



INDICE

0.	PRESENTACIÓN	3
•	D. ALVARO AMMAN RABANERA, EXCMO. CONSEJERO DE TRANSPORTES Y OBRAS PUBLICAS DEL G.V.	4
•	D. ANTXON ASCORRETA IJURCO, PRESIDENTE DEL FORO MARÍTIMO VASCO	6
•	D. JORGE ZUBIAGA CARLES, PRESIDENTE DE LA AGRUPACIÓN DE INDUSTRIAS MARÍTIMAS DE EUSKADI (ADIMDE)	10
I.	INTRODUCCIÓN	17
•	PANORAMA ECONOMICO Y ACTUALIDAD DEL SECTOR MARITIMO, INTERNACIONAL, ESTATAL Y AUTONOMICO, DURANTE EL AÑO 2.000.....	18
II.	EL FORO M. VASCO, OBJETIVOS Y ORGANOS DE GOBIERNO	25
2.1	LA JUNTA DIRECTIVA	27
2.2	EL CONSEJO ASESOR.....	28
2.3	LA ASAMBLEA GENERAL Y LOS SOCIOS DEL FORO.....	29
III.	REESTRUCTURACIÓN DE LAS ACCIONES PRIORIZADAS POR EL FORO EN FUNCIÓN DE LOS NUEVOS ACUERDOS CON EL G.V. Y LA CONSIDERACION DE SECTOR ESTRATEGICO Y PRIORITARIO POR PARTE DEL DEPARTAMENTO DE INDUSTRIA, COMERCIO Y TURISMO DEL GOBIERNO VASCO, DE ACUERDO A SU NUEVO PLAN DE POLÍTICA INTERINSTITUCIONAL 2.000 – 2.003.	35
3.1	PLAN DE ACCIÓN DEL FORO, PARA EL AÑO 2.001.	37
IV.	ACTIVIDADES, ESTUDIOS Y PROYECTOS DESARROLLADOS POR EL FORO MARITIMO VASCO DURANTE EL AÑO 2.000	41
4.1	DESARROLLO DE MEDIDAS FINANCIERO FISCALES	42
4.1.1	SOCIEDAD DE PROMOCIÓN DE EMPRESAS (S.P.E.).....	42
4.1.2	TAX LEASE Y TONNAGE TAX	43
4.2	ACCIONES PARA EL FOMENTO DE LA CALIDAD Y MEJORA DE LA GESTIÓN.....	43
4.3	ENCUENTROS Y ACTIVIDADES DESTINADAS A PROMOVER LA COOPERACION EMPRESARIAL Y LA INTERNACIONALIZACION DE LAS EMPRESAS; ASISTENCIA A FERIAS, CONFERENCIAS Y JORNADAS.....	44
4.3.1	FERIA FISHING 2000 DE GLASGOW	44
4.3.2	FERIA DEL MAR DE ONDARROA	45
4.3.3	FERIA INTERNACIONAL DE HAMBURGO	45
4.3.4	MATERIAL PROMOCIONAL ADIMDE – F.M.V.	46
4.3.4.1	MEMORIA ADIMDE-FORO MARITIMO VASCO	46
4.3.4.2	REVISTAS ADIMDE-FORO MARITIMO VASCO	47
4.3.4.3	SALVAPANTALLAS	47
4.3.4.4	LLAVEROS , BOLIS Y PLUMAS	47
4.3.4.5	ANUNCIOS Y ARTICULOS EN PRENSA ESPECIALIZADA Y GENERAL (PERIODICOS Y REVISTAS).....	47
4.3.4.6	FELICITACION NAVIDEÑA	47
4.3.4.7	CAMISETAS	47
4.3.4.8	MANTENIMIENTO Y ACTUALIZACIÓN PAGINAS WEB DE ADIMDE Y DEL FORO MARITIMO VASCO	48

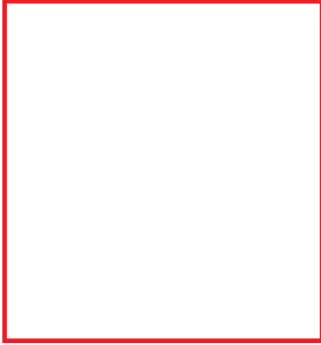
INDICE

4.4	ACCIONES TECNOLÓGICAS:	48
4.4.1	ELABORACIÓN DEL PLAN ESTRATÉGICO Y DE INNOVACIÓN TECNOLÓGICA DEL F.M.V. 2000 – 2003 Y SU DINAMIZACIÓN DURANTE EL AÑO 2.000	48
4.4.2	PROYECTO NORAY II.....	49
4.4.3	PROYECTOS DEL FMV EN EL PROGRAMA INTEK G.V.	49
4.5	ACCIONES DEL AREA GENÉRICA	50
4.5.1	FORMACIÓN	50
4.5.2	CENTRO DE REPARACIONES PARA EL PUERTO DE BILBAO (BILBAO SHIPREPAIR CENTRE – BSC)	50
V.	RELACIONES Y COLABORACIONES CON LA ADMINISTRACION, INSTITUCIONES, ORGANISMOS PUBLICOS Y ASOCIACIONES SECTORIALES	51
5.1	DIPUTACION FORAL DE BIZKAIA	52
5.1.1	BEAZ	53
5.2	DIPUTACION FORAL DE GIPUZKOA.....	53
5.3	DIPUTACION FORAL DE ALAVA	54
5.4	GOBIERNO VASCO	54
5.4.1	CONSEJERIA DE TRANSPORTES Y OBRAS PUBLICAS	54
5.4.1.1	DIRECCION DE PUERTOS Y ASUNTOS MARITIMOS	55
5.4.1.1.1	ESCUELA DE ADMINISTRACION MARÍTIMA (EAM).....	55
5.4.2	CONSEJERIA DE INDUSTRIA COMERCIO Y TURISMO	55
5.4.2.1	SPRI.....	56
5.4.3	CONSEJERIA DE AGRICULTURA Y PESCA.....	57
5.5	RELACIONES CON OTRAS INSTITUCIONES AUTONOMICAS Y ESTATALES.....	58
5.5.1	AUTORIDAD PORTUARIA DE BILBAO	58
5.5.2	AUTORIDAD PORTUARIA DE PASAJES	58
5.5.3	DIRECCION GENERAL DE LA MARINA MERCANTE, PYMAR Y GERENCIA DEL SECTOR NAVAL.....	58
5.5.4	FERIA DE MUESTRAS DE BILBAO.....	59
5.5.5	CAMARAS DE COMERCIO, INDUSTRIA Y NAVEGACION	59
5.5.6	BANCA EMPRESAS ASOCIADA (B.B.K., KUTXA) Y GRUPO DE TRABAJO DE LA BANCA	60
5.6	RELACIÓN CON OTRAS ASOCIACIONES SECTORIALES.....	60
5.6.1	FORO DE PESCA DE EUSKADI.....	60
5.6.2	CENTROS TECNOLÓGICOS ASOCIADOS: INASMET, ROBOTIKER, TEKNIKER, AZTI Y TELEINFORMÁTICA	61
5.6.3	CONFEDERACIÓN EMPRESARIAL DE BIZKAIA - CEBEK.....	61
5.6.4	OTRAS ASOCIACIONES Y CENTROS DE ENSEÑANZA.....	61
VI.	DATOS ECONÓMICOS, AÑO 2.000	63



0. Presentación

0. Presentación



D. Alvaro Amann

Eusko Jaurlaritzako Garraio eta Herri Lan Saileko Sailburua
 Excmo. Consejero de Transportes y Obras Públicas del
 Gobierno Vasco
 Counsellor of Transport and Public Works of the
 Basque Government



Gaur egungo gizartean gertatu diren aldaketak bultzatu dituen elementu nagusia informazio teknologiaren iraultza izan da.

Ekonomia, gizartea eta kultura eta ingurumena egoera berri hauetara egokitzen ikasi beharko du "ezagutzaren gizarte" honek, muga jakinik gabe baina beti ere gutzition iritziz garapen jasagarria deitu beharko litzatekeen hau garatuz .

Iraultza horren bidez, gizakiok elkarren artean erlazionatzeko mugagabeko aukera dugu; ekonomia arloan, zein gizarteari lotutako gaietan edo-eta kultura arloan erlazionatzeko aukera dugun bezala, merkataritzan ere elkartrukeak mundura zabaltzeko aukera dugu.

Eta hori ikusita ondoko hau galdetzen diogu gure buruari: Zein da eskabide hori bideratu dezakeen garraioa?.

Berriz ere operatzailea izango da merkataritza sareak (mundu berrian) sendotuko dituen eta operatzaile horrek zehaztuko ditu zeintzuk izango diren garraioaren "gakoak" edo erreferentzia puntuak. Gako horiek izango dira gainera euren eragiketen oinarri izango dira.

Neurri egokia lortzeko itunak

La revolución tecnológica de la información está constituyéndose en el principal elemento tractor de los cambios a los que está sometida la sociedad de hoy.

Esta "sociedad del conocimiento" tendrá que gestionar la adaptación de la economía, de la sociedad y de la cultura, del medio ambiente a estas nuevas situaciones, sin horizonte definido, y sobre la que concluimos todos que se debe denominar desarrollo sostenible.

Lo que ha traído esta revolución es la posibilidad ilimitada del hombre a relacionarse entre sí, en lo económico, en lo social, en lo cultural y esto supone mundialización de los intercambios en el comercio.

Y ante esto nos preguntamos: ¿Cuál es el transporte que da respuesta a esta demanda?.

Nuevamente es el operador el que va a consolidar las redes comerciales (en el nuevo mundo) señalando a su vez los "nudos" o puntos de referencia en el transporte, nudos que serán sus bases de operación.

Las alianzas en busca de una dimensión adecuada y la actualización de nuestras infraestructu-

The technological mass media revolution is nowadays one of the main motive elements in the changes that are taking place in our society.

This "society of knowledge" will have to manage the adaptation of economy, of society and culture and the natural environment to these new situations, without a defined horizon, and on which we all conclude that has to be called supportive development.

What this revolution has brought is the unlimited possibility of the human being to get involved in the economic, social and cultural field and this brings about commerce communications and interchanges around the world..

And facing this, we wonder: What is the transportation that responds to this demand?.

Once again it is the operator the one who will consolidate the commercial networks (in this new world), pointing at the same time the "bonds" or benchmark points in the transport, bonds that will be its operation basis.

The alliances in search of an appropriate dimension and the updating of our infrastructures is



ar dugun erronka.
ania-Euskadi ikus-entzunezkoen pl
ataforma digitala kontinenteko
sareetan sartzeko aukera ematen
dugun ataria da. Plataforma hori
gainera, Europako nazioen artean
egin den itunaren

erakusgarria da.

zenbait itun ere eta horien b
idez lortuko dugu Euskal Herriko
gizartea prozesu horretan berme g
uztiek sartzeko. Euskal Itsas F
oroari buruz hitz egiten ari naiz,
foroak dituen helburuekin eta due
n gero eta ordezkari zabala-
goarekin lanerako gune egok

ia osatzen bait

u

.

o inmediato.

ica de Comunicaciones Aquitania
-Euskadi, como portal de acceso
a las redes continentales, repre
senta una alianza transnaciona
l de alcanc

e europeo.

e permitirán a la sociedad vasca
incorporarse con garantías a es
te proceso y me estoy refiriendo al
Foro Marítimo Vasco, que con s
us objetivos y su cada vez más c
ompleta representación, constituye
una instancia adecuada

de traba

h

is our immediate challenge

communications Aquitania-Euskadi,
as an entrance portal to the contin
ental networks, represents a transi
tional alliance of European reach

It allow the Basque society to jo
in this process with guarantees a
nd I am referring to the Basq
ue Maritime Forum, that with i
ts objectives and its increasing
ly complete representation, is
an appropriate petition of work

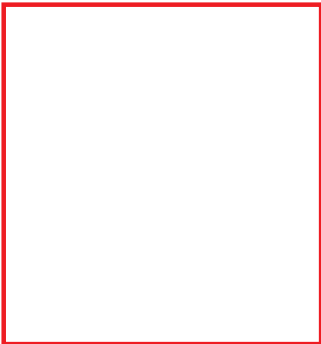
D. Alvaro Amann Rabanera

Eusko Jaurlaritzako Garraio eta Herri Lan Saileko
Sailburua

Consejero de Transportes y Obras Públicas del
Gobierno Vasco

Councillor of Transport and Public Works of the Basque
Government

FORO MARÍTIMO VASCO



D. Antxon Ascorreta

Euskal Herriko Itsas Foruko Lehendakaria
Presidente del Foro Marítimo Vasco
The Basque Maritime Forum President



Itsas industria oro har krisi luze batetik berpizten ari da. Hainbat birmoldaketa izan ditu eta orain industri honen helburu nagusia nazioartean lehiakor izateko neurriak hartzea da. Horretarako hainbat arlo landu beharko dira, hala nola, lan arloa, produkzioa, finantza arloa, teknologia, merkataritza arloa etab. Kudeaketa arloan gauza asko aldatu behar ditugu eta merkaturia etorkizunera begira aztertu behar dugu.

Jarduera honetan funtsezkoa ontziolak SINTESI industri bilakatzea da, hau da euren negozioan zerikusirik ez duten jardueretatik urrundu eta merkataritza eta eraikuntzako antolatzaile bilakatu nahi ditugu ontziolak. Negozioaren gune nagusitik urruntzen den lana azpikontratisten (industria osagarria) esku uzten ikasi behar dugu, ontzien osagaiak hornitu eta instalatzeaz azpikontratatistak arduratzea lortu behar dugu; hala nola, motorrak, bonbak, elektrizitatea, balbulak, galdarak, nabigazio ekipoak etab. hornitu eta instalatzeaz. Ontziak duen balioaren %40 eta %60 arteko ekarpena egingo lukete beraz azpikontratista horiek.

Ideia horrek emaitza positiboak izan ditzan, ontziok lehengo eta behin bermatu egin beharko lukete luzaroan eskabide-zorroa beteta izango dutela eta horrela industria laguntzailea eta teknologia egokitu eta hobetzeko aukera izango lukete. Baina nahiko zaila izango da hori guztia lortzea EAk ez digulako finantza markorik ez eta laguntza politikarik ematen.

Ontziolak berreskuratu eta berrikuntza hauek aplikatzeko orduan ontziok eta Europako itsas industriak berriz ere Asia ekialdeko herrialdeen lehiakortasunarekin topo egin dute. Herrialde horietako prezio politikak kolokan

En la actualidad, la industria marítima, en general, se viene recuperando de una larga crisis, con varias reconversiones, y con el claro objetivo de acometer medidas que sitúen a esta industria en condiciones de competitividad respecto a nuestro competidores Internacionales, pero abordando medidas de muy diversa índole; laborales, productivas, financieras, tecnológicas, comerciales, etc., esto es abordar verdaderos cambios en los modelos de gestión, afrontando los mercados con visión de futuro.

El aspecto diferencial de esta actuación, es convertir a los Astilleros en meras industrias de SINTESIS, es decir desprenderlos de actividades ajenas al núcleo de su negocio convirtiéndose en un mero comercializador, y organizador de la construcción, dejando a los subcontratistas, (Ind. Auxiliar), que diseñen, suministren e instalen los componentes de los buques tales como Motores, Bombas, Electricidad, Válvulas, Calderas, Equipos de Navegación etc., aportación que supone entre el 40% y el 60% del valor del buque.

Pensamos que para que esta idea tenga resultados positivos, en primer lugar los Astilleros deberían estar en condiciones de garantizar una continuidad prolongada de trabajo a través de su cartera de pedidos, lo cual permitiría la mejora tecnológica y la adaptación de la Industria Auxiliar, pero observamos, que será difícil lograrlos, dada la falta de un marco financiero adecuado y de políticas de apoyo por parte de la CE.

Aunque en su camino de recuperación, y de aplicación de estas innovaciones los astilleros y la industria marítima europea, se han encontrado, de nuevo, con el problema derivado

At present, the maritime industry in general is recovering from a long crisis, with several restructuring actions and with the clear objective of carrying measures that will place this industry in competitiveness conditions with regard to our International competitors, but broaching different kinds of measures; working, productive, financial, technological, commercial, etc.; this means to undertake real changes in the management models, facing the markets with clear prospects in the future.

The distinctive aspect of this way of acting is to transform the Shipyards (Astilleros) into industries of SYNTHESIS, that is to say, to deprive them of activities that are out of the core of its business, being just a trader and organiser of the construction, letting the subcontractor, (Ind. Auxiliar) design, supply and install the components of the ship such as Machines, Pumps, Electricity, Valves, Boilers, Navigation Equipment etc., contribution that assumes the 40% and the 60% of the ship's value.

We believe that if we want this idea to have positive results, first of all the Shipyards should be in conditions of guaranteeing a sustained continuity of work through an order-book, which would allow the technological improvement and the adaptation of the Auxiliary Industry; but we observe that it will be difficult to get them, due to the lack of an appropriate financial frame and supporting policies on the part of the European Community.

Although along its recovery period and application of these innovations, the shipyards and the European maritime industry have run into each other once again, with the problem derived from the competence of the



la horiek eta Koreakoak batez ere edukiera handiko ontziak eraikitzen dituzte, eta horrek lehia handia egiten dio Sestaoko ontziolari. Prezioak ha inbeste jaistean bezero izan daitezkeen asko Asiarantz joan dira. Europako ontziolak ez dira gai Asiako prezioei aurre egiteko, euren artean dagoen desberdintasuna %30 ingurukoa baita.

Ondoko dakigu zer den prezioen artean hainbesteko aldea egotea. Arrantzaren esate baterako gure erkidegoa ez da nez I. helburuko gunea IFOP-ek (arrantza finantzatzeko erkidegoko institutuak) ez digu ondoko herriei besteko diru-laguntzarik eman eta hori dela eta ezin izan dugu haiekin lehiatu. Ondoko herriei euren arrantza ontziak berritzatzeko %60-ko diru-laguntza ematen zaie eta guri %40-koa baino ez digute eman; horrela, gure ontziak gure erkidegoko ontziolatan eraiki ohi zituzten hainbat euskal armadorek euren ontziak beste erkidego batzuetan eraikitzen hasi dira, beste erkidego batzuetan laguntza hobeak eskaintzen dituztelako. Zorionez laguntzen arteko alde hori oraintsu desagertu da gure administrazioak konpensazio fondoak eskaini baititu Europako araudiak horretarako baimena eman duen unean.

Administrazioak norabide gabeko industria politika berriari edo sektoreko politika berriari ekin aurretik, aztertu egin beharko da itsas eraikuntza industria estrategikoa den eta beste herrialde garatu batzuk, Alemaniak, Holandak, Frantziak, besteak beste; egin duten bezala haren aldeko apustua egin nahi dugun. Europako gobernuak Bruselan egin dituzten azken bileretako emaitzen eta neurrien arabera ez da uste EAn gauzak asko aldatuko direnik, ez EAk sektorearekiko duen filosofian eta ezta eraikuntzari laguntza eta sariak emateko politikan ere. 2000ko abenduaren 31n kendu egin zituzten laguntza eta sari horiek baina orain Koreak eskaintzen dituen prezioei aurre egiteko orain berriz ere indartu egin nahi dituzte. Horrela ba, aztertu egin beharko da itsas eraikuntzaren alde lan egin

b e h a

er dugu ala ez.

Erren arlorik garrantzitsuenak aipatuko ditugu. Ondoren agertzen diren ezaugarriak oso garrantzitsuak dira Er

colocado al sector europeo contra las cuerdas por sus políticas agresivas de precios. Estos astilleros asiáticos y en especial de Corea, se dedican fundamentalmente a la construcción de buques de gran tonelaje, competencia directa con la factoría de Sestao. Esta caída brutal de precios, ha desviado a los posibles clientes a los astilleros asiáticos, ya que los astilleros europeos son incapaces de hacer frente a un diferencial en precio de alrededor del 30%.

Diferencial en los precios es algo que conocemos bien en nuestra Comunidad, con la Pesca, en donde por el hecho de no haber sido declarada nuestra Comunidad como zona Objetivo I, el IFOP, (Instituto de Financiación Pesquera Comunitaria), nos ha impedido competir con las Comunidades vecinas que han podido contar con unas ayudas de hasta el 60% para renovar sus buques de pesca, cuando nosotros teníamos únicamente el 40%, llegando incluso, a darse la paradoja de armadores vascos que tradicionalmente han construido sus buques en Astilleros de nuestra Comunidad han pasado a construir en astilleros de otras Comunidades debido a la mejora de sus ayudas para tal fin. Afortunadamente ese hecho diferenciador ha desaparecido recientemente gracias a la aportación de fondos compensatorios de las arcas de nuestra Administración ahora que la normativa europea así se lo permite.

O, antes de lanzarse a una nueva política industrial o sectorial desde la Administración Europea, sin directrices, habrá que plantearse si la construcción naval es una industria estratégica y se quiere apostar por ella, como ya lo han hecho países desarrollados, por ejemplo Alemania, Holanda, Francia, etc., ya que por lo que respecta a las medidas o resultados de las últimas reuniones de los Gobiernos Europeos en Bruselas, no se esperan grandes cambios en la filosofía de la CE con respecto al sector ni modificaciones en su política de apoyos o primas a la construcción ya que después de retirarlas el 31 de Diciembre de 2.000, las están tratando de reactivar para compensar el diferencial de precios con Corea.

aquí aspectos significativos de La Industria Marítima, que tiene unas

the problem derived from the competence of the Eastern countries in Asia, that have placed the European sector in a difficult situation with their aggressive price policies. These Asiatic shipyards and specially those from Korea, devote themselves basically to the construction of ship of great tonnage, in direct competence with the factory in Sestao. This harsh decline in prices has turned aside the possible clients of the Asiatic shipyards, since the European shipyards are unable of facing a differential price of around a 30%.

In prices is something that we know well in our Community, with Fishing, where just for the fact of not being declared Objective I zone, the IFOP (Instituto de Financiación Pesquera Comunitaria), has impeded us to compete with the neighbouring Communities that have been able to get help of almost a 60% to renew their fishing ship, when we only relied on a 40%; even if it sounds strange, the Basque ship owners that traditionally have built their warship in shipyards of our Community, have now gone to build them in shipyards of other Communities, due to the improvement of their help for this purpose. Fortunately, this distinctive fact has recently disappeared thanks to the compensatory fund contribution of our Administration, now that the European regulation allows to do so.

Starting a new industrial or sectorial industry from the European Administration, with no guidelines, it has to be considered whether the naval construction is an strategic industry and is worth to rely on it, as some other developed countries such as Germany, Holland, France, etc. have done, since with regard to the measures or results of the last European Government meetings in Brussels, they do not expect big changes in the philosophy of the European Community in relation to the sector; nor even modifications in his supporting policy or extra money contributions to the construction, since after removing them on the 31st of December of 2000, they are trying to reactivate them in order to compensate the price difference.

important aspects of the Maritime In



istrazioek laguntzak eman eta sektore aberrindartzeko politikak abiarazi dituzan.

industria da, garatutako herrialdeen industria.

azioartean zabaldua dagoen industria da.

ta enplegua sortzeko indar handia dauka.

estrategiko handia duen industria da.

ehar dira, horrela, erkidegoko ontziteria berriztatu ahal izateko. Horrek inbertsio handia eskatzen du eta lehengo eta behin, inbertsio horri laguntzeko neurriak edo politika berria egin behar harko litzateke, horrela ontziteria modernoagoa eta lehiakorragoa izango genuke eta beraz baita segurua goa eta garbiagoa ere, hau da bere arlo guztietan ingurumen neurri guztiak beteko litzuzkeena. Hori guztia lortzeko lehenengo azterketa sakona egin behar harko litzateke, ondoren aztertutakoa praktikan jartzeko eta horretarako beste zenbait faktore ere kontuan hartu behar harko lirateke; hala nola, herrialde bakoitzak neurri horiek garatzeko behar duen denbora eta baita interesa duten armadore/ontzileriek neurri horietara ohitzeko behar harko duten denbora ere. Bestalde, kontuan hartu behar da neurri horien bidez lagundu egin behar zaiola Europako Elkarteko ekonomien liberalizazioari.

aguntza emango dion edozein politika beso zabalik hartuko dugu. Sektoreari min handia egin zaio, azken urtean lehia gogorra egon da eta ez da inolako laguntzarik eman eta gu horrela geunden bitartean, Asiak eta batez ere, Estatu Batuek industriari hori babesteko politika abiarazi dute.

a Erkidegokoak, bigarrenak lehengoak baino indar handiagoarekin, azken urteotan berreskuratu egin dute hainbat urtetan bertan behera utzi izan den sektore horrekiko zuen kezka. Sektore hori indartzeko proiektuak abiarazi dituzte eta hobekuntza nabaria da, eraikuntza kopuruak gora egin du eta baita Euskal Herriko zein Estatu bakoitzeko enpresek kudeatutako ontzi kopurua ere.

que la definen por si misma, y que en general son lo suficientemente importantes por si mismos para que se deban dictar políticas de apoyo y relanzamiento desde las diferentes Administraciones Comunitarias, tecnología y propia de países desarrollados.

s una industria muy internacionalizada

a. con un importante efecto multiplicador sobre el empleo

portancia estratégica para los países. En primer lugar, haría falta una nueva política o un conjunto de medidas de apoyo a la inversión para la construcción y transformación de buques y renovación de la flota comunitaria haciéndola más moderna y competitiva y por ende más segura y que cumpla las normas medioambientales en toda su extensión. Esto llevaría un tiempo de estudio y puesta en práctica, a lo que habría que añadir el tiempo necesario para desarrollar estas medidas en cada país, y a todo esto, habría que sumar el tiempo necesario para que los armadores / astilleros interesados se acogieran a ellas. Por otra parte, hay que tener en cuenta que estas medidas nunca deben ir en contra de la total liberalización de las economías en la Unión Europea. De todos modos, toda política tendente al apoyo a las industrias marítimas, sería bienvenida, aunque gran parte del daño al sector, ya está hecho, tras todos estos años de competencia en términos de absoluta falta de ayudas, frente a las políticas fuertemente proteccionistas de Asia, sobre todo, y Estados Unidos.

ca, en los últimos años, ha recuperado aunque de manera tímida la primera y más intensamente la segunda, la preocupación por el sector, abandonado durante muchos años. Ha comenzado a desarrollar proyectos, y se empieza a notar cierta mejoría, aumentando el número de construcciones, y de buques gestionados por empresas tanto del País Vasco como del resto del Estado.

Maritime Industry, that has specific characteristics that define it by itself.

In general these are important enough to dictate supporting and launching policies from the different

Community Administrations, as a high technology industry and typical of developed countries.

market terms this is an internationalised industry.

n industry of synthesis with an important multiplied effect over employment.

an industry of strategic importance for the countries.

first of all, a new policy would be needed or a series of supporting measures for investment, for the construction and transformation of ship and renewal of the community fleet, making it more modern and competitive and therefore more secure; it would also completely fulfil all the environmental rules. This would suppose time to consider or to study and to put it into practice, and also we have to add the necessary time to develop these measures in each country. Added to this, we have to consider the necessary time so that the interested ship owners or shipyards join them. On the other hand, it has to be taken into account, that the measures should never go against the total liberalisation of the economy in

the European Community. any policy that tends to support maritime industries, would be welcomed, although most of the hurt done to the sector is already done. After all these years of competence in terms of absolute lack of help, facing protective policies from Asia and, above all, the United States.

ate and Community Administrations have recovered in the last years, although in a shy way the first and more strongly the second., the concern for the sector, which has been abandoned for many years. It has started to develop projects, and it is starting to be noticed a slight improvement, increasing the number of constructions and ship managed by firms from the Basque Country or Spain. maritime sector it has been noticed



izateko bidea sektoreko enpresa guzti en arteko lotura eta lankidetzaren bidez; enpresa guztien arteko horizontal eta bertikala baina guztiak batera helburu berarekin. Indarrak gehitu behar dituzte, sinergiak aprobetxatu, arriskua gutxitu eta horrela, beste era batera lortu ezin izango ditugun proiektu eta merkatuetara sartzeko formulak bilatu; eskaintza lehiakorragoak lortu behar ditugu eta kudeaketa teknika berriak eta teknologia berrikuntza aplikatu behar ditugu eskaintza horietan. Gainera garrantzi handikoa da proiektu hauetan industri osagarria indartzea, orain arte bigarren mailako laguntza

ilea baino ez zen baina orain indarra eman behar diogu.

praktikoari begira, Euskal Itsas Foroa zenbait ekintza zehatz abiarazi ditu hobetzeko beharra dagoela adierazten duten arlo teorikoak garatzeko, hezkuntza eta trebakuntza direlako berrikuntza eta arriskua onartzearen gakoak. Teknikaren berrikuntza ezinbestekoa da lehiakortasuna eta enplegu maila hobetzeko.

gainera Euskal Itsas Industria rentzako merkatua bultzatzea. Europa barruan kabotajearen aritu ohi diren ontzi gehienak eta egin eta egin ari direnak, gehienbat Europako eraikitzen dira eta Europako itsas industri osagarria osatu eta Europako bankuekin finantzatu dituzte. Armadoreak sortu eta audenak bultzatzea ontzi berriak eraikitzea eta jarduera horiek aurrera eramateko neurriak finkatzea izan behar dira Euskal Itsas Foroaren helburu nagusiak. Gure itsas industria aldatzen baldin badugu, gure merkatua sortu ahal izango dugu eta horrela etorkizuneko profesiona

la

claves para afrontar el futuro con éxito es la unión y la colaboración entre todas las empresas del sector, en todas sus vertientes horizontal y vertical, el Objetivo es sumar potenciales, aprovechar sinergias, reducir riesgos y buscar fórmulas que nos permitan acceder a proyectos y mercados inaccesibles de otra forma, logrando ofertas más competitivas y con la aplicación de nuevas técnicas de gestión e innovaciones tecnológicas, siendo necesario que en estos proyectos juegue un papel importante la Industria Auxiliar, que hasta ahora era una acompañante de segunda fila.

práctico el Foro Marítimo Vasco, con acciones concretas pretende desarrollar aquellos aspectos teóricos, que hablan de ese cambio de aptitud necesaria para la mejora, ya que es la educación y la formación la palanca para la innovación y la aceptación del riesgo. La innovación técnica es absolutamente vital para la mejora de la competitividad y el nivel de empleo.

tener un mercado propio para la Industria Marítima Vasca, ya que los buques envueltos en tráfico de cabotaje intra-europeo, en clara expansión, son predominantemente construidos en Europa, armados por la Industria Auxiliar Marítima Europea y financiados a través de bancos europeos.

