



INDICE

0.	PRESENTACION	3
	• D. JOSU JON IMAZ, EXCMO. CONSEJERO DE INDUSTRIA, COMERCIO Y TURISMO DEL G.V.	
	4	
	• D. ANTXON ASCORRETA, PRESIDENTE DEL FORO MARÍTIMO VASCO	6
	• D. VICENTE IZA, PRESIDENTE DE ADIMDE.....	10
I.	INTRODUCCION.....	13
	• PANORAMA ECONOMICO Y ACTUALIDAD DEL SECTOR MARITIMO, INTERNACIONAL, ESTATAL Y AUTONOMICO, DURANTE 1999.	14
II.	EL FORO MARÍTIMO VASCO, OBJETIVOS Y ORGANOS DE GOBIERNO	19
	2.1 LA JUNTA DIRECTIVA	21
	2.2 EL CONSEJO ASESOR.....	22
	2.3 LA ASAMBLEA GENERAL Y LOS SOCIOS DEL FORO	23
III.	CONSIDERACION DE SECTOR ESTRATEGICO Y PRIORITARIO POR PARTE DEL DPTO. DE INDUSTRIA, COMERCIO Y TURISMO DEL GOBIERNO VASCO	25
	3.1 REESTRUCTURACIÓN DE LAS ACCIONES PRIORIZADAS POR EL FORO EN FUNCIÓN DE LOS NUEVOS ACUERDOS CON EL G.V. Y DE ACUERDO AL NUEVO PLAN DE POLÍTICA INTERINSTITUCIONAL 2.000 – 2.003.....	27
	3.1.1 NUEVO PLAN ESTRATÉGICO 2.000 – 2.003	27
	3.1.2 PLAN DE ACCIÓN DEL FORO PARA EL 2.000.....	28
IV.	ACTIVIDADES, ESTUDIOS Y PROYECTOS DESARROLLADOS POR EL FORO MARITIMO VASCO DURANTE 1.999	31
	4.1 ACCIONES FORMATIVAS.....	32
	4.2 ENCUENTROS Y ACTIVIDADES DESTINADAS A PROMOVER LA COOPERACION EMPRESARIAL Y LA INTERNACIONALIZACION DE LAS EMPRESAS; ASISTENCIA	
A	FERIAS, CONFERENCIAS Y JORNADAS.....	33
	4.2.1 FERIA NOR – SHIPING, OSLO	33
	4.2.2 FERIA DEL MAR DE ONDARROA	34
	4.2.3 CONSTITUCION DE FOROSUR – CADIZ.....	35
	4.2.4 PUBLICACIONES, EDICIÓN DE MEDIOS AUDIOVISUALES Y CREACIÓN Y MANTENIMIENTO DE LAS PÁGINAS WEB	36
	4.2.4.1 MEMORIA ADIMDE-FORO MARITIMO VASCO	36
	4.2.4.2 REVISTAS ADIMDE-FORO MARITIMO VASCO	36
	4.2.4.3 TRIPTICOS FORO MARITIMO VASCO.....	37
	4.2.4.4 IMAGEN CORPORATIVA FORO MARÍTIMO VASCO.	37
	4.2.4.5 ANUNCIOS Y ARTICULOS EN PRENSA ESPECIALIZADA Y GENERAL	
38	4.2.4.6 FELICITACION NAVIDEÑA DEL FORO MARITIMO VASCO.....	38
	4.2.4.7 C.D. ROM ADIMDE-FORO MARITIMO VASCO	38
	4.2.4.8 C.D. ROM ITSASTEK.....	39
	4.2.4.9 VIDEO ADIMDE Y FORO MARITIMO VASCO.....	39
	4.2.4.10 CREACION PAGINA WEB ITSASTEK.....	40
	4.2.4.11 MANTENIMIENTO Y ACTUALIZACIÓN PAGINAS WEB DE ADIMDE	



INDICE

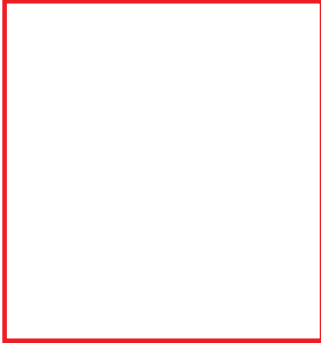
- 4.4 DESARROLLO DE MEDIDAS FINANCIERO FISCALES..... 42
 - 4.4.1 TAX LEASE Y TONNAGE TAX 42
 - 4.4.2 SOCIEDAD DE PROMOCIÓN DE EMPRESAS (S.P.E.)..... 43
- 4.5 ACCIONES TECNOLÓGICAS: AUDITORIA TECNOLÓGICA DE LAS EMPRESAS DEL FORO Y PLAN DE ESTRATEGIA E INNOVACIÓN TECNOLÓGICA DEL FORO 2.001-2004
- 44
 - 4.5.1 PROYECTO PILOTO ITSASTEK 45
 - 4.5.2 PROYECTO NORAY 46
 - 4.5.3 PROYECTOS Y ACTUACIONES DE LA OFICINA MARIS BILBAO 48
- 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..... 54
 - 5.1.2 LA OFICINA MARIS BILBAO 54
 - 5.2 DIPUTACION FORAL DE GIPUZKOA..... 55
 - 5.3 DIPUTACION FORAL DE ALAVA..... 55
 - 5.4 GOBIERNO VASCO..... 56
 - 5.4.1 CONSEJERIA DE TRANSPORTES Y OBRAS PUBLICAS - DIRECCION DE PUERTOS Y ASUNTOS MARITIMOS DEL GOBIERNO VASCO..... 56
 - 5.4.1.1 ESCUELA DE ADMINISTRACION MARITIMA 56
 - 5.4.2 CONSEJERIA DE INDUSTRIA COMERCIO Y TURISMO 57
 - 5.4.2.1 SPRI..... 57
 - 5.4.3 CONSEJERIA DE AGRICULTURA Y PESCA..... 58
 - 5.5 RELACIONES CON OTRAS INSTITUCIONES AUTONOMICAS Y ESTATALES 58
 - 5.5.1 AUTORIDAD PORTUARIA DE BILBAO 59
 - 5.5.2 AUTORIDAD PORTUARIA DE PASAJES 59
 - 5.5.3 DIRECCION GENERAL DE LA MARINA MERCANTE, PYMAR Y GERENCIA DEL SECTOR NAVAL 59
 - 5.5.4 FERIA DE MUESTRAS DE BILBAO 60
 - 5.5.4.1 SINAVAL-EUROFISHING 60
 - 5.5.5 CAMARAS DE COMERCIO, INDUSTRIA Y NAVEGACION 60
 - 5.5.6 B.B.K., KUTXA Y GRUPO DE TRABAJO DE LA BANCA 60
 - 5.6 RELACIÓN CON OTRAS ASOCIACIONES SECTORIALES 61
- VI. DATOS ECONÓMICOS 63



0. Presentación



1. Presentación



D. Josu Jon Imaz

Excmo. Consejero de Industria, Comercio y Turismo del Gobierno Vasco



Euskadi itsas geografía, kultura eta jardueradun herria izan da eta da, eta horregatik, beraren itsas interesei lehentasunezko arreta eman behar zaie.

Europak, Itsas Industrien garrantziaz jakitun, "Maritime Industries Forum" bultzatu du Europar Batzordeak itsas kultura eta jarduera sustatzeko hala eskatuta, eta erantzuna jaso du Holanda, Alemania edo Norvegia bezalako herrietan.

Beharrezkoa zen Euskal Itsas Industriaren eragile guztien topagunea eratzea eta lehiakortasuna hobetzeko egintzak garatzea, horrela itsas kultura indartu egiten delarik.

EUSKAL ITSAS FOROAK jakin du ontzigintza industriaren, ontzi-entresen, industria osagarriaren, arrantzaren, itsas industria erauzlearen, portu organizazioen, finantza erakundeen eta herri erakundeen tresna biltzailea izaten.

EUSKAL ITSAS FOROAK, sortu zenetik, lehentasunezko egintza multzo bat garatzen dihardu, sektore honetako entresen

Euskadi ha sido y es un país de geografía, cultura y actividad marítima por lo que sus intereses marítimos deben tener una atención prioritaria.

Europa consciente de la importancia de las Industrias Marítimas ha potenciado el "Maritime Industries Forum" a iniciativa de la Comisión Europea para potenciar la cultura y actividad marítima, que ha tenido su respuesta en países como Holanda, Alemania y Noruega.

Era necesario constituir un lugar de encuentro de todos los agentes de la Industria Marítima Vasca y desarrollar acciones para la mejora de su competitividad, potenciando de esta manera la cultura marítima.

EL FORO MARÍTIMO VASCO ha sabido ser el instrumento aglutinador de la industria de construcción naval, navieras, industria auxiliar, la pesca, industria extractiva marina, organizaciones portuarias, instituciones financieras y las instituciones públicas.

EL FORO MARÍTIMO VASCO, desde su creación, viene desarrollando un conjunto de

The Basque Country has been, and is, a country with maritime ties to its geography, culture, and activities and thus its maritime interests should be of the utmost priority

Europe, conscious of the importance of the Maritime Industries, has promoted the "Maritime Industries Forum" at the initiative of the European Commission to promote maritime culture and activity, something to which countries such as the Netherlands, Germany and Norway have responded.

