

## EL APROVECHAMIENTO DE LAS RENTAS DE SITUACIÓN DEL ESTRECHO: LA CONVERSIÓN DEL ESTRECHO EN UN HUB DE INVERSIONES Y LOGÍSTICA DE LA CADENA DE VALOR EUROAFRICANA

Luis Óscar Moreno García-Cano

### Contexto competitivo del Estrecho de Gibraltar

El Estrecho de Gibraltar es un paso estratégico para el comercio de mercancías y la seguridad mundial al conectar el Mediterráneo con el Atlántico y el continente europeo con el africano. Por el Estrecho pasan 115.000 buques al año (una cifra similar a la del Estrecho de *Malaca* y superior a los 18.000 buques al año que transitan por el Canal de Suez y que suponen el 12% del comercio mundial, según la autoridad del canal) y es un nodo crítico para la fluidez de las cadenas de suministro tanto a nivel regional como global.

El aprovechamiento de las rentas de situación del Estrecho ha lanzado a los países ribereños a una carrera portuaria por hacerse con el mayor tráfico marítimo posible. España cuenta con el puerto de Algeciras, el mayor del Mediterráneo y el quinto de Europa por conectividad, y aunque el puerto andaluz sigue siendo el líder regional, con 107 millones de toneladas generales movidas durante 2020, Tánger Med cerró el año 2020 con 80 millones de toneladas. La cifra, un 18% superior a la del año anterior, ha llevado a Tánger Med a rebasar a todos los puertos españoles en unidades de contenedores manejados: 5,7 millones en el puerto marroquí, frente a los 5,1 millones de Algeciras. Las navieras que trabajan en Tánger Med son las mismas que lo hacen en Algeciras, y ven el Estrecho como un mismo puerto con una dársena en cada costa separadas por 15 kilómetros. Es decir, han identificado ventajas logísticas y económicas en el hecho de «disponer» de puerto a ambas orillas, europea y africana.

Esta carrera portuaria se ve intensificada por la concentración de rutas mundiales y el gigantismo de los buques mercantes. Así, el Estrecho de Gibraltar, y Algeciras con él, se ha convertido en el nodo marítimo que es hoy en día y del que dan buena cuenta sus dos inmensas terminales —la de TTI (Total Terminal International Algeciras), con una concesión de 60 hectáreas, y la de APM Terminals, con 67 hectáreas—. La infraestructura genera un impacto directo de 1.135,79 millones de euros en su entorno y más de 28.100 empleos, un 7,72% del empleo provincial. Por su parte, Tánger Med que en 2019 inauguró la ampliación Tánger Med II, con capacidad para seis millones de contenedores más, tiene ahora espacio para nueve millones, se ha erigido en el primer puerto del Mediterráneo por capacidad.

La relación entre los dos grandes puertos de ambas orillas (Algeciras y Tánger Med) es un prisma de diferentes caras. Si bien en los tráficos este-oeste, los de trasbordo de contenedor, existe una competencia intensa, el crecimiento del flujo comercial bilateral en la última década ligado a la cadena de valor regional euro-marroquí (alcanzó su récord histórico en 2019 con 15.400 millones de

euros)<sup>1</sup> ha supuesto también un nuevo empuje al eje comercial Norte-Sur y, por tanto, a la complementariedad entre países y puertos. Del comercio bilateral entre España y Marruecos, el Puerto de Algeciras canaliza el 50% del total (por Algeciras pasan 400.000 camiones al año de tráfico comercial rodado *-roll on-roll off*).<sup>2</sup>

Tras la entrada en vigor del Acuerdo de Libre Comercio Unión Europea-Marruecos en 2012, Francia y España, junto a otros países europeos, integraron a Marruecos en sus cadenas de suministro de acuerdo con el siguiente patrón de especialización: aguas arriba (producción de bienes intermedios) al norte del Estrecho y aguas abajo (producción de bienes finales) al sur. Este es un modelo similar al que se produjo entre EE.UU. y México tras la entrada en vigor del NAFTA en 1994.

