





PRESENTACIÓN
PRESENTATION



Como es habitual, para presentar esta Memoria Anual acudimos, al examen pormenorizado de los datos de contenido económico y de tráfico, en los que se resumen la situación y los resultados del ejercicio.

Una entidad como la Autoridad Portuaria, no debe tener sólo como objetivo fundamental la Cuenta de Resultados, sino también el mantenimiento de los servicios esenciales y las necesidades de los sectores empresariales implicados, con unos costes adecuados a fin de incentivar el establecimiento y fidelización de negocios basados en la actividad marítima.

La relación entre los resultados y el cumplimiento de las funciones esenciales de la actividad portuaria deben convivir en sintonía para que la prestación de los servicios de un Puerto de Interés General, como el de Ceuta, puedan competir en eficacia y coste con los puertos de nuestro entorno.

Para ello ha sido primordial la ampliación de las infraestructuras portuarias. Las mejoras de las terminales e instalaciones existentes como pasajeros, vehículos, cruceros e incluso la ejecución de la Primera Fase de la Ampliación del Puerto de Ceuta, y también el aumentar las actividades comerciales complementarias en áreas de contacto con la ciudad nos llevarán a un mejor horizonte en la explotación del Puerto.

Con la elaboración del Plan Director, se ha logrado una revisión integral del modelo de desarrollo del puerto, disponiendo de un análisis de las distintas alternativas posibles para el diseño óptimo de la operatividad de los muelles y de sus instalaciones; a fin de resolver los requerimientos asociados a tráficos futuros, así como para la mejora del resto de las terminales e instalaciones existentes.

La creación de un centro de almacenamiento y distribución de mercancías se configura fundamental, y las obras de Ampliación del Puerto es una inversión muy ambiciosa que recoge nuestro Plan de Inversiones. Con esta nueva construcción, y sobre todo cuando finalice una 2ª fase prevista para el 2006, posibilitará el acceso al importante mercado



As it's usual, for presenting this annual report, we come to describe in detail the information concerning to the economic and traffic data, where the resume and results of this financial year is shown.

Port Authority is not to have as a priority target the account results, but the essential services maintenances and the management of the involved sectors necessities in appropriate costs, and collaboration with private companies in order to motivate and setting up the maritime activities business.

Relationship between results and essential port activities functions fulfilment must live together in harmony, in order to the services provision of a General Interesting Port such as the Port of Ceuta, can compete with other surrounding ports in efficiency and costs.

For that, the port infrastructure extending has been fundamental. Terminals and facilities improvement, as passengers, vehicles, cruises and even the execution of the Port of Ceuta enlargement phase one, and the increasing of complementary commercial activities in the city contact areas, will take us to a better horizon in port running.

An integral review of the port development model has been achieved with the Director drawing Plan, having an analysis of the different possible alternatives for the ideal design of the quays operability and their facilities, in order to solve the associated future traffics requirements, as well as the terminals and existing facilities improvement.

Creation of a storage and distribution goods centre is formed fundamentally, and port extension works is a very ambitious investment that gathers our investments plan. With this new construction and especially as soon as second phase, foreseen in 2006, be finished it will be possible to join the important container world transport market, where the geographical situation of the Strait of Gibraltar awards ports placed in its surrounding area a few valuable possibilities of this traffic location, which should be caught taking advance of the Ceuta socio-economic facilities.

del transporte mundial del contenedor, donde la situación geográfica del estrecho de Gibraltar confiere a los puertos situados en sus inmediaciones unas posibilidades apreciables de localización de estos tráficos, que podrían ser captados aprovechando las facilidades socioeconómicas de Ceuta.

TRÁFICOS

Observando la evolución seguida en los ejercicios anteriores, destaca el asentamiento de los tráficos considerados como los pilares básicos y que están relacionados con las principales actividades que se desarrollan en el puerto de Ceuta durante el año: el avituallamiento a buques (bunker), las mercancías generales (Ro-Ro) y el tráfico de pasajeros y vehículos en régimen de equipaje.