La potenciación y el nacimiento de armadores, la construcción de nuevos buques y la puesta en marcha de medidas que posibiliten estas actuaciones deben ser el principal objetivo del Foro Marítimo Vasco, ya que una industria marítima autóctona y saneada, creará un mercado propio que será una fuente constante de conocimiento para

D. Antxon Ascorreta Ijurco

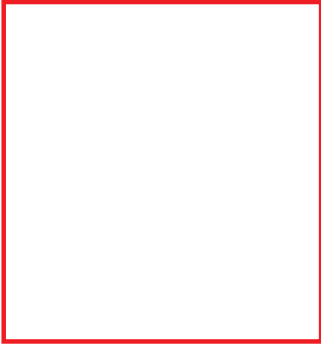
and collaboration among all the firms in the sector, from all sides, vertical and horizontal; the Objective is to sum potentials, take advantage of synergies, reduce risks and look for formulas that will allow us to access projects and inaccessible markets in other ways, reaching other more competitive offers and with the application of new management techniques and technological innovations; it is necessary for the Auxiliary Industry to play an important role in these projects, that until now remained as a second class companion.

In this sense, the Basque Maritime Forum has the aim of developing, with direct actions, those theoretical aspects that refer to that necessary change of attitude in order to improve, since the level for the innovation and acceptance of risk are education and formation. The technical innovation is absolutely vital for the improvement of competitiveness and the employment level.

market of its own for the Maritime Industry, since the ship involved in coasting trade within Europe, in clear expansion, are mainly built in Europe, fitted out by the European Auxiliary Maritime Industry through European banks. The reinforcement and creation of ship owners, the construction of new ship and the starting of measures that make it possible to carry out these actions should be the main objectives of the Basque Maritime Forum, since a native and organized maritime industry will create a market of its own, that will be a constant source of knowledge for the development of future

Euskal Herriko Itsas Foruko Lehendakaria
 Presidente del Foro Marítimo Vasco
 The Basque Maritime Forum President

FORO MARITIMO VASCO



D. Jorge Zubiaga

ADIMDE-ko Lehendakaria
Presidente de ADIMDE
The Basque Maritime Industries President



Itsasoarekin lotutako geografia, kultura eta jarduera izan dituen herria izan da Euskadi eta jarduera hau izan da gure erkidegoko garapena bultzatu duenetariko bat. Mendez mende itsas tradizioari lotuta garatu den herria izan da gurea.

Hala ere, azken aldian gutxitu egin da itsas munduarekiko interesa eta itsasoarekin lotutako industriak euren indarra galdu dute; enpresak gutxitu dira eta arlo horretan enpleguak zein fakturazioak beherantz egin du nabarmen; 1982an esate baterako itsasoko 42 enpresa zeuden eta enpresa horiek 168 ontzi zituzten, orain berriz, 2000. urtean 11 enpresa daude eta enpresa horiek 56 ontzi eta 328.937 G.T. dituzte. Bilboko errekan 5 ontziola desagertu dira eta Pasaiakoan 3 ontziola/ taller, eta guztira arlo horiekin lotura zuzena zuten 3.500 enplegu galdu dira azken 15 urteetan.

Euskal Itsas Industriaren ekimenez, 1992an ADIMDE sortu zen. Itsas industriak hainbat mendetan izan duen ospea eusteko asmoz sortu zen ADIMDE eta horrekin batera jendeak gure industriarekiko duen irudia aldatu nahi izan du. Gure industria atzeratutako industria eta etorkizunik gabeko industria izan da jendearen ustez eta ADIMDE-k irudi hori garbitu egin nahi du. Gainera fakturazio, enplegu eta etorkizun handia duen industria duela esku artean erakutsi nahi izan dio Euskal administrazioari. ADIMDE ondoko hauek osatzen dute: merkataritzako armadoreek eta arrantzako armadoreek, ontziolak eta itsasoko industria osagarria, eta ondoko helburu hauek ditu: jarduera

Euskadi ha sido y es un país de geografía, cultura y actividad marítima, siendo esta actividad uno de los motores del desarrollo de nuestra comunidad. Nuestra tradición marítima se remonta a siglos pasados.

Sin embargo, en los últimos tiempos, el interés hacia el mundo marítimo ha decaído de manera importante, y las industrias relacionadas con la mar, han visto reducida su dimensión, con una pérdida de número de empresas, empleo y facturación muy significativas, como demuestra el hecho de que en el año 1.982 había 42 empresas navieras que manejaban 168 buques, viéndose reducidas a 11 empresas con 56 buques Y 328.937 G.T., en el año 2000, y que en la ría de Bilbao hayan desaparecido 5 Astilleros, y en la de Pasajes, 3 Astilleros / Talleres, con una pérdida total de más de 3.500 empleos directos, en los últimos 15 años.

Es en ese momento, cuando, a iniciativa de la Industria Marítima Vasca, en 1.992, surge ADIMDE, Agrupación de Industrias Marítimas de Euskadi, para mantener el prestigio de muchos siglos de esta Industria y con el objetivo de cambiar esa imagen de industria caduca y de poco futuro, entre la opinión pública y concienciar a la Administración Vasca de que tenía entre sus manos una industria con una importante facturación, empleo y mucho futuro por delante. ADIMDE está formada por: armadores mercantes y de pesca, astilleros e industria auxiliar marítima, con el objetivo de: el fomento, la promoción y la concienciación de la actividad y la cultura marítima en

Euskadi has been and is a country with a maritime geography, culture and activity, being this activity one of the engines of development in our community. . Our maritime tradition goes back to past centuries.

However, these days, the interest in the maritime world has declined in an important way, and the industries related to the sea have seen their capacity reduced with an important loss in the number of firms, employment and turnover. We can see this in the fact that in 1982 there were 42 shipping companies with a fleet of 168 ship and these was reduced to 11 firms with 56 Y 328.937 G.T. ship in 2000. Also in the river estuary of Bilbao (Ría de Bilbao) 5 shipyards have disappeared and in the one in Pasajes 3. All this amounts to a total loss of 3,500 direct jobs in the last 15 years.

At this moment, with an initiative of the Basque Maritime Industry, ADIMDE is created in 1992, Basque association of Maritime Industries (Agrupación de Industrias Marítimas de Euskadi). The aim of this association is to maintain the prestige that goes back to many centuries and to change that image of lapsed industry and little future among the public opinion; also to make the Basque Administration aware of the fact that they have in their hands an industry with an important turnover, employment and future. ADIMDE is formed by: merchant and fishing ship owners, shipyards and maritime auxiliary industry, with the following objective: the promotion, the development and arousal of the activity and maritime culture in



FORO MARITIMO VASCO

kadiko itsas kulturaren gaineko kontzientziarazioa lortzea. Gainera industria horrek Euskal Herrian aurrera egin dezan lege markoa eta zerga eta finantza markoa garatu nahi dute. egiten ari zirenean, EA ere bere azterketa egiten zebilen eta ondorioztatu zuten administrazioak eta jardunak itsas sektorea ez zutela behar duen bezala interpretatu. Hala ere, Koreako Dumping-a dela eta, krisia iritsi arte, batez ere ontziola handiengan eragina izan duen krisia iritsi arte alegia, Europako Elkarteak batzordeari ez zitzaion eskatu egoera honi irtenbideak aurkitzeko neurriak hartzeko. garrantzi handikoa dela ikusi du Europak eta ondoren agertzen diren hauek direla eta garrantzizko neurriak hartu ditu: arte eta ekonomian duen eragina. niarritza eta Teknologia handiko industria da. en teknikoen lankidetzaren koordinazio arloak. Sektoreak Europan sortu duen lanak: 2,5 milioi pertsona arraioa errepideko garraioaren altiten matiba ekologikoa da. Europa ko BPG aren eragin ekonomikoa. kontuan izan behar da, ontzi bat gaur egunera arte garatu den teknologia ondasun osatuena dela. laster konturatu ginen beste agente batzuk ere bide honetara erakarriz behar genituela, hala nola: bankuak, herri erakundeak, Eusko Jaurlaritza, Foru Aldundiak, Merkataritza ganbarak, portuetako agintaritzak, eta itsas arloarekin lotutako beste sektore batzuk. Agenteen arteko harremana erraztu nahi dugu horrela sektoreari laguntzeko neurri positiboak garatu ahal izateko. tarako sortu zen EUSKAL ITSAS FORO, helburua itsas industrien euren estrategiak finkatzea zen, bai bizi irauteko estrategiak eta baita hazteko estrategiak ere. Horrez gain euren oraina eta etorkizuna eztabaidatu nahi zituzten, euren sinergiak eta b

l y financiero apropiado para la actividad de dicha industria en el País Vasco. ncidió en el tiempo con el que se empezó en la Comunidad Europea, concluyendo que el sector marítimo es un sector que estaba siendo malinterpretado por las Administraciones y por la opinión pública, sin embargo, hasta que no ha llegado la crisis de hace un año por el Dumping de Corea, afectando sobre todo a los grandes astilleros, no se ha solicitado a la Comisión Europea que tome medidas para intentar solucionar esta situación. a dado cuenta de la importancia de la Industria Marítima y ha tomado medidas fundamentalmente por el hecho de: to Socio-Económico. dustria de Alta Tecnología e Ingeniería. ctos de Cooperación y Coordinación de desarrollos técnicos. o en Europa del Sector 2,5 Millones de personas Transporte Marítimo, una alternativa Ecológica al Transporte por Carretera Económico en el PIB Europeo. que tener en cuenta que un buques, probablemente, el bien de equipo más completo desarrollado hasta nuestros días. se vio la necesidad de implicar otros agentes tales como Bancos, Instituciones Públicas, así como al Gobierno Vasco, las Diputaciones Forales, las Cámaras de Comercio, Autoridades Portuarias, y otras Instituciones relacionadas con el Sector Marítimo, intentando facilitar las relaciones entre los agentes y hacer más fácil el desarrollo de nuevas medidas positivas de apoyo al sector. ue se constituyó el FORO MARITIMO VASCO, con el Objetivo de que las industrias marítimas puedan concertar sus estrategias, tanto de supervivencia como de crecimiento, discutieran su presente y su próximo futuro, estudiaran sus sinergias y sus posibilidades de apoyo respectivo, sus mercados tan

top a legal and appropriate tax and financial frame for the activity of such industry in the Basque Country. This analysis coincides in time with the one started in the European Community, summarising that the maritime sector is a sector that is being misunderstood by the Administrations and by the public opinion. However, until the crisis that started last year, due to the Dumping of Korea (a crisis that affected all the large shipyards), the European Commission has not been applied for measures to try to find a solution to this situation. aware of the importance of the Maritime Industry and has taken measures mainly due to the following facts: i o - Economic impact. t is an Industry of High Technology and Engineering Co-operation and Co-ordination of technical developments oymment in Europe in the Sector, 2.5 million people hat the Maritime Transport is an Ecological alternative to the Transport by Road ic Effect in the European GNP (gross national product). to be taken into account that a ship is probably the best developed equipment up to our days. soon considered the need to involve other agents such as Banks, Public Institutions, and also the Basque Government, the Territorial Governments (Diputaciones Forales), Chambers of Commerce, Port Authorities and other Institutions related to the Maritime Sector. In this way, making it easier the development of new positive supportive measures for the sector. was created the BASQUE MARITIME FORUM, with the objective of creating strategies for the maritime industries, both survival and growth strategies. Also with the aim of letting them discuss their presen



FORO MARITIMO VASCO

tuzten aukerak ere. Estatuan zein nazioartean dituzten aukerak aztertzea da helburua eta azken batean, euskal itsas sektoreak gizartearen zein pisu duen aztertzea.

Goian adierazi dudan bezala, hazkuntza garaian gaude, gure ontzietan lan eta lan kontratuak dituzte baina maila guztietan berregituraketa sakona izan duen sektorea izanda gurea baina oraindik gehiago aldatu behar da, batez ere teknologia eta lankidetzaren arloan. Jarrerak eta gaitasunak ere aldatu egin behar dira eta horretarako politika guztietan arlo berritzaileak garatu behar dira. Bide horretatik mila urteko berriak dituen erroren kei aurre egin ahal izango diogu.

Orain asko hobetu dela ikusi dugu konpainia kopurua gehitu egin da eta baita konpainia horiek dituzten ontzi kopurua ere. Bestalde oso inbertsio onak eta kostua handikoak egin dira, hona hemen inbertsio horiek: Bilboko portua handitu da, Pasaiaiko portu berria egiteko proiektua egin da eta azpiegituretan ere inbertitu da. Nazioarteko armadoreen ontziek era biltzen dituzte gehienbat azpiegituretan horiek, nahiz eta gure kaietan dagoen ontzi trafikoa handia izan, uletzetan bada ere, gure portuetara heltzen diren ontzien artean oso gutxi baina

tira bertoko armadoreen ontziak. Hori dela eta gure ustez, ontzien garapena eta sustapena bultzatu behar ditugu eta horretarako hainbat neurri aplikatu behar ditugu. ADIMDE-EUSKALITSASFOROAN, neurri horiek bultzatzen ari gara eta administrazioarekin batera lanean ari gara neurri horiek ezarri ahal izateko eta neurri horien bidez, Euskal itsas ontziteria eta haren armadoreak, merkataritza zein arrantzakoak, indartu daitezten.

era orainsu arte oso larria izan da eta are larriagoa Galizia, Asturias eta Kantabriak jaso dituzten laguntzekin konparatzen baldin badugu. Eskualde horiek I. helburuko eskualdeak ziren eta beraz eskualde horietan ontziak eraikitzen zituzten armadoreei laguntzak ematen zituztenez, euskal ontziak erosten zituztenei baino %20 gehiagoko laguntza

nacional como internacional y en definitiva, aumentar el peso específico del sector marítimo vasco.

Orain, como decía antes, en una época de crecimiento, con nuestros Astilleros con carga de trabajo y contratos, pero con un sector que ha sufrido una grave reestructuración a todos los niveles y que debe seguir en continua reestructuración, especialmente en aspectos Tecnológicos y de Colaboración, con un profundo cambio de Actitud y Aptitud y desarrollando continuamente aspectos innovadores en todas sus políticas, para afrontar con éxito los retos que se le presentan en el nuevo milenio.

que respecta a los armadores mercantes, estamos observando una mejoría, aumentando tanto el número de compañías como el de buques que controlan. Por otro lado, se están llevando a cabo inversiones muy buenas y costosas como la ampliación del Puerto de Bilbao y el proyecto futuro del nuevo Puerto de Pasaia, infraestructuras, utilizadas por buques de armadores extranjeros, ya que una muy pequeña parte de los buques que llegan a los puertos vascos son de armadores locales, algo incomprensible teniendo en cuenta el tráfico que se mueve en nuestros puertos.

Por ello, pensamos que se debe proteger el fomento y desarrollo de los navieros mediante la aplicación de diversas medidas que contribuyan a ese desarrollo, medidas que desde ADIMDE - FORO MARITIMO VASCO, estamos promoviendo y trabajando con la Administración para implantarlas de modo que se constituyan en instrumentos eficaces para el desarrollo de la flota mercante vasca y de sus armadores tanto mercantes como de pesca.

La pesquera vasca ha vivido una situación muy dura hasta hace bien poco, encontrándonos con el gravio comparativo respecto Galicia, Asturias y Cantabria de que al ser Región Objetivo I, las ayudas que recibe un armador por la construcción de un buque, son un 20% superiores que si lo construyen en Euskadi, por lo que en los últimos seis

years as considering their national and international markets. All in all, in order to increase their specific weight of the Basque maritime sector.

Before, we are facing a period of expansion, with our Shipyards having employment and new contracts, but with a sector that has suffered a serious restructuring at all levels; a sector that has to continue its restructuring, especially in aspects such as Technological and of Collaboration, with a deep change of Attitude and Business Sense and continually developing innovative aspects in all its policies. In this way, they will be able to face with success the challenges they will encounter in the new millennium.

Regarding to the merchant ship owners, we are observing an improvement, with an increase in the number of companies as well as the ship they control. On the other hand, good and expensive investments are being carried out such as the enlargement of the Port of Bilbao and the future project of the Port of Pasaia; infrastructures that are being used by ship of foreign ship owners, since a small part of the ships that arrive at Basque ports are local ship owners, something that goes beyond comprehension taking into account the traffic of our ports.

Therefore, we believe that the promotion and development of the ship owners has to be protected by means of the application of several measures that contribute to the development. Measures that from ADIMDE - BASQUE MARITIME FORUM, are being promoted and worked with the collaboration of the Administration in order to convert them into effective instruments for the development of the Basque merchant fleet and its ship owners, both merchant and fishing ship owners.

The fishing fleet has lived a hard situation until not long ago, having to be compared to Galicia, Asturias and Cantabria, that as being considered Objective Region I (Región Objetivo I), the help that receives a ship owner for the construction of



oko laguntzak. Horrek ondorio larriak ekarri dizkigu, azken sei edo zazpi urteetan Europako komunitateko uretako arrantza ontziteriaren %80 berritu da eta hemen dozena bat ontzi baino ez dira eraiki. Hala ere gaur egun berdindu egin dira baimendutako laguntzak eta hori dela eta, jada lehia horretan sar gaitzke, prezio berdina eta kalitate hobea eskainiz. Orain gainera, euskal itsas arrantza ontziteria zaharberritzeko asmo handiko plana esku artean darabilgu, Eusko Jaurilaritzako Nekazaritza eta Arrantza sailak proposatu eta bultzatu du plan hori eta gure ustez euskal ontzioletan burutu beharko litzateke.

ipatu behar dugu itsas-zabaleko atun-ontziei dagokienez une onean gaudela. Ontzi onak eraikitzen ditugu, produktu ona eskaintzen dugu, kalitate handikoa eta nazioartean ospe handia duen produktua. Ontziterian birmoldaketa handia egin da eta prest gaude edonorekin lehian sartzeko. Arlo horretan lehen potentzia gara, ez Estatuan bakarrik Europa osoan ere bai eta baita mundu mailan ere.

Arlo 2 motatakoak aipatu behar ditugu, ontziola handiak alde batetik eta erdi mailakoak bestetik. Handien artean Euskadin Sestaoko ontziola dugu (IZAR taldea) eta hau Europako gainerako ontziolak bezala Asiakoekin eta batez ere Koreakoekin lehiatu behar da. Ontziola horrek erakutsi du baduela nazioartean lehiatzeko maila. Bere lehiakiderek bezala kalitate handiko produktua eskaintzen du, oso ontzi espezializatuak eta punta puntako teknologia duten ontziak eraikitzen ditue ta horretarako nazioartean ospe handia duten konpainiek in lan egiten du (Shuttles – Tankers – LNG – Dragas).

arteko agintariek itsas sektorean aldeko apustua egin behar dute lehenbailehen, horixe baita Europa eta Euskadiko ontziola handiek behar dutena horrela lehiakorrek izango baitira eta Koreako ontziolen prezio Dumping-a konpentsatu ahal izango baitute, guztiak merkatu berean ari baitira lanean. Hori dela eta, erabaki politikoak hartu behar dira Europa mailan, Europak berak sortu duen egoera lotsagarri hau atzean utzi behar dugu: itsas eraikuntzari emate

s, se ha renovado el 80% de la flota de pesca de las aguas comunitarias, y aquí se han construido apenas una docena de barcos. Sin embargo, en la actualidad, se han igualado las ayudas autorizadas y podemos competir en igualdad de precios, y con mayor calidad, sobre todo a hora que estamos abordando un ambicioso plan de renovación de la flota pesquera vasca propuesto y propiciado desde el Dpto. de Agricultura y Pesca del Gobierno Vasco, y que opinamos debería llevarse a cabo en astilleros vascos.

Sin embargo, debemos destacar que en el área de atuneros de gran altura, nos encontramos en un buen momento, tanto en la construcción del buque en sí, donde contamos con un buen producto, de gran calidad y prestigio a nivel internacional, como en la flota donde se ha hecho una renovación total, encontrándonos preparados para competir con cualquiera, y donde somos la primera potencia no sólo en el Estado, sino en Europa, y una de las más importantes a nivel mundial.

En los Astilleros debemos separar dos segmentos, astilleros grandes y medianos. Con relación a los grandes, en Euskadi tenemos a La Naval de Sestao (Grupo IZAR), que al igual que el resto de astilleros europeos ha de competir con los asiáticos, y especialmente con los astilleros coreanos, y que ha demostrado poder competir a nivel internacional con cualquiera de sus competidores, ofreciendo un producto de calidad, construyendo buques muy especializados dotados de una tecnología punta y operados por compañías de prestigio internacional (Shuttles – Tankers – LNG – Dragas).

Los grandes astilleros en Europa y en Euskadi necesitan de una apuesta firme e inmediata de las Autoridades Comunitarias por el sector naval, al objeto de hacerlos competitivos y compensar el Dumping de precios de los astilleros Coreanos, ya que operan en el mismo mercado. Por ello, se deben tomar decisiones políticas, a nivel europeo, para abandonar esta situación ridícula, creada por la propia Europa, planteando la desaparición de los subsidios a la construcción naval, con la idea

de renovar la flota de los seis o siete años, la flota de pesca de las aguas comunitarias ha sido renovada en un 80% y aquí se han construido apenas una docena de barcos. Sin embargo, en la actualidad, se han igualado las ayudas autorizadas y podemos competir en igualdad de precios, y con mayor calidad, sobre todo a hora que estamos abordando un ambicioso plan de renovación de la flota pesquera vasca propuesto y propiciado desde el Dpto. de Agricultura y Pesca del Gobierno Vasco, y que opinamos debería llevarse a cabo en astilleros vascos.

Sin embargo, debemos destacar que en el área de atuneros de gran altura, nos encontramos en un buen momento, tanto en la construcción del buque en sí, donde contamos con un buen producto, de gran calidad y prestigio a nivel internacional, como en la flota donde se ha hecho una renovación total, encontrándonos preparados para competir con cualquiera, y donde somos la primera potencia no sólo en el Estado, sino en Europa, y una de las más importantes a nivel mundial.

En los Astilleros debemos separar dos segmentos, grandes y medianos. En el País Vasco tenemos a La Naval de Sestao (Grupo IZAR), que al igual que el resto de astilleros europeos ha de competir con los asiáticos, y especialmente con los astilleros coreanos, y que ha demostrado poder competir a nivel internacional con cualquiera de sus competidores, ofreciendo un producto de calidad, construyendo buques muy especializados dotados de una tecnología punta y operados por compañías de prestigio internacional (Shuttles – Tankers – LNG – Dragas).

Los grandes astilleros en Europa y en Euskadi necesitan de una apuesta firme e inmediata de las Autoridades Comunitarias por el sector naval, al objeto de hacerlos competitivos y compensar el Dumping de precios de los astilleros Coreanos, ya que operan en el mismo mercado. Por ello, se deben tomar decisiones políticas, a nivel europeo, para abandonar esta situación ridícula, creada por la propia Europa, planteando la desaparición de los subsidios a la construcción naval, con la idea

FORUM ARITIMO VASCO



ugu: itsas eraikuntzari ematen zaizkion laguntzak kendu egin behar dira eta Korea eta Estatu Batuetako laguntzak ere desagertu egingo direla pentsatu, horrela berdintasunean lehiatuko baikara. Orain arte ez da horrela izan.

rik lortu eta gainera Koreara heltzen diru injekzioa gelditzerik ere ez dugu lortu.

erabaki du itsas eraikuntzari laguntzen jarraituko duela, ez dute itsas eraikuntzaren sektorea galdu nahi, are gehiago, sektore hori oso aurreratu izan nahi dute, sektore horren menpean baitago erren armada. Hori indartzeko merkantzien trafikoa ere mugatu egiten dute, ez Europak bezala, Europar edonork aritu daiteke merkantzien trafikoa eta gainera edozein tokitan eraikitako ontzien bidez egin dezakete.

a pribatuengan ez du inolako eraginik Asiako ontziolak lehiak eta oraindik lan handia dute. Nazioarteko merkaturako ontziak eraikitzen dituzte eta horrek erakusten digu munduko edozein ontziolarekin lehiatzeko gauza garela, beti ere kalitate eta produktu maila handia eskainiz.

sagarria hainbat enpresek osatzen dute. Enpresa horiek hornitzaile hutsak izatetik zerbitzuak eta ekipak eskaintzera igaro dira, horrela ontziak egiteko lana banatu egiten dute ontziolarekin eta teknologia maila handia eskaintzen dute. Euren lana oso garrantzitsua da itsas eraikuntza garatzeko, esan baino ez dago ontzi osoak duen kostuaren %65 azpik ontziratuta egiten dutela ontziolarekin.

la bada, ontzian lanena ari den langile bakoitzeko 3,5 lanpostu sortzen ditu.

uskadiko itsas industria etengabe aldatuz joan da eta produkzio masiboko industria izatetik teknologikoki garatu den jarduera izatera igaroda. Horrela balio erantsi handiak duten ontziak eskaintzen dizkio armadoreari eta ontzietan horiek ekipatu eta sistema aurreratuak dituzte.

triak oro har, 180.000 milioi pta inguru (1.240 milioi dolar gutxi gora behera) fakturatu zituen iaz eta 15.000 langile ingururi enplegu z

Corea y en Estados Unidos y pensando en competir en igualdad, cosa que no se ha conseguido y, además, no se ha frenado la inyección de dinero a Corea.

ha tomado la decisión de continuar con sus apoyos a la Construcción Naval, ya que les interesaba no sólo no perder la construcción naval, sino mantenerla muy avanzada, ya que de ella depende su Armada, e incluso restringen el tráfico de sus mercancías, todo lo contrario que Europa que permite el tráfico de mercancías a cualquiera y en buques construidos en cualquier parte.

stra Comunidad, ajenos a la competencia de los asiáticos, se encuentran con una importante carga de trabajo, construyendo buques para el mercado internacional, lo que demuestra que somos capaces de competir con cualquier astillero del mundo, ofreciendo un gran nivel de calidad y producto.

a Vasca, está constituida por un grupo numeroso de empresas que han pasado de ser meros suministradores, a ofrecer servicios y equipos integrados, con responsabilidad compartida y alto nivel tecnológico.

Su papel tiende a convertirla en parte integral en el desarrollo de la construcción naval, baste mencionar que los astilleros subcontratan más de 65% del coste total de un buque, generando

3,5 puestos de trabajo por cada persona empleada en el propio astillero.

pañola y Vasca se ha ido transformando continuamente pasando de una industria de producción masiva, a una actividad tecnológicamente desarrollada, que ofrece al armador,

buques de alto valor añadido y que incorporan avanzados equipos y sistemas.

Vasca, en su conjunto, facturó el año pasado, en torno a los 180.000 millones de Ptas, (Unos 1.240 millones de dólares) y dio empleo directo a unos 15.000 Trabajadores, lo que nos habla de un sector industrial lo suficientemente

isappearance of financial subsidies for naval construction. Also the idea of removing the subsidies from Korea and the United States and thinking in competing equally, a fact that has not been reached; what is more, the money injection into Korea has not been stopped.

he United States has taken the decision of continuing with the support to the Naval Construction, since they are interested not only in not losing the naval construction, but also in maintaining it in an advanced way, since the USA Army depends on it, they even limit the traffic of their merchandise, as opposed to Europe that allows the goods traffic to anyone and on ships built anywhere.

from our Community, not related to the Asiatic competence, face now an important load of work, building ships for the international market; this shows that we are able of competing with any shipyard in the world, offering a great level of quality and product.

Maritime Industry is formed by a group of firms that have changed from being merely suppliers to offering services and integrated teams, with a shared responsibility and a high technological level. Their role tends to displace them into the development of naval construction; to mention that shipyards subcontract more than the 65% of the total cost of a ship is enough, generating 3,5

jobs for each person employed in the same shipyard.

anish Maritime Industry have been continually changing, going from a massive productive industry to a technologically developed activity that offers the ship owners ships of high added value

and that incorporate advanced equipment and systems.

aritime Industry, as a whole, invoiced around 180,000 million pesetas (about 1,240 million dollars) last year and employed directly 15,000 employees. This means that still, this is a sector

important enough in the economy of the Community.



ien. Horrela ba, Europako elkarte an oraindik garrantzi handia duen industri sektorea dela hau esan dezakegu.

n jarraitzeko eta sektorea sendotzeko barruko eskaera gehiago behar dugu hemengo armadoreek eskatera gutxi egiten baitituzte, hemen armadore gutxi dagoelako batez ere. Ontzia eraikitzeko modua aldatu egin behar da industria osagarriari duen garrantzia eman behar zaio eta ez da azpikontratutako elementu gisa hartu behar.