Es el desarrollo de esta cadena de valor euro-marroquí hace que se deba pensar más allá de los puertos y adentrarse en el «hinterland». En el caso marroquí, históricamente, el norte del país estaba infradotado en infraestructura e inversiones, pero Rabat supo identificar los beneficios de las rentas de situación del Estrecho y lanzó el proyecto del puerto de Tánger Med en 2002 (la primera fase entró en funcionamiento en 2007) como una herramienta para crear oportunidades económicas en la región norte de Marruecos y, en especial, en la vecindad de Tánger (la extensión de las zonas francas al Este de Tánger llega prácticamente hasta la frontera con Ceuta). Así, el puerto y las zonas francas de Tánger han sido capaces de atraer empleo e inversión a territorios que estaban económicamente deprimidos apoyándose en su ubicación geoestratégica. De igual forma, la bahía de Algeciras y las ciudades autónomas de Ceuta y Melilla, que son zonas de alto desempleo, cuentan pues con la capacidad de atraer inversión si se desarrollan algunas actuaciones que favorezcan los procesos de alto valor añadido de la cadena de suministro de regional. Conviene recordar que, históricamente, la provincia de Cádiz y la zona del Estrecho fueron zonas de las más ricas de España y mejor conectadas con el mundo hasta entrado el siglo XIX. El desvío de atención de nuestro país hacia otros ámbitos provocó un paulatino debilitamiento de sus fortalezas geográficas e históricas: el mundo se conecta a sí mismo a través del Estrecho y España con él.

Desde un punto de vista competitivo, Marruecos tiene, además de costes laborales unitarios más bajos, una visión de Estado basada en el desarrollo de Tánger Med, la extensión de las zonas francas<sup>3</sup> y su unidad de gestión en torno a Tánger Med. La punta marroquí del Estrecho es hoy un compendio consolidado

1 CEX España Exportación e Inversiones (2021). Ficha país. Marruecos 2021, <https://www.icex.es/icex/es/navegacion-principal/todos-nuestros-servicios/informacion-de-mercados/paises/navegacion-principal/el-mercado/estudios-informes/ficha-pais-marruecos-doc2016645950.html?idPais=MA> [Consultado el 31 de enero de 2022].

2 Alberto Rodríguez (2021). «El Puerto de Algeciras se sobrepone a la pandemia con 107,3 millones de toneladas en 2020», EuropaSur, 20 de enero de 2021, [https://www.europasur.es/maritimas/Puerto-Algeciras-trafico-mercancias-2020-107-toneladas\\_0\\_1539746290.html](https://www.europasur.es/maritimas/Puerto-Algeciras-trafico-mercancias-2020-107-toneladas_0_1539746290.html) [Consultado el 31 de enero de 2022].

3 Tánger Med Zones abarca 20 millones de m<sup>2</sup> y es una plataforma para la competitividad regional en los sectores de industria, logística, servicios y comercio. La plataforma Tánger Med agrupa la zona franca de Tánger, la ciudad automovilística Tánger, el Parque Tetuán Shore, la Zona Franca Logística y Renault Tánger Med.

de seis áreas industriales y logísticas al servicio de empresas exportadoras con vocación global. Tanger-Med Special Agency (TMSA), la empresa estatal autónoma constituida al efecto, ha desarrollado 16 millones de metros cuadrados de suelo y tiene otros 30 millones en reserva. En total, se han instalado más de 900 empresas, tanto extranjeras como nacionales, que han generado 75.000 empleos y que exportan más de 5.000 millones anuales. Firmas de sectores logístico, renovables, automóvil, textil o de servicios han encontrado espacio en alguno de los polígonos de la región. Bajo esas condiciones, empresas multinacionales como Renault, Delphi, Exco Automotive, Siemens-Gamesa, Yakazi, Decathlon o Lear Corporation, entre muchas otras, se han instalado en sus zonas francas. El éxito de estas zonas francas se basa principalmente en limitar las debilidades que Marruecos tiene para atraer inversión extranjera, a través de una serie de medidas: reducción de la burocracia con la ventanilla única; supresión del control de divisa con acuerdos especiales; y facilitación de la fiscalidad con regímenes ultra simplificados.