Estos tipos de tráficos han disminuido ligeramente con respecto al año anterior, pero se sigue manteniendo cifras altamente significativas con respecto a los restantes Puertos del Estado español, resultados que vamos a describir más detenidamente:

Avituallamiento a buques (bunker).-

Tradicionalmente el Puerto de Ceuta ha sido un puerto suministrador de combustible a buques (bunker), dada su situación estratégica en el Mediterráneo lo hace adquirir un gran protagonismo, considerado tercer puerto bunker en la área mediterránea detrás de Gibraltar y Algeciras. En este último año se ha alcanzado la cifra de 629.857 Tons., cantidad que se mantiene estabilizada durante los últimos años, aunque en este último ha disminuido por el déficit competencial con el Puerto de Gibraltar y el encarecimiento de los fletes para el transporte de productos petrolíferos en buques de doble casco.

El Puerto de Ceuta posee unas modernas instalaciones para suministrar tanto por línea como por gabarra, disponiendo de fueles, gasoil y diesel para abastecer las necesidades del mercado actual. La empresa suministradora CEPSA que a través de su filial Atlas S.A., cuenta con moderna factoría con capacidad de almacenamiento que alcanza los 110.000 m³, permite atender mejor y con más rapidez las demandas de los buques.

Estos datos hacen que el Puerto de Ceuta juegue un papel importante en este negocio y sea referencia indispensable dentro del sistema portuario español por su especialización en este tráfico.

Mercancías generales (tráfico Ro-Ro).-

Las mercancías generales tratadas por el puerto de Ceuta alcanzan las 694.408 Tons., pudiendo comprobarse que la mayoría de ella son carga rodada, y en muy escasa proporción 48.007 Tons. contenerizada. La naturaleza de las mercancías es de lo más diversa, abarcando todo tipo de productos y materiales que se requieren para el funcionamiento de una población. Entre los tipos de mercancías englobados dentro de la mercancía general están: los materiales de construcción, las frutas y verduras, los vinos y bebidas, las conservas, los aceites, la maquinaria, los automóviles etc.

TRAFFIC

Observing the evolution followed in previous fiscal years, stand out the traffics considered as the basic props securing, which are related with the principal activities develop in the port during the year: bunker, general goods (Ro-Ro) and the ferry passengers and vehicles traffic.

These types of traffics have diminished regarding to the previous year, but highly significant figures compared with remaining Spanish state ports are kept, results we are proceeding to describe carefully:

Bunker.-

Traditionally the Port of Ceuta has been a bunker port due to its strategic situation in the Mediterranean that makes it acquire a high protagonist that it is supported today, considered the third bunker port in the Mediterranean area after Gibraltar and Algeciras. Last year, it has been reached a turnover of 629.857 Tons., 545.367 Tons. of which have been liquid fuel, amount that remains stabilized during the last years, though, in the latter, it has dropped due to the competition deficit with port of Gibraltar, and the mark-up of the transport freightage for the transportation of oil products in double hull vessels.

The Port of Ceuta has modern facilities for supplying both by line and by barge, having fuels, gas oil and diesel to supply the current market needs. A supplier company as CEPSA by means of its affiliated ATLAS S.A. has a modern factory with storage capacity that reaches 110.000 m³, allowing to attend better and faster vessels demands.

These data make the port of Ceuta to play an important role in this kind of business and to be an essential reference inside the Spanish port system for its specialization in this sea traffic.

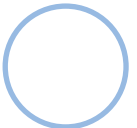
The Ro-Ro traffic.-

General goods processed by the port reach 694.408 Tons., and it's possible to verify that majority is rolled load and, very scanty proportion, 48.007 Tons. containerised. The nature of the goods is diverse, including all kinds of products and materials needed for population functioning. Among the types of goods included inside the general goods are: construction materials, fruits and vegetables, wine and drinks, canned food, oil, machinery, cars etc.

These goods traffic characteristics have their reflection in what the huge majority correspond to coastal shipping traffics, coming almost in totality from the ports of Algeciras and Malaga, whereas there is a very limited presence of foreign incomes, among which prevail those proceeding from European Union countries especially containerised goods coming from the Port of Hamburg which have established regular weekly sea line, as well as construction material which arrive loose in especial loading containers.

Distribution of loaded and unloaded goods is completely unbalanced, being very limited, loaded goods values standing out those corresponding to trucks tares destined to Ro-Ro and containers traffic.