It was necessary to bring together in a single forum all of those involved in the Basque Maritime Industry and to come up with actions so as to improve its competitiveness and thereby promoting maritime culture .

THE BASQUE MARITIME FORUM has been able to bring together the ship building industry, shipping companies, auxiliary industries, the fishing interests, sea mining industry, port authorities, financial and public institutions.

The BASQUE MARITIME FORUM, since it was founded, has been undergoing a series of



laguntzeko xedeaz; datozen aldaketei egokitzea, sektorea berrikuntzez hornitzearen, nazioarteko bihurtzearen eta bertan inbertitzearen ondorioa dela baitakigu.

Enpresa-transformaziorako prozesu honetan, EUSKAL ITSAS FOROAK, bera osatzen duten enpresek lehiakortasunean abantaila izateko iturri nagusiak ezagutza, kalitatea eta enpresen arteko lankidetzak direla ulertu du.

Industria, Merkatalgo eta Turismo Sailak, sektorean dagoen aldaketa-prozesu hau kontuan hartuta, eta Ekonomi Sustapenerako Erakundearen arteko 2000-2003 Planaren barruan, EUSKAL ITSAS FOROAK 2000 urtetik aurrera Cluster berria bihurtu dadin erabaki du, euskal itsas sektorearen izaera estrategikoa eta lehentasunezkoa aintzakotzat harturik.

mejorar la competitividad de las empresas del sector, siendo consciente de que la adaptación a los nuevos cambios es consecuencia de la innovación, la internacionalización y la inversión en el sector.

En este proceso de transformación empresarial el FORO MARÍTIMO VASCO ha entendido que las principales fuentes de ventaja competitiva para las empresas que lo conforman son el conocimiento, la calidad y la cooperación interempresarial.

El Departamento de Industria, Comercio y Turismo, teniendo en cuenta este proceso de cambio del sector y dentro del Plan Interinstitucional de Promoción Económica 2000-2003, ha decidido que el FORO MARÍTIMO VASCO se convierta en un nuevo Cluster a partir del año 2000, al considerar el

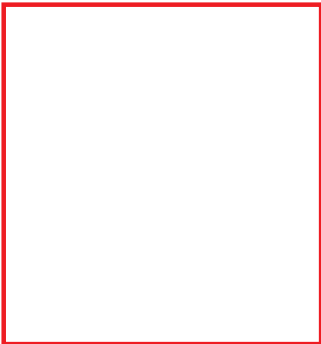
initiatives that will aid competitiveness of the businesses in this sector, and is aware that adapting to the new changes is a consequence of innovation, internationalization, and investment in the sector.

In this process of business transformation, the BASQUE MARITIME FORUM has understood that the main sources of competitive advantage for businesses that form a part of it are know-how, quality, and interbusiness co-operation.

The Department of Industry, Business, and Tourism, bearing in mind this process of change in the sector and within the 2000-2003 International Plan for Economic Promotion, has decided that the BASQUE MARITIME FORUM should become a new Cluster as of the year 2000 in consideration of the strategic, high-priority nature of the maritime sector of the Basque

D. Josu Jon Imaz San Miguel

Industria, Merkataritza eta Turismo Sailburua
Excmo. Consejero de Industria, Comercio
y Turismo del Gobierno Vasco
Department of Industry, Commerce and Tourism Minister



D. Antxon Ascorreta

Presidente del Foro Marítimo Vasco
Euskal Herriko Itsas Foruko Lehendakaria



Euskal ontzigintza aberastasun eta lan iturri izan da tradizioz, bai eta gure herriko esportatzaileerik handienetakoa ere, halaxe baitagokio itsasokoa bezain nazioarteko den sektore bati. Iaz (1999an) 185.000 milioi pezeta fakturatu zuen, eta 14.500 langile ingururi beharra eman. Fakturazio honetatik, %70etik hur, esportaziorako izan zen, ontzigintza espainiarraren portzentaiatik hurbil, azken honek fakturazio guztiaren %85 esportatu baitzuen.

Itsas industria, oro har, etengabe aritu da eraldatzen, ekoizpen masiboko industria izatetik teknologiarren aldetik garatua den jarduera batera pasatuz. Honek, ekipamendu eta sistema aurreratuak bere dituzten balio erantsi handiko ontziak eskaintzen dizkio armadoreari.

Estatuan ontzi berriak egiten dituzten 35 ontzietan osatzen dute ontzigintzaren eskaintza. Beraietako 5 Euskadin daude, eta bertan eraiki daitezke, offshore gordinaren prospekzioa egiteko eta hura ekoiztu eta biltzeko tramankulu sofistikatuetatik hasi, eta "Shuttle Tankers" modernoak barne, arrainaren harrapaketa eta tratamendurako teknologiarik berritzaileenak darabiltzaten arrantzontzietaraino. Ezin utz daitezke, hala ere, aipatu gabe, Ro-Ro modernoak, Ferriak, Kimikeroak, Kablerakoak eta itsas garraioarentzako beste hainbat

Laja industria naval vasca ha sido tradicionalmente una fuente de riqueza y empleo, y uno de los mayores exportadores de nuestro país, como corresponde a un sector tan internacional como el marítimo. En el último año, (1.999), facturo 185.000 millones de pesetas, dando empleo a unos 14.500 trabajadores. De esta facturación cerca del 70% fue para la exportación, porcentaje cercano al de la industria naval española que exportó cerca del 85% del total de su facturación.

La industria marítima en general, 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 que incorporan avanzados equipos y sistemas.

La oferta de construcción de buques en el Estado la constituyen 35 astilleros dedicados a nuevas construcciones, 5 de ellos en Euskadi, capaces de construir desde los más sofisticados artefactos para la prospección, producción y almacenamiento de crudo offshore, incluidos los más modernos "Shuttle Tankers" hasta pesqueros con las tecnologías más innovadoras para la captura y tratamiento de pescado, sin olvidar modernas unidades de buques Ro-Ro, Ferries, Quimiqueros, Cableros y un largo etcétera de soluciones al transporte marítimo. La actividad

The Basque shipping industry has traditionally been a source of wealth and employment and one of the greatest export-earners of our country as would be expected from a sector that is so international as the maritime sector of the economy. Last year (1999), there was a turnover of 185,000,000,000 pesetas and employment of some 14,500 workers. Of this turnover, nearly 70% was for export, a percentage that is near that of the Spanish ship building industry which exported some 85% of its total production.

The maritime industry in general has been continuously transforming itself going from a mass production industry to a technologically developed activity offering ship owners high value-added ships outfitted with the latest in equipment and electronic systems.

Ship building in the Spanish state consists of 35 shipyards which are dedicated to building new ships, 5 of which are in the Basque Country and able to build everything ranging from the latest state-of-the-art ships for prospecting, production, and storage of offshore crude, including the latest "Shuttle Tankers" to fishing boats with the most innovative equipment for catching and processing fish, not to forget Ro-Ro shipping units, Ferries, Chemical transports, cable ships, and a long list of solutions to maritime transport needs. Ship repair is carried out in 16 Spanish shipyards, one of which is in the



FORUM MARI-TIMOC VASCO

Euretariko bat Euskadin aurki dezakegu eta Europa mailan aktiboenetakoa dugu.

Espainiako Itsas Garraioa 277 milioi tonara iritsi zen 1999an. Beste era batera esanda, inportazioen %90,4 eta esportazioen %72,3 itsasoan zehar garraiatu ziren. Gizartea, orokorrean, ez da jabetzen gozatzen dituen erosotasunak itsas garraioaren eraginkortasunari eta kostu apalari zor dizkiela.

Espainiar ontzi-enpresek 1999an kontrolatutako merkantzi ontziteria 326 ontzik osatzen dute. Ontziteria honi esker, 8.700 beharginek, espainiarrak gehien bat, dihardute ontziratuta lanean eta 1.400ek lehorrean. Zenbaki horietatik, 57 ontzi eta 334.551 GT euskal ontzi-entresariei dagozkie.

Espainiar ontziteriak 80. hamarkadatik aurrera bizi izandako gainbehera-prozesu luzearen ondorioz, ontzi-entresak eta ontziak galduz gain, arrunt defizit garrantzitsua gertatu zen Itsas Pleitaren Balantzan, 300.000 milioi pezetatik gorakoa dela balioesten dugularik gaur egun. Espainiar armadoreek erabiliko duten ontziteria propioa edukitzearen eta gure ontzi-entresak espainiar eta euskal itsas-merkatalgoan duten partaidetzaren gehikuntza sustatzearen garrantzia eta beharrezana erakusten digu aipatutakoak, horrela pleiten defizitean kontuan hartzeko moduko gutxipena eta gure ontzi-entresak ontziak eraikitzeo eskari handiagoa gertatuko baitira.

1999an zehar, Fomento eta Industria Ministerioek, ontzi-entresatzako Estatu-Laguntzei buruzko E.E.aren norabideen ildotik, abian jarri dituzte bi arau-mekanismo zehatz: ontzietan inbertitzeko Estatu Abal eta inbertsioarentzako Zerga-Sustagarriak, amortizazio azeleratuaren bidez.

Euskadin, gure Administrazioak,

los cuales está en Euskadi, y es de los más activos de Europa.

El Transporte Marítimo en España, alcanzó en 1999 los 277 millones de Tons. de mercancías. Dicho de otro modo, el 90,4% de las importaciones y el 72,3% de las exportaciones españolas se transportaron por vía marítima. La sociedad, en general, no es consciente de que las comodidades de las que disfruta son posibles gracias a la eficacia y bajo coste del transporte marítimo.