Para competir en el Estrecho, la bahía de Algeciras tiene distintos déficits, pero uno muy marcado son las conexiones ferroviarias con los corredores central y mediterráneo (el hinterland natural del Puerto de Algeciras). Algeciras ha logrado tejer una red de interconexiones con 200 puertos del mundo, una de sus principales fortalezas, pero la conexión con el interior y por extensión al conjunto de Europa falla (los principales puertos de Europa y mercados de productos españoles están en la fachada atlántica del continente, no en la mediterránea, y Algeciras es tan mediterránea como atlántica). Sin estas infraestructuras no se puede convertir a la bahía de Algeciras en un verdadero hub de inversión y logístico entre Europa y África. La bahía y su puerto llevan décadas esperando el desarrollo del tramo ferroviario Algeciras-Bobadilla, una línea de 1892 todavía por electrificar.

Por tanto, para generar una zona de riqueza en la bahía de Algeciras y las ciudades autónomas, aspectos como la mejora de las conexiones logísticas; los incentivos fiscales inteligentes más allá de la reducción de tipos impositivos y centrados en fomentar actividades de alto valor añadido; o los sistemas de reducción de cargas administrativas como ventanillas únicas son la manera de generar un ecosistema que atraiga inversión y empleo a la zona. El planteamiento debe basarse en la creación de un hub logístico y de inversiones que permita la atracción de procesos aguas arriba de la cadena de valor con el objetivo de que las empresas europeas e internacionales establezcan sus filiales para el mercado africano en esta zona. El contexto de reconfiguración de las cadenas de valor a nivel global que demanda un mayor control y diversificación de las fuentes de suministro, flexibilidad en la respuesta, y una menor huella de carbono junto con el desarrollo del AFCFTA (African Continental Free Trade Agreement) abren oportunidades para un mayor aprovechamiento de las rentas de situación si se llevan a cabo las medidas fiscales, de infraestructura y administrativas necesarias.

## Propuestas para convertir el estrecho en un hub de inversiones y logística de la cadena de valor euroafricana

### *La creación de una Zona Económica Especial para la bahía de Algeciras y las ciudades autónomas*

Esta propuesta supondría la delimitación geográfica de un área sujeta a un marco reglamentario y de incentivos especial, con el propósito de atraer inversión extranjera que fomente el crecimiento y la diversificación de la economía de la región aprovechando las rentas de situación del Estrecho.

Para desarrollar este nuevo marco es interesante tomar como referencia otros modelos de éxito en la gestión de diferentes vecindades en un territorio próximo. En este sentido, se puede destacar el modelo de Zona Económica Especial (ZEE) implantado por China en la ciudad de Shenzhen. En el modelo referido, la ciudad de Shenzhen cuenta con un marco de incentivos, operacional y regulatorio diferente al resto del país, con el objetivo de complementar el foco de atracción que representa la cercana Hong Kong, centro económico y financiero por excelencia en el sur de Asia.

Gracias a la temprana conversión de esta región en una ZEE, China ha podido convertir una situación de amenaza para una de sus regiones fronterizas en uno de los mayores focos económicos del país y en una de sus mayores fuentes de generación de riqueza. La ciudad de Shenzhen se ha convertido en uno de los principales centros productivos de China, y es además el mayor receptor de inversión directa extranjera del país.

Por su parte, en el marco comunitario se han encontrado experiencias de zonas económicas especiales<sup>4</sup> en Polonia (Katowice y Lodz), Lituania, Letonia e Italia («Decree of the South» de 2018). En relación con los factores determinantes del éxito de estas experiencias en términos de inversión y empleo, diversos estudios sobre las zonas económicas especiales polacas concluyen que dicho éxito depende, principalmente, de la disponibilidad de empleo regional y de la estabilidad y predictibilidad en el tiempo de los incentivos fiscales.