AS FOROAK kontzientziazio lan handia egin dute eta horri esker eta hartu diren neurriei, lege, zerga eta finantza arloko neurriei (Tax Lease edo amortizazio azeratua, Tonnage Tax eta enpresak sustatzeko elkarteak) esker, 1999 eta 2000 artean gure ontziola pribatuek eskabide-zorro onak lortu dituzte Euskadin eta horrela ontziola lanari etekin handia ateratu diote. Gainera datorren urterako ditugun aurreikuspenak ezin dira hobekak izan Sestaoko ontziolarako draga eta gas-ontzi berrien kontratuak sinatu ditugu eta euskal arrantza sektorea berritzekotan daudela ere kontuan hartu behar dugu eta berrikuntza hori gure ontzian egingo delakoan gaude. Gainera baditugu nazioartean lortutako beste zenbait kontratu ere eta foroan bagabiltza jada kontratu horiek aurrera ateratzeko lanean.

iko garaia da une honetan bizi duguna, kontratu berriak sinatu ditugu eta administrazioaren laguntza jaso dugu eta orain dela hainbat urte ADIMDEk hasi eta ondoren foroak jarraitu duen lan horren emaitzak ikusiko ditugulakoan gaude. Gure itxarpen industria lehiakorragoa izateko oinarriak finkatu edo baldintzak sortu dira lan horri esker eta h

alta una mayor demanda interna que nos da un poco de solidez, y a que hay una total carencia de cartera de pedidos propia, porque apenas hay Armadores. Además se debe cambiar la estructura de cómo se hace un barco dándole el papel que tiene de verdad a la Industria Auxiliar y no tratándolo como una mera subcontratista.

Euskadi gracias a la buena labor de concienciación y a la creación de medidas Legales, Fiscales y Financieras, (Tax Lease o Amortización Acelerada, Tonnage Tax y la Sociedad de Promoción de Empresas), promovidas por ADIMDE y por el FORO MARITIMO VASCO ha sido posible conseguir que en especial nuestros astilleros privados tuvieran unas buenas carteras de pedidos, durante 1.999 y el 2.000, que han hecho que estos astilleros trabajen a pleno rendimiento. Así mismo, las perspectivas para el próximo año no pueden ser más halagüeñas con la firma de los contratos de las nuevas dragas y los nuevos Gaseros para la Naval de Sestao y la renovación de la flota de pesca vasca, que esperamos se realice en nuestros astilleros, así como de diferentes contratos conseguidos en el mercado internacional, para lo que se está trabajando ya desde el Foro.

de enorme expectación generada por la firma de nuevos contratos y el apoyo de nuestra Administración y esperamos que en los próximos años seamos capaces de ver los frutos de este trabajo iniciado hace muchos años desde ADIMDE y después desde el Foro y que ha permitido sentar las bases, o dicho de otra forma crear las condiciones, para que nuestra industria marítima sea competitiva

v B. Jorge Zubiraga Carles s

lack a greater internal demand, that provide us with a bit of solidity, since there is a lack of order book due to the shortage of ship owners. Besides, the structure of how to build a ship has to be changed, granting the Auxiliary Industry with the role

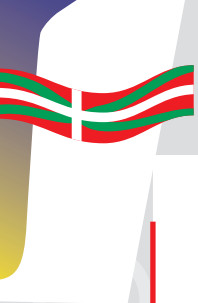
it really has and not treating it as merely a subcontractor.

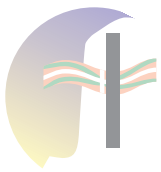
in the Basque Country, thanks to the admirable task of awareness and to the creation of Legal, Tax and Financial measures, (Tax Lease, Tonnage Tax and the Society of Firm Promotion), promoted by ADIMDE and the BASQUE MARITIME FORUM (FORO MARITIMO VASCO),

we have been able to get, specially for our private shipyards, good order books during 1999 and 2000. This has allowed them to reach a great output. In the same way, the outlooks for next year can not be more flattering with the signing on of contracts of the new dredges, the new Gas fitters (Gasero) for the Naval de Sestao and the renewal of the Basque fishing fleet that we expect it will be carried out in our shipyards; as well as the different contracts obtained in the international market, something for which we are already working on at the Forum.

we are living in a period of great expectation, generated from the signing on of new contracts and the support of our Administration. We expect that in the coming years we will be able to see the fruits of this work initiated a long time ago from ADIMDE and later on from the Forum; a work that has made it possible to establish the basis or the conditions that let our maritime industry be more competitive and create Wealth and

FORO MARITIMO VASCO





Introducción:

“Panorama económico y de actualidad del sector marítimo, internacional, estatal y autonómico, durante el año 2000”

1. Introducción:

“PANORAMA ECONÓMICO Y DE ACTUALIDAD DEL SECTOR MARÍTIMO, INTERNACIONAL, ESTATAL Y AUTONÓMICO, DURANTE EL AÑO 2000”

- ❑ Kontratu eta produkzio arloan garapen handia izan du itsas eraikuntzak 2000. urtean. Ontzien kontratu berriak asko gehitu dira eta ontziak emanaldika egiteko kontratuen produkzioa mantendu egin da. Ekonomia arloan 2000. urtea oso urte ona izan da eta hori dela eta itsas sektorearen garapena ere positiboa izan da. Ekonomia hazi egin da eta itsas garraioaren ia pleit guztien prezioa gehitu egin da eta batez ere petrolio.
- ❑ 2000. urte amaieran munduko ontziteria 39.008 ontzik osatzen zuten. Azken hamarkadan etengabe hazi da sektore hori, urtean %1 eta %4 bitarteko erritmoarekin. Joan den urtean egindako ontzien %75 baino gehiago Korea edo Japoniako ontzioletan eraiki zituzten eta petrolio-ontzien kasuan portzentaje hori %80ra heltzen da. Datu horien bidez, merkatuan dagoen lehiakortasuna zein den ikus dezakegu alde batetik eta bestetik, munduko ontziteriak eta beraz baita OCDEko herrialdeek, ekialde hurbileko itsas industriarekiko duten menpekotasuna erakusten digute. Itsasoz garaiatu den tona kopurua ere igo egin da eta oraindik garrantzitsuagoa dena, aurreko urteekin alderatuz gero, tona-mila kopurua gehitu egin da, gainera UNCTAD-en arabera hurrengo urteetan ere gehituz joango da. Pisua garraiatzen duten munduko merkataritza trafikoaren %95 ez da alperrik itsasoz egiten eta.
- ❑ Hegoaldeko Korea eta Japonia izan ziren buru 2000. urtean itsas eraikuntzan eta eurak egin zuten eskaeren %76,5a (Koreak % 48 eta Japoniak % 28,5).
- ❑ Estatu Batuak-ek erabaki du it-
- ❑ La evolución de la construcción naval en el año 2000 se ha caracterizado, en lo que se refiere a la actividad contractual y productiva, por un incremento considerable de los nuevos contratos en buques, y por un mantenimiento de la producción con entregas de buques, esta evolución tan positiva tiene su justificación en las circunstancias económicas favorables que han tenido lugar en el año 2000, con un crecimiento económico y un incremento del precio de los fletes en casi todos los segmentos del transporte marítimo y en especial en el petróleo.
- ❑ Al finalizar el año 2000, la flota mundial estaba constituida por 39.008 buques. Este crecimiento in-interrumpido ocurrido durante la última década, con ritmos que han oscilado entre el 1 y el 4 % anual. Más del 75 % de los buques entregados durante el año fueron construidos en astilleros coreanos o japoneses, porcentaje que supera el 80 % en lo referente sólo a petroleros. Son cifras que reflejan por un lado su competitividad, y, por otro, la tremenda dependencia de la flota mundial, y, por ende, de los países de la OCDE, de la industria naval del Lejano Oriente, también el número de toneladas transportadas por vía marítima, y, lo que es más importante, el número de toneladas – milla ha aumentado respecto a años precedentes, y, según la UNCTAD continuará haciéndolo durante los próximos años. No en vano, más del 95 % del tráfico mundial de mercancías en términos de peso se transportan por vía marítima.
- ❑ Corea del Sur y Japón Lideraban la construcción naval en el año 2.000 con el 76,5 % del total de
- ❑ The evolution of naval construction in 2000 is characterised, with regard to contractual and productive activity, by an increase of new contracts in vessels and by a maintenance of production in the delivery of vessels. This positive evolution has its justification in the favourable economic conditions that have taken place in the year 2000, with an economical growth and an increase in the price of freights in almost all segments of maritime transport, specially in petroleum.
- ❑ At the end of the year 2000, the world fleet was formed by 39,008 vessels. This continuous growth has taken place mainly during the last decade, with rhythms around the 1 and 4% a year. More than the 75% of the vessels delivered during the last year were built in Korean or Japanese shipyards, a percentage that surpasses the 80% in respect only to oil tankers. These are figures that reflect their competitiveness on the one hand, and the tremendous dependence of the world fleet, on the other; hence, of the OCDE, of the naval industry of the Far East, also the number of tones

REVISTA ADIMDE N.º 11
PAG. 11 (BARCO)

Muelles Puerto de Bilbao
(Foto cedida por la Aut. Portuaria de Bilbao)



FORUM MARI-TIMOC VASCO

-ek erabaki du itsas eraikuntzari laguntzen jarraituko duela, ez dute itsas eraikuntza galdu nahi eta gainera arlo hori aurreratu izan nahi dute, armada sektore horren menpe baitute. Gainera mugatu egiten die merkantzien garraioa euren ontzietan eraiki

ez dituzten ontziei. Egoera dela eta, 2000. urtean EAk egin zuen txostenaren arabera, nahiz eta mundu maila eskaerak gorantz egin, %56an gehitu ziren eskaerak; EAko ontzioletan ez zen goranzko joera nabaritu, horixe dio behintzat Europako elkarteak diren estatu buruzko Europako Elkartek egin duen laugarren txostenak. Eskaerak gehitu arren, EAk merkaturako kuota %17an mantendu du eta hegoaldeko

Koreak berriz %35ean. EAko itsas eraikuntzak 2000. urtean oro har munduko joerari jarraitu duela esan daiteke, horri ñabardura batzuk egin behar zaizkio ordea. Horrela 400.410 CGT ontzien kopurua mantendu egin da eta 540.358 CGT ontzien kontratu berriak %300 gehitu (mundu mailan %40 gehitu diren bitartean) dira. Horrek badu bere arrazoia ordea, 1999. urtean kontratu gutxi izan ziren 135.230 CGT-ekin azken 30 urteetako kontratu

gutxien izan baitzen. E, Espainiako itsas merkataritza gehituz doa eta Estatuko BPG gaituzten dituen tasak lortu ditu. 2000. urtean %5,7 gehitu da eta barruan zut

% y Japón 28,5%). nidos ha tomado la decisión de continuar con sus apoyos a la Construcción Naval, ya que les interesaba no sólo no perder la construcción naval, sino mantenerla muy avanzada, ya que de ella depende su Armada, e incluso restringen el tráfico de sus mercancías, para aquellos barcos no construidos

en sus astilleros. sobre la situación naval de la UE del año 2.000 dice que los astilleros de la UE no han sacado provecho del aumento del 56% que se registró en los pedidos mundiales el año 2.000, según se recoge en el cuarto informe sobre la situación naval de los estados miembros que ha elaborado la Comisión Europea. A pesar del aumento, la UE ha mantenido su cuota de mercado en el 17%, mientras que Corea del S

ur ostenta el 35%. e la construcción naval española en el año 2000, se puede afirmar que sigue la tendencia mundial, si bien con determinados matices. Así, las entregas de buques, con 400.410 CGT, se han mantenido prácticamente al nivel de los dos últimos años.. por el contrario los nuevos contratos, con 540.358 CGT, han supuesto un aumento del 300 % (frente al 40 % mundial), pero ello se debe a la reducida contratación de la año 1999 que con 135.230 CGT, constituye un mínimo de lo

s últimos 30 años. comercio marítimo español

umber of tones – mile have increased in comparison to previous years. According to the UNCTAD it will continue to do so in the coming years. Not in vain, the 95% of the world goods traffic in terms of weight are transported

by sea. pan were leaders in naval construction in the year 2000 with the 76.5% of the total world order book (Korea with the 48% and Japan the

2 8.5%). aken the decision of continuing with their support to Naval Construction, since they were interested, not only in not losing the naval construction, but maintaining it very advanced because the Army depends on it and they even limit the goods traffic to those ship that are not built by their ship

y ards. ituation of the European Community in the year 2000 points out that the shipyards of the European Community have not taken advantage of the 56% increase that was recorded in the world orders of 2000, as it is said in the fourth report about the naval construction of the state members, carried out by the European Commission. In spite of the increase, the European Community has maintained its market share in the 17%, while South Korea keeps

a 35%. activity of the Spanish naval construction in the year 2000 follows the world tendency, but with certain shades. Thus, vessel deliveries, with 400,410 CGT, has continued on a par with the last two year levels. On the contrary, new contracts, with 540,358 CGT, have shown an increase of 300% (in comparison to the 40% increase in the world); This is due to the reduced contracting in the year 1999, that with 135,230 CGT, establishes the lowest rate of the last 30

y ears. Spanish maritime commerce keeps on growing at superior growing-rates than the national

REVISTA ADIMDE N.º 11
PAG. 11 (1ª FOTO)

Instalaciones del Puerto de Pasaia (Foto cedida por la Aut. Portuaria de Pasajes)



FORO MARITIMO VASCO

%8,3.

2000. urtean 280 milioi tona mer-
kantzia garraiatzera iritsi
da. Beste era batera esanda, E-
spainiako inportazioen %90,4 eta e-
sportazioen % 72,3 itsasoz eg-
in ziren eta izan duten ekonomia
aldaketa txikia izan da, az-

ke n prezioa %2 baino ez da gutxit-
u eta.

gertatu da gure herrian, azken urte-
etan, 1999. urtera arte kontra-
tatu ziren ontzi gehienak esp-
ortaziorako (%80ko batez beste
koa CGTan) ziren baina 1999 eta 2-
000. urteetan joera aldatu egi-
n da eta egin den kontratazio o-
soaren ia %70 estatukoa izan da.

Dirudenez beraz, Espaini-
ako merkataritza armadaren alde h-
artu diren neurri fiskalek euren
eragin izan dute, arrantza ontzi-
ak alde batera utziz Espainiako
armadoreek eskatuta merkat-
a r i t z a k o

20 291.415 CGT ontzi kontratatu ba-
itira.

bizi du eta berri horrek o-
raindik bultzada handiagoa emat-
en dio egoera horri eta itsas s-
ektorean itzaropen handia sort-
u du. Espainian, beste herria-
lde batzuetan egin duten beza-
la, ibilbide laburreko itsas ga-
rraioa sustatzeko bulegoa a-
biaziko dute azkenean (Short Sea
Shipping) eta bulego horreta-
n ontziek beste enpresa agente ba-
tzuekin lan egingo dute, halanola, tran-
sitarioak, kargadoreak,
logistikako operadoreak etab. gain-
era horretan ari diren adminis-
trazio organoen laguntza iz-
ango dute, merkataritzako arm-
adaren zuzendaritza orokorraren

a, estatuko portuena, aduanena
etab.

ontziteriak 2000. urt

ea ren bukaeran izan zituen ontzi
motak:

- Granel-ontziak (1) – Karga oro-
korra (12) – Edukiontzia eramateko
ontziak (23) – Roll-on/Roll-
-off (39) – Hozkailudun zamaontzi-
ak (10) – Gas-ontziak (3) – bida-
iariari ontziak eta ferriak (61)
- Beste garraio

ontzi batzuk (31) - GUZTIRA 200 o-
ntzi.

tziteriak 2000. urtearen amaie

REVISTA ADIMDE N.º 11
PAG. 7 (ABAJO DEL TODO)

Vista aérea del Puerto de Pasajes (Foto cedida por la Aut. Portuaria de Pasajes)

En el año 2000 lo ha hecho u-
n 5,7 % en conjunto, mientras qu-
e la carga conteneriza

da aumentó un 8,3 %.
porte Marítimo en España, alc-
anzó en el 2.000 los 280 millo-
nes de Tons. de mercancías. Di-
cho de otro modo, el 90,4% de la
s importaciones y el 72,3% de
las exportaciones españolas se tr-
ansportaron por vía marítima
, con una incidencia económi-
ca mínima, menos del 2%

en su precio final.
país se ha producido un cambio sig-
nificativo en el destino de los bu-
ques, ya que si bien la tónica reit-
erada en los últimos años hasta
1999, ha sido la contratación ca-
si exclusiva para la exportaci-
ón (80 % de media en CGT), en
los años 1999 y 2000 se ha inverti-
do la tendencia pues en dichos
años la contratación nacional ha
representado casi el 70 % del total.

Ello parece indicar que las med-
idas fiscales adoptadas a fa-
vor de la Marina Mercante esp-
añola han producido su afecto p-
ues, descontando los pesqueros,
se han contratado 20 buques me-
rcantes con 291.415 CGT para

a madores españoles.
que viene a impulsar aún más e-
ste momento positivo del sector nav-
iero y que despierta nuevas expe-
ctativas favorables, es que por
fin se va a poner en march-
a en España, como en otros paíse-
s europeos, una oficina específi-
ca para la promoción del transpor-
te marítimo de corta distancia (Short Sea Shipping), en la que la
s navieras están dispuestas a pa-

creased in a 5.7% as a whole, while
the containerised freight i

nc reased a 8.3%.
ransport in Spain reached 280
tones of goods in 2000. To put i-
t in another way, the 90.4% of th-
e importation and the 72.3% of th-
e Spanish exportation were tr-
ansported by sea, with minim-
um economic incidence, less t-
han the 2 % in

its final price.
nt changed in the destiny of
vessels has taken place in our c-
ountry, since the usual thing in the
last years until 1999 was the s-
igning-up, exclusively for expo-
rtation (an average of an 80
% in CGT); in the years 1999
and 2000 the tendency has ch-
anged because in such years the
national signing-up has repres-
ented almost the 70% altogeth-
er. This seems to point out that
tax measures taken in favour o-
f the Spanish Merchant Navy hav-
e produced their effect; witho-
ut taking into account fishing
vessels, 20 merchant vess-
els have been contracted wit-
h 291,415 CGT for Span

is h ship owners.
ews that comes to promote even m-
ore this positive moment in th-
e shipping sector and that awake-
ns new favourable expectations
is that, finally, it will start in Spa-
in, like in other European cou-
ntries a specific office for the
promotion of the short sea sh-
ipping, where the shipping com-
panies are determined to take
part in an active way together wi



aieran 56 ontzi zituen, 11 en presen ontziak eta 328.937 G.T.

ro har hazi egin da 2000. urtea n, guren ontzietan hurrengo urteetarako lana eta

kontratuak egin dituzte eta etorkizuna itxaropentsu datolar.

FOROAK bultzatuta eta Bizkaiko eta Gipuzkoako Ogasun sailaren laguntzarekin hainbat neurri sortu dira Euskadin; lege arlokoak, zerga arlokoak eta finantza arlokoak, besteak beste, ondoko hauek: Tax Lease edo amortizazioa bizkorra, Tonnage Tax eta enpresak sustatzeko elkarteak eta horri esker gure ontziak

privatuak eskabide-zorro handia izan zuten 2000. urtean. Inerria aipatu behar da Eusko Jaurlaritzaren ustez itsas sektorea sektore estrategikoa eta lehentasuna duen sektorea dela eta gainera lehentasuna duten Clusterren artean sartu duela. Horri dela eta, EJak 2000-2003 erakunde arteko politikari buruzko planean estrategikoa gisa de

finantziatu dituen ekintzetarako laguntza jasotzeko aukera dugu.

Itsas Industriak 180.000 milioi pezeta (1.240 milioi dolar inguru) fakturatu zituen orohar eta zuzenean 15.000 langile ingururi lana eman zien, sektore hau beraz erkidegoko ekonomia sarean industriasek

to regarantzi-tsua delaraindik esan dezakegu beraz. Merkataritzako armadoreei dagokienez, arlo hau ere hobetu egin dela ikus dezakegu, arma-

tos agentes empresariales interesados como transitarios, cargadores, operadores logísticos, etc., con el apoyo de los órganos de la Administración involucrados, como la Dirección General de la Marina Mercante,

puertos del Estado, Aduanas, etc.

aportados por los tipos de buques a finales del 2000:

1) – Carga General (12) – Porta contenedores (23) – Roll-on/Roll-off (39) – Cargueros Frigoríficos (10) – Gaseros (3) – Buques de Pasajes y Ferries (61) – Otros buques de transporte (31) - TOTAL 200 buques.

había a finales del año 2000 con 56 buques, pertenecie

ntes a 11 empresas y 328.937 G.T.

El sector vasco se ha encontrado durante el año 2.000, en una época de crecimiento, con nuestros Astilleros con carga de trabajo y contratos, para los próximos años, por lo que el

futuro se presenta esperanzador.

ción de medidas Legales, Fiscales y Financieras; Tax Lease o Amortización Acelerada, Tonnage Tax y la Sociedad de Promoción de Empresas, promovidas por ADIMDE y por el FORO MARITIMO VASCO con el apoyo del Dpto. de Hacienda de la Diputación Foral de Bizkaia y Gipuzkoa. ha sido posible conseguir que en especial nuestros astilleros privados tuvieran unas buenas cart

eras de pedidos, durante el 2.000.

Además de que desde el Gobierno Vasco se haya catalogado al sector marítimo como Sector Estratégico y Prioritario y su inclusión entre los Cluster prioritarios, permitiéndonos la posibilidad de acceder a apoyos para la realización de acciones definidas como estratégicas por el G.V. en su Plan de Polític

a Interinstitucional 2.000 - 2.003.

En su conjunto, facturó el año pasa

uch as Dockers, logistic operators, etc, with the support of the involved organs of the Administration, like the General Management of the Merchant Na

vy, State Ports, Customs, etc. Spanish merchant fleet, considering types

of vessels at the end of 2000: oil tankers (20) – Bulk-carriers (1) – General Cargo (12) – Container ship (23) – Roll-on/Roll-off (39) – Refrigerator transport ship (10) – Gas transport ship (3) – Voyage and Ferries ship (61) – Other transportation ship (31) – IN TOTAL 200 ship

ship at the end of 2000 that belong

ed to 11 firms and 328,937 G.T.

In general, the Basque maritime sector has lived a period of growth during the year 2000, with work and contracts for the coming years for our shipyards. Therefore,

future seems to be encouraging.

□ In the Basque Country, thanks to the creation of Legal, Tax and Financial measures, Tax Lease, Tonnage Tax and the Society for the Promotion of Firms (Sociedad de Promoción de Empresas), promoted by ADIMDE and the BASQUE MARITIME FORUM (FORO MARITIMO VASCO). Also with the help of the Department of Finance of Bizkaia's and Gipuzkoa's Territorial Government, it has been possible to get good order books for our private s

hi pyards during the year 2000.

Moreover, it has to be pointed out the fact that the maritime sector has been classified as Strategic and Priority Class Sector from the Basque Government and its inclusion among the main Clusters gives us the possibility of getting the necessary support from the Basque Government in its Interinstitutional Policy Plans 2000-2003 to carry out specific act

ions as well as strategic ones.

Basque Maritime Industry, as a whole, invoiced last year around

REVISTA ADIMDE N.º 10
PAG. 10 (FOTO 3ª)

Vista de la ampliación del Puerto de Bilbao
(Foto cedida por la Aut. Portuaria de Bilbao)

FORO MARITIMO VASCO



FORO MARITIMO VASCO

baitira. Bestalde hainbat inbertsio egiten ari dira, inbertsio onak eta kostu handiak, Bilboko portua zabaldu da eta Pasaia porturako proiektua egin da.

Industria Osagarria hainbat enpresek osatzen dute eta enpresa horiek ontzietarako zerbitzuak eta ekipoak eskaintzen dituzte. Horien lana ezinbestekoa da beraz itsas eraikuntzaren garapenerako, ontzietarako ontzi osoak duen kostuaren %65 baino gehiago azpikontratatzeko eta horrek lana sortzen du, ontzietan bertan lanean ari den langile bakoitzeko 3,5 lanpostu sortzen dira.

Industria osagarria I+D asmo handiko planetan murgilduta dago eta enpresa arloan ere neurriak ezarri nahi dira eta horretarako iturri eta bat-egite ugari izan dira. Ondorioz gero eta enpresa gehiago diramundu osoko merkatuetara zabaltzen ari direnak eta enpresa horiek eskaintzen ari diren lehiakorra eta teknologia maila oso aurreratu eskaintzen dituzte.

Elikagaitzarako Euskal Institutu Teknologikoak urteroko txostena aurkeztu du arrantza 2000 txostena eta hor agertzen denaren arabera, Euskal Herriko arrantza ontzietarako lehiakortasun gutxiago da, batez ere itsas zabaleko (altura) ontzietara eta bakailao ontzietara. Lehiakortasun eskasia horren arrazoia lehenengoa behin, bataz besteko ontzietarako adina da baina zenbait azpisektorek teknologia aldatu duten atzerapena ere kontributu hartu beharrekoa da. Hozkailudun atun-ontziak ez daude hain zaharkituta, ontzi horien bataz besteko adina 17,9 urtekoa da eta bakailao ontzietara berriak 33,6 urtekoa, itsas zabalean (altura) arrantza egiten duten enpresa 24 urtekoa eta itsas bazterrean (baxura) aritzen diren enpresa 21,4 urtekoa.

Urte egun euskal ontzietan lanean ari diren langilearen kopurua eta ontzietarako duen ontzi kopurua: urtereko arrantza: 365 on

arios) y dio empleo directo a unos 15.000 Trabajadores, lo que nos habla de un sector industrial lo suficientemente importante, todavía, en el tejido económico de la Comunidad.

En lo que respecta a los Armadores Mercantes, estamos observando una mejoría aumentando tanto el número de compañías como el de buques que controlan. Por otro lado, se están llevando a cabo inversiones muy buenas y costosas como la ampliación del Puerto de Bilbao y el proyecto futuro del nuevo Puerto de Pasaia.

La Industria Auxiliar Marítima Vasca, está constituida por un grupo numeroso de empresas que ofrecen servicios y equipos integrados. Su papel tiende a convertirse en parte integral en el desarrollo de la construcción naval, los astilleros subcontratan más del 65% del coste total de un buque, generando 3,5 puestos de trabajo por cada persona empleada en el propio astillero.

Industria auxiliar vasca, se encuentra inmersa en ambiciosos planes de I+D y empresarialmente en un redimensionamiento, a través de alianzas y fusiones y su presencia es cada día mayor en mercados exteriores de todo el mundo, como una oferta competitiva y un nivel tecnológico avanzado.

relación a la pesca diríamos, que la edad media de las embarcaciones y el desfase tecnológico de algunos subsectores, especialmente los de altura al fresco y bacaladeros, resta competitividad a la flota pesquera del País Vasco, según afirma el Instituto Tecnológico Pesquero y Alimentario, AZTI, en su informe anual AZTI, arrantza 2000. La obsolescencia es menos acusada en los atuneros congeladores, cuya edad media es de 17,9 años, mientras que la de los barcos bacaladeros ronda los 33,6 años, para los de altura al fresco y de 21,4 para los de bajura.

Actualmente la flota vasca dispone de los siguientes efectos tanto en número de em-

workers, what shows that this is still an important enough industrial sector for the economic field of the Community.

Regarding to the merchant ship owners, we are observing an improvement, with an increase in the number of companies as well as the ship they control. On the other hand, good and expensive investments are being carried out such as the enlargement of the Port of Bilbao and the future project of the Port of Pasaia.

Maritime Industry is formed by a group of firms that offer integrated services and teams. Their role tends to display them into an integral part in the development of naval construction. Shipyards subcontract more than the 65% of the total cost of a ship, generating 3.5 jobs for each person employed in a shipyard.

Maritime industry is involved in ambitious plans of I+D and in an enterprise remodelling, through alliances and merges and its presence is increasing every day in foreign markets all over the world. It offers a competitive offer and advanced technological level.

In addition to fishing, we would point out that the age average of the ship and the technological breach for some subsectors, especially the deep-sea cold water and cod fishing, take away competitiveness from the Basque fishing fleet, as it is stated by the Fishing and Feeding Technological Institute (Instituto Tecnológico P



Reparación y mantenimiento de Buques



REVISTA ADIMDE N.º 10
PAG. 2 (PRIMERA FOTO)

Botadura en Astilleros de Sestao "La Naval"

arrantza: 365 ontzi eta 2.852 lanpostu

aleko arrantza: 54 ontzi eta 625 lanpostu

arrantza: 7 ontzi eta 176 lanpostu

: 27 ontzi eta 617 lanpostu
Arrastere

ontziak, hozkailudunak: 6 ontzi eta 108 lanpostu
: 459 ontzi eta 4.378 lanpostu

da Europako Elkarteak eta Koreak duten gatazka, herrialde horiek salatu baitu itsas eraikuntzaren merkatuko lehia desleiala dela. Europako Elkarteak adierazi du nahiz eta ontzien prezioak igo Koreak euren ontziak kontratatzen jarraitzen duela merkatuaren hainbat sektoretan, duten kostua baino gutxiago ordainduz, horretarako

arako banka publikoak laguntza fiskal eta finantza laguntza handiak ematen dizkielako.

oreak neurri zehatzak behar dituzte, lehiakorrik izateko inbertsioak egin nahi dituzten enpresei lagundu egin behar zaie eta horretarako hobekuntza fiskal eta beste neurri batzuk eskaini behar zaizkie. Gure ustez beraz, sektorearen erronka nagusia lege marko egokia eta marko fiskal eta finantza marko egokiak sortzea da, horrela Euskal

Itsas Sektorean lanean ari diren enpresek jarduera hori garatzeko aukera izan dezaten.