0.1





Estas características de los tráficos de mercancías tienen su reflejo en que la inmensa mayoría corresponden a tráficos de cabotaje, provenientes en su casi totalidad del puerto de Algeciras y Málaga, mientras que tienen una presencia muy reducida las mercancías exteriores, entre las que la preponderan aquellas procedentes de países de la Unión Europea, en especial la mercancía contenerizada proveniente del Puerto de Hamburgo, con el que existe una línea regular semanal, así como el material para la construcción que llega a granel en instalaciones especiales de descarga.

La distribución de mercancías cargadas y descargadas están completamente descompensadas, siendo muy reducidos los valores de las mercancías cargadas y destacando entre ellas las correspondientes a las taras de los camiones destinados al tráfico Ro-Ro y la de los contenedores.

El tráfico en las actuales circunstancias ha disminuido ligeramente, debido al descenso experimentado por efecto del reblandecimiento de la economía local; en cualquier caso, se prevé una regeneración del tejido industrial basado en el régimen fiscal local y las reglas de origen. No obstante, aún cuando las cifras totales de mercancías no sean muy considerables en valor absoluto en comparación con otros puertos, sí deben considerarse relativamente por unidad de habitantes (75.000 en la ciudad), o de superficie (19 km²) dando lugar a unas cifras significativas que podrían tener una magnitud sumamente apreciable si la situación aduanera fuera la de una frontera comercial hacia todo un continente como el africano.

Pasajeros y vehículos en régimen de equipaje.-

Este tráfico nos posiciona entre las primeras Autoridades Portuarias del sistema portuario nacional, lo que muestra el papel que juega nuestro puerto en este tipo de transporte que responde principalmente a la fun-

Traffic nowadays is decreasing because of the dropping experimented by local economy softening effect. In any case, it is foreseen an industrial regeneration based on the local fiscal regime and the rules of origin. Nevertheless, despite of the total goods turnover is not considerable enough in total values compared with other ports, they must be relatively considered by inhabitants unit (75.000 in town), or town surface (19 km²), giving place a few significant figures that might have an extremely valuable magnitude if the situation of the custom, were the situation of a commercial border focus towards a whole continent as Africa is.

Ferry Passengers and vehicles .-

This kind of traffic stance us as one of the principal port authorities in the national port system, what shows the role our port plays in this type of transport which answer mainly to a Europe link function, and being translated in: 2.190.663 passengers, completed by a total of 417.181 ferry vehicles. This passenger and vehicles flow is similar in both ways, (boarding-landing).

Exposed numbers have diminished compared with the previous year because of the decreasing effect experimented on the traditional Strait of Gibraltar traffic and the increasing of other south Andalusian ports which have added new link sea lines with the North of Africa, taking advantage of the massive exodus of Maghrebian emigrants living in Europe, that return to their birth places during summer vacations, which is called O.P.E. "Strait Operation Crossing". Nevertheless, The port of Ceuta deal with 40 % of the total number of returning passenger and vehicles.

Other part of this traffic is tied with the own city necessities and the tourism generated by this one, motivated by its economic development, originat-

ción de enlace con Europa, y que se han traducido en: 2.190.663 nº de pasajeros completándose con un total de 417.181 nº de vehículos en régimen de equipaje. Estos flujos de personas y vehículos son muy similares en uno y otro sentido (embarque-desembarque).

Los números expuestos han disminuido en relación con el año anterior por efecto del descenso experimentado en el tráfico tradicional del estrecho y el incremento de otros puertos del sur andaluz que han incorporado nuevas líneas con el Norte de África, todo ello aprovechando el éxodo masivo de emigrantes magrebies residentes en Europa que regresan de vacaciones a sus lugares de origen durante el verano y que constituye la llamada O.P.E. "Operación Paso del Estrecho". No obstante, el Puerto de Ceuta absorbe el 40% del dispositivo total.

Otra parte de este tráfico está ligado a la necesidad de la propia ciudad y al turismo que ésta genera, motivado por el desarrollo económico de la misma, produciendo unas mayores posibilidades de movimientos locales por la demanda comercial y por la producción con el sector de la península. Los múltiples y frecuentes servicios prestados por las navieras Trasmediterránea, Euroferrys y Buquebus, que ponen a disposición de los usuarios un mayor nº de rotaciones y capacidad en la línea Ceuta-Algeciras, facilitando los movimientos y agilizando el tránsito de pasajeros.