La flota mercante controlada por navieras españolas en 1.999 esta integrada por 326 buques. Esta flota da empleo a unos 8.700 trabajadores a bordo, de los que la inmensa mayoría son españoles y a 1.400 en tierra. De esa cifra 57 buques y 334.551 GT corresponden a buques de armadores vascos.

El largo proceso de declive que vivió la flota española a partir de los años 80 originó, además de una pérdida de empresas navieras y de buques, un importantísimo déficit de la Balanza de Fletes Marítimos, que hoy día estimamos supera los 300.000 millones de pesetas, lo que nos indica la importancia y necesidad de tener una flota propia operada por armadores españoles y de promover el aumento de la participación de nuestras empresas navieras en el comercio marítimo español y vasco, que traerá consigo una reducción del considerable déficit de nuestra balanza de fletes y una mayor demanda de construcción naval para nuestros astilleros.

Durante 1.999, los Ministerios de Fomento e Industria, en línea con las Directrices de la C. E. sobre Ayudas de Estado a las empresas navieras, han puesto en marcha dos mecanismos normativos concretos, en forma de Avaluos Estatales a la inversión en buques y de Incentivos Fiscales a la inversión, mediante la amortización

Spanish Maritime Transportation moved 227 million tons in freight in 1999. In other words, 90.4 % of Spanish imports and 72.3% of Spanish exports were moved by sea. Society, overall, is unaware that the comforts which they now enjoy are the result of the efficiency and low cost of maritime transportation.

The merchant fleet controlled by Spanish shipping companies in 1999 consists of 326 ships. This fleet employs some 8,700 workers on board ships, the great majority of which are Spanish nationals, and some 1,400 on shore. Of this figure, 57 ships and 334,551 GT are ships owned and operated by Basque ship owners.

The long process of decline that the Spanish merchant fleet suffered during the 1980's brought about, aside from the loss of shipping companies and ships, a very considerable deficit in the Balance of Maritime Freightage which we estimate today to be over 300,000,000,000 pesetas and which is an indication of the importance and need to have our own fleet operated by Spanish ship owners and to push for an increase in the share of our shipping companies in the Spanish and Basque maritime trade which will bring about a reduction in the considerable deficit of our balance of freightage and a greater demand for ship building in our shipyards.

Throughout 1999, The Ministries of Industry and Industrial Promotion, in line with the Directives of the European Union on State Aid to shipping companies, have put into effect two concrete normative mechanisms in the form of State Underwriting of investment in shipping and Tax incentives for such investment by means of a tax lease or accelerated amortization.

In the Basque Country, our Government, following this line of fiscal support throughout Europe, has launched a Tax Lease or Accelerated Amortization and is working on Tonnage Tax and on the



abian, eta Tonnage Taxean eta Enpresen Sustapenerako Elkartean (E.S.E.) dihardu lanean.

Europako Itsas Industriaren gaur egungo egoera ezberdina da enpresaren tamainari dagokionean. Europako eta Euskadiko ontziola handiek premia dute Elkarteko Agintariak ontzigintza sektorearen aldeko apustu irmo eta berehalakoa egin dezaten, lehiakor izan ahal izateko eta Koreako ontziolen dumpinga konpentsatu ahal izateko, merkatu berberean baitabilta azken hauek ere.

Gure Elkarteko ontziola pribatuek, koreatarren lehiatik ate daudenek, lan zama garrantzitsu batekin egiten dute topo, eta nazioarteko merkaturako eraikitzen dituzte ontziak. Horrek erakusten duenez, munduko edozein ontziolarekiko lehiari sartzeko gai gara, kalitatean eta produktuetan maila handia eskaintzen dugu eta.

Beste alde batetik, industria osagarria, oso barne-merkatu ahulduaren eraginez, kanpora begira dago egunean baino egunean gehiago esportatzeko ahaleginetan, eta estatuko ontziolen kontratu berrien zain, horiei esker, gehienetan teknologi aldetik oso maila altukoak eta balio handikoak izan ohi diren hornidurak eta zerbitzuak azpikontratatu ahal izango dituztelako.

Euskadin, kontzientziario lan egoki bati, eta ADIMDEk eta EUSKAL ITSAS FOROAK eragindako Lege, Zerga eta Finantza neurrien sorkuntzari esker, ontziola pribatuek bereziki, 1999an eskarizorro onak edukitzea lortu ahal izan da. Hala, ontziolak errendimendu osoz aritu dira lanean. Halaber, datorren urterako perspektibak ezin izan daitezke hobekak, Sestaoko Navalak draga eta gasero lanak egiteko izenpetutako kontratuekin, eta gure ontziolan egitea espero dugun euskal arrantzontzitarien

en marcha el Tax Lease o Amortización Acelerada y está trabajando en el Tonnage Tax y en la Sociedad de Promoción de Empresas (S.P.E.).

La situación actual de la Industria Marítima en Europa difiere en cuanto al tamaño de la empresa. 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 el mismo mercado.

Los astilleros privados, de nuestra 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.

Por otra parte la industria auxiliar, afectada por un mercado interior muy debilitado, pone sus ojos en el exterior esforzándose por exportar cada día más y a la espera de nuevos contratos de los astilleros estatales que le permitan subcontratar y vender sus equipos y servicios en la mayoría de los casos de un alto nivel y valor tecnológico.

En Euskadi gracias a la buena labor de concienciación y a la creación de medidas Legales, Fiscales y Financieras 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, que han hecho que estos astilleros trabajen a pleno rendimiento. Así mismo, las perspectivas para el próximo año no pueden ser mas halagüeñas con la firma de los contratos de las dragas y los gaseros para la Naval de Sestao y la renovación de la

(Sociedad de Promoción de Empresas or S.P.E.).

The current situation of the Maritime Industry in Europe differs in the size of the business. The great shipyards in Europe and the Basque Country are in need of firm and immediate support by the Community Authorities in the naval sector so as to allow for them to be competitive and be compensated for price dumping by the Korean shipyards since they are operating in the same market.

The privately owned shipyards in our Autonomous Community, which have remained aloof from the Asian competition, are faced with a great deal of orders and are building ships for the international market which goes to show that we are able to compete with any shipyard in the world by offering great quality and a great product.

On the other hand, auxiliary industries, affected by a very much weakened home market, have set their eyes on the outside and are striving to export more and more each day and are awaiting new contracts from Spanish shipyards which will allow them to subcontract and sell their equipment and services at a high technological level and value in most cases.

In the Basque Country, thanks to the fine work of awareness campaigns and the creation of Legal, Fiscal, and Financial means promoted by ADIMDE and by the BASQUE MARITIME FORUM, it has been possible to allow our shipyards to gain a great many orders throughout 1999 which have resulted in our shipyards operating at full capacity. Indeed, the prospects for next year could hardly be more promising as there have been orders for dredging and gas ships at the Shipyard in Sestao and the refitting of the Basque fishing fleet which we expect to be taking place in our shipyards as well as various contracts won in the international market.



Aipatzeko gertaera gisa azpimarratu nahi nuke, Enpresen arteko Lankidetzaren eta Nazioarteko bihurtzearen eremuan, Muruetako Ontziolak, Pasaiaiko Ontziolak eta Balentziaga Ontziolak, masa kritikoa gehitzeko asmoarekin eta nazioarteko merkatuan baterako eskariak sorrarazteko xedeaz, osatutako EURIPAR I.E.E., Interes Ekonomikoko Elkartea. Lankidetzaren esperientzia honek Ontziolen prozesu guztiak hobetzeko, gero eta esparru gehiago biltzeko asmoa du etorkizun batean.

Halaber, E.J.ko sail ezberdinekin, eta Diputazioekin eta gainontzeko Erakundeekin, denak E.I.F.aren bazkide eragileak, dauzkagun harreman bikainak aipatu behar ditugu hemen eta azpimarratu beharrekoa da, baita ere, Eusko Jauriaritzak Sektore estrategiko eta Lehenetsunezko sailkatu duela itsas sektorea, lehenetsunezko Clusterretan sartuz. Horri esker, E.J.kbere Erakundearen arteko 2000-2003 Politika Planean estrategiko gisa definitutako egintzak gauzatzeko laguntzei heldu ahal izango diegu.

Laburbilduz, esan gure Administrazioak sortutako iguripen handiko aroa bizi dugula eta, duela urte asko, ADIMDEk lehenengo eta Foroak gero, hasitako lan honen fruituak hurrengo urteetan ikusi ahal izatea espero dugula, lan horrek oinarriak ezarri edo, beste era batera esanda, baldintza egokiak sortu baititu gure itsas industria, bera lehiakor izan dadin eta gure Enpresentzat eta gure Erkidegoarentzat Aberastasuna eta Enplegua sortzen jarrai dezan

Gracias – Eskerrik Asko

diferentes contratos conseguidos en el mercado internacional.

Quisiera comentar como hecho reseñable, en el ámbito de la Colaboración Interempresarial e Internacionalización, el nacimiento de EURIPAR A.I.E., Agrupación de Interés Económico formada por Astilleros de Murueta, Astilleros de Pasaia y Astilleros Balenciaga, que vió la luz en el año 1999, con el objeto de aumentar la masa crítica y generar pedidos conjuntos en el mercado internacional. Esta experiencia de colaboración pretende en el futuro abarcar más campos al objeto de mejorar todos los procesos del Astillero.