Euskal itsas sektorea konturatu da etorkizunari arrakastaz aurre egiteko gakoa sektoreko enpresa guztiak batzea eta elkarri laguntza

omo de empleados:

65 embarcaciones y 2.852 empleos

54 embarcaciones y 625 empleos

es y 176 empleos

ongeladora: 27 embarcaciones y 617 empleos

s Arrastrera-Congeladora: 6 embarcaciones y 108 empleos
459 embarcaciones y 4.378 empleos

olíticos es de destacar el contenido entre la Unión Europea y Corea en relación con las acusaciones de este país de competencia desleal en el mercado de construcción naval, la Comisión Europea sigue constatando que a pesar del incremento de los precios de los buques, Corea continúa con tratando sus buques, en diversos segmentos del mercado, a precios por debajo

del coste, con el apoyo de importaciones antes ayudas financieras y fiscales a través de la Banca Pública.

ecíficas en las que se combinan mejoras fiscales que contribuyan a aliviar los costes de las empresas con medidas encaminadas a la inversión para crear un entorno competitivo en el sector. Entendemos, por lo tanto, que el principal reto que se plantea el sector, es la creación de un marco legal, fiscal y financiero adecuado para

ar a el desarrollo y desenvolvimiento de esta actividad en las empresas del Sector Marítimo Vasco.

se ha detectado que una de las claves para afrontar el futuro con éxito es la unión y la colaboración entre todas las empresas del sector, en todas sus vertientes horizontal y vertical. El Objetivo es sumar potenciales, aprovechar sinergias, reducir riesgos y buscar fórmulas que nos permitan acceder a proyectos y mercados inaccesibles de otra forma, logrando ofertas más competitivas y con la aplicación de nuevas técnicas de gestión e innovaciones tecnológicas,

siendo necesario que en estos proyectos juegue un pa

000. The obsolescence is less pronounced is the tuna ship freezers, whose age average is 17.9 years, while the age average of cod ship is around 33.6, 24 years for the deep-sea fishing ship and 21.4 for the coastal fishing ones.

the fleet has the following number of vessels and employees in each:

fleet: 36

vessels and 2,852 jobs

sea fleet

54 vessels and 625 jobs

ing fleet: 7

vessels and 176 jobs

r fleet:

7 vessels and 617 jobs

raw line

ng fleet: 6 vessels and 108 jobs

TOTAL: 459 vessels and 4,378 jobs

With regard to the political aspects it has to be explained that the conflict between the European Community and Korea in relation to this country's accusations of unfair competitiveness in the naval construction market, the European Commission keeps on stating that, in spite of the increase of ship prices, Korea continues contracting its ship with lower prices, in different segments of the market, with

important financial and tax subsidies through the Public Bank.

ures with tax improvements that will help to ease the costs of the firms; they need measures meant for the investments to create a competitive atmosphere in the sector. Therefore, we believe that the main challenge that has to be considered is the creation of an appropriate legal, tax and financial frame for the development and promotion

of this activity in the firms of the Basque Maritime Sector.

It has been noticed that one of the keys to face the future with success is unity and collaboration among all the firms in the sector, from all sides, vertical and horizontal; the Objective is to s

FORUM MARI-TIMOC VASCO



Ilderdi guztietan, horizontalean zehar bertikalean alegia. Helburua indarrak gehitzea da, sinergiak aprobetxatzea, arriskua gutxitzea eta beste era batera lortu ezin izango ditugun proiektu eta merkatuetara sartzeko formulak bilatzea, eskaintza lehiakorragoak lortu behar ditugu eta kudeaketa teknika berriak eta teknologia berrikuntzak aplikatu behar

ditugu eskaintza horietan. Gainera garrantzi handikoa da proiektu hauetan industri osagarria indartzea.

oroak zenbait ekintza zehatz abiarazi dituhobetzeko behar dagoela adierazten duten arlo teorikoak garatzeko, hezkuntza eta trebakuntza direlako berrikuntzaren gakoak eta horien bidez onartu behar baitugu

arriskua dagoela. Teknikaren berrikuntza ezinbestekoa da lehiakortasuna eta enplegu maila hobetzeko.

da gainera Euskal Itsas Industriarentzako merkatua bultzatzea. Europa barruan kabotajearen aritu ohi diren ontzi gehienak eta egin eta egin ari direnak, gehienbat Europar eraikitzen dira, Europako itsas industri osagarriek osatzen dituzte eta Europako bankuek finantzatzen dituzte. Gure itsas industria egokitu baldin badugu, geure merkatua sortu ahal izango dugu eta industri osagarriarentzako eta tengabeko itsas ezagutza ekarriko du horrek. Horren bidez ontzi

lehiakortasunaren konponketa tailerrei, osagaien industri eta hornitzaileei barruko merkatua eskaini ahal izango diegu.

Foroak zenbait ekintza bideratuko ditu eta aldaketaren prozesu horiek guztiak katalizatuko dituen elementua izango da. Ekintzen horien bidez ordea, ez dituepe laburrean foroa osatzen duten enpresen arazoak konponduko diren eta bitartekoak behar dituzte, lehenengo eta behin ekintzak ezartzeko eta ondoren proposatzen ditugun aldaketak onartzeko. Baina epe laburrean egitea zaila bada ere, gure ustez epe lab

El Foro Marítimo Vasco, con acciones concretas pretende desarrollar aquellos aspectos teóricos, que hablan de ese cambio de aptitud necesaria para la mejora, y a que es la educación y la formación la palanca para la innovación y la

aceptación del riesgo. La innovación técnica es absolutamente vital para la mejora de la competitividad y el nivel de empleo

crear un mercado propio para la Industria marítima Vasca, los buques envueltos en tráfico de cabotaje intra europeo, en expansión, son predominantemente construidos en Europa, armados por la Industria Auxiliar Marítima europea y financiados a través de bancos europeos, por lo que una Industria Marítima autóctona saneada, creará un mercado propio y una fuente constante de conocimiento marítimo para la Industria Auxiliar relacionada con el mundo marít

imo, que asegurara un mercado interior para los Astilleros, Talleres de Reparación, Industrias de componentes y Proveedores.

El Foro Vasco, como elemento catalizador de todos estos procesos de cambio a través de la realización de sus acciones, no va a resolver los problemas de las empresas que lo conforman, a corto plazo, puesto que se necesita tiempo y disposición, primero para implantar las acciones y segundo para asimilar los c

ies, reduce risks and look for formulas that will allow us to access projects and inaccessible markets in other ways, reaching other more competitive offers and with the application of new management techniques and technological innovations, being necessary

for the Auxiliary Industry to play an important role in these projects.

The Forum, with direct actions, those operative aspects that refer to that necessary change of attitude in order to improve, since the lever for the innovation and acceptance of risk are education and formation. The technical innovation is absolutely vital

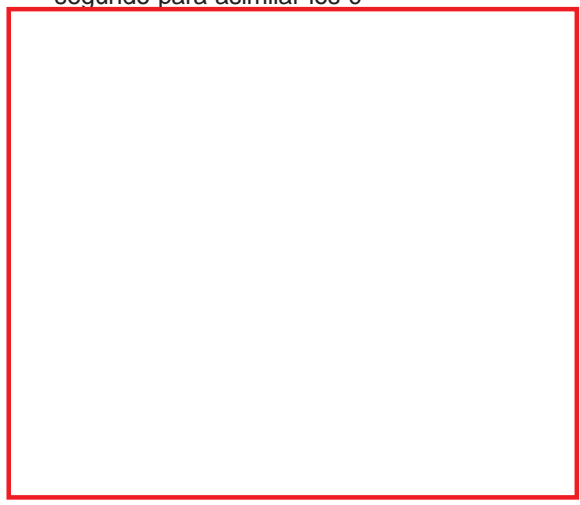
for the improvement of competitiveness and the employment level.

To create a market of its own for the Maritime Industry, since the ships involved in coasting trade within Europe, in clear expansion, are mainly built in Europe, fitted out by the European Auxiliary Maritime Industry through European banks. Therefore, an active and organised maritime industry will create a market of its own that will be a constant source of maritime knowledge for the Auxiliary Industry related to the maritime world and it will ensure an internal market for

shipyards, repair factories, industry of components and suppliers.

The Maritime Forum, as a catalyst element of all these change processes through the realisation of its action, is not going to solve the problems of the firms that form part of it in a short term period, since time and arrangements are needed; first of all, to carry out the actions and secondly, to assimilate the proposed changes.

However, we



Buque atunero construido en Astilleros de Murueta, S.A.

FORO MARITIMO VASCO



El Foro Marítimo Vasco:

objetivos y órganos de gobierno

2. El Foro Marítimo Vasco:

OBJETIVOS Y ORGANOS DE GOBIERNO



El Foro Marítimo Vasco nace a finales de 1.997, tras un proceso de reflexión de las Empresas, Agentes e Instituciones relacionadas con el sector marítimo, como órgano Independiente, Integrador e Impulsor, para dar respuesta a las necesidades del sector y mantener una atención prioritaria hacia los intereses marítimos.

El Foro Marítimo Vasco, nace con el objeto de: "Constituirse en un lugar de encuentro de todos los agentes de la Industria Marítima Vasca para desarrollar acciones que mejoren la competitividad de sus empresas, sostenible a largo plazo, fomentando de esta manera la cultura marítima".

OBJETIVOS:

El Foro pretende impulsar entre las empresas del sector marítimo vasco la:

- ❑ **RENOVACIÓN E INNOVACION**
El Foro pretende mejorar la imagen del sector marítimo ante las Instituciones, Agentes y Sociedad en general. Así mismo pretende involucrarse en procesos de mejoras de gestión, de calidad y en todos aquellos procesos que lleven a las empresas hacia la innovación empresarial y la mejora de la competitividad
- ❑ **TRANSFORMACION EMPRESARIAL**
El Foro en la búsqueda de nuevas fórmulas de dinamización empresarial y sectorial.
- ❑ **COOPERACION INTEREMPRESARIAL**
El Foro como facilitador de la cooperación interempresarial e intersectorial.
- ❑ **INTERNACIONALIZACION**
El Foro como favorecedor de la internacionalización de sus empresas
- ❑ **DESARROLLO TECNOLÓGICO**
El foro como medio para desarrollar procesos de mejoras tecnológicas en las empresas a nivel individual o sectorial.

En definitiva, los objetivos primordiales del foro van encaminados a desarrollar aspectos de mejora que garanticen la supervivencia y futuro

EL FORO OFRECE A SUS SOCIOS:

- ❑ **IMAGEN, COMUNICACIÓN Y FORMACIÓN**
Con la pertenencia a organización de prestigio bien conocida a nivel Autonómico, Estatal e Internacional, que desarrolla acciones de comunicación y de formación para promocionar a las empresas del sector.
- ❑ **PARTICIPACION, REPRESENTACIÓN, DEFENSA DE LOS INTERESES COMUNES**
A través de su Junta Directiva estar presente en todos los Organismos e Instituciones defendiendo sus intereses y ostentando su representación.
- ❑ **INTERACCION**
Haciendo compatibles y comunes los intereses públicos y privado de los diferentes agentes que participan en el Foro.
- ❑ **APOYO COMERCIAL**
Reforzando su trabajo comercial para cada asociado a través de los medios propios del Foro.
- ❑ **INFORMACION Y REPRESENTACION INTERNACIONAL**
Proveyendo información internacional sobre mercados y oportunidades de negocio, y promocionando a las empresas internacionalmente con las acciones del propio Foro (Ferias, Partenariats, etc.)
- ❑ **ESTUDIO E INVESTIGACION**
Desarrollo de estudio e investigación necesarias para el sector
Los Órganos de Gobierno del Foro Marítimo vasco son: La Junta Directiva, El Consejo Asesor

REVISTA ADIMDE N.º 14
PAG. 3 (FOTO 1ª)



2.1 JUNTA DIRECTIVA

JUNTA DIRECTIVA DEL FORO MARITIMO VASCO

Subsector Administración Institución	PERSONA	EMPRESA / INSTITUCION
Armadores de Pesca	D. VICTOR BADIOLA	Org. Prod. Pesca Altura Ondarroat
Astilleros	D. JUAN MANUEL ARANA	Astilleros de Murueta, S.A.
Astilleros	D. ANTXON ASCORRETA	Astilleros de Pasaia, S.A.
Astilleros	D. BERNABE UNDA	Astilleros de Sestao, S.R.L. "La Naval"
Banca	D. JUAN ETXEBARRIA	BBK
Banca	D. JOSE M ^a AGUIRREURRETA	KUTXA
CONSEJERÍA DE TRANSPORTES Y OBRAS PÚBLICAS DEL GOBIERNO VASCO	D. ALVARO AMANN D. FERNANDO LANDIN	Consejería de Transportes y Obras Públicas del Gobierno Vasco
DIPUTACION FORAL DE ALAVA	D. CARLOS SAMANIEGO D. JAVIER LASARTE	Diputación Foral de Alava
DIPUTACION FORAL DE BIZKAIA	D. JOSE ANTONIO CAMPOS D. IÑIGO ATXUTEGI	Diputación Foral de Bizkaia
DIPUTACION FORAL DE GIPUZKOA	D. MIGUEL IBAÑEZ	Diputación Foral de Gipuzkoa
Industria Auxiliar	D. JORGE ZUBIAGA	Ascargo International, S.L.
Industria. Auxiliar	D. VICENTE IZA	Wärtsilä NSD Ibérica, S.A.
SPRI	D. JUAN JOSÉ DUQUE	SPRI

DIRECTOR GERENTE del Foro Marítimo Vasco D. JAVIER LOPEZ DE

2.2 EL CONSEJO ASESOR DEL FORO MARÍTIMO VASCO

CARGO	PERSONA	DEPARTAMENTO DE LA ADMINISTRACION/EMPRESA
Diputado de Promoción Económica	D. JOSE ANTONIO CAMPOS	DIPUTACION FORAL DE BIZKAIA
Jefe de Estudios Económicos, Tecnología e Internacionalización	D. MIGUEL IBAÑEZ	DIPUTACIÓN FORAL DE GIPUZKOA
Diputado de Administración Local y Desarrollo	D. CARLOS SAMANIEGO	DIPUTACIÓN FORAL DE ALAVA
Vice - Consejero de Industria	D. IÑAKI TELLETXEA	CONSEJERIA DE INDUSTRIA DEL
Subdirector Gral. De la SPRI	D. JUAN JOSE DUQUE	SPRI
Consejero de Ttes. y O.P. del Gobierno Vasco	D. ALVARO AMANN	CONSEJERIA DE TTES. Y O.P. G.V.
Presidente Comisión Ttes. e Infraestructuras Cámara de Comercio de Bilbao	D. JUAN M ^a ZORRIQUETA	CAMARA DE COMERCIO DE BILBAO
Vice-Consejero de Pesca del Gobierno Vasco	D. LUIS MIGUEL MACIAS	CONSEJERIA DE AGRICULTURA Y PESCA DEL GOBIERNO VASCO
Presidente Cámara de Comercio	D. FELIX IRAOLA	CAMARA DE COMERCIO DE GIPUZKOA
Presidente Autoridad Portuaria de Pasajes	D. JOSE IGNACIO ESPEL	AUTORIDAD PORTUARIA DE PASAJES
Presidente Autoridad Portuaria de Bilbao	D. JOSE ANGEL CORRES	AUTORIDAD PORTUARIA DE BILBAO
Presidente ADIMDE	D. VICENTE IZA	INDUSTRIA AUXILIAR MARÍTIMA
Presidente ANAVAS	D. ALEJANDRO AZNAR	ARMADORES MERCANTES
Presidente	D. JUAN MANUEL ARANA	ASTILLEROS DE MURUETA, S.A.
Vice-Presidente Santander Inversment	D. MARCOS SEBARES	SANTANDER INVERSIONES
Director Grupo de Astilleros Españoles	D. JAVIER ECHEVERRIA	ASTILLEROS ESPAÑOLES S.A.
Director-Gerente	D. JORGE ZUBIAGA	ASCARGO INTERNATIONAL, S.L.
Director-Gerente	D. ANTXON ASCORRETA	ASTILLEROS DE PASAIA, S.A.



2.3 LA ASAMBLEA GENERAL Y LOS SOCIOS DEL FORO

El Foro, en el año 2000 ha tenido 19 socios entre Empresas, Entidades Públicas y Privadas e Instituciones, así como la banca, siendo la Bilbao Bizkaia Kutxa (BBK), y la Kutxa de Gipuzkoa miembros asociados al Foro, además el denominado grupo de trabajo de la banca esta formado, aparte de los asociados BBK y Kutxa, por la Caixa, Banco Santander Central Hispano (BSCH), Banco Bilbao Vizcaya Argentaria (BBVA), Caja Laboral, Caja Vital y Banco Guipuzcoano, respectivamente, no siendo estos socios del Foro, pero activos colaboradores. Las empresas privadas participan en el foro a través de su Asociación sectorial ADIMDE, que está compuesta por 7 asociaciones y 279 empresas del sector marítimo vasco entre los subsectores de Armadores Mercantes y de Pesca, Astilleros Privados e Industria Auxiliar Marítima. Su importancia viene derivada por sus propias cifras de empleo y facturación.

LA RELACION DE SOCIOS DEL FORO MARÍTIMO VASCO DURANTE EL AÑO 2.000

- ADIMDE – AGRUPACION DE INDUSTRIAS MARITIMAS DE EUSKADI
- IZAR CONST. NAVALES, S.A. – ASTILLEROS DE SESTAO, S.R.L. “La Naval”
- AUTORIDAD PORTUARIA DE BILBAO
- AUTORIDAD PORTUARIA DE PASAJES
- BBK – BILBAO BIZKAIA KUTXA
- BEAZ – CENTRO DE EMPRESAS E INNOVACION DE BIZKAIA
- CAMARA DE COMERCIO, INDUSTRIA Y NAVEGACION DE BILBAO
- CAMARA DE COMERCIO DE GIPUZKOA
- CONSEJERIA DE INDUSTRIA COMERCIO Y TURISMO DEL GOBIERNO VASCO
- CONSEJERIA DE TRANSPORTES Y OBRAS PUBLICAS DEL GOBIERNO VASCO
- CONSEJERÍA DE AGRICULTURA Y PESCA DEL GOBIERNO VASCO
- DIPUTACION FORAL DE ALAVA
- DIPUTACION FORAL DE BIZKAIA
- DIPUTACION FORAL DE GIPUZKOA

- INASMET
- KUTXA
- ROBOTIKER
- SPRI – SDAD. PARA PROMOCION Y RECONVERSION INDUSTRIAL, S.A.
- TELEINFORMÁTICA
- GRUPO DE TRABAJO DE LA BANCA, FORMADO POR, BANCO SANTANDER CENTRAL HISPANO, BANCO BILBAO VIZCAYA ARGENTARIA, LA CAIXA, BANCO GUIPUZCOANO, CAJA LABORAL Y CAJA VITAL KUTXA. ASAMBLEA GENERAL AÑO 2.000 (NO SOCIOS)

La Asamblea General es el órgano de decisión del Foro Marítimo Vasco y está formada por todos los socios. La Asamblea General del año 2000 se celebró en la Feria de Muestras de Bilbao, el día 11 de diciembre, a la misma acudieron los socios del Foro Marítimo vasco y ADIMDE, además de otras Personalidades e Instituciones Autonómicas y Estatales invitadas relacionadas de alguna u otra manera con el sector. La Asamblea General dio comienzo con el agradecimiento a los asistentes y la presentación por parte del Presidente D. Antxon Ascorreta, las diversas personalidades que componían la mesa presidencial. Entre otros destacó la presencia de D. Josu Jon Imaz Consejero de Industria, Comercio y Turismo del G.V., Luis Miguel Macias Viceconsejero de Pesca, D. Antonio Aiz Viceconsejero de Transportes y Obras Públicas, D. Fernando Landín Director de Puertos y Asuntos Marítimos, D. Carlos Rebollo Capitán Marítimo de Bilbao, D. Javier López de Lacalle Director Gerente del Foro, y el propio Presidente del Foro Marítimo Vasco D. Antxon Ascorreta. En la Asamblea se aprobó por unanimidad el Acta de la Asamblea General del pasado año 1.999, celebrada en Bilbao el 26 de Noviembre, cuyo borrador fue circulado y presentado a la Junta Directiva del Foro Marítimo Vasco celebrada el 14 de Abril de 2.000. En esta reunión se expresó la voluntad y necesidad de impulsar la actividad marítima vasca, a través de medidas, acciones, etc., para lo cual se explicó el estado de desarrollo de las acciones priorizadas por el Foro en su documento “Plan de Acción 2.000” y que trata de 5 Áreas:- Formación: realización de cursos formativos subvencionados



SMM Hamburgo-Septiembre)- Centro de Reparaciones- Medidas Financiero-Fiscales: Norma Foral del Impuesto de Sociedades sobre Libertad de Amortización, Exenciones por Reinversión y Sociedad de Promoción de Empresas (Tax Lease, Tonnage Tax)- Medidas Tecnológicas: diferentes proyectos entre los que destacan Plan INTEK, Servicio de Vigilancia Tecnológica y NORAY II. Este Plan de acción fue modificado durante el año 2000 al dar a conocer en ese acto la inclusión del F.M.V. entre los Clusters Prioritarios por el Consejero de Industria del Gobierno Vasco, D. Josu Jon Imaz y la consideración del Sector Marítimo como estratégico

veremos en el Capítulo III. La Asamblea General concluyó con el acto de clausura llevado a cabo por el Diputado de Promoción Económica de la Diputación de Bizkaia D. Tontxu Campos y el Viceconsejero de Pesca del G.V. D. Luis Miguel Macias y con una comida de hermandad en el restaurante de la Feria de Muestras, a la que se incorporó el Diputado de Hacienda y Finanzas de la Diputación Foral de Bizkaia, D. Javier Urizarbarrena. En la Asamblea General, celebrada en la Feria de Muestras de Bilbao, el Dpto. de Pesca del Gobierno Vasco formalizó su adhesión al Foro, por lo que dicho Departamento pasó a formar parte activa del Foro de pleno derecho.

RELACIÓN DE ASOCIADOS / KIDEEN ZERRENDA / LIST OF MEMBERS

GRUPO DE TRABAJO DE LA BANCA / BANKETXEETAKO LANTALDEA / BANKING WORKGROUP



III Asamblea General del Foro Marítimo Vasco



III Asamblea General del Foro Marítimo Vasco

FORO MARÍTIMO VASCO



ADIMDE - RELACIÓN DE EMPRESAS ASOCIADAS

ARMADORES DE BUQUES DE PESCA
FISHING VESSEL OWNERS

ORG. PROD. PESCA ALTURA DE ONDARROA (53)
Barcos de Pesca de Altura / **Deep Sea Fishing Vessel Owners**
Eguidazu Kaia, 18 - 48700 ONDARROA (Bizkaia)
Tfno.: + 34 - 94 683.02.23 - Fax: + 34 - 94 613.41.44
e-mail: oppao@nexo.es

ANABAC (Asoc. Nac. de Buq. Atun. Cong.) (6 Empresas)
Asociación de Armadores de Buques Atuneros / **Tuna Freezer Owners**
Txibitxiaga, 24. Apartado 49 - 48370 BERMEO (Bizkaia)
Tfno.: + 34 - 94 688.28.06/94 688.17.62 - Fax: + 34 - 94 688.50.17

ASOC. ARMAD. BUQ. PESCA DE PASAJES (11)
Asociación de Buques de Altura / **Deep Sea Fishing Vessel Owners**
Edificio Pescadería, 1. Apartado 62 - 20110 PASAJES S. PEDRO (Gipuzkoa)
Tfno.: + 34 - 943 39.00.50 / 943 39.91.29
Fax: + 34 - 943 39.01.47 - Telex: 36792 APAS E

ARGUIBA (Asoc. Armad. Buq. Bacalad) - (5 Empresas)
Barcos Bacaladeros / **Cod Fishing Vessel Owners**
Edif. MEIPI, 1 - 20110 PASAJES DE SAN JUAN (Gipuzkoa)
Tfno.: + 34 - 943 45.97.23 - Fax: + 34 - 943 47.03.72
e-mail: armpasajes@euskalnet.net

ASOC. ARMAD. BUQUES DE BAJURA DE GIPUZKOA (11)
Promoción de la Actividad Pesquera de Bajura de Gipuzkoa
Coastal Fishing Owners
Katalina de Erauso, 21 - Entlo. B - 20010 SAN SEBASTIAN
Tfno.: + 34 - 943 45.97.23 - Fax: + 34 - 943 47.03.72
e-mail: armadoreak@euskalnet.net

ARMADORES DE BUQUES MERCANTES
MERCHANT SHIP AND TUG OWNERS

NAVIERA MURUETA, S.A.
Buques Mercantes / **Merchant Shipowners**
C/ San Vicente, 8. Edificio Albia, 1-9º - 48001 BILBAO
Tfno.: + 34 - 94 435.64.00 - Fax: + 34 - 94 424.70.71
e-mail: naviemurueta@naviemurueta.com - http://www.cimv.es/murueta

REMOLCADORES IBAIZABAL, S.A.
Remolques y Transportes Marítimos / **Towing and Maritime Transports**
Muelle de Tomás Olabarri, 4 - 5º D - 48930 LAS ARENAS (Bizkaia)
Tfno.: + 34 - 94 464.51.33 - Fax: + 34 - 94 464.55.65

ASTILLEROS / SHIPYARDS

ASTILLEROS BALENCIAGA, S.A.
Construcción de Buques / **Shipyard**
Plaza de Amaia s/n - 20750 ZUMAIA (Gipuzkoa)
Tfno.: + 34 - 943 86.02.62 - Fax: + 34 - 943 86.20.89
e-mail: balencia@arrakis.es - http://www.arrakis.es/balenciaga

ASTILLEROS DE MURUETA, S.A.
Construcción de Buques / **Shipyard**
Apartado 75 - 48300 GERNIKA (Bizkaia)
Tfno.: + 34 - 94 625.20.00 - Fax: + 34 - 94 625.52.44
e-mail: amurueta@astillerosmurueta.com -

ASTILLEROS DE PASAIA, S.L.
Construcción y Reparación de Buques / **Shipyard and Repairyard**
Bordalaborda, s/n - 20110 PASAJES S. JUAN (Gipuzkoa)
Tfno.: + 34 - 943 34.41.00 - Fax: + 34 - 943 51.52.96
e-mail: astipa@adeguui.es - http://www.astipa.com

ASTILLEROS ZAMAKONA, S.A.
Construcción de Buques / **Shipyard**
Zona Portuaria s/n - 48980 SANTURCE (Bizkaia)
Tfno.: + 34 - 94 461.88.51 - Fax: + 34 - 94 461.25.80
e-mail: otazoa.p@astilleros zamakona.com
http://www.astilleros zamakona.com

INDUSTRIA AUXILIAR MARITIMA
AUXILIARY MARITIME INDUSTRY

ANDAMIAJES EGINTZA, S.L.
Montaje de Andamios / **Scaffolding**
Políg. Atxukarro, s/n. - 48480 ARRIGORRIAGA (Bizkaia)
Tfno.: + 34 - 94 671.40.30 - Fax: + 34 - 94 671.39.71
e-mail: aegintza@euskalnet.net

APINA
Sistemas frigoríficos / **Refrigerating Systems**
Paseo de los Olmos, 14 - 3º Izqda. - 20016 SAN SEBASTIAN
Tfno.: + 34 - 943 40.06.09 - Fax: + 34 - 943 40.09.47
e-mail: apina@sarenet.es

ARAGON. Alquiler de Maquinaria, S.A.
Alquiler de Maquinaria / **Machinery Rental**
Bº Barral, 16 - Apart. 36 - 48980 SANTURCE (Bizkaia)
Tfno.: + 34 - 94 461.74.00 - Fax: + 34 - 94 462.13.83
e-mail: aragonam@tpi.infomail.es - http://www.aragonmaquinaria.com

ASCARGO INTERNACIONAL, S.L.
Escotillas, Rampas ro-ro e Instalaciones para el manejo de carga
Hatchcovers and Cargo Access Equipment
Ribera de Axpe, 50 - 48950 ERANDIO (Bizkaia)
Tfno.: + 34 - 94 480.03.75 - Fax: + 34 - 94 480.05.59
e-mail: jzubiaga@sarenet.es - http://www.sarenet.es/ascargo

ATN Y PROYECTOS, S.A.
Ingeniería, Asesoramiento técnico/ **Engineering and Naval Technical Advicing**
Pol. Ugaldeguren I, Parcela 1 - Bº San Mames s/n - 48170 ZAMUDIO (Bizkaia)

AURTENETXEA, S.A.
Suministros industriales y navales / **Industrial and Naval Supplies**
Pol. Ind. Berreteaga. C/ Txori-Erri Etorbidea, 46 (pab) - 48150 SONDIKA (Bizkaia)
Tfno.: + 34 - 94 471.12.11 - Fax: + 34 - 94 471.13.28

BASKINTER
Suministros y equipos para fluidos / **Supplies and Equipments For Fluids**
C/ Ikea, 47 - 48940 LEIOA (Bizkaia)
Tfno.: + 34 - 94 480.21.93 - Fax: + 34 - 94 480.21.89