Paralelo con estos movimientos de pasajeros se produce un movimiento de vehículos turismo, con elevadas cifras como hemos visto, que se sitúan entre los tres primeros puertos nacionales en este tráfico después de Algeciras y Tenerife. Análogamente como sucede con el avituallamiento de los buques se suele producir una compra de carburante por parte de estos vehículos, tanto en sus entradas como en sus salidas de Ceuta.

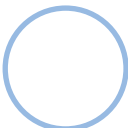
ing better possibilities for local movements due to the commercial demand and production with the peninsula sector. The numerous and frequent services given by the shipping company Trasmediterránea, Euroferrys and Buquebus, that offer to users major number of rotation periods and capacity in the sea line Ceuta - Algeciras, facilitating movements and improving the passenger traffic.

At the same time a private car movement is created, with high figures as we have seen, that place the port among the three first national passenger traffic ports after Algeciras and Tenerife. Similarly as it happens with the vessel refuelling, these vehicles used to generate a fuel purchase, as much in the income as in the outcome of Ceuta.

INVESTMENT

Investments in 2003 have reached the quantity of 7.245 thousand Euros, amount much higher compared to the previous fiscal year which ascended to 5.283 thousands Euros. The most relevant investment from the economic and strategic point of view is the "Enlargement of the Port of Ceuta", which in its initial phase has already begun in 2002. Significant fact was the act that took place in April 2003 with the visit of the Ministro de Fomento to our port, presiding the placement of the first block of these works, that have its ending foreseen for 2005.

As we know, works development will be undertaken in successive phases. The first phase approaches the creation of two breakwater alignments for a future landfill that is going to be refilled once protection works be finished. The new esplanade will have an extension of 90.000 m². The first alignment starts from the current Dique de Poniente with an approximately length of 340 m. and a second one, alignment NE, closing the enclosure of the future esplanade, with 650 m. length.





INVERSIONES

Las inversiones en 2003 han ascendido a 7.245 miles de euros, importe muy superior a la del ejercicio anterior que ascendió a 5.283 miles de euros. La inversión más relevante desde el punto de vista económico y estratégico es la "Ampliación del Puerto de Ceuta. Fase Inicial", que comenzó en el año 2002. Hecho significativo fue el acto que tuvo lugar en el mes de abril de 2003 con la visita del Ministro de Fomento a nuestro puerto, presidiendo la colocación del primer bloque de estas obras, que tienen prevista su finalización para el año 2005.

Como sabemos, el desarrollo de las obras se acometerán en fases sucesivas. La primera fase que comprende el período descrito, aborda la creación de dos alineaciones de protección de una futura explanada que se irá rellenando una vez finalizadas las obras de abrigo. La nueva explanada tendrá una extensión de 90.000 m². La primera alineación arranca del actual dique de Poniente con una longitud aproximada de unos 340 m. y una segunda con alineación NE, cerrando el recinto de la futura explanada, con una longitud de 650 m.

Actualmente está en fase de redacción el proyecto "Ampliación del Puerto. Fase segunda", en consonancia con lo establecido en el Plan Director que define las siguientes fases de actuación de las obras. Se ha procedido a la contratación de la asistencia técnica, por un presupuesto de 280.000 euros, que redactará el proyecto de construcción de la segunda fase de la citada ampliación. Este proyecto persigue la construcción de un dique de abrigo de 2.400 metros con un muelle de ribera de 650 metros de longitud de atraque y una superficie adicional de 32 hectáreas.

Para facilitar los conocimientos y las herramientas indispensables para participar, con garantías, en un mercado que está en pleno desarrollo y que va a determinar el futuro del negocio portuario, se ha contratado la

Nowadays, the project "Enlargement of the Port. Second phase" is in a draft phase, in agreement with what it is established in The Director Plan which defines following work action phases. It has been hired technical assistance, with a budget of 280.000 euros, for writing the second construction project phase of mentioned enlargement. This project chases the construction of a 2.400 meters (mole) with a 650 meters length (wharf of bank) of moor and an additional surface of 32 hectares.

For facilitating knowledge and indispensable tools for taking part, with guarantees, on a full development market which is going to determine the port business future, technical assistance has been hired for "the study of the Port of Ceuta potential containers market", with a budget of 52.700 euros. This project consist on a first study and evaluation of the traffic demand and commercial proactive action for its capture, as well as a second study of the financing and profitability Port adjustment investments needed for inferring mentioned traffic.