Así mismo debe mencionarse aquí las excelentes relaciones que mantenemos con los diferentes Departamentos del G.V. con las Diputaciones y demás Instituciones, todos ellos socios activos del F.M.V., y además resaltar el hecho 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 Política Interinstitucional 2.000 - 2.003.

Resumiendo, vivimos una época de enorme expectación generada por 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 por sí misma y siga generando Riqueza y Empleo para nuestras Empresas y nuestra Comunidad.

D. Antxón Ascorreta

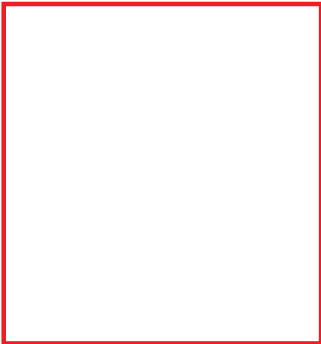
Gracias – Eskerrik Asko

Interbusiness Collaboration and Internationalization, namely the birth of EURIPAR A.I.E., an Economic Interest Group set up by Murueta Shipyards, Pasaia Shipyards, Balenciaga Shipyards with the goal of increasing the critical mass and generating joint orders in the international market. This experience in collaboration is intent on going into more fields in order to improve every step of the process of the Shipyards.

I would also like to make note of the excellent relations which we have with different departments in the Basque Government, the Provincial Governments, and other institutions. all of whom are active members in the BASQUE MARITIME FORUM. It is also worthy of note that the Basque Government has designated the maritime sector to be a Strategic and High-Priority Sector and its inclusion in the high-priority Clusters allows for us to have access to support to carry out activities defined as strategic by the Basque Government in its 2000-2003 Interinstitutional Policy Plan.

In a nutshell, we are living in a time of enormous expectation as a result of the actions of our Government and we hope that we will be able to see the results of the labour started many years ago with the foundation of ADIMDE and later on, of the BASQUE MARITIME FORUM which have allowed for a foundation to be laid, or to put it another way, to create the conditions so that our maritime industry can be competitive in its own right and to go on generating Wealth and Employment for our Companies and our Community.

Thank you.



D. Vicente Iza

Presidente de ADIMDE
ADIMDE-ko Lehendakaria



Itsas jarduera Euskadin gure Erkidegoaren garapenerako motoreetako bat izan den eta den arren, itsas munduarenganako interesa gainbehera etorri zen, modu nabarmen batean, azken hamarkadetan. Joera horretan, 1999an zehar, onerako aldaketa gertatu da eta krisialdiaren urte latzak garaitu dituzten enpresek lehiarako eta negozioan irauteko gogotsu daude, datozkigun aro berrietara sendo egokituz.

Izatez, euskal itsas industriak, bere osotasunean, 185.000 milioi pezeta inguru fakturatu zituen iaz eta zuzeneko enplegua eman zien 14.500 bat behargini. Horren arabera, Erkidego honen sare ekonomikoan behar bezain garrantzitsua den industri sektore bati buruz dihardugu.

Ikusi ahal dugunez, Europan, gure bazkide europarren industri politikek maila partikularrean lehen tasuna ematen diote itsas industriari, bai zio Estrategikoak direla, bai Teknologikoak, Enplegua Sortzekoak edo Ingurgirokoak, edo bai lehorra arintzekoak. Estatu mailan, ordea, ez da berdin gertatzen eta gure Exekutibo Autonomotik zuhurtziaz hobetu da kontzientziazio hori.

Euskal Itsas Industria Osagarria, hornitzaile hutsak izatetik, erantzunkizun partituaz eta teknologi maila altuaz, zerbitzu eta ekipo integratuak eskaintzera pasa izan diren enpresa ugari osatuta dago. Beraren eginkizunak ontzigtzaren garapenean zati integrala bihurtzera jotzen du, horretarako nahikoa da adieraztea ontzietan ontzi baten kostu osoaren %65 baino gehiago

A pesar de que la actividad marítima en Euskadi ha sido y es uno de los motores del desarrollo de nuestra Comunidad, el interés hacia el mundo marítimo había decaído de manera importante en las últimas décadas. Esa tendencia, durante 1.999, ha sufrido un cambio a positivo y las empresas que han superado los duros años de crisis se encuentran con ganas de competir y permanecer en el negocio, adaptándose con fuerza a los nuevos tiempos.

De hecho, la industria marítima vasca, en su conjunto, facturó en 1999, en torno a los 185.000 millones de pesetas y dio empleo directo a unos 14.500 trabajadores, lo que nos habla de un sector industrial lo suficientemente importante, todavía, en el tejido económico de esta Comunidad.

En Europa vemos que las políticas industriales de nuestros socios europeos priorizan a nivel particular, a la industria marítima, ya sea por razones Estratégicas, Tecnológicas, de Generación de Empleo o Medioambientales o para la descongestión terrestre, constatando que no ocurre lo mismo a nivel Estatal y que con reservas ha mejorado esa concienciación desde nuestro Ejecutivo Autonómico.

La Industria Auxiliar Marítima 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

Although Maritime activity in the Basque Country has been and continues to be one of the engines driving the development of our Autonomous Community, interest in the maritime world had declined considerably in the last few decades. This trend throughout 1999 has been turned around and the businesses which have overcome the hard years of crisis find themselves anxious to compete and remain in business by eagerly adapting to the new times.

Indeed, the Basque maritime industry, overall, had a turnover last year of around 185,000,000,000 pesetas and directly employs some 14,500 workers which is a good indication that it is still a sufficiently important industrial sector in the fabric of this Autonomous Community.

In Europe we can see that the industrial policies of our European partners prioritize the private sector in the maritime industry whether it be for Strategic, Technological, Job-creation or Environmental reasons or to unclog the land routes, showing that the same policy is not being made at the state level and that this awareness has been immensely improved by our Autonomous Government.

The Basque Maritime Auxiliary Industry is made up of a number of businesses which have gone from being mere suppliers to offering integrated services and equipment, with shared responsibility and state-of-the-art technology.

Their role has tended to garner them an integral role in the development of ship building. Ample proof of that is the fact that

FORO MARÍTIMO VASCO



FORUM MARITIMO VASCO

dutela, ontzian bertan lanean diharduen langile bakoitzeko 3,5 lanpostu sortuz.

Esandakoaz aparte, Espainiar eta Euskal industria osagarria I+D plan handinahietan murgilduta dago, eta enpresa mailan, itunen eta fusioen bidezko birneurrikaketetan. Beraren presentzia gero eta handiagoa da mundu osoko kanpo-merkatuetan, eskaintza lehiakorra eginez eta teknologi-maila aurreratuarekin.

Hala eta guztiz ere, are hobek izateko, eta irmotasuna lortzearen aldera, barne-eskari handiagoren beharra dugu, apenas Armadorerik dagoenez, ez baitago inolako eskari-zorro propiorik. Ontzi bat egiteko moduaren egitura ere aldatu beharra dago, Industria Osagarriari benetan duen zeregina aitortuz, eta azpikontratatzaille soilz hartu gabe.

Itsas Sektorea suspertzeko, komenigarria izango litzateke industria osagarriek espezializazioari ekin diezaioten eta ontziaren osagai bat edo zenbaitzuk egitea. Horrela, Itsas Industriaren "laguntzarako sektore"ra bilduko litzateke ontzizile zerrenda bat eta ontziola txiki eta ertainak ez lirateke euren buruaskitasunaren bila ibiliko, enpresa-errentagarritasun egokia erdiesteko joera mesedegarriena izango ez litzatekeelako.

Baina, ororen gaintik, eta kontuan izanda gure industriarentzako laguntzei buruzko erabakiak hartzeko esparrua Europarra dela, erabaki politikoak hartu behar dira, Europa mailan, Europak berak sortutako egoera barregarri hau bertan behera uzteko. Horretarako ontzizintzarako subsidioen desagerpena planteatu behar da, Koreako eta Estatu Batuetako subsidioak ere desagertuko direlakoan, horrela berdintasunean lehiatuz; izan ere, halakorik lortu ez delarik, Korearentzako diru-indizioari ere ez zaio galgarik jarri.

Interesgarri deritzogu, halaber, Distantzia Laburreko itsas garraioa edo Short Sea Shipping delakoa indartzeari, segurtasunarekin eta ingurugiroaren zainketarekin oso lotuta baitago, eta ahotan baitabil EEK, duela urte batzuk, errepideen

por cada persona empleada en el propio astillero.

Además, la industria auxiliar Española y 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, con una oferta competitiva y un nivel tecnológico avanzado.

Sin embargo, para ser aún mejores nos falta una mayor demanda interna que nos de un poco de solidez, ya 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 tratándole como una mera subcontratista.

Para buscar una revitalización del Sector Marítimo sería conveniente que las empresas auxiliares se especialicen y que presten su dedicación a uno o varios de los componentes de barco, dando así origen a un repertorio de constructores navales del "sector de apoyo" de la Industria Marítima, y que los astilleros grandes y medianos no busquen la autosuficiencia productiva puesto que parece no ser la tendencia más favorable para alcanzar la conveniente rentabilidad empresarial.