BERAKO, S.A.
Limpiezas Industriales / **Industrial Cleaning**
Pol Ibarzaharra, 8 - 4º D - 48930 LAS ARENAS-GETXO (Bizkaia)
Tfno.: + 34 - 94 496.73.00 - Fax: + 34 - 94 495.00.15
e-mail: webmaster@berakosa.es

BILBAO PLAZA MARITIMA, S.L.
Asociación Consultora Marítima / **Naval Consulting**
Las Mercedes, 8 - 4º D - 48930 LAS ARENAS-GETXO (Bizkaia)
Tfno.: + 34 - 94 480.14.47 - Fax: + 34 - 94 480.22.36
e-mail: mssabras@caminos.recol.es

BILBAO SHIPREPAIR CENTRE - BSC (30)
Reparación de Buques a flote y en ruta / **Shiprepair A Float and For In Route**
CEDEMI - Edificio "Ilgnar"
C/ El Carmen, 40 - 48901 BARAKALDO (Bizkaia)
Tfno.: + 34 - 94 418.01.70 - Fax: + 34 - 94 418.92.60

BISCAY SHIP MANAGEMENT, S.L.
Gestión Integral de Buques / **Full Management**
San Vicente, 8 - Edif. Albia II, bajo A - 48001 BILBAO.
Tfno.: + 34 - 94 423.90.36 - Fax: + 34 - 94 423.67.36
e-mail: biscay@jmcandina.com

BOCCARD ESPAÑOLA, S.A.
Instalaciones tubería / **Piping Fabrication and Erection**
Lehendakari Aguirre, 3 - 48014 BILBAO.
Tfno.: + 34 - 94 447.11.00 - Fax: + 34 - 94 476.10.79
e-mail: boccard01@sarenet.es

BOMBAS AZCUE, S.A.
Bombas / **Pumps**
Bº Arrona - 20749 CESTONA (Gipuzkoa)
Tfno.: + 34 - 943 14.70.47 - Fax: + 34 - 943 14.74.40
e-mail: azcuepumps@nexo.es

BOMBAS ITUR, S.A.
Bombas / **Pumps**
Cº Urreta, s/n - 20800 ZARAUZ (Gipuzkoa)
Tfno.: + 34 - 943 13.13.20 - Fax: + 34 - 943 13.42.78
e-mail: itur@itur.es - http://www.itur.com

CA DE PAZ
Montajes Industriales y Calderería mecanizada en general
Brazier's Shop and Industrial Erections
Barrio de Ugarte, s/n - 48510 TRAPAGARAN (Bizkaia)
Tfno.: + 34 - 94 497.05.35 - Fax: + 34 - 94 482.08.04
e-mail: wp15005@autovia.com

CABLES Y ALAMBRES ESPECIALES, S.A.
Fabricación de Cables y Alambres / **Cables and Wires Fabrication**
J. L. Goyoaga, 31 - 48950 ERANDIO (Bizkaia)
Tfno.: + 34 - 94 467.10.00 - Fax: + 34 - 94 467.14.00
e-mail: sfe_ropes@redestb.es

CALMON 2000, S.L.
Calderería y Montaje. Mantenimiento y Servicios. Estructuras Metálicas, Depósitos y Tuberías / **Brazier's Shop and Mounting, Maintenance and Services, Metallic Structures, Pipes and Deposits**
Callejón del Transito, s/n - 48013 ZORROZA (Bizkaia)
Tfno.: + 34 - 94 499.35.76 - Fax: + 34 - 94 499.70.48

CARPINTERIA ELEXALDE, S.A.
Carpintería y Habilitación / **Naval Carpentry**
Avda. Iparraguirre, 90 - 48940 LEIOA (Bizkaia)
Tfno.: + 34 - 94 463.53.36 - Fax: + 34 - 94 464.96.28
e-mail: elexalde@arrakis.es

CENTRALAIR, S.A.
Automatización neumática. Válvulas reductoras, cilindros neumáticos
Pneumatic automation. Reducing Valves and Pneumatic Cylinders
Bº Izarra, Polig. 23 - 20009 SAN SEBASTIAN
Tfno.: + 34 - 943 31.60.31 - Fax: + 34 - 943 21.76.75

CINTRANAVAL, S.L.
Ingeniería, Proyectos navales / **Engineering, Naval Designs**
Avda Zugazarte, 20 - 48930 LAS ARENAS (Bizkaia)
Tfno.: + 34 - 94 463.16.00 - Fax: + 34 - 94 463.85.52
e-mail: cnvl@sarenet.es

COHIDRANE
Equipamiento sector naval e industrial
Automatización hidráulica y neumática
Naval and Industrial Equipment. Hydraulic and Pneumatic Automation
Ctra. El Juncal a Trápaga, s/n - 48510 TRAPAGARAN (Bizkaia)
Tfno.: + 34 - 94 492.33.61 - Fax: + 34 - 94 492.34.01





ADIMDE - RELACIÓN DE EMPRESAS ASOCIADAS

CONSTRUCCIONES ECHEVARRIA, S.A.
 Motores marinos / *Marine Engines*
 Juan Sebastian Elcano, 1 – 48370 BERMEO (Bizkaia)
 Tfno.: + 34 - 94 688.02.00 – Fax: + 34 - 94 688.02.16
 e-mail: cesa@jet.com

EDUARDO CORTINA, S.A.
 Fabricación de Tubería / *Tubing Fabrication*
 Castaños, 23 – 48007 BILBAO
 Tfno.: + 34 - 94 445.24.00 – Fax: + 34 - 94 445.62.94

ESTUDIO INGENIERIA. NAV. E. LEKUONA, S.L.
 Ingeniería, Proyectos navales / *Engineering, Naval Designs*
 Eguzki Baitan – 20280 FUENTERRABIA (Gipuzkoa)
 Tfno.: + 34 - 943 64.48.55 – Fax: + 34 - 943 64.61.43
 e-mail: enrique@lekuona.es

EXCAINOX/EXCAGAS, S.L.
 Soldadura / *Welding*
 Jose Luis Goyoaga, 36 Pb. 1 – 48950 ERANDIO (Bizkaia)
 Tfno.: + 34 - 94 417.50.26 – Fax: + 34 - 94 417.51.39
 e-mail: excainox@teleline.es

FINANZAUTO, S.A.
 Motores marinos / *Marine Engines*
 B° Boroa, s/n. Apartado 269 – 48340 AMOREBIETA (Bizkaia)
 Tfno.: + 34 - 94 673.05.00/94 673.05.50 – Fax: + 34 - 94 673.05.54
 e-mail: iiparragirre@finanzauto.es – http://www.finanzauto.es

FRANCISCO LASA, S.L.
 Ingeniería, Proyectos navales / *Engineering, Naval Designs*
 Avda. Pasajes de San Pedro, 41 – 20016 SAN SEBASTIAN
 Tfno.: + 34 - 943 39.09.40 – Fax: + 34 - 943 40.11.52
 e-mail: alasag@nexo.es



FRIVASA
 Refrigeración, Aire acondicionado y Ventilación
Refrigerating, Air conditioning and Ventilation
 Pol. Berreteaga, Pab. 3 – 48150 SONDIKA (Bizkaia)
 Tfnos.: + 34 - 94 447.77.08 / 94 447.74.62
 e-mail: frivasa@euskalnet.net – http://www.euskalnet.net/frivasa

GUASCOR, S.A.
 Motores marinos diesel y auxiliares / *Marine Main and Auxiliary Engines*
 Apartado 30 – 20759 ZUMAIA (Gipuzkoa)
 Tfno.: + 34 - 943 86.52.00 – Fax: + 34 - 943 86.52.10

HIDRANORTE INGENIEROS
 Ingeniería / *Engineering*
 C/ Umbe-mendi, 74 – 48111 LAUKINIZ (Bizkaia)
 Tfno.: + 34 - 94 471.01.16 – Fax: + 34 - 94 471.02.41
 e-mail: jimfu@coib.es

INAS MUJICA
 Redes y cabos / *Nets and Ropes*
 Egidazu Kaia, 22 – 48270 ONDARROA (Bizkaia)
 Tfno.: + 34 - 94 683.16.38 – Fax: + 34 - 94 683.20.17
 e-mail: inasmujica@bbunet.es

INDAR, CONSTR. ELECTROMECHANICAS,
 Equipos eléctricos, Maquinaria. Alternadores
Electric Equipment, Machinery, Alternators and Pumps
 Avda. Navarra, 20 – 20200 BEASAIN (Gipuzkoa)
 Tfno.: + 34 - 943 88.28.00 – Fax: + 34 - 943 88.87.93
 e-mail: indar@indar.net

INDASA, INDUSTRIAL DE ACABADOS, S.A.
 Chorroado y aplicación de pinturas / *Tank Coating, Sand Blasting and Paints*
 Obieta, 24 - 7.º – 48950 ERANDIO (Bizkaia)

INDUBILSA, S.L.
 Reacondicionamiento y Construcción de Piezas de Motores
Engines Parts Reconditioning and Construction
 Larrendo kalea, 1 – 48180 LOIU (Bizkaia)
 Tfno.: + 34 - 94 471.12.61 – Fax: + 34 - 94 453.06.70
 e-mail: indubilsa@terra.es

INDUPIME, S.A.
 Chorroado y aplicación de pinturas / *Tank Coating, Sand Blasting and Paints*
 Pol. Ind. Sangroniz. Ibero Kalea, 3 - Pabellón 5 – 48150 SONDIKA (Bizkaia)
 Tfno.: + 34 - 94 453.81.34 – Fax: + 34 - 94 453.86.48

ITASA NAVAL
 Instalación y Aislamiento térmico / *Installation and Thermic Isolating*
 Avda. Iparraguirre, 82 - 2º – 48940 LEIOA (Bizkaia)
 Tfno.: + 34 - 94 431.51.00 – Fax: + 34 - 94 464.99.39
 e-mail: itasanaival@sarenet.es

ITXASKORDA, S.L.
 Cabos / *Ropes*
 Ribera, 117 – 48700 BERRIATUA (Bizkaia)
 Tfno.: + 34 - 94 613.90.41 – Fax: + 34 - 94 613.90.93
 e-mail: manu@itsaskorda.es – http://www.itsaskorda.es

J. L. GANDARA Y CIA, S.A.
 Suministros Navales / *Industrial and Naval Supplies*
 Acebal Idigoras, 2, 1º – 48001 BILBAO
 Tfno.: + 34 - 94 423.23.39 – Fax: + 34 - 94 424.90.07
 e-mail: info@gandara-sa.com – http://www.gandara-sa.com

J. M. CANDINA, S.L.
 Consignatario-Agencias de Embarque / *Consignee and Ship Manning Agent*
 San Vicente, 8 - Edificio Albia II - Principal A – 48001 BILBAO
 Tfno.: + 34 - 94 423.90.36 – Fax: + 34 - 94 423.67.36

JUNTAS BESMA, S.A.
 Fabricación de Juntas en General / *Joint Manufacturer*
 B° Barrondo, 12 - Polig. Landetxe – 48480 ZARÁTAMO (Bizkaia)
 Tfno.: + 34 - 94 671.42.30 – Fax: + 34 - 94 671.43.60
 e-mail: besma@juntasbesma.com

KAEFER AISLAMIENTOS, S.A.
 Aislamientos Marítimos / *Industrial and Naval Isolations*
 Polig. Atxukarro, Nave 1, 2 – 48480 ARRIGORRIAGA (Bizkaia)
 Tfno.: + 34 - 94 671.07.90 – Fax: + 34 - 94 671.30.84
 e-mail: kaefer@kaefer.es – http://www.kaefer-isollertec

LA AUXILIAR NAVAL, S.A.
 Ventanas para Buques, Portillos y Vistaclaras
Windows For Vessels, Portholes and Clear New Screens
 Gabriel Aresti, 2 – 48940 LAMIAKO (Bizkaia)
 Tfno.: + 34 - 94 463.68.00 – Fax: + 34 - 94 463.99.21
 e-mail: laauxiliarnaval@infonegocio.com

LAMINADOS VELASCO, S.L.
 Productos Siderúrgicos (Acero, Hierro) / *Iron and Steel Products (Steel, Iron)*
 Larrazabal Kalea, 2 – 48970 BASAURI (Bizkaia)
 Tfno.: + 34 - 94 487.25.00 – Fax: + 34 - 94 426.03.43

LICAF, S.L.
 Trabajos submarinos / *Submarine Works*
 C/ Capitán Mendizabal, 10-trasera – 48980 SANTURCE (Bizkaia)
 Tfno.: + 34 - 94 461.12.64 – Fax: + 34 - 94 462.49.98
 e-mail: licaf@infonegocio.com

MacGREGOR ESPAÑA, S.A.
 Escotillas, Grúas, Ascensores, Equipos para el manejo de carga
Hatchcovers, Cranes, Elevators and Cargo Handling Equipment
 Ibaigane, 15- 5º Dto 4 y 5 – 48930 LAS ARENAS (Bizkaia)
 Tfno.: + 34 - 94 463.48.77 – Fax: + 34 - 94 463.42.59
 e-mail: r.iturre@jet.es – http://www.mcgregor-group.es

MACISA, S.A.
 Material contra incendios / *Fire-Fighting Equipment*
 Emilio Arrieta, 4 – 48012 BILBAO
 Tfno.: + 34 - 94 421.70.32 – Fax: + 34 - 94 444.70.34
 e-mail: macisa@euskalnet.net

MARCRAME EUSKADI, S.A.
 Venta y reparación de equipos radioelectronicos: navegación, pesca, equipos de puente y comunicaciones
Sale and Repair of Radioelectronic Equipment: Navigation, Fishing, Bridge and Communication Equipment
 Pol. El Juncal, Edif. Fuentes 1ª Planta 38N – 48510 TRAPAGARAN (Bizkaia)

MAR NORTE. INSTALACIONES
 Generadores de Agua dulce por Ósmosis inversa
Fresh Water Generators. Reverse Osmosis Plants
 Pol. Ind. Arteagoiti - Parc. II Nave18 – 48970 SAN MIGUEL DE BASAURI (Bizkaia)

MONTAJES MECCANO, S.A.
 Montajes de Andamios / *Scaffolding*
 Tartanga, 40 – 48950 ERANDIO (Bizkaia)
 Tfno.: + 34 - 94 417.01.81 / + 34 - 94 417.10.22
 e-mail: meccano.sa@clientes.euskaltel.net

MYASA (MECANIZADOS Y ASIMILADOS SANCHEZ ARANA, S.L.)
 Mecanizados / *Metalworking*
 Bereterretxe, 10 – 48950 ERANDIO (Bizkaia)
 Tfno.: + 34 - 94 467.29.61 – Fax: + 34 - 94 467.55.41
 e-mail: myasa@euskalnet.net

MYMAIN, S.L.
 Gestión integral de servicios / *Integral Services Management*
 C/ Aragón, 2 - 2.ª planta – 48015 BILBAO
 Tfno.: + 34 - 94 474.50.88 / + 34 - 94 474.51.65

NABERAN SAREAK, S.L.
 Fabricación de artes de Pesca / *Nets and Fishing Gear*
 Mutrikuko Industrialdea, 15. Apdo. 61 – 20830 MUTRIKU (Gipuzkoa)
 Tfno.: + 34 - 943 19.51.22 – Fax: + 34 - 943 19.51.25

NAUTICAL LUIS ARBULU, S.L.
 Venta y reparación de equipos radioelectronicos: navegación, pesca, equipos de puente y comunicaciones
Sale and Repair of radioelectronic Equipment: Navigation, Fishing, Bridge and Communication Equipment
 Ctra. Asua-Erletxes, 7 – 48016 ASUA-ERANDIO (Bizkaia)
 Tfno.: + 34 - 94 471.00.23 – Fax: + 34 - 94 471.04.90
 e-mail: nautical@nautical.es

NAVACEL, S.A.
 Hélices y sistemas de propulsión, gruas y equipo de cubierta
Propellers and Propulsion Systems
 Ctra. San Vicente, s/n, Pol. Ind. Ibarzarra, Manzana n.º 2.
 48510 TRAPAGARAN (Bizkaia)
 Tfno.: + 34 - 94 496.78.13 – Fax: + 34 - 94 496.73.68 / 94 472.00.02
 e-mail: navacel@navacel.es – http://www.navacel.com

OCI NORTE NAVEGACION ELECTRONICA
 Electrónica Náutica. Náutica deportiva
Nautical Electronics, Nautical Sport
 Puerto Deportivo de Getxo – 48990 GETXO (Bizkaia)
 Tfno.: + 34 - 94 491.40.02 – Fax: + 34 - 94 491.42.33
 e-mail: ocinorte@euskalnet.net – http://www.euskalnet.net/ocinorte

OLIVER DESIGN, S.L.
 Diseño Naval / *Naval Design*
 Estrada Diliz, 33 – 48990 GETXO (Bizkaia)
 Tfno.: + 34 - 94 491.10.81 – Fax: + 34 - 94 460.82.05
 e-mail: oliver@arrakis.es



ADIMDE - RELACIÓN DE EMPRESAS ASOCIADAS

ONTZENE, S.L.

Electricidad naval e industrial
Naval and Industrial Electricity
Ctra. Bilbao-Balmaseda, km. 9 – 48810 ALONSOTEGI (Bizkaia)
Tfno.: + 34 - 94 498.00.53 – Fax: + 34 - 94 486.00.71

PINE, S.A.

Equipamientos Eléctricos y Electrónicos / **Electronic and Electric Equipments**
Políg. Ugaldeguren, 11. Pab. 9 – 48170 ZAMUDIO (Bizkaia)
Tfno.: + 34 - 94 452.05.65 – Fax: + 34 - 94 452.13.23
e-mail: pine@sarenet.es

PRENAVAL

Prefabricación y montajes navales / **Prefabrication and Naval Assemblies**
C/ Ribera de la Ria, s/n – 48910 SESTAO (Bizkaia)
Tfno.: + 34 - 94 495.13.25 – Fax: + 34 - 94 495.56.15
e-mail: prenaval@lur.es

PROVIBUQUES RONGTEGUI, S.L.

Provisionista y suministros / **Shipchandling**
Ribera de Axpe, 37 – 48950 ERANDIO (Bizkaia)
Tfno.: + 34 - 94 464.60.82 – Fax: + 34 - 94 463.02.54
e-mail: provibuquesrongtegui@sarenet.es

RADIO MARÍTIMA CANTÁBRICO, S.A.L.

Venta y reparación de equipos radioelectrónicos: navegación, pesca, equipos de puente y comunicaciones
Sale and Repair of Radioelectric Equipment: Navigation, Fishing, Bridge and Communication Equipment
C/ Jaén, 5 - 2.ª, dpto. A – 48012 BILBAO
Tfno.: + 34 - 94 443.18.95 – Fax: + 34 - 94 421.68.54
e-mail: rmcbio@autovia.com

SASYMA, S.A.

Chorroado y aplicación de pinturas / **Tank Coating, Sand Blasting and Paints**
Ribera de Axpe, 12/30 – 48950 ERANDIO (Bizkaia)
Tfno.: + 34 - 94 463.42.88 – Fax: + 34 - 94 464.91.82

SENER INGENIERIA Y SISTEMAS, S.A.

Ingeniería y Sistemas Marítimos / **Engineering and Maritime Systems**
Avda. Zugazarte, 56 – 48930 LAS ARENAS (Bizkaia)
Tfno.: + 34 - 94 481.75.00 – Fax: + 34 - 94 481.77.10
e-mail: dir.exterior@bio.sener.es – http://www.sener.es

SETEMAR, S.A.

Reparaciones Navales / **Shiprepairs**
Puerto Pesquero, s/n – 48990 SANTURCE (Bizkaia)
Tfno.: + 34 - 94 461.06.17 – Fax: + 34 - 94 461.06.77

SINAVAL/EUROFISHING - FERIA INTERNACIONAL DE

Ferias Internacionales de la Ind. Naval, Marítima, Portuaria y Pesquera
International Exhibitions on Shipbuilding, Port, Maritime and Fishing Industry
FERIA INT. DE BILBAO. Apdo 468 – 48080 BILBAO

SINTEMAR (Sistemas Industriales & Navales) S.L.

Taguado de maquinaria / **Enging Chocking**
Ribera de Axpe, 50 "Edificio Udondo" – 48950 ERANDIO (Bizkaia)
Tfno.: + 34 - 94 480.03.75 – Fax: + 34 - 94 480.05.59
e-mail: sintemar@sintemar.com – http://www.sintemar.com

SOMEBIL

Componentes Metalúrgicos y Respuestos
Metallic Components and Spare Parts
Elkartegi de Alonsotegi, Mód. 42. Ctra. Balmaseda, km 9
48810 ALONSOTEGI (Bizkaia) – Tfno.: + 34 - 94 486.00.12
Fax: + 34 - 94 498.05.04 – e-mail: somebil@lur.es

SUMINISTROS BEZABALA, S.A.

Provisión de buques. Venta y fabricación de cables y elementos de elevación
Ship Supplying, Cable and Lifting Gear Fabrication
C/ Jose Luis Gocioaga, 16 – 48950 ERANDIO (Bizkaia)
Tfno.: + 34 - 94 417.52.41 – Fax: + 34 - 94 417.11.05
e-mail: bezabala@kender.com

TADEVAL

Fabricación de valvulería y grifería naval
Naval Valves and Cocks Fabrication
C/ Dr. Entrecanales, 4 – 48002 BILBAO
Tfno.: + 34 - 94 443.66.62 – Fax: + 34 - 94 431.13.78
e-mail: tadeval@euskalnet.es

TALLERES ASLER

Talleres de calderería y mecanización en general
Brazier's Workshop and Mechaniging
Polígono Industrial "El Campillo" - Pab. B-4 – 48500 GALLARTA (Bizkaia)
Tfno.: + 34 - 94 636.35.32 – Fax: + 34 - 94 636.34.53

TALLERES ELECTRO

Reparación de Máquinas Eléctricas / **Electric Engines Repair**
Puerto Pesquero, s/n – 48980 SANTURCE (Bizkaia)
Tfno.: + 34 - 94 461.26.05 – Fax: + 34 - 94 461.89.66
e-mail: electro@clientes.euskaltel.es

TALLERES GALAFERR, S.L.

Calderería / **Brazier's Shop**
Karaaga, 51 – 48909 RETUERTO (Bizkaia)
Tfno.: + 34 - 94 499.10.64 – Fax: + 34 - 94 499.62.19
e-mail: galaferr@gaztenet.es – http://www.gaztenet.com.galaferr

TALLERES GASTEXU, S.L.

Mantenimiento motores marinos. Fabricación de carretes hidráulicos para pesca / **Marine Engines Maintenance. Hydraulic Reels Fabrication**
Escaleras Torrontero, s/n – 48370 BERMEO (Bizkaia)

TALLERES MACASA, S.A.

Válvulas y accesorios navales / **Naval Valves and Accesories**
Polígono Industrial Ugarte, Pab. 4C – 48480 ZARATAMO (Bizkaia)
Tfno.: + 34 - 94 671.44.71 – Fax: + 34 - 94 671.44.23
e-mail: valves@macasa.com

TALLERES REACOMAR, S.A.L.

Reacondicionamiento de Piezas de Motores Diesel
Diesel Engines Parts Reconditioning
Olabide, 11 – 48600 SOPELANA (Bizkaia)
Tfno.: + 34 - 94 676.06.97 – Fax: + 34 - 94 676.18.31

TÉCNICAS HIDRAULICAS, S.A.

Fabricación maquinaria auxiliar para buques
Deck Machinery and Fishing Machinery
Barrio Artela, 5 – 48100 MUNGIA (Bizkaia)
Tfno.: + 34 - 94 674.05.00 – Fax: + 34 - 94 674.49.10
e-mail: webmaster@tecnicashidraulicas.com

TEDES, S.A. (Grupo Alfus)

Limpezas industriales y tratamiento de residuos oleosos, vaciados de sentinas y tanques de fangos / **Industrial Cleaning, Fuel Waste Treatment, Bilge and Slops Tanks Cleaning**
Avda. Txomin-Garat, 2 – 48004 BILBAO
Tfno.: + 34 - 94 473.02.95 – Fax: + 34 - 94 473.08.41
e-mail: tede@ceocant.e

TELMAR- TECNICAS ELECTRONICAS

Venta y reparación de equipos radioelectrónicos: navegación, pesca, equipos de puente y comunicaciones
Sale and Repair Of Radioelectric Equipment: Navigation, Fishing, Bridge and Communication Equipment
Muelle Benazio Nardiz, 17 – 48370 BERMEO (Bizkaia)
Tfno.: + 34 - 94 688.53.48 – Fax: + 34 - 94 688.47.68
e-mail: telmar@termalcb.com

TNN. TALLERES NAVALES DEL NERVION, S.L.

Técnica, desarrollo y producción naval
Naval Technical, Development and Production
Txabarri, s/n – 48910 SESTAO (Bizkaia)
Tfno.: + 34 - 94 418.60.45 – Fax: + 34 - 94 418.61.94
e-mail: tnn@euskalnet.net

TRADEX, S.A.

Broker y Oficina Técnica / **Brokers and Technical Office**
Edificio Consignatarios – 20110 PASAJES (Gipuzkoa)
Tfno.: + 34 - 943 35.00.11 – Fax: + 34 - 943 35.22.44
e-mail: tradex@facilnet.es – http://www.tradex.es

TRANAVAL - 8 S.L.

Tubería, Mecánica y Trabajos navales
Premannufacture and Assembly Of Piping
Polig. Sangróniz, Iberre Kalea, 2 - Nave 7 – 48150 SONDIKA (Bizkaia)
Tfno.: + 34 - 94 453.12.87 – Fax: + 34 - 94 453.19.72

TSK ELECTRONICA Y ELECTRICIDAD, S.A.

Electrónica y Electricidad
Electronic and Electricity
Pol. Lezama-Leguizamon, C/ Guipuzcoa, 19 – 48450 ETXEBARRI (Bizkaia)
Tfno.: + 34 - 94 426.10.45 – Fax: + 34 - 94 426.18.16

UNIÓN NAVAL DE PASAIA (10 Empresas)

Agrupación de Empresas Navales de la Bahía de Pasaia
Pasajes Port Naval Enterprises Association
Euskadi Etorbidea, Edif. Ciriza – 20110 PASAI SAN PEDRO (Gipuzkoa)
Tfno.: + 34 - 943 39.33.98 – Fax: + 34 - 943 51.52.96
e-mail: astilleros@pasaia – http://www.pasaia.com

URBANO PEREZ SOTO, S.L.

Cables, Eslingas, Manguitos de tracción, Redes descarga
Cables, Ropes, Traction Handles, Unloping Nets and Fenders
Mixelena, 20 – 48950 ERANDIO (Bizkaia)
Tfno.: + 34 - 94 467.16.97 – Fax: + 34 - 94 467.02.00
e-mail: uperez@euskalnet.es – http://www.euskalnet.net-up

VICINAY CADENAS, S.A.

Cadenas / **Chains, Anchor and Anchoring Equipment**
Part de Sagarduy, 5 – 48015 BILBAO
Tfno.: + 34 - 94 489.11.30 – Fax: + 34 - 94 489.11.40
e-mail: comercial@vicinaycadenas.com –

WÁRTSILÄ NSD IBERICA, S.A.

Motores marinos diesel y auxiliares / **Marine Main and Auxiliar Engines**
Polig. Industrial Landabaso, s/n – 48370 BERMEO (Bizkaia)
Tfno.: + 34 - 94 617.01.00 – Fax: + 34 - 94 617.01.12
e-mail: vicenteiza@wartsila_nsd.com – http://www.wartsilansd.com

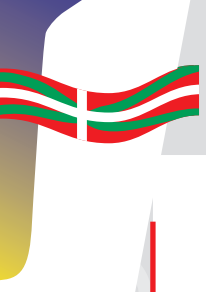
ZINETI, S.A.

Protección contra la corrosión. Anodos de Zinc
Ship's Cathodic Protection. Zinc Aluminium and Magnesium Anodes
C/ Larrondo Beheko Etorbidea - Edificio 3 - Nave P-4 – 48180 LOIU (Bizkaia)
Tfno.: + 34 - 94 453.59.16 – Fax: + 34 - 94 453.61.49

ZUNIBAL, S.L.

Venta y reparación de equipos radioelectrónicos: navegación, pesca, equipos de puente y comunicaciones
Sale and Repair Of Radioelectric Equipment: Navigation, Fishing, Bridge and Communication Equipment
Pol. Torrelaragoiti – 48170 ZAMUDIO (Bizkaia)
Tfno.: + 34 - 94 452.12.12 – Fax: + 34 - 94 452.06.52
e-mail: zunibal@zunibal.com – http://www.zunibal.com





Astilleros de Murueta, S.A.

Astilleros Balenciada, S.A.

Astilleros Zamakona, S.A.

Astilleros de Sestao "La Naval"

Astilleros de Pasaia, S.A.