Before closing this principal investments section, we cannot leave out "Actions carry out for improving Strait passengers traffic accesses ordering and security". This action with a budget of 3.001 thousands euros arises as a complement of the surface endowment and the new traffic organization for vehicles and goods boarding in Cañonero Dato dock area.

Definitively, it's about providing the necessary infrastructure for integrating in global way, safety and passage management. For this purpose, passenger and vehicles controls have been created by means of a computer support for tickets expedition, trough an optical fibre construction and channelling that make possible the control of these, as well as access barriers and parking seating capacity, with the incorporation a control cameras system. another issue linked with the same action, has been the redesign and integration of the Maritime Station parking esplanades in relation with the Port principal avenue in order to improve the complex

asistencia técnica para el "Estudio de mercado del tráfico potencial de contenedores del Puerto de Ceuta", con un presupuesto de 52.700 euros. Estos trabajos consisten en un primer estudio y evaluación de la demanda de tráfico y acción comercial proactiva para su captación, así como un segundo estudio de la financiación y rentabilidad de las inversiones de adaptación del Puerto a las necesidades inferidas en el tráfico mencionado.

Antes de cerrar este apartado de las principales inversiones, no podemos dejar de citar las "Actuaciones para la mejora de la ordenación y la seguridad de los accesos de los tráficos de pasaje del estrecho". Esta actuación con un presupuesto de 3.001 miles de euros surge como complemento a la dotación de superficie y nueva organización de circulación para el embarque de vehículos y mercancías en la zona del muelle Cañonero Dato.

Se trata en definitiva, de proporcionar de la infraestructura necesaria para integrar de forma global, la seguridad y la gestión del pasaje. Para ello se han creado controles de pasajeros y vehículos a través de un soporte informático de expedición de tickets, mediante una construcción de fibra óptica y de canalización que facilite el control de éstos, así como barreras de acceso y aforo de parking, con inclusión de un control de cámaras. También otro apartado dentro de la misma actuación, ha sido la remodelación e integración de las explanadas para aparcamiento de la Estación Marítima en relación con la avenida principal del Puerto para mejorar la accesibilidad al complejo y prevenir la posible concesión para la explotación de los aparcamientos creados.

Aparte de estas inversiones, hay que señalar una concreta sin programar, resultado del acuerdo alcanzado con Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (AENA) para que ésta emprenda la construcción de un helipuerto comercial permanente abierto al tráfico civil, estando prevista su finalización en diciembre de 2003. El emplazamiento seleccionado está situado entre la Dársena Pesquera y el pantalán de Poniente, instalaciones que se asientan sobre un relleno protegido con escollera, todo ello ganado al mar, con una superficie total de 33.000 m². Esta nueva instalación supondrá el único helipuerto español ejemplo de intermodalidad de servicios aeroportuarios, que más allá de la conexión con la península, supone en sí mismo una fortaleza más para el puerto de Ceuta, pudiéndose utilizar para el cambio de tripulaciones a buques o para otro tipo de necesidades.

GESTIÓN ECONÓMICA

Es resultado de la aplicación de los criterios, normas y principios contables adoptados por el Ente Público Puertos del Estado. Los aspectos a destacar de las cuentas de cierre del ejercicio 2003, son los siguientes:

Respecto al Balance Anual, al cierre del ejercicio 2003 los activos totales ascendían a 89.165 miles de euros, de los que 84.057 (el 94,27%) corresponden a activos fijos y el resto, 5.108 a activo circulante (5,73 %). En la estructura de capital los "Fondos Propios" alcanzan los 64.649 miles de euros, cifra que representa el 72,50 % del total del activo y el 76,91 % del inmovilizado neto

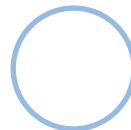
Dentro del Activo Circulante, destaca la disminución en la cifra de deudores,

accessibility and looking forward the possible grant of the created parking exploitation.

Apart of these investments, it is necessary to indicate a concrete one without planning, result of the agreement reached with AENA in order to tackle the construction of a permanent commercial heliport opened for the civil traffic, being foreseen its ending in december 2003. The emplacement selected is located between the Fishing Dock and the Pantalán of Poniente, facilities settled on a landfill protected with breakwater, all of this gained to the sea, with a total surface of 33.000 m². This new facility will entail the unique Spanish heliport example of airport services intermodality, that, beyond the connection with the Peninsula, it supposes itself a strength point for the Port of Ceuta, being able to be use for the exchanging of crews to vessels or other type of needs.