Por tanto, dada la disponibilidad de oferta de trabajo en la zona de la bahía de Algeciras, si se es capaz de crear un régimen de incentivos estable y predecible que ofrezca un terreno de juego equilibrado con las distintas vecindades, se estará dotando a la región de una herramienta de atracción de inversiones y creación de riqueza. Además, esta estrategia que tiene una vocación regional: hacer de puente entre Europa y África, podría alinear la regulación y las infraestructuras de la zona

4 Morten May Hansen; Hendrik Ehmann (2020). Policy Brief, European Special Economic Zones, Research spin-off project of «The World in Europe: Global FDI flows towards Europe (ESPON FDI)», [https://www.espon.eu/sites/default/files/attachments/Appendix%20SEZ\\_o.pdf](https://www.espon.eu/sites/default/files/attachments/Appendix%20SEZ_o.pdf) [Consultado el 31 de enero de 2022]. Policy Brief, European Special Economic Zones, [https://www.espon.eu/sites/default/files/attachments/Appendix%20SEZ\\_o.pdf](https://www.espon.eu/sites/default/files/attachments/Appendix%20SEZ_o.pdf) [Consultado el 31 de enero de 2022].

El aprovechamiento de las rentas de situación del Estrecho: la conversión del Estrecho en un *hub* de inversiones y logística de la cadena de valor euroafricana

con las prioridades recogidas en la Estrategia de Acción Exterior<sup>5</sup>, Foco África 2023<sup>6</sup> y Horizonte África<sup>7</sup>, creando un modelo colaborativo transfronterizo para la prosperidad y el desarrollo común.

Este modelo supondría además un estímulo anímico a una comarca que actualmente no se encuentra en condiciones de igualdad con su entorno. La especial confluencia de vecindades que se da en la región obliga a buscar un enfoque que integre:

I) Un único modelo económico en el arco de la bahía de Algeciras y las ciudades autónomas.

II) Un modelo atractivo bajo cuyo paraguas puedan convivir distintas vecindades bajo un modelo fiscal no divergente.

En concreto, se podrían articular, entre otras, una serie de medidas de incentivo fiscal y administrativo:

a. En la bahía de Algeciras:

- Bonificaciones en cotizaciones para formación de empleados y para desempleados de larga duración y temporales.
- Régimen fiscal de deducibilidad de todo gasto I+D o tecnológico del 100 % sin necesidad de certificaciones.
- Establecimiento de ventanilla única para todas las administraciones y régimen de declaración responsable.
- Régimen de creación de empresas en 24 horas como proyecto piloto.
- Fomento de la digitalización en la gestión, supervisión y seguimiento de las cadenas de suministro.

b. En las ciudades autónomas:

- Fomentar un sector centrado en los servicios a empresas y, en particular, de aquellas que exportan en África.
- Permitir una contabilidad simplificada para estas empresas y menores cargas administrativas.
- Introducir de bonificaciones fuertes (idealmente 100%) en Impuesto sobre Sociedades para empresas con sede en este territorio o con establecimiento permanente.

5 El Consejo de Ministros aprobó, en su reunión de 27 de abril, el documento de Estrategia de Acción Exterior 2021-2024, que recoge sus prioridades y objetivos, identifica las grandes tendencias, fija la posición de España y define su respuesta.

6 Foco África 2023 es el programa de acción del III Plan África y conecta los objetivos de este con la Estrategia de Acción Exterior 2021-2024. Constituye la proyección de la acción exterior en el continente de todos los actores institucionales del Gobierno de España y su concreción en acciones durante la actual legislatura. Conforme al principio de unidad de acción en el exterior, incorpora los programas y los instrumentos para África de los distintos ministerios y las estrategias y los planes de la cooperación española.