Pero sobre todo, y dado que el ámbito de decisión de apoyos a nuestra industria es Europeo, 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 que desaparecerán también los subsidios de Corea y Estados Unidos para competir en igualdad, cosa que no se ha conseguido y, además, no se ha frenado la inyección de dinero a Corea

Es interesante, así mismo, potenciar el transporte marítimo de Corta Distancia o Short Sea Shipping, muy relacionado con la seguridad y con la preservación del medio ambiente y muy en boca desde que la UE asumió hace algunos años la necesidad de

employed in the shipyard itself.

Moreover, the Spanish and Basque auxiliary industry is immersed in ambitious R & D plans and, businesswise, in a restructuring of the industry through alliances and mergers and their presence is going from strength to strength in foreign markets the world over by making competitive offers and offering state-of-the-art technology.

However, to do even better we still need greater internal demand so that we can achieve a degree of solidity since there is a total lack of orders closer to home because there are hardly any ship owners. Furthermore, the structure of how a ship should be built must be changed and so to allow the Auxiliary Industry to play its true role and not to treat it as a mere subcontractor.

In order to seek a revival of the Maritime Sector, it would be best for auxiliary businesses to become specialized and that they should dedicate themselves to one or several of the components of a ship and by so doing, giving rise to a gamut of support for sector ship builders in the Maritime Industry. Likewise, the large and medium-sized shipyards should not aspire to self-sufficiency in production in order to achieve a level of proper business profitability.

But above all, and given that the area of decision of support for our industry is of a European dimension, political decisions must be taken on a European level to do away with this ridiculous situation brought about by Europe itself with the idea that subsidies to ship building should be stopped in the belief that subsidies in Korea and the United States would also be stopped in order to compete on an equal footing. This has not been forthcoming can, and, moreover, the injection of money into Korea has not been stemmed.

We consider it an interesting idea to promote Short Sea Shipping in close relationship with concerns for safety and preservation of the environment, something which is very much in vogue since the EU assumed the need several years ago to promote sea traffic as opposed to land-based traffic, fundamentally because of the



garraioa sustatzeko beharrizana bereganatu zuenetik, itsas bidezkoa ez baita hain kutsagarria, eta kostu txikiagoakoa suertatzen delako.

Garrantzizkoa da Repsol - Enagás-ek, Elcano, Tapias, Knuttsen ontzi-enpresek, Marpetrolek eta Espainiar Ontziolak gas natural urtua (LNG) garraiatzeko hiru tanga-ontzi egiteko eta pleitatzeko izenpetutako kontratua nabarmentzea. Ontziotako bi Sestaoko Navalean eraikiko direnez, Sestaorako 4 urteko lan zama ekarri du, eta horrek erakutsiko du ontziolen eta enpresa lagungarrien arteko lankidetzarako eta elkarlanerako ideiak abian jartzeko gauza garen; neurri horiek, nolabait, salneurria eta produktuen fabrikazio-denboraz gain, kalitatea ere hobetu beharko dute, azken batean sektore honetako enpresak eta bertako ekoizkinak balio erantsiaz horni daitezten.

Euskal Arrantza Ontziteriaren berriztapenak sortzea espero dugun lan zamaren aurrean ere itxaropentsu eta ilusioz beterik gaude.

Azkenik, parada hau aprobetxatu nahi nuke ADIMDEtik E.J.ri, Diputazioei eta gainontzeko Erakundeek gure eskerrik beroenak emateko, beraiei esker eta beren sentsibilitateaz, sektore mailako, zerga eta finantza arloko laguntza neurriak sortu baitira, itsas industriarentzat beharrezkoak direnak. Neurri horiek bazeuzkaten Europan eta Munduaren beste tokietan, eta orain guri, beraiekiko lehiari baldintza berdinetan ekitea erraztuko digute. 1993 urtetik aritu gara ADIMDEtik neurri horiek eskatzen eta batzuk atzerapenez datozkigu, baina hobe da belu inoiz ez baino eta, horrexegatik, bihoaz hemendik nire eskerrona eta adorea ordezkari guztientzat, izan

de éstas últimas, por el menor consumo energético, por el menor coste y menor contaminación.

Es importante resaltar, así mismo, el contrato firmado por, Repsol - Enagás, y las navieras Elcano, Tapias, Knuttsen / Marpetrol y Astilleros Españoles para la construcción y fletamento de tres buques tanque para el transporte de gas natural licuado (LNG), dos de los cuales se construirán en La Naval de Sestao. Ello ha originado una carga de trabajo, para Sestao, de 4 años lo que nos va a permitir ver si somos capaces de poner en marcha esas ideas de cooperación y colaboración interempresarial entre los astilleros y la industria auxiliar, medidas que de alguna forma mejoren el precio y el tiempo de fabricación del producto, así como su calidad e incorpore en definitiva valor añadido a las empresas del sector y a sus productos.

Estamos así mismo expectantes e ilusionados con la carga de trabajo que esperamos ocasione la renovación de la Flota de Pesca Vasca.

No quisiera dejar pasar esta oportunidad que me brinda este espacio para manifestar desde ADIMDE nuestro agradecimiento al G.V. , Diputaciones y demás Instituciones que han hecho posible con su sensibilización el que se vayan creando medidas de apoyo, sectoriales, fiscales y financieras, necesarias para la industria marítima. Medidas que ya existían en Europa y en el resto del Mundo, y que nos van a permitir competir con ellos en igualdad de condiciones, aunque dichas medidas las hemos venido propugnando desde ADIMDE desde el año 1.993 y algunas llegan con retraso, pero más vale tarde que nunca y por ello vaya desde aquí mi agradecimiento y ánimo para todos sus representantes y para continuar por ese camino ya que aunque algo se ha conseguido todavía queda camino por andar.

D. Vicente Iza
Gracias – Eskerrik Asko

caused by sea-based transportation and its lower coast.

The contract signed by Repsol-Enagás, the shipping companies Elcano, Tapias, Knuttsen/Marpetrol and Astilleros Españoles is worthy of note for the construction and chartering of three tanker ships for the transport of liquefied natural gas (LNG), two of which will be built in the Sestao shipyard. This has led to an amount of work for Sestao which will last for 4 years and which will allow us to see if we up to the task of putting into practice those ideas of interbusiness co-operation and collaboration between shipyards and the auxiliary industry, measures which in some measure will improve the price and manufacturing time of the product as well as enhance its quality and give definitive added value to businesses in the sector and to their products.

We are thus hopeful and excited about the amount of work which we expect will come when the Basque Fishing Fleet is refitted.

I would not like to pass up the opportunity afforded me to express the gratitude of ADIMDE to the Basque Government, Provincial Governments, and other institutions which have made it all possible with their concern which has gradually brought about means of sectorial, fiscal, and financial support which are so necessary for the maritime industry. Means which already existed in Europe and in the rest of the world and which will allow us to be able to compete on equal footing although we at ADIMDE have been calling for said measures since 1993 and some of them have been late in appearing, but better late than never and for that I thank and encourage every one of their representatives to continue the same path because although something has been achieved, there is still a way to go.

Thank you.

ADIMDEko Lehendakariak
Presidente de ADIMDE
The Basque Maritime Industria President



Introducción:

“Panorama económico y de actualidad del sector marítimo, internacional, estatal y autonómico, durante 1999”



1. Introducción:

“PANORAMA ECONÓMICO Y DE ACTUALIDAD DEL SECTOR MARÍTIMO, INTERNACIONAL, ESTATAL Y AUTONÓMICO, DURANTE 1999”

- ❑ La estimación del crecimiento de la economía en los países de la OCDE en el año 1998, que era del 2,6%, se ha visto confirmada al alcanzarse el 2,4%. Por otra parte, la previsión de crecimiento para el año 1999, que era del 1,7%, se estima actualmente que ha sido del 2,7% con aumento de un punto. Las previsiones para 2000 y 2001 son de crecimientos del 2,9% y 2,6%, respectivamente.
- ❑ El crecimiento del PIB, en el área de la OCDE, en el año 1998 (2,4%), ha sido prácticamente el mismo que el de la demanda interna (2,8%). La estimación del crecimiento del PIB para 1999 es del 2,7% frente a un crecimiento de la demanda interna del 3,5%. La previsión de evolución de estos parámetros en el año 2000 es del 2,9% y 3,0%, respectivamente.
- ❑ El comercio mundial, expresado en valor (dólares) de las exportaciones e importaciones, ha tenido aumentos negativos en 1998 (último año del que se tienen datos) en su conjunto, pero con comportamientos muy distintos según las zonas, ya que en los países industrializados incluso ha habido pequeños aumentos (2,1% y 3,2%) frente al importante descenso en los países en desarrollo (-9,1% y -7,9%).
- ❑ La producción industrial, que había iniciado una recuperación en el año 1994 (+4,6%), ha reducido su incremento al 3,6% en 1995 y al 2,9% en 1996, para registrar un importante aumento del 5,1%, en 1997 y más reducido, del 1,0% en 1998 y del 2,8% en 1999. En España se ha registrado un comportamiento muy desigual, con crecimiento del 4,8% en 1995, descenso del -1,2% en 1996 y nueva recuperación del 6,9 en 1997, 5,5% en 1998 y 2,7% en 1999.
- ❑ Durante 1999, el dólar ha tenido un comportamiento diferente en relación a la peseta, marco, yen y won. Considerando valores medios obtenidos para los años 1998 y 1999 el dólar ha registrado una revaluación del 4,5% frente a las dos primeras y devaluaciones del 13% enero de 1999, la adopción, por 11 países de la Unión Europea (UE 11), como moneda única del euro, ha hecho que desde esta fecha los tipos de cambio se calculen a partir del euro frente al dólar y que en el caso de la peseta es de 166.386 y en el del marco, de 1,95583.
- ❑ A lo largo de 1999 se ha registrado un aumento generalizado de los tipos de interés, excepto en Japón, con variaciones entre el 1º y 4º trimestres del 1,03% en el Reino Unido, 0,95% en Estados Unidos, 1,33% en UE-11 y 1,7% en Corea.
- ❑ Considerando las cifras absolutas, en 1999 se han transportado 5.100 millones de toneladas que recupera la línea ascendente de los últimos 16 años rota en 1998. Análogamente, en toneladas x milla, la cifra recogida de 21.480 miles de millones del año 1999 indica el mismo cambio hacia la tendencia alcista de los últimos 13 años.
- ❑ La economía vasca tuvo en 1999 un crecimiento alrededor del 4%. Esta tasa está en línea con la media estatal (3,7%), y por encima de la media europea que está en un 2,1%. Esta evolución se ve marcada por un recorte del crecimiento de la industria y por una aceleración de la construcción y, en menor medida, de los servicios.
- ❑ Para este año, las previsiones apuntan a una nueva evolución positiva, por encima de las