ECONOMIC MANAGEMENT

It is a direct consequence of the application of the criteria, rules and countable principles adopted by the Public Entity Ports of the State. Aspects to stand out of the fiscal year 2003 closing accounts, are the following ones:



que han pasado de los 5.636 miles de euros en 2002 hasta los 4.104 miles en 2003 debido al descenso en las partidas de clientes y deudores varios. Se ha reducido el período medio de cobro, pasando de 91 días en 2002 a 74,7 días en el presente ejercicio.

CUENTA PÉRDIDAS Y GANANCIAS

Los ingresos por servicios portuarios han sufrido durante el ejercicio un descenso de 956 mil euros (12,27 %), pasando de 7.796 miles en 2002 a 6.840 miles euros en 2003. La causa de esta disminución ha sido el descenso de los tráficos portuarios, especialmente los de avituallamiento y mercancías. Sin embargo, los ingresos por cánones han mantenido la línea ascendente de los últimos años alcanzando 1.969 miles de euros en el presente ejercicio frente a los 1.616 miles del ejercicio anterior, lo que supone un aumento de 353 mil euros (el 21,85%)

En el capítulo de gastos, la cifra total de gastos de explotación ha sufrido un incremento del 5,55 %, pasando de los 9.905 miles de euros en 2002 a 10.476 miles de euros en el presente ejercicio.

Los resultados de explotación han alcanzado los 1.146 miles de euros negativos frente a los 480 mil del pasado ejercicio. Este incremento se debe, como ya hemos comentado, al descenso en la cifra de ingresos de explotación y al incremento de gastos citado.

El resultado final del ejercicio ha alcanzado los 3.180. miles de euros de beneficios frente a los 688 miles del ejercicio 2002. Este resultado positivo ha sido posible gracias a los 4.706 miles de euros recibidos del Fondo de Contribución Portuario, que ha compensado la cifra de los resultados de explotación.

CONCLUSIONES

Finalmente solo nos queda constatar que el Puerto de Ceuta, una vez que ha llevado a cabo la revisión integral del modelo de desarrollo a través de su "Plan Director", herramienta indispensable que incluye el modelo de explotación y la definición básica tanto del sistema de gestión como el correspondiente esquema financiero, está en condiciones de seguir ostentando un papel fundamental en el crecimiento de la economía ceutí. El Puerto de Ceuta se configura como un elemento dinamizador esencial, sin el cual resulta inconcebible el funcionamiento de la economía local.

Para ello, se ha hecho necesario impulsar las ventajas comparativas ceutíes, poner en marcha una serie de medidas orientadas a la mejora de la calidad, la seguridad y la gestión en la prestación de los servicios, para hacer frente de manera sobrada a la fuerte competencia impuesta por los otros puertos del área del estrecho y norte de Marruecos.

En esta línea, hemos logrado cumplir nuestro principal objetivo, mejorar la competitividad del puerto y potenciar su crecimiento.

Sin duda alguna, los datos y la evolución de los resultados durante este año 2003 hubieran sido imposible alcanzar sin el apoyo y colaboración de nuestro personal, principal activo de esta Autoridad Portuaria, que junto con el esfuerzo compartido de todas las empresas, usuarios y clientes que forman la comunidad portuaria son la mejor garantía para que el Puerto de Ceuta continúe cumpliendo sus objetivos.

José Fco. Torrado López
PRESIDENTE

César López Ansorena
DIRECTOR

Regarding to the Annual Balance, at the fiscal year 2003 closing the total assets reached 89.165 thousands euros, which of them 84.057 (94,27 %) corresponds to fixed assets and the rest, 5.108 to current assets (5,73 %). In the capital structure the "Proper Funds" reach 64.649 thousands of euros, it codes that it represents 72, 50 % of the whole of the assets and 76,91 % of the net fixed assets Inside the Current assets, stands out the decrease in debtor figures, who have passed from 5.636 thousands of Euros in 2002 up to 4.104 thousands in 2003 due to the decrease in the items of clients and different debtors. Average collection period has been diminished, going on from 91 days in 2002 to 74,7 days in the present fiscal year.