7 Horizonte África es la estrategia comercial y financiera del Ministerio de Industria, Comercio y Turismo para el continente africano. Esta estrategia tiene como principales objetivos lograr un mejor posicionamiento en la región, apoyar la internacionalización de las empresas españolas en el mercado africano y favorecer una creciente y sólida presencia en el continente.

### ***Otras medidas concretas para la zona***

Aprovechando la oportunidad que suponen los fondos Next Generation EU se podrían impulsar las siguientes iniciativas:

- a. Conexión del puerto de Algeciras con el interior del país y con Europa. El puerto de Algeciras es una gran plataforma de conectividad intermodal, pero requiere impulsar la terrestre, mediante una infraestructura ferroviaria moderna para mercancías que acompañe e impulse su desarrollo. En concreto, el tramo Algeciras-Bobadilla-Córdoba requiere de varias actuaciones de calado en la infraestructura ferroviaria, destacando por encima de todas las necesidades de II apartaderos que permitan la circulación de trenes de 750 metros; y atender al indispensable aumento de los gálibos de determinados túneles para que pueda ponerse en funcionamiento la autopista ferroviaria Algeciras-Zaragoza.

La línea de ancho convencional Bobadilla-Algeciras, de 176,2 kilómetros tiene unas inversiones previstas de 350 millones de euros, y tendrían por objeto la mejora y renovación integral de la plataforma y superestructura existentes, para cumplir con los mínimos requisitos recogidos en el reglamento europeo: electrificación de la línea y la implantación del ERTMS (sistema europeo de gestión del tráfico ferroviario). Sin estas inversiones, la línea seguirá siendo de vía única, sin electrificar, con limitaciones de velocidad por las pendientes, con longitud limitada de los trenes, expuesta a inundaciones y cada vez más saturada por el incremento de tráfico previsto gracias al puerto de Algeciras, líder del sistema portuario español.

- b. Integración del puerto de Ceuta en la APBA. Para aprovechar las economías de escala y poder gestionar ambas orillas del Estrecho desde una perspectiva unificada se propone la integración del puerto de Ceuta en la APBA. Recuérdese lo dicho para la operatividad funcional de ambas orillas del Estrecho para las navieras.
- c. Transformar la refinería de Algeciras-San Roque en un proyecto piloto de hidrógeno verde

CEPSA tiene una refinería en funcionamiento desde 1967 en la bahía de Algeciras. Esta refinería se podría convertir en un modelo de sostenibilidad sustituyendo en sus procesos el gas por el hidrógeno verde. Estos proyectos podrían tener encaje en los NextGen EU.

Este proyecto, junto con la zona económica especial y el de mejora de la conexión ferroviaria (Algeciras-Bobadilla) podrían contribuir a hacer del Estrecho un nodo logístico-económico de primer orden al fluidificar la cadena de valor norte-sur y posicionar a España mejor en el Estrecho también en la vertiente este-oeste.

## Conclusiones

Europa está desarrollando un nuevo modelo de autonomía estratégica abierta con el objetivo de dar forma al nuevo orden económico mundial, a través del desarrollo de relaciones bilaterales mutuamente beneficiosas. Esto se ha traducido en una revisión de la política comercial y de inversiones que pide reforzar las relaciones comerciales y de inversión con la vecindad sur y el África subsahariana porque estos países ofrecen importantes mercados de crecimiento y producción, así como una fuente clave para la importación de bienes y servicios y de integración de la cadena de valor.

En este contexto de reflexión geoestratégica por parte de la Unión Europea, el acortamiento y regionalización de las cadenas de valor aparece como una de las consecuencias inevitables. Esto ofrece a España una oportunidad única para repensar las relaciones con la vecindad sur. Además, es probable que el avance hacia cadenas de suministro más cortas pueda hacer coincidir las demandas de eficiencia, control, flexibilidad y supervisión con las de lucha contra el cambio climático y de seguridad.

Por ello, la apuesta por desarrollar un *hub* logístico y de inversiones en el Estrecho que fortalezca la cadena de valor con la vecindad sur y el continente africano permitirá reforzar el atractivo de la zona como plataforma con la región al tiempo que apuntala la posición de España en el nuevo marco comunitario, de carácter más geopolítico.