Foto archivo Autoridad Portuaria de Pasajes



3,7% para el Producto Interior Bruto y en 2,8% para el empleo, este aumento se traducirá en la creación de 22.000 puestos de trabajo y en la reducción de la tasa de paro de la Comunidad Autónoma Vasca hasta el 14%, todavía lejos de la media europea. El objetivo es seguir reduciendo el porcentaje de desempleo hasta el 11,2% en el año 2003.



Actividad en la Industria Marítima Vasca

- ❑ Los buenos resultados económicos que se auguran para este ejercicio tienen su origen en las mejores perspectivas del sector industrial, que crecerá cerca de un 4,9%. Por otra parte, la demanda interna será previsiblemente inferior a 1999 debido a la tendencia alcista de los tipos de interés.
- ❑ La recuperación de la flota mundial iniciada en 1989, ha continuado, alcanzando al 31 de diciembre de 1999, la cifra de 543,610 millones de GT, que representa un aumento del 2,2%.
- ❑ Los buques desguazados y perdidos han aumentado, al pasar de 23,8 millones de TPM en 1998 a 30,8 millones en 1999, debido especialmente al importante aumento del desguace de petroleros. Asimismo ha crecido el tonelaje de buques amarrados desde 6,2 millones de TPM a 6,4 millones de TPM también por los petroleros.
- ❑ La cartera mundial de pedidos de buques ha registrado un pequeño aumento, del 2,6%, pasando de 57,4 millones de GT al final de 1998 a 58,9 millones de GT al final de 1999. Este pequeño incremento, se debe especialmente a que se ha reducido la demanda de petroleros, pasando de 28,0 millones de GT a 25,2 millones de GT.
- ❑ Los porcentajes medios de exceso de flota, sobre la demanda, durante 1999 han sido similares a los del año anterior con el 5,2 %, en petroleros, el 2,9% en graneleros y el 1,3% en carga general.
- ❑ Con un tráfico mundial prácticamente invariable, el importante aumento de petroleros entregados se ha visto compensado por los desguaces elevados, con lo que el exceso de flota en estos buques ha pasado del 6,2% al 5.2%. Por el contrario en graneleros los nuevos buques no se han compensado con los desguaces pasando

lo que el exceso se mantiene en el 1.3% frente al 1.2% el año anterior.

- ❑ La evolución de los fletes medios de petroleros en 1999 ha sido de claro descenso en todos los grupos por tamaños, excepto en el de buques Handy Size para crudos, si bien en este último caso la evolución a lo largo del año también ha sido descendente. Por su parte, los índices medios para carga seca han continuado con niveles muy bajos, con subida del 3,5% en el índice por viaje y bajada del 5,5% por tiempo.
- ❑ El comportamiento de los precios de los buques de segunda mano ha sido dispar con una recuperación media en graneleros del 23% y una depreciación del orden del 16% en petroleros.
- ❑ La industria naval europea sigue encontrándose en difícil situación debido especialmente al bajo nivel de los precios y a la dura competencia de Corea del Sur. Por las mismas razones los astilleros japoneses también han entrado en dificultades, sufriendo grandes pérdidas. La gravedad de la situación ha hecho que durante todo el año 1999 y comienzos del 2000 se haya tratado este tema tanto en la OCDE como en la UE, habiéndose producido diversos informes y decisiones. Finalmente se ha llegado a un acuerdo entre la Comisión de la UE y Corea, recogido en un "Acta Aprobada", que fue objeto de su aprobación también por el Consejo de Ministros.
- ❑ De estudios encargados por la Comisión de la UE, se deduce que los precios ofertados por los astilleros coreanos no son coherentes con los costes calculados, estimándose que se producen pérdidas importantes, que pueden oscilar entre el 13% y el 40% sobre el coste.
- ❑ China continua su política de expansión de la construcción naval situándose actualmente en



Foto archivo Autoridad Portuaria de Pasajes

tercer lugar de países constructores, detrás de Japón y Corea.

- ❑ A lo largo de 1999 los precios, en dólares, de los buques de nueva construcción parece que han iniciado una recuperación. La evolución de los precios no es homogénea para todos los países y que depende de la paridad del dólar frente a las distintas divisas.
- ❑ De los últimos estudios realizados se desprende que el desequilibrio oferta- demanda se va a mantener e incluso agudizar ya que frente a capacidades de construcción de 20,98 millones CGT, en el año 2000, y de 24,07 mill. CGT en 2005, solo se prevén entregas medias anuales de 17, 3 en el periodo 1.07.2000-1.07.2005 y 17,4 en el periodo 1.07.2005-1.07.2010.
- ❑ La contratación mundial de buques, que alcanzó su máximo histórico en 1973 se ha mantenido a nivel global, pero ha registrado descensos del 38% en la UE y del 13% en Japón mientras asciende el 20% en Corea. En cuanto a la producción, medida por las entregas de buques, en CGT, se ha estabilizado alrededor de 19 mill. CGT.
- ❑ La contratación de buques en España ha sufrido durante 1.999 un extraordinario descenso, del 30% mientras que la producción ponderada se ha mantenido en niveles de plena ocupación. Esa producción y la reducción de plantillas ha llevado la productividad, a 66,25 CGT (P)/ hombre.
- ❑ La evolución de la construcción naval en España ha sido similar a la que se ha registrado en los países de la UE, con descenso importante de la contratación y mantenimiento de la producción a niveles de saturación.
- ❑ Por quinto año consecutivo, y tras un período de 15 años en continuo declive, en 1999 el

arqueo bruto de la flota mercante española ha experimentado un aumento del 4% y el número de buques ha aumentado en 4 unidades.

- ❑ El Registro Especial de Canarias (REC) como resultado de la nueva normativa, introducida en los últimos años ha registrado un aumento muy importante al estar inscritos en el mismo, el 1.1.2000 un total de 164 buques con 1.464.138 GT (que representa el 94,6% de la flota de pabellón español y el 54% de la flota total).
- ❑ La flota que está controlada o depende de navieras españolas (Registro nacional, de Canarias y de conveniencia) ha aumentado en 7 unidades llegando a 2.698.841 GT, con una edad media de 18,63 años.
- ❑ El conjunto de tráfico de los puertos vascos aumentó en 1.999 un 0,005% en el total anual de movimiento de mercancías, alcanzando 30.517.000 toneladas.
- ❑ El conjunto de la flota mercante controlada desde Euskadi se ha visto afectada por los recortes de la producción de crudo acordados por la OPEP y por la continua revalorización del dólar frente al euro. La flota controlada por armadores vascos durante 1999 asciende a 57 buques mercantes y remolcadores que representan 334.551 G.T. y 553.207 T.P.M., correspondientes a 11 empresas.
- ❑ Durante el año 1999 ha estado en vigor el Reglamento (CE) nº 1540/98, por el que se podrán conceder ayudas a la producción ligadas a los contratos hasta el 31 de diciembre de 2000 y otro tipo de ayudas tales como: de cierre, de reestructuración, a la innovación, regionales, para I+D, protección del medio ambiente, hasta el 31 de diciembre de 2003.
- ❑ Durante 1999, en España la financiación de los armadores ha estado regulada por el Real Decreto 442/1994, de 11 de marzo, con las modificaciones introducidas mediante el Real Decreto 1562/1997, de 10 de octubre, en el sentido de eliminar de la financiación la construcción de buques pesqueros y ampliar su campo de aplicación a los armadores domiciliados en todo el Espacio Económico Europeo e incluso fuera, aunque en este último caso, con determinadas condiciones. Al amparo de esta disposición, dentro del año 1999 se han autorizado 32 créditos para la construcción de buques de 132.422 millones de pesetas. De