FORO MARITIMO VASCO



Reestructuración de las acciones priorizadas por el Foro en función de los nuevos acuerdos con el G.V. y la consideración de sector estratégico y prioritario por parte del Departamento de Industria, Comercio y Turismo del Gobierno Vasco, de acuerdo a su nuevo plan de política interinstitucional 2.000 – 2.003



3. Reestructuración de las acciones prioritizadas por el Foro en función de los nuevos acuerdos con el G.V. y la consideración de sector estratégico y prioritario por parte del Departamento de Industria, Comercio y Turismo del Gobierno Vasco, de acuerdo a su nuevo plan de política interinstitucional 2.000 – 2.003

El Foro Marítimo Vasco desde su creación, ha venido desarrollando una serie de acciones prioritizadas, de entre todas las detectadas por el Foro de Dinamización Sectorial en el año 1997, con la intención de que al desarrollarlas, además de cumplir con la puesta en marcha del foro, mejoren la competitividad de las empresas. Con esta idea, se elaboró el Plan de Acción 1.998-2.000 en el que se recogían las 13 acciones prioritizadas por el Foro, planteándose su desarrollo en el plazo de estos tres años. Algunas

de estas acciones ya están cumplidas, y otras continúan su puesta en marcha y desarrollo, y lo seguirá haciendo de manera continua, pues son acciones que requieren un trabajo diario y sin temporalidad; ya que las empresas del sector marítimo vasco deben estar y están inmersas en un proceso de mejora continua, sostenible a largo plazo. En el año 2.000 y tras dos años de desarrollo del citado Plan, se hace necesario acometer una adecuación del mismo en base a la actualización del análisis sectorial y de sus múltiples escenarios, fundamentalmente en lo relativo a tres factores básicos: Evolución del sector marítimo, Grado de implementación de determinadas acciones estratégicas, Reorientación estratégica de las propias instituciones de la CAPV, Consideración de Sector Estratégico y Prioritario por las Instituciones Vascas e inclusión dentro de la política general de los Clusters al F.M.V. Por todo ello, se procede a la elaboración de una adecuación del citado Plan, con el nuevo Plan Estratégico 2000-2003, para lo que se han definido específicamente 5 áreas estratégicas de actuación básicas en el desarrollo estructural del sector, cada una de las cuales con sus correspondientes acciones específicas. Estas áreas son: - Área Financiero-Fiscal - Área de Calidad - Área de Internacionalización - Área de Tecnología - Área

REVISTA ADIMDE N.º 14
2ª FOTO PORTADA (DCHA.)

Junta Directiva celebrada en la Feria Sinaval'01



3.1 PLAN DE ACCIÓN DEL FORO PARA EL AÑO 2001

Area FINANCIERO-FISCAL

Desde el inicio de la actividad, una de las preocupaciones principales que han marcado la actividad del Foro Marítimo Vasco se ha centrado en promover acciones de mejora de las condiciones financieras y fiscales con que cuentan las empresas de la industria marítima vasca, promoviendo las inversiones en el subsector de construcción naval como medio de dinamizar también el resto de ámbitos productivos del sector, y del mismo modo promoviendo la implantación de condiciones fiscales que favorezcan las decisiones de inversión en el sector. Durante el último ejercicio la actividad del Foro dentro en esta área está centrada en dos grandes campos de actuación: La puesta en marcha de una Sociedad de Promoción de Empresas (S.P.E.) que apoye la realización de proyectos de inversión Promover el establecimiento desde la Administración de unas mejores condiciones fiscales (Tax Lease, Tonnage Tax). Con ambos esfuerzos, se pretende dotar al sector de mecanismos de inversión, desarrollo y modernización útiles para encarar unos procesos de competencia cada vez más complejos. Para lo cual el Foro Marítimo Vasco considera necesario para el logro de los objetivos establecidos apoyarse en los siguientes agentes: Grupo de trabajo MEDIDAS FINANCIERAS-FISCALES, constituido por la secretaría del Foro, Astilleros, Armadores mercantes y de pesca, Asociaciones y empresas líderes del sector, cuya misión sea planificar, implementar y verificar las acciones estratégicas adecuadas. Infraestructura técnica especializada: consultoras especializadas operativas en la CAPV cuyo objetivo va a consistir en proporcionar el apoyo especializado en las implementaciones correspondientes. En relación a la sociedad de promoción, durante el ejercicio 2000 se ha abandonado definitivamente la idea de que se estructurara bajo la figura jurídica de una sociedad de capital riesgo, decidiéndose por la opción de que se constituya como una Sociedad de Promoción de Empresa. Area de CALIDAD De cara a una completa adecuación de las acciones estratégicas que deben ser definidas desde el Foro Marítimo Vasco en orden a una mejora de implantación de los sistemas de la calidad en las distintas organizaciones agrupadas en el mismo, se ha procedido, a lo largo del presente año, a un estudio cuantitativo intensivo sobre el grado de implantación de estos sistemas en el sector de la industria marítima vasca. El Foro Marítimo Vasco establece los siguientes objetivos en el área de calidad: Promover la creación de las condiciones que posibiliten la percepción de la Calidad como factor

Vasco. La mejora de la competitividad de las empresas vascas del sector marítimo mediante la implantación de Sistemas de Gestión de la Calidad. Para lo cual se considera necesario apoyarse en los siguientes agentes: Grupo de trabajo de CALIDAD / MEJORA DE LA GESTION, constituido por la secretaría del Foro y empresas líderes del sector, cuyo objetivo es planificar y verificar las acciones estratégicas adecuadas. Empresas del sector con mayor nivel de implantación de sistemas de la calidad, ya que se consideran idóneas para liderar y actuar como referentes prácticos en los procesos de implementación. Organismo de Certificación, Normalización y Promoción, cuyo objetivo es proporcionar apoyo en las implementaciones de los sistemas de gestión de la calidad. El Foro Marítimo Vasco fija los siguientes tres Objetivos Operativos para alcanzar los objetivos estratégicos diseñados: Desarrollo de un programa de sensibilización y aplicación de procesos destinados a lograr un avance en el nivel de calidad en la gestión, como por ejemplo acciones de Comunicación – Información sobre calidad o cursos de Implantación de un Sistema de Gestión de la Calidad (ISO 9000:2000) Implementación de un Sistema de Gestión de la Calidad según las normas ISO 9000, tales como implantación de la Metodología de las 5S o los Programas Implantación y Mejora de los Sistemas de Gestión de Calidad (E.F.Q.M., Sistemas por procesos, autoevaluación, etc).

LIZACION

específica entre las empresas y asociaciones que agrupa para conocer el grado exacto de presencia física de estas organizaciones en las ferias, tanto nacionales como internacionales del sector. El mapa de niveles de implantación de las actividades de promoción e



Stand Foro Marítimo Vasco en Glasgow año 2.000

FORO MARITIMO VASCO



orden a darse a conocer y posicionarse en unos mercados cada vez más competitivos e internacionalizados. El Foro establece los siguientes objetivos estratégicos en el área de internacionalización: Potenciar la presencia de las empresas del Foro en los mercados internacionales. Potenciar la cooperación de las empresas del Foro a fin de mejorar su competitividad en el mercado. Por lo que el Foro Marítimo Vasco considera necesario para el logro de los objetivos establecidos los siguientes agentes: Grupo de trabajo COMITÉ DE TRABAJO / INTERNACIONALIZACIÓN, constituido por la Secretaría del Foro Marítimo Vasco y empresas líderes del sector, cuyo objetivo va a ser planificar y verificar las acciones estratégicas adecuadas a la realidad de la industria marítima vasca. Empresas del sector con mayor nivel de presencia en ferias y certámenes especializados internacionales del sector para liderar y actuar como referentes en los procesos de participación. El Foro fija los siguientes tres objetivos operativos para alcanzar los objetivos estratégicos diseñados: Desarrollo de un programa específico de presencia del sector marítimo vasco en los certámenes más importantes del sector, mediante la asistencia a Ferias Internacionales que se celebren en otros países o en el estado. Desarrollo de planes de cooperación entre las empresas del Foro a fin de mejorar su oferta de productos y de servicios, estableciendo Misiones Directas e Inversiones para estudiar posibilidades de negocio en el sector. Potenciación de soportes informativo / comerciales del foro y sus empresas asociadas como medio de penetración comercial exterior., mediante la página Web que el Foro tiene en Internet y la realización de un Catálogo de Exportación del Foro Marítimo Vasco.

de TECNOLOGIA

Foro Marítimo Vasco ha desarrollado un trabajo sobre el Plan de Tecnología e Innovación, donde de forma exhaustiva se realiza un recorrido por la situación actual

REVISTA ADIMDE N.º 14
PAG. 11 (FOTO 2ª)

Desarrollos Tecnológicos

de la situación actual del Sector Naval. Este estudio consistió en la realización de un cuestionario de tecnología e innovación expresamente desarrollado a tal efecto, el análisis ha contado con la participación de 22 empresas del Foro. Los análisis evidencian la alta proporción de empresas que recurre a agentes externos para realizar y desarrollar actividades de I+D.

El interés o predisponibilidad a la cooperación entre empresas se ha realizado desde el programa EURO-PYMES y en el que han participado 72 empresas del Foro ayuda a completar el perfil de conocimiento del sector en el ámbito tecnológico.

Se citan las empresas que han participado en los programas ramas INTEK del Gobierno Vasco: A.P.V., S.A. – Astilleros de Pasaia, S.A. – Centralair, S.A. – Fanox – Guascor, S.A. – Indar, S.A. – Naberan Sarak, S.L. – OPPAO – Sener, S.A. – Técnicas Hidráulicas, S.A. – Vicinay Cadenas, S.A. – Wartsila NS

D Ibérica, S.A. – Zunibal, S.L. como necesarios los siguientes objetivos estratégicos:

Desarrollar tecnologías por las que la Industria Marítima Vasca debe decantarse a medio y largo plazo, mediante la constitución de un Grupo de trabajo de Tecnología, que constituido por la Secretaría del Foro Marítimo Vasco y empresas líderes planifique implemente y verifique las acciones estratégicas.

Apoyar a las actividades de innovación tecnológica, mediante las entidades que dado el nivel se consideren idóneas para liderar y actuar como referentes.

Mejora de la innovación tecnológica, mediante la Infraestructura tecnológica de la CAPV (Red Vasca de Tecnología).

La mejora de la tecnología es imprescindible la adopción de una serie de acciones complementarias de mejora sectorial tales como, mejora formativa e implantación generalizada de procesos de mejora teniendo como referente las experiencias de implantación llevadas a cabo en una empresa tractora.

Las carencias en este ámbito se determinaron en el estudio de Necesidades de Formación elaborado en 1999 y promovido desde el Fondo Formación, la Gerencia del Sector Naval y el Dpto. de Promoción



pleo del la Diputación Foral de Bizkaia.

Las principales reflexiones que se establecen en el diagnóstico citado, que a su vez sirven para diseñar las acciones a desarrollar son:

Formación continua:

Se pretende contar con profesionales que se adapten a las exigencias reales de las empresas, se trata de formar al personal ya operativo en esas empresas en los nuevos métodos de producción y gestión que se van implantando.

Formación en Practicas:

Lo que se pretende en este acción es desarrollar actividades complementarias cuyo objetivo sea adecuar el nivel formativo teórico e los alumnos complementándolo con actividades de trabajo real, en empresas del sector.

Desarrollo de Perfiles:

Se persigue revisar el contenido de los planes de estudio de acuerdo a los perfiles formativos que realmente están demandando las empresas.

- **SERVICIO DE PROSPECCIÓN DE EMPLEO**

El Foro como intermediario y dinamizador para la colaboración de servicios de demanda-oferta de empleo dentro del sector.

El objetivo es el conocimiento de la oferta y demanda formativa actual y futura asociada al sector marítimo vasco.

- **CAPTACIÓN DE NUEVOS PROFESIONALES**

El objetivo de esta acción es la realización de actividades de promoción del sector, mediante el desarrollo de actividades de promoción de los servicios de los profesionales del sector entre los jóvenes de forma que se transmita el atractivo del sector.

CENTRO COORDINADOR DE REPARACIONES PARA EL PUERTO DE BILBAO

Esta acción va encaminada a dotar al Puerto de Bilbao de un Centro de Reparaciones, para lo que se encargo un estudio a Bilbao Plaza Marítima, dicho estudio contemplaba la creación de un espacio físico donde llevar a cabo los trabajos de reparación, pero ante la salida del proyecto de uno de los socios (Corporación IBV), paso a ser dirigido por el Foro, ya que el Puerto de Bilbao no contempla en principio un espacio físico para su ubicación.

El nuevo planteamiento dirigido por el Foro Marítimo Vasco es el de crear un centro encargado de agrupar

erés de empresas dedicadas a la reparación.

Se pretende potenciar la capacidad de respuesta del sector y proporcionar a nuestros clientes, actuales y potenciales, un mejor y más completo servicio de asistencia que sea capaz de satisfacer todas sus necesidades y, por extensión, aumentar el interés de los armadores por reparar en el Puerto de Bilbao.

La puesta en marcha del Centro Coordinador de Reparaciones Navales del Puerto de Bilbao comenzó con la realización de un estudio sobre los talleres que pudieran acometer las reparaciones en el entorno del Puerto de Bilbao, así como, sus condiciones de trabajo, precios, etc y requirió de una inversión inicial de 17 millones de pesetas, para cubrir las actividades de lanzamiento en su primer año, dicho coste incluye la contratación de personal, tal como un Gerente y un Director Comercial., así como la elaboración de un catálogo de la oferta de reparaciones, y otras acciones de promoción.

En octubre del año 2.000, la sede del Centro Coordinador de Reparaciones Navales del Puerto de Bilbao se trasladaron a los locales del CEDEMI en Baracaldo, concretamente al Edificio Ilgner de dicha localidad Bizkaína.

La presentación del proyecto tuvo lugar en la Diputación Foral de Bizkaia, concretamente en el Dpto. de Promoción Económica, en el que estuvo presente su Diputado, D. José Antonio Campos. La Diputación Foral de Bizkaia y concretamente el Dpto. de promoción Económica junto con la SPRI apoya de manera decidida el proyecto.

El proyecto se ha puesto en marcha y está operativo desde finales del año 2000, se ha contratado a un Gerente y a un Director Comercial y en octubre del año 2.000 se trasladaron de las oficinas de ADIMDE al CEDEMI de Baracaldo gracias al apoyo del Departamento de Promoción Económica de la Diputación Foral de Bizkaia.

Una vez vistas las nuevas áreas estratégicas del Foro y las acciones que la componen se definió el Plan

REVISTA ADIMDE N.º 14
PAG. 10 (ULTIMA FOTO)



Junta Directiva celebrada en Astilleros de Sestao "La Naval"



Buque construido en Astilleros de Sestao "La Naval"



IV Actividades, estudios y proyectos desarrollados por el Foro Marítimo Vasco durante el año 2.000



4. Actividades, estudios y proyectos desarrollados por el Foro Marítimo Vasco durante el año 2.000

4.1 DESARROLLO DE MEDIDAS FINANCIERO- FISCALES

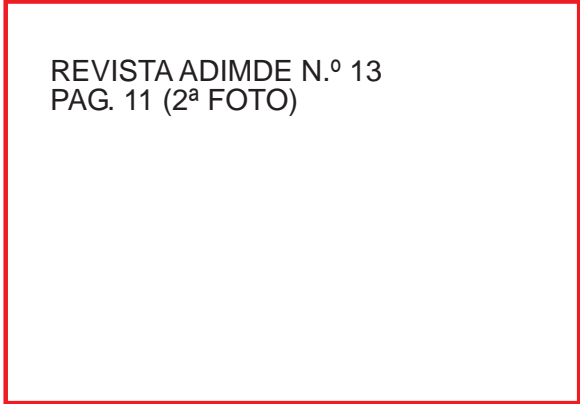
Desde el inicio de la actividad, una de las preocupaciones principales que han marcado la actividad del Foro Marítimo Vasco se ha centrado en promover acciones de mejora de las condiciones financieras y fiscales con que cuentan las empresas de la Industria Marítima Vasca.

Se trata de trasladar a los organismos competentes (esencialmente, el Gobierno Vasco y las Diputaciones Forales) la máxima información sobre la situación del Sector Marítimo Vasco así como de la problemática específica que padece, en orden a convencer de la necesidad de que se dote al sector de un cuadro de incentivos fiscales que permitan acometer diversas actuaciones de desarrollo y modernización del mismo.

Los mecanismo fiscales propuestos se centrarán en los siguientes ámbitos:

- Exención por inversiones
- Planes especiales de amortización
- Fiscalidad específica para la Sociedad de Promoción de Empresas del sector.

Durante el año 2000 la actividad del Foro dentro de esta área está centrada en dos grandes campos de actuación:



Pesquero construido en Astilleros de Pasaia, S.A.

acción: PROMOCIÓN DE EMPRESAS (SPE)

marcha una Sociedad de Promoción de Empresas dedicada exclusivamente a la Industria Marítima del País Vasco tiene su origen en el Plan Estratégico de I FORO MARÍTIMO VASCO 1998 -2000.

que se trata de poner en marcha va a ser la encargada de gestionar aspectos concretos del Sector que tendrán que ver con las previsiones de construcción de buques; las tipologías de buques más frecuentes, la evolución de la tecnología en el sector de la Construcción tanto en Astilleros como en la Industria Auxiliar, y es necesario que la estrategia de este nuevo Órgano esté definida de acuerdo con un escenario futuro lo más conocido posible.

proyectos de inversión en buques, es decir aportar capital a armadores que pretendan construir sus buques mercantes o de pesca en astilleros del País Vasco, así como para armadores que quieran comprar buques de segunda mano en unas condiciones específicas.

en la puesta en marcha de una Sociedad de Promoción de Empresas en colaboración con la consorcio GATIK, informándose de ello a ambas Diputaciones al objeto de desarrollar incentivos fiscales para los aportadores de capital para el fondo y por otra parte; cubrir junto con el Gobierno Vasco la parte pública de capital del fondo.

fondo debería ser al 50 % público – privado, y si pensamos contar con 1.000 millones de pesetas, 500 serían públicos a repartir entre las diversas instituciones: Gobierno Vasco, Diputaciones, y los otros 500, serían privados provenientes de las aportaciones de Bancos, Cajas de Ahorros particulares profesionales libe



FORO MARÍTIMO VASCO

un modelo similar al de las sociedades "Quirats" francesas, desgravarían impuestos por una parte, y por otra, recibirían un beneficio, teniendo el capital comprometido con la sociedad un periodo de tiempo suficiente, mínimo y máximo, para poder hacer frente a proyectos empresariales que completen la adquisición de buques.

administrativa que permita canalizar con garantías los diferentes recursos financieros captados hacia la promoción de la construcción naval fundamentalmente, delimitado, por tanto, con detalle las características técnicas, de funcionamiento y de inversión que deberá presentar.

capital, de la Sociedad de Promoción de Empresas, al proyecto, sirvan para cubrir la parte que no cubre la hipoteca naval al armador, a la hora de contratar con un astillero la adquisición de un nuevo buque, haciendo de este modo atractiva la contratación con los astilleros de la Comunidad Autónoma Vasca, la Sociedad se encargaría también de la gestión de la obtención de financiación de proyectos de construcción de buques, que, por las características del proyecto, referentes a la cuantía; origen del armador y otras circun-



FOTO DE DINERO-capital

S.P.E. Sociedad de Promoción de Empresas

eral para la Industria Marítima Vasca, así como de la financiación de reforma de buques, gestión de apoyo económico y financiero a proyectos de I+D, y la promoción y gestión de programas de apoyo a la mejora de la competitividad.

institución efectiva de la Sociedad de Promoción de Empresas y de sus órganos de gestión: Junta Directiva y Consejo de Inversiones. La totalidad del proceso no podrá dilatarse más allá del ejercicio del 2001 para lo que se están tomando las medidas oportunas para que esté operativo

a l final de ese año.

AX LEASE Y TONNAGE TAX

ferimiento del pago de impuestos y como tal lo que aporta es una ventaja financiera para las empresas que tengan resultados positivos, es decir, que puede imputar como gasto en sus cuentas de resultados hasta el 100 % de la inversión en un año,

para las inversiones.

buques mercantes, los participantes en la A.I.E. se beneficiarán adicionalmente ya que es posible combinarlo con el resto de incentivos fiscales y primas

la construcción naval.

o en el borrador de un nuevo proyecto TONNAGE TAX, cuya forma de cotizar para las empresas puede ser muy ventajosa incorporando alguna medida especial y que proporciona un sistema de cotización fijo anual a las empresas navieras en función del

tonelaje de su flota.

tactos con el Dpto. de Hacienda de la Diputación Foral de Bizkaia y de la de Gipuzkoa, así como con sus responsables, (Javier Urizarbarrena, José Luis Vivanco, Gemma Martínez y Víctor Bravo), se han podido realizar las correcciones a las medidas

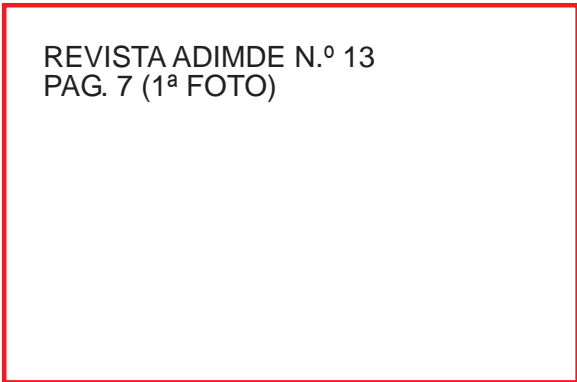
s o ventajas fiscales.

sco se está trabajando de manera activa en desarrollar el TONNAGE TAX y en la Sociedad de Promoc

4.2 ACCIONES PARA EL FOMENTO DE LA CALIDAD Y MEJORA DE LA GESTIÓN

De cara a una completa adecuación de las acciones estratégicas que deben ser definidas desde el Foro Marítimo Vasco en orden a una mejora de implantación de los sistemas de la calidad en las distintas organizaciones agrupadas en el mismo, se ha procedido a lo largo del presente año, a un estudio cuantitativo intensivo sobre el grado de implantación de estos sistemas en el sector de la Industria Marítima Vasca

El método elegido para la determinación del grado de implantación de los sistemas de calidad ha sido la utilización de una encuesta realizada entre las empresas afiliadas al Foro. Esta encuesta ha



REVISTA ADIMDE N.º 13
PAG. 7 (1ª FOTO)

Instalaciones de la Empresa Asociada Naberan Sareak, S.L.



en entrevistas personales y telefónicas con directivos de las empresas en la que se ha determinado ese grado de implantación.

El número de empresas y Asociaciones de empresas analizadas ha sido de 93, lo que representa la totalidad de las empresas asociadas al Foro Marítimo Vasco

A partir del análisis actual en el ámbito de la implantación de sistemas de gestión de la calidad y tras la definición del ámbito estratégico perseguido en dicha materia, el Foro Marítimo Vasco fija los siguientes Objetivos Operativos para alcanzar los objetivos estratégicos diseñados

- Desarrollo de un programa de sensibilización y aplicación de procesos destinado a lograr un

- ón
- Implantación de un Sistema de Gestión de la Calidad según la normas ISO 9000.

Para cada objetivo operativo se definen , a su vez una serie de Acciones Operativas a desarrollar a lo largo del ejercicio 2001. en concreto, son éstas:

- Acciones asociadas al Objetivo Operativo 1
 - Acciones de Comunicación/Información sobre la calidad
 - Cursos de Implantación de un Sistema de Gestión de la Calidad según lasnormas ISO 9000
- Acciones asociadas al Objetivo Operativo 2
 - Implantación de la Metodología 5 S
 - Programa de Implantación y Mejora de los

4.3

4.3 ENCUENTROS Y ACTIVIDADES DESTINADAS A PROMOVER LA COOPERACION EMPRESARIAL Y LA INTERNACIONALIZACION DE LAS EMPRESAS, ASISTENCIA A FERIAS, CONFERENCIAS Y JORNADAS.

Durante el año 2000 el Foro Marítimo Vasco y ADIMDE han impulsado de forma notable las acciones encaminadas a la internacionalización de sus asociados, ya que en la encuesta de Internacionalización circulada y rellena por las empresas se ha detectado entre las empresas una carencia en acciones en esa línea.

Lo que se pretende es que las empresas tengan una proyección internacional y capacidad de competir a ese nivel, y que promueven la cooperación entre ellos.

Para lograr este doble objetivo desde el Foro se está impulsando de manera activa al participación de las empresas asociadas en Ferias del Sector, Partenariats, encuentros Internacionales, Misiones Directas e Inversas, todo ello en un entorno de Cooperación Interempresarial.

A continuación se presentan las acciones llevadas a cabo durante del año 2000:

4.3.1 FERIA FISHING 2000 DE GLASGOW

El Foro Marítimo Vasco asistió los días 30 y 31 de marzo y 1 de abril de 2000 al certamen Fishing 2000, celebrado en la localidad escocesa de Glasgow, contando con un stand de 20 m2 . En esta feria han estado presentes las siguientes empresas asociadas a ADIMDE: Bombas Azcue, S.A. – Astilleros Zamakona, S.A., Euripar (Ast. Murueta, S.A.-Ast. Balenciaga, S.A.- Ast. De Pasaia, S.I.), y la Feria Internacional de Muestras de Bilbao promocionando su Certamen SINAVAL – Eurofishing 2001. A dicho certamen asistieron, además de los expositores

empresas vascas como Itsaskorda, S.L.- La Auxiliar Naval, S.A. – AZTI- Finanzauto S.L. – y de varias revistas, Instituciones, Centros Tecnológicos y empresas del sector marítimo Español.

los siguientes comentarios sobre nuestra estancia en la feria:

se sobre todo a la actividad pesquera de Escocia e Irlanda, pero cuenta con la presencia de numerosas empresas y expositores de la zona del Mar del Norte (Reino Unido, Francia, Holanda, Noruega, Dinamarca , etc.), tanto como expositores como visitantes.

esto del Reino Unido e Irlanda), cuenta con muchos kilómetros de costa y por lo tanto con numerosos puertos pesqueros, y con una importante flota pesquera, la mayor parte e la cual precisa renovación, encontrándose, por tanto el sector, en amplia expansión y des

REVISTA ADIMDE N.º 12
PAG. 3 (ULTIMA FOTO-DCHA.)



desarrollo.

Entre el gran número de visitantes que se acercaron al stand del Foro, cabe destacar la presencia del ministro escocés de Pesca Paul A. Brady. El Gobierno Escocés, con el que tuvimos la oportunidad de establecer contacto en la Feria en la persona de su Ministro de Pesca, y otros representantes de la administración regional, apoya firmemente el sector pesquero y los planes de renovación de su flota, otro tanto sucede con el Gobierno Irlandés.

El producto que ofrecemos las empresas de ADIMDE (buque), goza de una calidad internacional contrastada, pero pensamos que debería ser más conocido en la zona. De hecho, en conversaciones con armadores locales, nos comentaron que habían decidido contratar su buque en un astillero socio de ADIMDE, gracias a las buenas referencias que le había dado otro armador amigo suyo, y que tras la construcción había quedado satisfecho y recomendaba a quienes le preguntaban para construir en Astilleros Vascos. Es indudable que ésta es una buena publicidad, pero creemos que se debe hacer una labor comercial más intensa en este campo.

El ser una región con numerosas islas y pequeños puertos y ciudades, provoca que la feria sea el medio ideal para conocer y contactar con los astilleros y suministradores, convirtiéndose por tanto en la referencia de la industria pesquera en Escocia e Irlanda, por lo que después de valorar esta experiencia hemos decidido acudir el año próximo en un stand agrupado de momento junto a Bombas Azcue y EURIPAR, a menos que se sume alguna empresa más, para lo que hemos reservado un área de 120 m2.

Durante los días que duró el certamen, se distribuyó abundante material promocional tanto entre los visitantes e la feria, como entre los expositores, a fin de dar a conocer al sector marítimo vasco a nivel internacional.

REVISTA ADIMDE N.º 13
PAG. 4 (FOTO 1ª)

Stand del Foro Marítimo Vasco en la Feria del Mar de Ondárroa 2.000

MO VASCO, entablando contactos con representantes de los Foros Marítimos Europeos, Asociaciones Sectoriales (Armadores, Astilleros, Industria Auxiliar), empresas del sector marítimo (Construcción Naval, Industria Auxiliar Marítima, Armadores, etc.), e Instituciones Marítimas Europeas, etc.

● 4.3.2 FERIA DEL MAR DE ONDARROA

La cuarta edición de la Feria del Mar de Ondarroa se celebró en junio del 2000, ha conseguido su consolidación como escaparate para todos los sectores, tanto pesquero como de astilleros e industria naval, los cuales, dada la cercanía con los potenciales clientes, usuarios y proveedores, valoran positivamente la profesionalización de la misma. En esta edición, la Feria ha alcanzado su mayoría de edad, dado que tras la realización de las tres exposiciones anteriores, se han ido puliendo las deficiencias detectadas en las mismas.

Ondarroa es uno de los principales puertos pesqueros, no sólo del País Vasco, sino también del Estado, y la pesca es la actividad principal del pueblo y su comarca. Alrededor de la pesca existen una serie de empresas cuya actividad principal está dedicada a ella, ubicadas en Ondarroa (alguna de las cuales son socios de ADIMDE). Constituye por tanto este sector la principal fuente de riqueza de la comarca y pretende con estas actividades, impulsar la actividad del sector marítimo –pesquero en la zona.

En esta edición se ha registrado también un aumento notable del número de expositores que son empresas asociadas a ADIMDE, como son: Itsaskorda, S.L.; Astilleros Zamakona, S.A.; Astilleros de Pasaia, S.L. Telmar, Wärtsilä NSD Ibérica, S.A.; Marcrame Euskadi, S.A.; Guascor, S.A., Naberan Sareak, S.L., Inas Mujica, S.L. y Talleres Erreka-Finanzauto.

El Foro Marítimo Vasco celebró en el seno de la feria su Junta Directiva acudiendo a ella la mayoría de los miembros de la Junta en representación de Empresas e Instituciones y de la Banca así como de los diferentes organismos asociados.