PROFIT AND LOSS ACCOUNT

Revenue for port services has suffered during the fiscal year a 956 thousand Euros (12,27 %) drop, going on from 7.796 thousands in 2002 to 6.840 thousands euros in 2003. The reason of this drop has been the decrease of the traffic port, specially those of victual ling and goods. Nevertheless, the charge incomes has supported the rising line of last years reaching 1.969 thousands of euros in the present fiscal year opposite to 1.616 thousands of the previous fiscal year, what an increase of 353 supposes thousand euros (21,85 %).

In the expenses chapter, the total operating cost figures has suffered an increase of 5,55 %, going on from 9.905 thousands euros in 2002 to 10.476 thousands euros in the present fiscal year.

The development results have reached 1.146 thousands euros negatives opposite to 480 thousand in the past fiscal year. This increase owes, since already we have commented, to the drop in the development income figure and to the increase of expenses mentioned.

The final result of the fiscal year has reached 3.180. miles Euros of benefits opposite to 688 thousands in 2002. This positive result has been possible thanks to 4.706 thousands Euros received from the Port Fund of Contribution, which has compensated the figure of the results of development.

CONCLUSIONS

Finally we can only state that the Port of Ceuta, as soon as The Director has carried out the integral review of the development model through its "Director Plan", essential tool in which is included the development model and the basic definition of the management system and the corresponding financial scheme, is in conditions to continue showing a fundamental role in the growth of the local economy of Ceuta. The Port of Ceuta is formed as a revitalizing essential element, without that local economy functioning turns out to be inconceivable.

For it, it has become necessary to stimulate the comparative local advantages of Ceuta, start a series of measures orientated to the improvement of the quality, the safety and the management, in the presentation of the services, to face of the strong competition imposed by other ports of the area of the Strait and north of Morocco

In this line, we have managed to fulfil our principal target, to improve the competitiveness of the port and to promote its growth.

Undoubtedly someone, the information and the evolution of the results during this year 2003 had been impossible to reach without the support and collaboration of our personal, principal assets of this Port Authority, that together with the shared effort of all companies, users and clients who staff the port community, are the best guarantee in order to the Port of Ceuta continues fulfilling its objectives.

CUADRO COMPARATIVO DEL TRÁFICO EN LOS ÚLTIMOS AÑOS COMPARATIVE DIAGRAM OF TRAFFIC IN THE LATEST YEARS

0.1.1

	2002	2003	DIFERENCIA	%
1. PASAJEROS/ Número	2.354.874	2.190.663	-164.211	-6,97
2. BUQUES ENTRADOS				
2.1 Número	9.507	9.149	-358	-3,77
2.2 Arqueo (G.T)	54.388.333	51.612.225	-2.776.108	-5,10
3. MERCANCIAS (Toneladas)				
3.1 Cargadas	338.226	279.282	-58.944	-17,43
3.2 Descargadas	1.364.695	1.113.497	-251.198	-18,41
3.3 Trasbordadas	0	0	0	0,00
3.4 TOTALES	1.702.921	1.392.779	-310.142	-18,21
3.5 Productos petrolíferos	806.974	607.000	-199.974	-24,78
3.6 Mercancías no petrolíferas	557.721	785.779	228.058	40,89
4. AVITUALLAMIENTO (toneladas)	698.582	629.857	-68.725	-9,84
5. PESCA (Toneladas)	272	311	39	14,34
6. TRAFICO TOTAL (3.4) + (4) + (5)	2.401.775	2.022.947	-378.828	-15,77
7. CONTENEDORES				
7.1 Unidades (TEU'S)	8.544	6.705	-1.839	-21,52
7.2 Toneladas	57.175	48.007	-9.168	-16,03

(*) Se consideran mercancías transbordadas únicamente las que pasan directamente de barco a barco.
Transhipped goods are considered only those that are moved directly from one vessel to another.

El cuadro siguiente recoge el movimiento de mercancías registrado en cada uno de los principales muelles del puerto.
The following diagram show the movement of cargoes registered in each of the port main quays.

	TM EMBARCADAS	TM DESEMBARCADAS	TM TOTAL
MUELLE ESPAÑA	0	0	0
MUELLE LEVANTE	0	35.400	35.400
MUELLE DATO	157.423	346.589	504.012
MUELLE PONIENTE	121.859	731.508	853.367
TOTAL	279.282	1.113.497	1.392.779