- ❑ La Ley de Presupuestos Generales del Estado para 2.000 incluye la autorización para conceder avales, hasta un total de 6.500 millones de pesetas, para garantizar créditos concedidos a armadores españoles.
- ❑ La baja competitividad de la flota española, por su rápido envejecimiento, unida a la significativa reducción de la cobertura con flota operada por empresas españolas y de las necesidades de transporte derivadas del comercio marítimo nacional, y en consecuencia el aumento del déficit de la balanza de fletes marítimos, apoya claramente la necesidad de renovación y relanzamiento de la flota española, en tasas sensiblemente superiores a las actuales. A ello habría que añadir la repercusión positiva sobre la carga de trabajo de los astilleros españoles en los que en los últimos cinco años, solo el 13% de su contratación (en GT, excluyendo pesqueros) se ha destinado a armadores nacionales, en comparación con el 45% que consiguen los astilleros europeos de sus respectivas navieras
- ❑ Con ese objetivo, además de la concesión de créditos y avales, mencionada anteriormente, se ha dispuesto la concesión de incentivos fiscales a la inversión de buques o transformaciones de buques, mediante la posibilidad de amortización acelerada.
- ❑ 1.999 ha sido un año de un fuerte impulso para la construcción naval en Euskadi, con una clara diferenciación entre Astilleros grandes, (La Naval de Sestao), y los Astilleros Pequeños y Medianos, en sus carteras de pedidos.
- ❑ La Naval de Sestao debido al dumping de precios de los astilleros Coreanos no ha formalizado ningún contrato durante 1.999, al igual que todo el grupo de astilleros Españoles, por lo que su carga de trabajo se ha visto muy mermada, por esa falta de nuevos contratos que no se han materializado hasta el año 2.000 con las 2 dragas para Bélgica y los dos LNG para Repsol, lo que le da un pleno empleo durante los 4 próximos años, y le posibilita entrar en un nicho de construcción de buques de alto coste y tecnología, que pocos astilleros poseen en el mundo, y que va a repercutir muy positivamente en toda la industria auxiliar en forma de subcontratos.
- ❑ Los cuatro astilleros privados vascos, Zamakona, Murueta, Balenciaga y Pasaia,

cerraron el ejercicio 1999 con una facturación conjunta de 21.000 millones de pesetas, lo que significa duplicar la cifra de negocio alcanzada en el pasado ejercicio. A lo largo de 1999, los cuatro astilleros vascos han construido 17 buques, diez pesqueros y siete mercantes, en el caso de los primeros, su principal cliente está en el mercado doméstico, mientras que los barcos mercantes tienen un destino más variado e internacional.

- ❑ La situación que atraviesan estas empresas debido a la progresiva renovación de la flota pesquera, es de mejora continua de sus carteras de pedidos. Estos Astilleros cuentan, en la actualidad, debido a esta gran carga de trabajo, con una plantilla conjunta de 382 trabajadores fijos y 628 eventuales.
- ❑ Este clima de plena contratación y de resurgimiento de la Industria Marítima vasca es en gran parte el resultado del trabajo de concienciación y de creación de medidas legales, fiscales y financieras propiciado desde ADIMDE y desde el Foro Marítimo Vasco con nuestras Autoridades, G.V., Instituciones, Banca y todos aquellos agentes relacionados con el sector marítimo.
- ❑ Durante este año se ha trabajado codo con codo con la Administración en el desarrollo de medidas fiscales que posibilite ventajas adicionales en la contratación de buques por parte de astilleros vascos, como es el Tax Lease y el Tonnage Tax y la creación de una Sociedad de promoción de Empresas específica para el sector marítimo.
- ❑ La UE ha publicado varias directrices y reglamentos relativos al tiempo de trabajo de las gentes de mar y consorcios entre compañías de



Actividad industrial en LA NAVAL de Sestao



primera de ellas, relativa al Acuerdo sobre ordenación de tiempo de trabajo de las gentes del mar suscrito por la Asociación de Armadores de la Comunidad Europea y la Federación de Sindicatos del Transporte de la Unión Europea (FST), tiene por finalidad aplicar dicho Acuerdo, adoptándose por los Estados, miembros las medidas necesarias para cumplirlo a más tardar el 30 de junio de 2002. La 2ª habla sobre el cumplimiento de las disposiciones relativas al tiempo de trabajo de la gente de mar a bordo de buques que hagan escala en puertos de la Comunidad.

- ❑ El transporte Marítimo de Corta Distancia (Short Sea Shipping), continua mereciendo la atención tanto de la Comisión y Consejo de la UE como del Foro de las Industrias Marítimas.
- ❑ Dentro de las actividades del Comité de Transportes Marítimos de la OCEDE, cabe destacar la puesta en marcha de un Plan de Acción para luchar contra los buques subestandar y la adopción de un Acuerdo con DNME sobre Políticas sobre Transporte Marítimo Internacional.
- ❑ La Organización Marítima Internacional ha continuado sus esfuerzos en la implantación del STCW 95 y del ISM Code y en la implantación de la normativa por los Estados de la bandera.
- ❑ Las actuaciones de la Unión Europea en relación con la seguridad marítima se pueden concretar en la impulsión de la campaña para la promoción de la calidad en el transporte marítimo "Quality Shipping Campaign", con la redacción de la "Carta sobre la Calidad en las Industrias Marítimas" y la puesta en marcha del Sistema Europeo de Información de la Calidad (EQUASISI) así como en la "Propuesta de medidas radicales para

- ❑ Las sociedades de Clasificación, agrupadas en la IACS, están atravesando momentos difíciles tanto a nivel individual (resultados negativos) como asociativo (pérdida de credibilidad).
- ❑ Continúa el desarrollo de la Sociedad de la Información Marítima, MARIS, a través de los grandes sub-proyectos SAFEMAR, MARTRANS, MARSOURCE, Y MARVEL y de una serie de proyectos concretos.
- ❑ El Foro de Industrias Marítimas Europeo se ha reunido en Southampton, revisando el trabajo de Paneles y Grupos y formulando Recomendaciones para el futuro.
- ❑ Por la Gerencia del Sector Naval, se han autorizado nuevos programas de actuación para el período 1999-2003, cubierto por el Reglamento CE con posibilidad de determinadas ayudas y con una previsión de inversiones de 70.000 mill. ptas, y una reducción de plantillas de unas 930 personas.
- ❑ En relación con la Fundación para el Desarrollo de las Industrias Marítimas, se están dando los pasos necesarios para su puesta en funcionamiento, habiéndose modificado la escritura de constitución original e incluso su denominación que ahora es "Fundación Instituto Tecnológico para el Desarrollo de las Industrias Marítimas", con el fin de fomentar la investigación y el desarrollo en la industria de construcción naval y su industria auxiliar, así como en el transporte marítimo y la explotación de los recursos marítimos.
- ❑ El Foro Marítimo Vasco creado a finales de 1.997 ha continuado su labor durante 1.999 con el reconocimiento explícito del Gobierno

Vasco por su labor, lo que le ha llevado a convertirse en el onceavo Cluster, dentro de la política de Cluster propiciada por el ejecutivo autonómico, y convertir de esa forma al sector marítimo vasco en estratégico y prioritario.

Fuente: Elaboración propia y Gerencia del Sector Naval..

Informe "Evolución del Tráfico Marítimo y de la Construcción Naval".

Actividad marítimo-portuaria
Foto archivo Autoridad Portuaria de Bilbao



El Foro Marítimo Vasco:

objetivos y órganos de gobierno



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".



Junta Directiva del FORO MARITIMO VASCO

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.



Buque de alta tecnología construido en LA NAVAL de Sestao

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

Los Organos de Gobierno del Foro Marítimo vasco son: La Junta Directiva, El Consejo Asesor y la Asamblea General formado por los socios del

FORO MARITIMO VASCO



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. JOSE RAMÓN BELOKI 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

CONSEJO ASESOR DEL FORO MARITIMO 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
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	WÄRTSILÄ NSD IBERICA, S.A.
Presidente ANAVAS	D. JUAN CARLOS ACHA	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 tiene en la actualidad 17 socios entre Empresas, Entidades Públicas y Privadas e Instituciones.

Las empresas privadas participan en el foro a través de su Asociación sectorial ADIMDE, que está compuesta por 105 empresas y asociaciones 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.

El Foro ofrece a sus socios:

- **IMAGEN, COMUNICACIÓN Y FORMACIÓN**
Con la pertenencia a una 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

La Asamblea General es el órgano de decisión del Foro Marítimo Vasco y está formada por:

- ADIMDE – AGRUPACION DE INDUSTRIAS MARITIMAS DE EUSKADI
- ASTILLEROS ESPAÑOLES – 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 NAVIGACION 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
- DIPUTACION FORAL DE ALAVA
- DIPUTACION FORAL DE BIZKAIA
- DIPUTACION FORAL DE GIPUZKOA
- INASMET
- KUTXA
- ROBOTIKER
- SPRI – SDAD. PARA PROMOCION Y RECONVERSION INDUSTRIAL, S.A.
- 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.

Recientemente se han entablado conversaciones para que el Departamento de Agricultura y Pesca del Gobierno Vasco pase a formar parte activa del Foro como miembro asociado, obteniendo una respuesta afirmativa por lo que se esta a la espera de la documentación acreditativa, lo mismo ha ocurrido con Teleinformatica S.A.. Asi mismo se han entablado conversaciones con otras Entidades, Instituciones y Bancos, lo que nos va a permitir ampliar proxicamente la composición de socios del foro.