La reunión se celebró en la sede de la Cofradía de pesca de Ondarroa y una vez finalizado el acto se procedió a visitar los diferentes stands de la exhibición celebrando a continuación un almuerzo de hermandad entre todos los asistentes y en el que tuvimos como anfitriones al Presidente y Gerente de la OPPAO de Ondarroa D. Pascual Santiso y D. Víctor Badiola.

● 4.3.3 FERIA INTERNACIONAL DE HAMBURGO

FORO MARITIMO VASCO



tes del mundo, y constituye la gran cita de la industria naval del año en Alemania.

Hamburgo es la cita obligada para presenciar y exponer las nuevas tendencias y el desarrollo de la Industria de la Construcción Naval.

La participación española con Pabellón Oficial esta organizada, como es aya habitual en este evento por el Instituto Español de Comercio Exterior "ICEX".

SMM'2000 – Shipbuilding, Machinery & Marine Technology International Trade Fair cuenta y con 19 ediciones anteriores y esta organizada por Hamburg Messe und Congress. La SMM es de periodicidad bienal y este año se celebró del 26 al 30 de septiembre, en el recinto ferial Hamburg Exhibition Centre and Congress Centrum, y tuvo una superficie de 55.000 m2 repartidos en 12 pabellones.

El 30 de octubre de 2000 se clausuró la feria Internacional de Construcción, Equipamiento y Tecnología Naval que, durante esa semana, se ha celebrado en la ciudad alemana de Hamburgo. El 35 % de las empresas del Stand Español que acudieron a la Feria SMM de Hamburgo, están asociadas a ADIMDE – Foro Marítimo Vasco. El Sector Marítimo Vasco ha contado con una gran participación como hemos mencionado y con el apoyo por parte del Departamento de Promoción Económica de Bizkaia, presidido por su Diputado Tontxu Campos. La CAV ha participado con 16 stands de representantes de la Agrupación de Industrias Marítimas de Euskadi (ADIMDE) como los cinco astilleros vascos: Murueta, Pasaia, Zamacona, Balenciaga y La Naval de Sestao a través del stand del grupo Astilleros Españoles.

Las empresas que acudieron con Stand a Hamburgo son las siguientes: Ascargo Internacional, S.L. (Erandio), Astilleros Españoles, S.A. "LA NAVAL DE SESTAO" (Sestao), Bombas Azcue, S.A. (Zumaia), Euripar AIE (Ast. Murueta, S.A., Ast. Balenciaga, S.A., Ast. Pasaia, S.A.), Foro Marítimo Vasco (Bilbao), Guascor, S.A. (Zumaia), Bombas Itur, S.A. (Zarauz), La Auxiliar Naval, S.A. (L.A.N. Leioa), Marnorte Construcciones Electromecánicas, S.L. (Basauri), Sinaval 2001 (Bilbao), Skandiaverken, S.A. (Bermeo), Talleres Galaferri, S.L. (Retuerto), Vicinay Cadenas, S.A. (Bilbao), Ast. Zamakona, S.A. (Santurce), Sener Ingeniería y Sistemas, S.A. en la Feria también ha sido presentado el Centro de Reparaciones del Puerto de Bilbao (BSC).

Así mismo el Stand de ADIMDE – FMV ha recibido cantidad de visitas de empresas asociadas y que no han participado en la Feria con stand propio.

En esta ocasión, y por primera vez, España es el país invitado, Partner Country, y por ello, su pabellón ha sido el mayor jamás presentado en este

REVISTA ADIMDE N.º 13
PAG. 4 (3ª FOTO)

Feria del Mar de Ondárroa año 2.000

e la dimensión española en Europa. En el último año, el sector alcanzó una facturación e 270.000 millones de pesetas.

4.3.4 MATERIAL PROMOCIONAL ADIMDE – FORO MARÍTIMO VASCO

Desde su creación, el FORO MARITIMO VASCO ha venido trabajando tanto en la divulgación de su trabajo y objetivos, como en la promoción de las empresas asociadas, tanto a nivel nacional como internacional, contribuyendo de este modo a su mejor conocimiento a nivel nacional, y a su internacionalización, carencia detectada en las empresas de la comunidad, y por tanto, uno de los objetivos del Foro.

De este modo, se ha publicado diverso material destinado a la divulgación de los trabajos llevados a cabo, por el FORO MARITIMO VASCO, material que ha sido posteriormente distribuido entre los agentes del sector, bien mediante una distribución directa y personalizada, bien mediante su reparto en ferias, jornadas, etc.

4.3.4.1 MEMORIA ADIMDE – FORO MARITIMO VASCO 1.999

La Memoria de Actividades 1999 ADIMDE – FORO MARITIMO VASCO 1999, elaborada en el año 2.000, trata de recoger el trabajo desarrollado por ambas asociaciones, sus logros, proyectos futuros, etc. durante ese año, como un medio de presentar a la sociedad en general, y al sector marítimo en particular, dichas asociaciones, su labor y objetivos.

La Memoria consta de 64 páginas a color, y de ella han sido editados 2.000 ejem-

FORO MARITIMO VASCO



Navieras, Industria Auxiliar Marítima, Astilleros, Centros Tecnológicos, Centros Escolares y Universidades, Banca, Colegios Profesionales, etc. Tanto en Euskadi, como a nivel Estatal e Internacional y en las ferias Nacionales e Internacionales, a las cuales hemos acudido.

4.3.4.2 REVISTA ADIMDE – FORO MARÍTIMO VASCO

Durante el año 2.000, se han publicado tres números, con carácter cuatrimestral, correspondientes a los números, 11, 12, 13, con tiradas de cerca de 2.500 ejemplares.

En cada número de la revista se publican noticias acontecidas durante ese periodo (cuatro meses) relacionadas con las empresas asociadas y con el sector en general., tratando de este modo de divulgar sus actuaciones, proyectos y objetivos.

La revista es distribuida entre los asociados de ADIMDE y del FORO MARITIMO VASCO, empresas en general y agentes del sector e Instituciones a nivel local y nacional, y en los diferentes actos a los que se acuden, tales como ferias y conferencias nacionales e internacionales.

4.3.4.3 SALVAPANTALLAS

Entre el diverso material promocional que se ha elaborado durante el año 2.000, cabe destacar la elaboración entre ADIMDE y la empresa Cross Media, de un salvapantallas para ordenador con el logotipo de ADIMDE, que ha sido elaborado para la Asamblea General de ADIMDE - FORO MARITIMO VASCO del año 2.000.

4.3.4.4 LLAVEROS, BOLÍGRAFOS, PLUMAS

Se han elaborado llaveros en forma de brújula con el logotipo del FORO MARITIMO VASCO, así

mismo caben destacar otros elementos promocionales como bolígrafos, plumas, etc., que se han ido entregando todo ellos en Ferias, Asambleas Generales, y Reuniones de los diferentes Comités, Juntas Directivas, Consejo Asesor, etc.

4.3.4.5 ANUNCIOS Y ARTÍCULOS EN PRENSA ESPECIALIZADA Y GENERAL (PERIODICOS Y REVISTAS)

Durante todo el año 2000, se han venido sucediendo en los distintos medios de comunicación, tanto especializados del sector como de información general, noticias sobre las acciones tanto del Foro como de ADIMDE, entrevistas, artículos de opinión, etc.

La difusión en estos medios de comunicación de las acciones desarrolladas y noticias del sector, sobre todo en los medios de información general, han ayudado sin duda alguna a divulgar una imagen del sector, viva y en continuo desarrollo y que es capaz de generar empleo y riqueza en nuestra sociedad.

4.3.4.6 FELICITACIÓN NAVIDEÑA

Aprovechando las fiestas de Navidad y por lo tanto el final del año, se ha editado una felicitación con diseño propio del FORO MARITIMO VASCO y un calendario en el que se recogen en varios idiomas la felicitación del Presidente y Director Gerente del Foro Marítimo Vasco.

Las Felicitaciones y los calendarios se han distribuido junto a la memoria del presente año.

De esta manera se quiere que el Foro esté vivo y presente a lo largo de todo el año en las diferentes empresas e Instituciones, a través de sus elementos de promoción.

4.3.4.7 CAMISETAS

Conjuntamente el FORO MARITIMO VASCO y

1 PORTADA REVISTA ADIMDE

FELICITACIÓN NAVIDEÑA



O VASCO y ADIMDE han elaborado camisetas cada una de ellas con su imagen y logotipo, que con su original y atractivo diseño ofrecen una imagen de vitalidad del Sector Marítimo Vasco, dichas camisetas se elaboraron a finales del año 2.000 y se distribuyeron en la Feria Sinaval – Eurofishing 2.001, celebrada en Enero del 2.001 en Bilbao.

4.3.4.8 MANTENIMIENTO Y ACTUALIZACIÓN PÁGINAS WEB DE ADIMDE Y DEL FORO MARÍTIMO VASCO

Durante el año 2000, se ha seguido trabajando en el mantenimiento y actualización de las páginas Web que el Foro Marítimo Vasco y ADIMDE disponen en Internet (www.foromaritimovasco.com / www.adimde.es). Consideramos que Internet es hoy día un instrumento fundamental para darse conocer de una manera global, ya que se llega a cualquier parte del mundo.

anera global, ya que se llega a cualquier parte del mundo.

Las páginas Web reciben un gran número de visitas, fundamentalmente de agentes del sector, de prácticamente todo el mundo, y a través de ella conoce-

PÁGINA WEB

Página Web del Foro Marítimo Vasco

4.4 ACCIONES TECNOLÓGICAS

Durante el año 2000, se han desarrollado diversos estudios, actividades y proyectos tecnológicos, encaminados a favorecer la competitividad y el desarrollo de las empresas asociadas tanto a nivel nacional como internacional.

Las acciones realizadas han cantado en numerosas ocasiones con el apoyo de las Instituciones vascas, tales como Diputaciones y Gobierno Vasco.

A continuación se detallan algunas de las acciones más destacables desarrolladas durante el año 2000.

4.4.1 ELABORACIÓN DEL PLAN DE TECNOLOGÍA E INNOVACIÓN DEL FMV 2.000-2.003 Y SU DINAMIZACIÓN EN EL AÑO 2.000

El sector marítimo (construcción naval y su industria auxiliar) es habitualmente encasillado en el grupo de los sectores tradicionales. Sin embargo, la evolución del sector está mostrando que esta idea es cada vez más lejana a la realidad. El mantenimiento de la competitividad en el sector para las empresas vascas pasa por un esfuerzo continuo para introducción de innovaciones (tanto tecnológicas como de gestión) que permitan posicionarse y mantenerse en segmentos en los que no impera la simple competencia por precio, donde mandan los competidores asiáticos.

Consciente de esta problemática el Foro Marítimo Vasco ha elaborado en el año 2.000 con el apoyo de SOCINTEC su Plan de Tecnología e Innovación, en el que se marcan los objetivos a alcanzar y las actividades que se impulsarán desde el Foro para

as anteriores.umentar la competitividad de las empresas del sector marítimo de la CAPV tanto a través de la entrada de nuevos productos y servicios como a la mejora de los actuales, así como aumentar el nivel de cooperación entre los integrantes de la cadena de valor del sector marítimo vasco, sirviendo el Foro de vehículo para transmitir las necesidades tecnológicas y de innovación de las empres

as del sector. año 2.000 comprende 3 líneas de actu

ación que son: logía del Foro Marítimo Vasco, dicho comité es el núcleo del que deben partir las acciones para la puesta en ma

ria del Plan. ón de la Innovación en el sector marítimo, a lo largo del Plan de ha detectado una necesidad de promover y fortalecer el espíritu innovador de las empres

as del sector. un servicio de inteligencia competitiva para el sector marítimo, un

o de los objetivos del Plan es facilitar el acceso a las empresas del Foro al estado del arte y tendencias en las tecnologías qu

Centros Tecnológicos



FORO MARÍTIMO VASCO

logías que les afectan.

● 4.4.2 PROYECTO NORAY II

Los sistemas que permiten las comunicaciones con el exterior (Comercio Electrónico) están permitiendo a las empresas reducir sus costes y obtener mayores beneficios.. La integración de los diferentes procesos en el sector naval y el comercio electrónico ha pasado a formar parte del ya conocido proyecto NORAY, que nace como parte de la estrategia de la empresa naval para optimizar sus procesos de compra, entrega y recepción en almacén y facturación.

Durante el año 2000 se procedido a implantar la segunda parte del proyecto el denominado NORAY II, que ha contado con el apoyo explícito de la Diputación Foral de Bizkaia, quien a subvencionado la implantación en las empresas en un 50 %.

La herramienta ha sido instalada en un total de 18 empresas de la Industria Auxiliar de Bizkaia durante el año 2.000, quedando abierta la implantación durante el siguiente año a más empresas que lo soliciten.

Esta nueva forma de trabajar está en línea con las iniciativas existentes en el sector como la oficina MARIS que a través del Proyecto MARVEI, pretenden introducir las nuevas tecnologías de la información para que las empresas sean más competitivas que las empresas ubicadas en otros mercados internacionales.

El proyecto NORAY II, EDI de Aprovisionamiento para la Construcción Naval, nace como un proyecto sectorial pionero a nivel nacional e internacional desarrollado conjuntamente entre Astilleros de Sestao, S.R.L. como promotor y Teleinformática como socio tecnológico.

Astilleros de Murueta, S.A. se ha incorporado recientemente a este Proyecto sectorial con el fin de optimizar su cadena de suministro.

NORAY II consta de tres ciclos estructurados según el proceso logístico de aprovisionamiento para la construcción naval:

- Ciclo de PEDIDO
- Ciclo de ENTREGA
- Ciclo de FACTURA

EDIKAI y ULYSES son soluciones de gestión EDI, la aplicación de EDIKAI es una herramienta desarrollada específicamente para Astilleros de Murueta, S.A. y se puede definir como gestor automático de aprovisionamiento vía EDI, y que incorpora además el módulo de lectura en código de barras de las etiquetas NORAY.

La aplicación ULISES,

s, etiquetas en código de barras, bulto e ítem. Esta aplicación para el suministrador, permite total flexibilidad a la hora de manejar los datos que el astillero le remite y requiere vía EDI.

● 4.4.3 PROYECTOS DEL FORO MARÍTIMO VASCO, PROGRAMA INTEK GOBIERNO VASCO

Desde ADIMDE y El Foro se ha impulsado y apoyado el Programa INTEK que el Gobierno Vasco, y concretamente el departamento de Industria, Comercio y Turismo a realizado, los objetivos de este Proyecto son; mejorar la competitividad de las empresas de la Comunidad Autónoma del País Vasco a través del apoyo a las actividades de investigación y desarrollo tecnológico e innovación, que impliquen la colaboración entre la oferta tecnológica y la demanda.

Dicho programa fue presentado el día 20 de Junio del 2000 en la Feria Internacional de Muestras de Bilbao, en una jornada tecnológica preparada y presentada por el Foro Marítimo Vasco para sus diferentes empresas asociadas, por el Director de Tecnología e Innovación del G.V. D. Joseba Jaureguizar y por el Director de la Unidad de Estrategia Tecnológica de la SPRI, D. Alberto Fernández, Dña. Cristina Oyon junto a los centros Tecnológicos Inasmet, Robotiker, Socintec y Azti. Dicho acto fue abierto por el Diputado de promoción Económica D. Tontxu Campos, de la Diputación Foral de Bizkaia, que presentaron a las industrias del sector marítimo el plan INTEK y el PCTI 2.001-2006 que tiene como objetivo lo siguiente:

Aumentar la competitividad de las empresas del sector marítimo del País Vasco tanto a través de la entrada de nuevos productos y servicios como la mejora de los actuales.

Aumentar el nivel de cooperación entre los integrantes de la cadena de valor del sector.

Servir de vehículo para transmitir las necesidades tecnológicas y de innovación de las empresas del sector marítimo vasco.

El Cluster Foro Marítimo Vasco ha sido objeto y parte importante en el desarrollo de este plan cuyo presupuesto supera los 2.000 millones de pesetas / año para el periodo 2.000/2.004. Las empresas asumen el 61 % del coste total y el resto será financiado por el Gobierno Español, Gobierno Vasco e Instituciones europeas.

Así mismo durante la Feria Sinaval – Eurofishing 2.000, se celebró otra Jornada Tecnológica de presentación, concretamente el día 17 de Enero, en la cual la Autoridad Portuaria de Bilbao expuso la evolución del sistema EDI a través de Internet, también se trató sobre los sistemas de venta remota en puertos pesqueros y el desarrollo y puesta en marcha de tecnologías aplicables al sector marítimo-pesquero, moderada y organizada por el Foro Marítimo Vasco.



Astilleros de Murueta, S.A.

4.5 ACCIONES DEL AREA GENÉRICA

4.5.1 FORMACIÓN

Además de las áreas ya desarrolladas con anterioridad, el Foro considera imprescindible la adopción de una serie de acciones complementarias de mejora sectorial que se encuadran, fundamentalmente, en los campos de mejora formativa y en el de la implantación generalizada de procesos de mejora a partir de las experiencias de implantación llevadas en una empresa tractora

A la hora de determinar la situación actual en el ámbito formativo, el Foro se apoya en el estudio de Necesidades de Formación elaborado en 1999 y promovido desde el Fondo Formación, la Gerencia del Sector Naval y el Departamento de Promoción Económica y Empleo de la Diputación Foral de Bizkaia.

Se señalan a continuación las principales reflexiones que se establecen en el diagnóstico citado, los cuales están sirviendo de referencia fundamental a la hora de diseñar las acciones de actuación en el ámbito formativo:

Formación Continua:

Se persigue contar con profesionales que se adapten a las exigencias reales de las empresas. Se trata, por tanto de formar al personal ya operativo en esas empresas en los nuevos métodos de producción y gestión que se van implantando en el sector.

Formación en Prácticas

Se persigue desarrollar actividades complementarias cuyo objetivo básico sea adecuar el nivel formativo teórico de los alumnos complementándolos con actividades de trabajo real en empresa del sector. De esta manera, va a poder conocer y adaptarse exactamente al nivel de exigencias de capacitación y desarrollo de tareas que se demandan hoy en día en las empresas del sector.

Desarrollo de Perfiles

Se persigue revisar el contenido de los planes de estudio de acuerdo a los perfiles formativos que realmente está demandando las empresas en el sector. En definitiva, adecuar lo más posible la formación teórica a las exigencias de capacitación práctica del sector

Durante el año 2.000 el Foro Marítimo Vasco ha venido desarrollando acciones destinadas a formar a los empleados de las empresas asociadas ADIMDE, para lo cual se ha contado con la ayuda de HOBETUZ, con los que hemos realizado una serie de cursos formativos, es de destacar el Plan Agrupado realizado por el FMV, y dentro de los cursos formativos destacamos: Base de Datos, Seguridad y Salud Laboral, Soldadura TIG, Tuberías Isométricas, dichos cursos han sido realizados por Fondo Formación y subvencionados por HOBETUZ, de los cuales cabe destacar el de Base de Datos que se impartió en los locales de ADIMDE – FMV en Bilbao.

4.5.2 CENTRO COORDINADOR DE REPARACIONES PARA EL PUERTO DE BILBAO (BILBAO SHIPREPAIR CENTRE-BSC)

Esta iniciativa impulsada por ADIMDE y el Foro Marítimo Vasco para intentar ocupar el vacío detectado en el Puerto de Bilbao en materia de asistencia y reparaciones navales, tiene su objetivo principal en la promoción y el desarrollo de todas las actividades relacionadas con el sector marítimo, la captación de nuevos clientes y, en definitiva, dotar al Puerto de Bilbao de una imagen de eficacia y competitividad en esta materia actualmente en entredicho.

Se pretende potenciar la capacidad de respuesta del sector y proporcionar a nuestros clientes, actuales y potenciales, un mejor y más completo servicio de asistencia que sea capaz de satisfacer todas sus necesidades y, por extensión, aumentar el interés de los armadores por reparar en el Puerto de Bilbao.

La puesta en marcha del Centro Coordinador de Reparaciones Navales del Puerto de Bilbao requerirá de una inversión inicial de 17 millones de pesetas, para cubrir las actividades de lanzamiento en su primer año, que incluirá la contratación de personal, elaboración de un catálogo de la oferta de reparaciones, y otras acciones de promoción.

La presentación tuvo lugar el día 12 de Abril, en la sede del Dpto. de Promoción Económica de la Diputación Foral de Bizkaia, que junto con la SPRI apoya el proyecto, en el acto estuvo el Diputado de Promoción Económica D. José Antonio Campos, quién se comprometió a colaborar con una cantidad económica para el proyecto.

La sede del Centro Coordinador de Reparaciones se ubica definitivamente en los locales del CEDEMI en Baracaldo, concretamente en el edificio Ilgner.

El Centro Coordinador de Reparaciones del Puerto de Bilbao finalizó su corto ejercicio del año 2.000 con un total de 16 reparaciones en otros tantos buques, sobre un total de 24 presupuestos realizados. El Centro Coordinador iniciaba su andadura el pasado mes de octubre por lo que su actividad en el ejercicio 2.000 se

REVISTA ADIMDE N.º 12
PAG. 2 (1ª FOTO-DCHA.)

Presentación del Centro Coordinador de Reparaciones para el Puerto de Bilbao (BSC)



Relaciones y colaboraciones con la Administración, Instituciones, Organismos Públicos y Asociaciones sectoriales



5. Relaciones y colaboraciones con la Administración, Instituciones, Organismos Públicos y Asociaciones sectoriales

Durante el año 2.000 se han seguido estableciendo y desarrollando diversos contactos desde el Foro y desde ADIMDE con la Administración, diversos organismos públicos y Asociaciones sectoriales, que en ocasiones han derivado en convenios, colaboraciones, etc, pero siempre han sido positivos en cuanto

o a mejorar las posibilidades de desarrollar acciones para la mejora de la competitividad de las empresas del Sector Marítimo Vasco Instituciones y Asociaciones con las que se ha mantenido una relación más estrecha o fructífera

5.1 DIPUTACION FORAL DE BIZKAIA



Bizkaiko Foru Aldundia Diputación Foral de Bizkaia

Desde la constitución tanto de ADIMDE como posteriormente del Foro, se ha mantenido una muy buena relación con la Diputación Foral de Bizkaia que se ha visto plasmada en varios convenios o acuerdos de colaboración, con varios Departamentos.

La relación ha sido más intensa si cabe con el Dpto. de Promoción Económica con el que se han realizado durante este tiempo numerosos proyectos y acciones conjuntas, personalizadas con el Diputado de este Departamento, D. José Antonio Campos, así como con el Director D. Iñigo Atxutegi, y con Izaskun Artetxe, D. Ignacio Garmendia, D. Emilio Arranz y D. Julen Sordo, algunas de estas personas además son miembros de la Junta Directiva y Consejo Asesor del Foro Marítimo Vasco, representando de este modo a la Institución Bizkaia en el Foro.

También ha habido unas relaciones excelentes con el Dpto. de Hacienda y Finanzas, con su Diputado, D. Javier Urizarbarrena, su Director, D. Javier Muguruza, Dña. Gemma Martínez, y con D. José Luis Vivanco

La Diputación Foral de Bizkaia y en concreto su Dpto. de Hacienda y Finanzas, está dispuesta a ofrecer a los armadores todos los instrumentos fiscales a su alcance con el objetivo de que puedan contratar la construcción de sus barcos en los Astilleros Bizkainos en condiciones de competitividad similar a los otros astilleros, como prueba de todo lo mencionado, esta la puesta en marcha y desarrollo del Tax Lease, del Tonnage Tax y de la S.P.E.

Es de destacar de igual modo la disposición de

capital riesgo SEED capital al proyecto de fondo de inversión (Sociedad de Promoción de Empresas) para promocionar el tejido armador del País Vasco y en definitiva a toda la industria marítima de Euskadi, para lo que estamos en contacto con el director del Fondo, D. Nacho Murgia

se ha puesto en marcha la iniciativa Noray II durante el año 2000 que es una continuación del Noray I y el Servicio de Vigilancia Tecnológica, así como apoyo a la Internacionalización y otras acciones

El Dpto. de Empleo de la Diputación Foral de Bizkaia y con su Diputado, D. Sabin Arana, con la Directora Dña. Edurne Gumucio, y con el Técnico D. Aitor Salsidua, desde donde se están desarrollando a



El Diputado General de Bizkaia, D. Josu Bergara, en la entrega de la "Medalla de la Provincia de Cadiz"

FORO MARITIMO VASCO



es formativas para las empresas bizkainas del Sector y en concreto se ha puesto en marcha un Plan de Formación para el sector en el año 2000 que esperamos continúe en años posteriores.

IE

ollo de proyectos innovadores para el sector marítimo a nivel europeo, con implantación en Euskadi, y responsable del Arco Atlántico.

O.

ha oficina, las relaciones con el Foro no podían ser de otro modo más que excelentes, colaborando activamente en cuantos proyectos e iniciativas se transmiten entre ambos.

S.

do la Oficina Maris Bilbao está fuera de toda duda para el Sector.

R.

va y en stan-by a la espera de nuevos proyectos.

IE

os regionales europeos, fue creada en 1.993.

3.

er una estrategia marítima integral.

l.

rvicios de la Comisión Europea al objeto de defender y velar por los intereses de las regiones marítimas, de igual modo dicho estamento facilita contactos entre las diferentes regiones marítimas europeas.

uropeas.

Foros de Industrias Marítimas, y en todos los Foros, Canales, ... que se consideren necesarios.



arios.

1.1 BEAZ

de Beaz han sido muy fluidas y eficientes y en especial con su Director D. José Ignacio Izurieta y con D. Alexander Magunacelaya, es importante mencionar la sensibilidad y el deseo de aportar capital d

e Beaz.

boración entre ambos, es la difusión de los programas de apoyo de BEAZ, a las empresas y en especial la posibilidad de desarrollar medidas de apoyo para la implantación de nuevas empresas del sector marítimo en

REVISTA ADIMDE N.º 10
PAG. 5 (ULTIMA FOTO)

Barco pesquero construido en Astilleros Balenciaga, S.A.

5.2 DIPUTACION FORAL DE GIPUZKOA



Gipuzkoako Foru Aldundia
Diputación Foral de Gipuzkoa

Como en años anteriores, en el 2000 se ha mantenido una muy buena relación entre la Diputación Foral de Gipuzkoa, tanto desde el Foro como desde ADIMDE, manteniendo constantemente una relación fluida, recibiendo y trabajando con las comunicaciones enviadas respecto a los proyectos del Foro, y toda información de interés remitida desde la oficina del Foro, acudiendo y participando activamente en las reuniones a las que ha sido convocada, y mostrando un gran interés en todas las acciones promovidas desde el Foro.

Es de destacar el apoyo prestado por el Diputado General de la Diputación Foral de Gipuzkoa, D. Román Sodupe, del Director de Economía y Turismo, así como de D. Miguel Ibáñez del mismo Dpto. y del Diputado de Economía, D. Jose Ramón Beloki, quienes están impulsando y ayudando a las empresas del sector marítimo del entorno de la Bahía de Pasaia especialmente, así mismo han sido muy fructíferas las relaciones con los director del Dpto. de Hacienda, D. Víctor Bravo que ha apoyado las medidas fiscales impulsadas por el Foro para el desarrollo de las empresas del sector.

e nuestro Presidente D. Antxon Ascorreta y del Gerente de la Unión Naval de Pasaia Félix Garcíandia, que han conseguido a través de esta Agrupación poner en marcha proyectos de cooperación entre las empresas que la forman con el apoyo del Foro Marítimo.

D. Román Sodupe,
Diputado General de
Gipuzkoa

FORO MARÍTIMO VASCO



5.3 DIPUTACION FORAL DE ALAVA



La Diputación Foral de Alava, pese a ser la provincia que aparentemente podía considerarse como poco relacionada con el sector marítimo, ha mostrado un gran interés implicación en el proyecto del Foro Marítimo Vasco. Al frente de esa colaboración, se encuentra su actual Diputado General D. Ramón Rabanera que ha pasado el testigo del anterior, D. Félix Ormazabal y quienes se han implicado activamente en el F.M.V.

Así mismo es de destacar la labor del Diputado de Economía, el D. Carlos Samaniego, del director del Dpto. de Promoción Económica de la Diputación Foral de Alava, D. Javier Lasarte que desde su puesto ha impulsado la relación de ese Dpto. con el F.M.V.

Por otra parte un gran número de empresas alavesas trabajan en el sector, dato que se constató tras el trabajo de investigación sobre empresas alavesas dedicadas al sector marítimo entre las que destacamos; Guascor, Corporación IBV, UPN, Forjas del Zuya, Talleres Gometegui. Dicho estudio fue realizado en colaboración con la Cámara de Comercio de Alava.

acudiendo a todas las reuniones convocadas y trabajando en todos los proyectos iniciados desde el Foro, en las áreas de Formación, Calidad, Tecnología, y esperando que en el futuro se estrechen más si cabe las relaciones y la colaboración entre la Diputación y el FMV.