## BIBLIOGRAFÍA

- HANSEN, Morten May; EHMANN, Hendrik (2020). Policy Brief, European Special Economic Zones, Research spin-off project of «The World in Europe: Global FDI flows towards Europe (ESPON FDI)», [https://www.espon.eu/sites/default/files/attachments/Appendix%20SEZ\\_O.pdf](https://www.espon.eu/sites/default/files/attachments/Appendix%20SEZ_O.pdf) [Consultado el 31 de enero de 2022].
- ICEX España Exportación e Inversiones (2021). Ficha país. Marruecos 2021, <https://www.icex.es/icex/es/navegacion-principal/todos-nuestros-servicios/informacion-de-mercados/paises/navegacion-principal/el-mercado/estudios-informes/ficha-pais-marruecos-doc2016645950.html?idPais=MA> [Consultado el 31 de enero de 2022].
- RODRÍGUEZ, Alberto (2021). «El Puerto de Algeciras se sobrepone a la pandemia con 107,3 millones de toneladas en 2020», Europa Sur, 20 de enero de 2021, [https://www.europasur.es/maritimas/Puerto-Algeciras-trafico-mercancias-2020-107-toneladas\\_0\\_1539746290.html](https://www.europasur.es/maritimas/Puerto-Algeciras-trafico-mercancias-2020-107-toneladas_0_1539746290.html) [Consultado el 31 de enero de 2022].

## BIOGRAFÍA DEL AUTOR

Luis Oscar Moreno es actualmente vocal asesor para la Deuda Externa y la Financiación Internacional en la Secretaría General del Tesoro. Ha sido anteriormente director general de Diplomacia Económica en el Ministerio de Asuntos Exteriores, Unión Europea y Cooperación, donde era responsable de la propuesta y ejecución de la

política exterior de España en el ámbito de las relaciones económicas internacionales. Es técnico comercial y economista del Estado desde 2008. Tiene una doble licenciatura en Economía y Marketing, y un Máster en Relaciones Económicas e Internacionales por la U.A.M. En 2002 recibió una Full-Merit Scholarship en la Universidad de Georgetown. Comenzó su carrera profesional en la Secretaría de Estado de Comercio donde fue subdirector general de Comercio Internacional de Servicios e Inversiones entre 2012 y 2014. También ha sido durante 5 años consejero económico y comercial jefe en la Embajada de España en Rabat (Marruecos). Entre 2019 y 2020 fue jefe de la Unidad de Apoyo de la Dirección General de Comercio Internacional e Inversiones. Ha sido consejero de CESCE, de la Agencia Española de Cooperación (AECID), de COFIDES, de España Expansión Exterior, de la Cámara de Comercio de España y del Foro de Marcas Renombradas Españolas, entre otras empresas estatales y organismos públicos. Está especializado en geoconomía y energía en el Magreb; cadenas de valor; y comercio de servicios e inversiones. Ha publicado varios trabajos en estos campos.

## RESUMEN

El Estrecho de Gibraltar es un nodo crítico para la fluidez de las cadenas de suministro por el que pasan 115.000 buques al año. Esta situación privilegiada del Estrecho hace que haya rentas de situación que pueden ser aprovechadas por los países ribereños. En particular, España cuenta con el puerto de la bahía de Algeciras, el mayor del Mediterráneo y el quinto mayor de Europa por conectividad, y aunque sigue siendo el líder regional en movimiento de tonelaje, con 107 millones de toneladas en 2020, Tánger Med se está aproximando año a año y ya le ha superado en tráfico de contenedores. Para competir en el Estrecho, la bahía de Algeciras tiene distintos déficits, pero uno muy marcado son las conexiones ferroviarias con los corredores central y mediterráneo (el hinterland natural del puerto de la bahía de Algeciras). Corregir este déficit sería condición necesaria para lograr el desarrollo de la zona. Esto, probablemente, demandaría la creación de una zona económica especial para la bahía de Algeciras y las ciudades autónomas que actuara como palanca para atraer inversión e impulsar el comercio. Esta Zona Económica Especial debería tener como misión la creación de un hub logístico y de inversiones que fomentara el establecimiento de filiales de empresas europeas e internacionales con intereses tanto en el continente europeo como africano.

## PALABRAS CLAVE

Estrecho de Gibraltár, rentas de situación, Zona Económica Especial, tráfico marítimo, complementariedad y competencia.

## ABSTRACT

The Strait of Gibraltar is a critical node for ensuring the proper flow of supply chains, with 115,000 ships passing through each year. This privileged location on the Strait of Gibraltar means that the countries on the shores of the Strait can take



advantage of its location. Spain, and in particular the port of Algeciras Bay, boasts the largest port in the Mediterranean and the fifth largest in Europe in terms of connectivity. Despite remaining the regional leader in tonnage movement, with 107 million tons in 2020, Tanger Med has been closing in on this title year after year and has already surpassed Algeciras Bay in terms of container traffic. To compete in the Strait, the Bay of Algeciras must deal with several insufficiencies, including a significant lack of rail connections with the central and Mediterranean corridors, which are the natural hinterland of the port. Correcting this lack would be a necessary condition for the area's development. This would probably require the creation of a special economic zone for the Bay of Algeciras and the autonomous cities so that they could act as a lever to attract investment and promote trade. The mission of this Special Economic Zone should be to create a logistics and investment hub that promotes the creation of subsidiaries of European and international companies with interests in both Europe and Africa.

#### KEYWORDS

Strait of Gibraltar, situational income, Special Economic Zone, maritime traffic, complementarity and competition.

#### الملخص

يعد مضيق جبل طارق نقطة ربط حاسمة لسبولة سلاسل التوريد التي تمر عبرها 115000 سفينة كل عام. و يؤدي هذا الوضع المتميز للمضيق إلى منح فوائد اقتصادية يمكن للبلدان المشاطئة الاستفادة منها. وعلى وجه الخصوص تمتلك إسبانيا ميناء خليج الجزيرة الخضراء، وهو الأكبر في البحر الأبيض المتوسط وخامس أكبر ميناء في أوروبا من حيث الاتصال والربط، وعلى الرغم من أنه لا يزال الرائد في المنطقة فيما يخص حركة الحمولة، حيث بلغت 107 مليون طن في عام 2020، مضيق جبل طارق، فوائد اقتصادية، منطقة اقتصادية خاصة، ملاحية بحرية، تكامل ومنافسة. فقد بدأ ميناء طنجة المتوسطي يقترب منه عاما بعد آخر، وقد تجاوزه بالفعل في حركة الحاويات. و يعاني خليج الجزيرة الخضراء للقدرة على التنافس في المضيق من أنواع مختلفة من العجز، ولكن هناك عجزاً واضحاً للغاية يتمثل في الربط السككي مع الممرين الوسطي و المتوسطي (مجال مينائي طبيعي لميناء خليج الجزيرة الخضراء). و يعد تصحيح هذا العجز شرطاً ضرورياً لتحقيق تنمية المنطقة؛ ولكن من أجل تحقيق قفزة حقيقية إلى الأمام والحصول على اغتنام مناسب للفوائد الاقتصادية التي يمنحها المضيق لا بد من التوفر على رؤية اقتصادية شاملة للمنطقة ككل. وقد يتطلب هذا، على الأرجح، إنشاء منطقة اقتصادية خاصة لخليج الجزيرة الخضراء والمدن ذات الحكم الذاتي، والتي من شأنها أن تكون بمثابة رافعة لجذب الاستثمار و تشجيع التجارة.

#### الكلمات المفتاحية

مضيق جبل طارق، فوائد اقتصادية، منطقة اقتصادية خاصة، ملاحية بحرية، تكامل ومنافسة.