D. Ramón Rabanera,
Diputado General de Alava

5.4 GOBIERNO VASCO

EUSKO JAURLARITZA



GOBIERNO VASCO

Durante el año 2000, las relaciones con el Gobierno Vasco al igual que con las demás Instituciones, han sido cordiales y fluidas, como lo demuestra todo el trabajo conjunto realizado a lo largo de estos años desde la creación de ADIMDE, y posteriormente desde la del Foro, con continuas y permanentes reuniones, para identificar y discutir la problemática del sector y tratar de desarrollar las posibles medidas o soluciones que hagan competitiva y fortalezcan a la industria marítima vasca.

s necesarias y fluidas con los departamentos que comparten responsabilidades con el sector marítimo vasco como son

- Consejería de Transportes y Obras Públicas, (Dirección de Puertos y Asuntos Marítimos del Gobierno Vasco)
- Consejería de Industria, Economía y Turismo.
- Consejería de Agricultura y Pesca

5.4.1 CONSEJERIA DE TRANSPORTE

Y Obras Públicas, y por extensión con la Dirección de Puertos y Asuntos Marítimos, ha sido muy cordial y fluida, desde la constitución de ADIMDE en un principio, y del Foro Marítimo Vasco posteriormente

a colaboración prestada por el su consejero D. Alvaro Amman, quien presenta esta memoria anual, el Viceconsejero D. Antonio Aiz y del Director de Puertos y Asuntos Marítimo, D. Fernando Landín, quien



D. Alvaro Amman, Consejero de Transportes y Obras Públicas del Gobierno Vasco, en una botadura en Astilleros Balenciaga,

FORO MARITIMO VASCO



FORO MARÍTIMO VASCO

s reuniones han sido convocados, y participando positiva y activamente de todas las acciones promovidas desde el F M V

M A R Í T I M O S

es con la Dirección de Puertos y Asuntos Marítimos con la que las relaciones son más habituales desde su competencia en los asuntos que nos afectan resaltando la gran sensibilidad y profesionalidad de su Director, y en especial del Capitán D. Fernando Leonard, gracias a los cuales se han podido poner en marcha y desarrollar proyectos para la Industria Marítima Vasca

N M A R Í T I M A - (E A M)

n Marítima, dependiente de la Dirección de Puertos y Asuntos Marítimos y de la Consejería de Transportes y Obras Públicas del Gobierno Vasco es muy fluida y se vienen desarrollando proyectos conjuntos y cooperando desde el nacimiento de ADIMDE, intensificándose con la creación del Foro. Es de agradecer en esta labor el trabajo realizado por uno de sus fundadores, D. Fernando Leonard, y por su actual coordinador, D. José Luis Trueba

s postgrado, el hueco existente en cuanto a formación específica a los profesionales de las empresas marítimas que desean perfeccionar sus conocimientos en temas marítimo – portuarios. En este sentido debemos destacar el nuevo Master creado por esta escuela en colaboración con la Universidad de Deusto, compuesto por varios cursos que cubren diferentes aspectos de gestión de empresas marítimas.

vicios de información y asesoramiento, a la divulgación de cursos, y en especial la creación de una beca para trabajar en colaboración con ADIMDE en e

estudio sobre política de construcción naval e industria auxiliar marítima, Beca que no ha podido cubrirse este año al quedar desierta su convocatoria, pero que esperamos lo sea en años posteriores, o a la colaboración en los cursos de la escuela donde, el Secretario de ADIMDE ha participado como profesor en alguno de ellos, así como en el tribunal de becas.

s cursos de formación, no ha pasado desapercibido en el resto de la península y en Europa, y se ha planteado exportar la idea a otros lugares, como Cádiz, a iniciativa del FOROSUR y ya hace tiempo se planteó la idea de un Master conjunto entre Plymouth, Saint Nazarie y Bilbao, que fue desechada en su momento, pero que se puede retomar en el futuro.

lugar la presentación del Master en Gestión de Empresas Marítimas y Portuarias. Dicha presentación se realizó en el Paraninfo de la Universidad de Deusto en un acto en el que intervinieron el Sr. Consejero de Transporte y Obras Públicas del G.V. D. Alvaro Amann y el Excelentísimo y Sr. D. José M^a Abrego de Lacy, rector de la Universidad de Deusto.

Arroyo, Catedrático de Derecho Mercantil de la Universidad Autónoma de Barcelona, impartió una lección magistral y la clausura del acto corrió a cargo del Lehendakari del Gobierno Vasco, el excelentísimo Sr. D. Juan José Iba

ndretxe.
INDUSTRIA

TURISMO

Turismo del G.V. ha mantenido una excelente relación con ambas asociaciones, tanto con ADIMDE como con el Foro Marítimo Vasco, particularmente estas relaciones han sido más estrechas con el Viceconsejero D. Iñaki Telletxea, y Director General de la SPRI organismo perteneciente al citado Depart

REVISTA ADIMDE N.º 14
PAG. 8 (ULTIMA FOTO)

UN FERRY

Botadura en Astilleros de Sestao "La Naval"

Ferry construido en Astilleros Zamakona, S.A.



y con el Consejero del citado Departamento D. Jo su Jon Imaz, quien presentó la memoria del año pasado, 1999 y que presidió la Asamblea General del año 2.000.

es se han dirigido a través de la Sociedad Para la Reconversión Industrial – SPRI – dependiente de esa consejería, quien participa activamente en el Foro siendo su representante D. Juan José Duque, miembro de la Junta Directiva y del Consejo Asesor del Foro, aunque con la nueva situación surgida con la consideración del Foro Marítimo Vasco entre los Clusters Prioritarios, estas relaciones pasarán a un nuevo plano, y se han hecho más cercanas e intensas, con el Dpto. de Competitividad de la Consejería de Industria del G.V. y con su Director D. Javier Hernando y el responsable horizontal de todas las áreas estratégicas D. Juan Manuel Esteban Goroztiola, así como con los responsables de las diferentes áreas verticales, D. Javier Aspiazu, D. Iñaki Cortijo, D. Jesús Onaindia, y el responsable y coordinador del Foro ante esa dirección, D. Juan

Miguel López Uria.

rmación puntual de dicho departamento sobre las misiones comerciales y los viajes internacionales que organizan trasladándolos puntualmente a las empresas asociadas por si estuvieron interesadas.

eran interesadas. ha sido considerado como cluster prioritario por esta consejería en el año 2.000. Este cambio de sensibilidad por parte de nuestra Administración hacia el sector, con la consideración de Estratégico o Prioritario, dentro del nuevo Plan de Política Interinstitucional 2.000 – 2.003 del Dpto. de Industria y la posibilidad de llegar a acuerdos que permitan el desarrollo de acciones que mejoren la competitividad de las empresas del sector marítimo vasco.

so, que el proceso seguido para la creación del FORO MARITIMO VASCO, ha sido igual al de los demás Clusters considerados prioritarios por la Conse

FOTO LIBRO PUERTO DE BILBAO

Foto Archivo Autoridad Portuaria de Bilbao

tro caso, hemos nacido desde abajo, primero como Asociación Sectorial, ADIMDE y después como Foro, ultimando el proceso con la consideración de sector prioritario por la Consejería de Industria del Gobierno Vasco.

evado a cabo en colaboración con la Consejería de Industria Economía y Turismo, ha motivado el fortalecimiento de las relaciones con dicha consejería, relaciones que tras la nueva consideración del sector marítimo como prioritario y estratégico pasarán a un nuevo plano, al pasar a formar parte el Foro Marítimo Vasco de los Clusters considerados prioritarios en el Plan de Política Interinstitucional 2.000 – 2.003.

ciones han sido muy intensas y fluidas con la dirección de Tecnología del G.V. y en especial con su director. Joseba Jaureguizar, el cual se ha prestado a participar en cuantas Jornadas y Conferencias Tecnológicas ha organizado el Foro Marítimo Vasco y nos ha invitado a participar en el Comité de expertos que han elaborado el PCTI 2.001-2006 así como a la reunión del 6º Programa Marco Europeo y demás conferencias y jornadas que ha organizado en la selección de Tecnología.

edad de Promoción Industrial ha sido el tradicional representante de la Consejería de Industria en el Foro, se han mantenido unas relaciones muy intensas, tanto con su Director General, D. Iñaki Telletxea, como con el resto del equipo humano de la SPRI., y en especial con el subdirector D. Juan José Duque, que hace de representante en el Foro y quien ha asumido como algo propio el proyecto de revitalización del sector marítimo que representa el Foro Marítimo Vasco, y se ha convertido en uno de los más activos miembros de la Junta Directiva del Foro, así como promotor de numerosas iniciativas tendentes a la mejora de diversos as

REVISTA ADIMDE N.º 14
PAG. 2 (2ª FOTO)



s aspectos del negocio marítimo. s excelente relaciones con todos los Directores, Responsables y Técnicos de todas las áreas de la SPRI, lo cual posibilita que todos sus programas y proyectos tengan un conocimiento de primera mano por las empresas del Foro y p u

edan ser accesibles para estas.

4.3 CONSEJER

IA DE AGRICULTURA Y

ro Marítimo Vasco, relacionadas con el sector pesquero, dependen directamente con la Consejería de Pesca del G.V., por lo que se han establecido unas intensas relaciones tanto con su Consejero, D. Iñaki Gerenabarrena, así como con el Viceconsejero de Pesca, D. Luis Miguel Macías y con su Director D. Josu Santia go, el Director de infraestructuras D. Aitor Maruri Txurruka así como con el Director de Estructuras D. Andoni Idoiaga y

con el Técnico D. Rafael Deusto.

a, ha formalizado su adhesión al Foro en la Asamblea General celebrada en la Feria de Muestras de Bilbao, y por lo tanto a pasado a formar parte activa del Foro d

e pleno derecho en el año 2.000.

esta incorporación se completará el sector institucional del Foro, cerrando cada vez más el círculo de agentes comprometidos con el sector marítimo vasco, a través de su particip

omentos debemos esforzarnos en colaborar con la Consejería de Agricultura y Pesca, tanto Instituciones como por el resto de agentes del sector, en la renovación de la flota pesquera vasca, esfuerzo en el que se ha embarcado decididamente esta Consejería, y que una vez concluida esta renovación, nos permitirá disponer de unidades competitivas que reemplac

en los buques obsoletos de nuestra flota.

ro Marítimo Vasco, también se ha implicado en la renovación de la flota desde un principio, trabajando tanto en el desarrollo de medidas financiero fiscales que faciliten las inversiones a las que deben hacer frente los armadores a la hora de plantearse una nueva construcción, como en el desarrollo de propuestas de legislación, que incentiven las nuevas construcciones, como ha sido la propuesta de variar el cómputo de toneladas a la hora de los

desguaces para nuevas construcciones, etc.

las acciones que el Dpto. de Agricultura y Pesca del G.V. prevé realizar entre los años 2000-2006 y dentro de la renovación de la flota que pretende dicho Dpto. es de destacar la construcción de 200 nuevos barcos de pesca, lo que precisará de inversiones y propiciará una importante carga de trabajo para los astilleros vascos y su industria auxiliar. El sector pesquero vasco ha iniciado la renovación de flota este

año con una inversión de 13.500 millones.

n económica total del Ejecutivo de Vitoria a la reforma



Puerto Pesquero de Bermeo



5.5

RELACION CON OTRAS INSTITUCIONES AUTONOMICAS Y ESTATALES

Desde sus comienzos, tanto desde ADIMDE como desde el Foro, se han mantenido unas muy buenas relaciones con las diferentes Instituciones anteriormente mencionadas, así con diferentes asociaciones y autoridades, con el fin de integrar a todos los agentes implicados en el sector naval para proceder a su mejora y al desarrollo de acciones que mejoren la competitividad y el negocio de sus Asociados.

Entre las diversas Instituciones con las que se han mantenido relaciones o contactos, podemos señalar los siguientes:

5.5.1 AUTORIDAD PORTUARIA DE BILBAO

Puerto de Bilbao
AUTORIDAD PORTUARIA DE BILBAO

No podía faltar, en el proyecto del Foro de aglutinar a todos los agentes del sector, la Autoridad Portuaria de Bilbao con quien se mantiene una buena relación, que a pesar de ser puntual no por ello a dejado de ser fructífera e intensa.

Las relaciones se han focalizado tanto en su presidente, D. José Angel Corres, como en su Director Comercial, D. Luis Gabiola, con D. Juan José Sánchez, Dña. Amaia Sarasola, y D. Txaber Goiri.

Dentro de los proyectos en los que se trabaja o se ha trabajado en conjunto con la Autoridad Portuaria de Bilbao, destaca el proyecto de creación de un centro de reparaciones para buques en el Puerto de Bilbao, así como la presencia conjunta en Ferias y eventos nacionales e internacionales en los que se proporciona todo el sector marítimo – portuario vasco.

PUERTO DE BILBAO

Vista aérea Puerto de Bilbao
(Foto cedida por la Aut. Portuaria de Bilbao)

o.
DAD

ES

de Bilbao, es básica la integración del Puerto de Pasajes en el Foro Marítimo Vasco, si pretendemos agrupar a la totalidad de los agentes del sector en torno a dicho foro.

nes mantenidas con la Autoridad Portuaria de Pasajes, a través de la persona de su Presidente, D. José Ignacio Espel, o con D. Vicente Herrador y con D. Fernando Azpiriz miembro del Comité de Internacionalización encontrando en esta institución, en todo momento, una franca voluntad de colaboración en cuantas iniciativas surgen del Foro Marítimo Vasco, y a fin de contribuir a la mejora del sector marítimo vasco.

o.
las reuniones del Foro con las empresas de la Unión Naval de Pasaia y la asistencia conjunta a Ferias y Eventos Internacionales de promoción marítima – portuario.

PUERTO DE PASAJES

Vista aérea Puerto de Pasaia
(Foto cedida por la Aut. Portuaria de Pasajes)

INA
MAR Y GERENCIA
DEL

AL

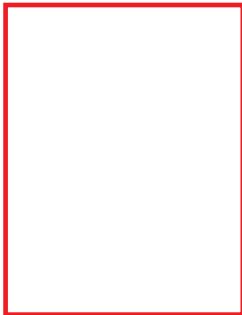
de ADIMDE como del Foro Marítimo Vasco dedicada al desarrollo de medidas que contribuyan a mejorar la competitividad de las empresas del sector, hemos encontrado en todo momento una disponibilidad total a colaborar por parte de

D. Jose Luis Crezo



FORO MARÍTIMO VASCO

citados.
 r en este sentido todo el trabajo llevado a cabo con la Gerencia del Sector Naval, personalizadas a través de D. José Luis Cerezo, D. Antoni o Sánchez Jauregi y D. Juan Rojo, en el desarrollo de estas iniciativas, consulta y elaboración de normativa, y apoyo mutuo, o en otras iniciativas como puede ser el apoyo prestado en los planes de formación del sector, uno de los cuales estamos tratando de poner en marcha para el año próximo, a través de un convenio entre la Gerencia del Sector Naval, el Foro Marítimo Vasco y la Diputación Foral de Bizkaia, para formar a trabajadores de la Industria Auxiliar Subcontratista de los Astilleros



Buque construido en Astilleros de Sestao



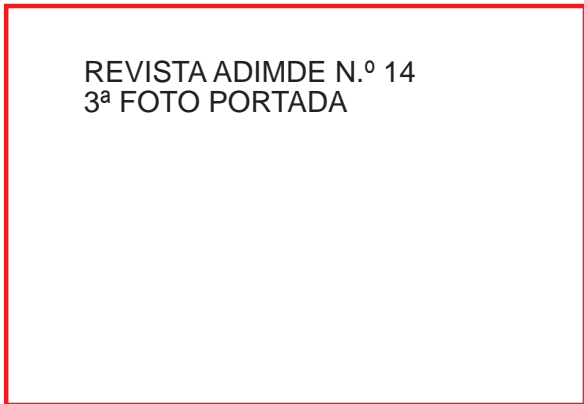
Buque construido en Astilleros de Sestao

os.
 reuniones con D. Francisco Angulo para desarrollar proyectos de colaboración interempresarial e intersectorial orientadas por PYMAR, como fue en su día la recomendación positiva a la aportación al fondo de garantía de PYMAR de 640 millones del Dpto. de Industria del Gobierno Vasco, para financiar nuevas construcciones de buques en los astilleros del País Vasco, así como a reuniones, informativas, de aspectos normativos, etc., además de los contactos personales en numerosos foros,

ias, etc.
 la Marina Mercante, a la espera de conocer personalmente al nuevo Director, están consolidadas a través de l Capitán Marítimo de Bilbao D. Carlos Rebollo, con el que mantenemos unas relaciones extraordinarias y en el que hemos encontrado un gran colaborador y animador de todos cuantos proyectos ha iniciado el Foro Marítimo Vasco.

E BILBAO

viene desarrollando durante los últimos años un convenio de colaboración para impulsar, divulgar, promocionar y mejorar el certamen Sinaval – Eurofishing, y favorecer la presencia en dicho certamen a las empresas de ADIMDE y los organismos asociados al Foro Marítimo Vasco, por lo que el precio del stand y del suelo es más económico, debido a dicho convenio así como impulsar la presencia de visitantes extranjeros en dicho



Visita autoridades al stand de ADIMDE, durante la Feria SINAVAL'01

Director, D. Juan Garaiurrebaso, con el Director de Internacionalización D. Ander Beldarrain, así como con el Director del certamen Sinaval – Eurofishing D. José M^a. Larrea, y con D. Jesús Tobajas y con el nuevo responsable de internacionalización D. Mario Goffard, con el que estamos acudiendo a las Ferias Internacionales este año.

total disposición a ceder sus salas y locales para conferencias, reuniones y las Asambleas Generales, y ha colaborado con anuncios en la revista de ADIMDE así como en la elaboración de material promocional de las empresas

presas de ADIMDE.
 rechar más aun si cabe en el futuro, con la asistencia conjunta a eventos internacionales del sector, para promocionar el certamen Sinaval – Eurofishing e invitar y atraer expositores y visitantes interesantes al certamen, haciendo los contactos personalmente en dichos eventos



internacionales.
5.5.5 CAMARAS DE MERCIO, INDUSTRIA Y NAVEGACION.

de las cámaras de comercio de Bilbao y Gipuzkoa, y la colaboración activa de sus representantes en el Foro de D. Félix Iraola por Gipuzkoa, y D. José M^a. Zorriquetta por Bizkaia como sus representantes en el Foro, se ha cubierto un hueco importante dentro de las labores de promoción de la industria

marítima vasca.
 u actitud ha sido claramente de disposición a colaborar en cuantos proyectos pudieran hacerlo, destacando el intercambio de información entre las empresas y las cámaras en relación a las acciones y misiones de promoción exterior y los viajes subvencionados que organizan ambas cámaras, así como la participación en algunos casos en estas misiones.
 la actualidad, se estudian nuevas opciones de colab



nomía del País Vasco.
XAY GRUPO IDEXAT 

O
a Kutxa, son miembros asociados del Foro Marítimo Vasco, por lo que participan de modo activo en las acciones del Foro, a través de sus representantes, D. Juan Etxebarria (BBK), y D. José M^º: Aguirreurreta (KUTXA), estudiando posibles ofertas de negocio con el extranjero, así como temas fiscales y financieros como el de la Sociedad de Promoción de Empresas, donde su colaboración es indispensable, o en los proyectos de financiación de operaciones de venta de equipos por empresas de ADIMDE, o en la definición de nuevas medidas o instrumentos financieros que ayuden a los armadores a financiar la adquisición de nuevos buques. estas medidas se ha venido trab

o de trabajo de la banca integrado por: Banco Santander Central Hispano, Caja Laboral, Banco Bilbao Vizcaya Argentaria, La Caixa, y Banco Guipuzcoano, que sin ser socios del Foro participan de sus proyectos activame



Junta General de Accionistas de la KUTXA

5.6 RELACIÓN CON OTRAS ASOCIACIONES

Es de destacar la relación que se mantiene con AEDIMAR, (Asociación Española de Industrias Marítimas), con su presidente D. Pedro Pérez y con su Gerente D. Manuel García Gordillo, dicha asociación surgió como una iniciativa de ADIMDE, con el apoyo del Departamento de Promoción Económica de la Diputación Foral de Bizkaia, dada la inexistencia de una asociación similar a nivel estatal, que complementara a las ya existentes: ANAVE, UNINAVE y PYMAR.

Con FOROSUR, (Foro Industrial y Marítimo del Sur), que nace a raíz del conocimiento de la existencia

niendo desde su creación una excelente relación, destacando la relación con su Presidente, que es a la vez presidente de la Diputación de Cádiz D. Rafael Roman y con su Gerente D. José Antonio Iglesias y con su personal, Dña. Candela Mirabent y D. José María Gracia.

relaciones con otros Cluster del País Vasco, entre los que cabe destacar el CLUSTER DE LA ENERGIA, debido a la proximidad, ya que dicho Cluster se encuentra también en el Edif. Albia, siendo este la sede del FMV y con el resto de los Clusters Prioritarios del G.V. al ser nombrado como uno más y acudir a las reuniones de las mismos con el G.V. o a diferentes eventos y jornadas.

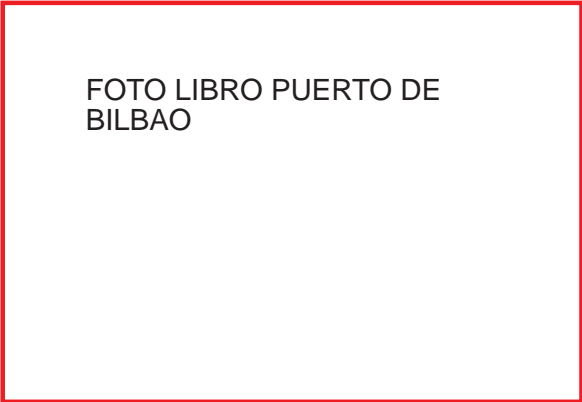


FOTO LIBRO PUERTO DE BILBAO

Foto aérea Puerto de Bilbao (Foto cedida por la Aut. Portuaria de Bilbao)

este Foro, participando activamente en los Grupos de Trabajo Nº. 1 y Nº. 4, y en el Comité Ejecutivo, encargado de dictaminar y poner en practica las acciones del Grupo de Trabajo Nº. 4 o Grupo de apoyo (Secretaría Técnica del Grupo Nº4), desde el 95 hasta ahora. En la actualidad, continua siendo miembro activo del Comité Ejecutivo siguiendo participando en dicho comité y en cuantos eventos organiza el foro.

FORO MARITIMO VASCO



5.6.2 CENTROS TECNOLÓGICOS

ASOCIADOS: INASMET,
ROBOTIKER, TEKNIKER,
AZTI Y TELEINFORMÁTICA.



Los centros Tecnológicos, pretenden contribuir a aportar las mejoras tecnológicas, que en sus campos cada uno, puedan aplicarse a la industria marítima: el desarrollo de nuevos materiales empleados en la fabricación de equipos o incluso del propio buque, en el caso de INASMET, o el desarrollo de elementos o mecanismos automáticos, en el de ROBOTIKER el de tecnologías pesqueras en el de AZTI, el de tecnologías de la información en el de Teleinformática y el de tecnologías de gestión y de aplicaciones en el de Tekniker.

Estos centros, constituyen además parte integrante del comité tecnológico, que se ha comenzado a poner en, marcha junto con una serie de empresas del sector tecnológicamente avanzadas y que son además los que animan y promueven entre las empresas los diferentes programas de apoyo tecnológicos desde el G.V., Madrid o Bruselas.

5.6.3 CONFEDERACIÓN EMPRESARIAL DE BIZKAIA - CEBEK

Es de desatacar las buenas relaciones con el CEBEK, con su Presidente D. José Maria Vazquez Eguskiza, con su Gerente D. Francisco Javier Azpiazu y con el Gerente de la Federación Vizcaína de Empresas del Metal (FVEM) D. Jaime Fernández y con su pres-

IMDE, en el CEBEK y en la FVEM, encontrado un gran interés por las acciones que se están llevando a cabo, mostrando una predisposición absoluta de apoyo y colaboración, sobre todo para conseguir la consideración de sector estratégico y prioritario por parte de su presidente D. José M^a Vázquez eguskiza, así como de su gerente D. Francisco Javier Aspiazu, o la Directora del Departamento Económico, Dña. Ana García.

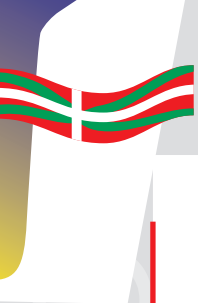
Así mismo hemos tenido el apoyo de la FVEM para la presentación de un Plan de Formación para las empresas de ADIMDE en HOBETUZ en el año 2.000, que ha dado lugar a la realización de los cursos que hemos mencionado anteriormente.

5.6.4 OTRAS ASOCIACIONES Y CENTROS DE ENSEÑANZA

Desde el Foro, se pretende extender la colaboración a otras asociaciones, colegios, centros de enseñanza, etc., al objeto de tener en cuenta las opiniones, inquietudes y sugerencias de quienes desarrollan su actividad en el sector, y de dar a conocer las profesiones marítimas, como un modo más de fomentar la cultura marítima por una parte.

Por ello consideramos importante la necesidad de trabajar en estas acciones conjuntamente con la Asociación Vizcaína de Capitanes de la Marina Mercante, Asociación Profesional de Maquinistas Navales de Baskongadas, del que resaltamos el apoyo al estudio para la puesta en marcha del Centro de Reparaciones del Puerto de Bilbao, la Asoc. de Oficiales Radioelectrónicos de Euskadi, Asociación de Navieros Vascos ANAVAS, y la Escuela Superior de la Marina Civil de Portugaete, etc.

FOTO LIBRILLO ANILLAS
PAG. 34 (NAUTICAL LUIS
ARBULU, S.L.)



Euskal Herriko Itsas Foroa

The Basque Maritime Forum

FORO



VI Datos económicos año 2.000

6. Datos económicos año 2.000

RESULTADOS ANUALES Y AUDITORIA DE CUENTAS DEL FORO MARITIMO VASCO

El Foro Marítimo Vasco un año más ha sido Auditado por la Auditora PRICEWATERHOUSE COOPERS, sita en las Arenas, al objeto de reflejar la imagen fiel del patrimonio y de la situación financiera del FMV al 31 de diciembre de 2.000.

La auditoría se realiza de acuerdo con las normas de auditoría generalmente aceptadas, que requieren el examen, mediante la realización de pruebas selectivas, de la evidencia justificativa de las cuentas anuales y la evaluación de su presentación, de los principios contables aplicados y de las estimaciones realizadas.

El Foro Marítimo Vasco realiza sus actividades con los ingresos obtenidos procedentes de las cuotas de sus asociados así como del apoyo público conseguido mediante la obtención de subvenciones de explotación de determinados Organismos Públicos, suponiendo estas últimas un porcentaje significativo del total de ingresos

Por ello, el nivel de actividad de la Asociación, vendrá determinado cada año y reflejado a nivel presupuestario, en función del volumen de subvenciones recibidas para financiar las iniciativas que se desarrollen, lo cual deberá condicionar la actividad de la Asociación, para así permitir la obtención de excedentes equilibrados en ejercicios futuros

Y analizadas las cuentas del FMV, concluye en un informe final que las cuentas anuales son un fiel reflejo del patrimonio y de la situación financiera, por lo que las cuentas del Foro Marítimo Vasco son auditadas sin ningún problema

Las cuentas abreviadas del Foro Marítimo Vasco correspondientes al año 2.000 auditadas por PRICEWATERHOUSE COOPERS AUDITORES, S.L., y posteriormente revisadas y firmadas por todos los miembros de la Junta Directiva

FORO MARITIMO VASCO

Balances de situación abreviados al 31 de diciembre de 2000
(expresados en miles de pesetas)

ACTIVO	2000	1999	PASIVO	2000	1999
Inmovilizado			Fondos Propios		
Otras Inmovilizaciones materiales	1.395	1.152	Excedentes negativos de ejercicios anteriores	(21.806)	(10.570)
			Excedentes positivo (negativo) del ejercicio	13.556	(11.236)
	1.395	1.152		(8.250)	(21.806)
Activo circulante			Acreeedores a corto plazo	45.314	29.497
Usuarios y otros deudores de la actividad propia	250	6.100			
Otros deudores	34.833	78			
Tesorería	500	361			
Ajustes por periodificación	86	-			
	35.669	6.539			
TOTAL ACTIVO	37.064	7.691	TOTAL PASIVO	37.064	7.691

FORO MARITIMO VASCO

Cuentas de resultados abreviadas correspondientes al ejercicio anual terminado el 31 de diciembre de 2000
(Expresadas en miles de pesetas)

DEBE	2.000	1999	HABER	2.000	1999
Gastos			Ingresos		
Gastos de personal:			Ingresos de entidad por la actividad propia		
• Sueldos, salarios y asimilados	7.584	7.583	• Cuotas de usuarios y afiliados	23.063	12.392
• Cargas sociales	1.314	1.185	• Subvenciones, donaciones y legados imputados a resultados del ejercicio	38.333	6.500
Dotaciones para amortizaciones de inmovilizado	142	63	Otros ingresos	1.510	824
Otros Gastos	52.049	31.676			
Variación de las provisiones de la actividad	(250)	5.000			
	60.839	45.507		62.906	19.716
Resultados positivos de explotación	2.067	-	Resultados negativos de explotación	-	25.791
Gastos financieros y gastos asimilados:			Ingresos financieros		
• Por otras deudas	527	143	• Otros	1	1
Resultados financieros positivos	-	-	Resultados financieros negativos	-	526
Resultados positivos de actividades ordinarias	1.541	-	Resultados negativos de las actividades ordinarias	-	25.933
Gastos y pérdidas de ejercicios anteriores	-	303	Ingresos y beneficios de otros ejercicios	11.265	15.000
			Ingresos extraordinarios	750	-
Resultados extraordinarios positivos	12.015	14.697	Resultados extraordinarios negativos	-	-
Resultados positivos antes de impuestos	13.556	-	Resultados negativos antes de impuestos	-	11.236
Impuesto sobre sociedades	-	-			
Excedente positivos del ejercicio (ahorro)	13.556	-	Excedente negativo del ejercicio (desahorro)	-	11.236