RELACIÓN DE ASOCIADOS / KIDEEN ZERRENDA / LIST OF MEMBERS

**ASTILLEROS
ESPAÑOLES**
ASTILLEROS DE SESTAO SRL
"La Naval"



Bizkaiko Foru Aldundia
Diputación Foral de Bizkaia



Gipuzkoako Foru Aldundia
Diputación Foral de Gipuzkoa



Diputación Foral de Alava
Arabako Foru Aldundia



Bizkaiko Enpresa eta Aurrerapen Zentrua
Centro de Empresas e Innovación de Bizkaia



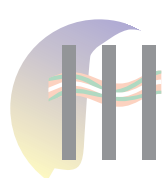
Puerto de Bilbao
AUTORIDAD PORTUARIA DE BILBAO

Puerto de Pasajes
AUTORIDAD PORTUARIA DE PASAJES



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





Consideración de sector estratégico y prioritario por parte del Departamento de Industria, Comercio y Turismo del Gobierno Vasco



3. Consideración de sector estratégico y prioritario por parte del Departamento de Industria, Comercio y Turismo del Gobierno Vasco

EL FORO MARITIMO VASCO es una agrupación sin ánimo de lucro que desde su constitución en 1.997 viene sirviendo de punto de encuentro, integrador e impulsor del sector marítimo vasco y que agrupa a Empresas, Entidades Públicas y Privadas, Instituciones, Banca y Agentes relacionados con el sector marítimo con el objetivo 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".

El Foro Marítimo Vasco se convertirá este año, 1999 en un nuevo Cluster prioritario, después de que el Gobierno Vasco haya decidido dar carácter "estratégico" y "prioritario" al sector marítimo vasco dentro del nuevo Plan de Política Interinstitucional 2000-2003, que el ejecutivo pondrá en marcha próximamente.

Este anuncio fue realizado en el transcurso de la II Asamblea General del Foro, celebrada el 26 de noviembre de 1999, por el Viceconsejero de Industria, D. Iñaki Telletxea.

En dicha asamblea se aprobó, además, el Plan Estratégico del Foro 2000-2003 y el Plan de Acción para el año 2000 así como los resultados económicos de 1998 presentados a la Asamblea y el Presupuesto de Ingresos y Gastos para el año 2000.

La consideración de sector estratégico y por tanto el ser nominados como el Onceavo Cluster ha venido precedida de numerosas reuniones con los responsables del Departamento de Industria, SPRI y Diputaciones al objeto de hacerles ver la importancia que tiene este sector para la economía del País. A estas primeras reuniones le han seguido durante el presente año otras sucesivas que tuvieron como

a técnicos y responsables de las Areas de Internacionalización, Tecnología y Calidad de la Gestión del G.V.

El objeto de las mismas fue dar a conocer el Plan de Política Interinstitucional 2000-2003 puesto en marcha por el ejecutivo autónomo y que pilota sobre 3 aspectos:

1- Internacionalización, 2- Desarrollo Tecnológico, 3- Mejora de la Gestión, todo ello dentro de un entorno de Colaboración Interempresarial, y a los que deberemos adaptar nuestro Plan Estratégico y de Acción para el 2000. Esta consideración se plasmará con la firma de un convenio entre el Foro y el ejecutivo autonómico. Básicamente este convenio se centrará en el apoyo económico para el desarrollo de acciones para las empresas del Foro Marítimo Vasco. El Gobierno Vasco pretende también, de este modo, articular una serie de apoyos financieros específicos para las empresas que desarrollen proyectos de fuerte impacto en el tejido industrial vasco, medido en términos de volumen de inversión y/o empleo, que generen valor añadido y que incorporen su carácter diversificador y complementario a la



Asamblea General del FORO MARITIMO VASCO, 1999



FORO MARITIMO VASCO

3.1

REESTRUCTURACIÓN DE LAS ACCIONES PRIORIZADAS POR EL FORO EN FUNCIÓN DE LOS NUEVOS ACUERDOS CON EL G.V. Y DE ACUERDO AL NUEVO PLAN DE POLÍTICA INTERINSTITUCIONAL

El FORO MARITIMO VASCO agrupa a Empresas, Entidades Públicas y Privadas e Instituciones bajo un doble objetivo operativo que se constituye en complementario:

- Mejorar la imagen del sector marítimo ante las instituciones y agentes sociales.
- Involucrarse en procesos de mejoras de gestión, de calidad y en todos aquellos procesos que lleven a las empresas hacia la mejora de la competitividad y la innovación empresarial.

Como consecuencia de estos objetivos de actuación, el FORO MARITIMO VASCO precisa dotarse de un Plan que diseñe, defina, estructure y cuantifique el marco de acciones a desarrollar en los próximos años, de manera que pueda maximizar el grado de sus realizaciones de apoyo al sector, a través de la optimización de los recursos con los que cuenta.

Fruto de ello, fue en su momento la elaboración de un primer Plan Estratégico 1.998 – 2.000 que ha venido orientando las actuaciones del Foro en sus primeros años de vida, y que priorizó 13 acciones que han venido desarrollándose desde su creación, y cuya renovación, a través del establecimiento de un nuevo documento estratégico que actualice sus propuestas, y que priorice las actuaciones en concordancia con las del ejecutivo autonómico en su nuevo Plan de Política Interinstitucional 2000-2003.

A tal fin, se trabajó en el año 1.999 con la Consultoría LOOP CONSULTORES, a fin de elaborar el Plan Estratégico del Foro Marítimo Vasco 2.000 2.003. En la actualidad continua el trabajo destinado al desarrollo de las acciones necesarias para dotar al sector marítimo vasco de instrumentos que le permitan competir en un mercado tan globalizado como es el marítimo.

Una vez detectadas las fortalezas y debilidades del sector, se decide agrupar, las 13 acciones prioritizadas, en cinco grandes áreas de actuación estratégica para el FORO MARITIMO VASCO, incluyéndose las acciones de tipo tecnológico como quinta área, ya que no se había priorizado ninguna acción tecnológica entre las 13 primeras y se ha visto la necesidad de desarrollarlas en este nuevo Plan Estratégico, y tuvo que ser aprobada por la Asamblea General del Foro. Estas áreas son:

- FORMACION.
- ACCIONES DE PROMOCION SECTORIAL.
- CENTRO COORDINADOR DE REPARACIONES

- DESARROLLO DE MEDIDAS FINANCIERO FISCALES.
- MEDIDAS TECNOLOGICAS.

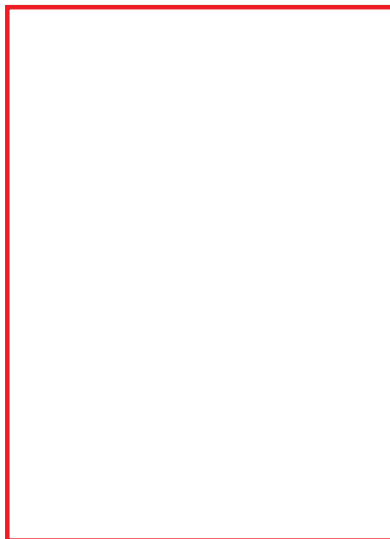
3.1.1 NUEVO PLAN ESTRATÉGICO F.M.V. 2.000 – 2.003.

A las puertas de finalizar el plazo marcado para desarrollar el Plan de Negocio 1.998 –2.000, consideramos que es necesaria una revisión del estado y desarrollo de las acciones, sabiendo el camino que hemos recorrido y el grado de desarrollo de las acciones; es decir, dónde estamos y dónde queremos llegar, y los nuevos pasos que hay que dar para alcanzar esos hitos.

Por ello se ha realizado el nuevo “Plan Estratégico del Foro 2.000-2.003”, dado el nuevo carácter de Estratégico del sector o la nueva consideración por parte del Departamento de Industria del G.V. de Cluster prioritario.

Dicho Plan se ha elaborado siguiendo las pautas o las líneas marcadas por el nuevo Plan Interinstitucional del G.V. para su próxima legislatura tal y como se refleja en las áreas prioritizadas por nuestro Plan. Se ha enviado copia del mismo a responsables del G.V. y Diputaciones, (Javier Hernando, Diputados y Directores, etc.), y se ha entregado una copia a la Junta Directiva del Foro.

Este nuevo Plan ha reestructurado las 13 acciones del anterior en 5 grandes áreas estratégicas que mencionamos a continuación junto a las acciones a





ACCIONES ESTRATEGICAS

FORMACION

- Plan de Formación sectorial.
- Programa de becas para prácticas en empresas del sector.
- Promover la adecuación de los planes de enseñanza reglada a las necesidades futuras del sector.
- Estudio sobre el desarrollo del programa "FOMAR".
- Programa "FOMAR" de calidad.
- Programa "FOMAR" de seguridad laboral.
- Programa "FOMAR" medioambiental.

ACCIONES DE PROMOCION SECTORIAL.

- Estudio sobre la potenciación del astillero como empresa tractora del sector.
- Promover actuaciones de colaboración interempresarial.
- Plan de Comunicación.
- Actividades / publicaciones promocionales.
- Seminario FORO MARITIMO VASCO.

CENTRO COORDINADOR DE REPARACIONES

- Estudio sobre la oferta de servicios en trabajos de reparaciones navales en el puerto de Bilbao.
- Edición de un catálogo de empresas que realizan actividades de reparación.
- Creación de una Página Web.
- Creación de la oficina del Centro Coordinador de Reparaciones.
- Actividades de promoción.

DESARROLLO DE MEDIDAS FINANCIERO – FISCALES.



- Creación de una Sociedad de Promoción de Empresas para el sector marítimo vasco.
- Promover medidas fiscales de apoyo al sector.

MEJORA TECNOLOGICA.

- Diagnóstico tecnológico del Sector.
- Plan Tecnológico sectorial.
- Jornadas de difusión tecnológica.



Reuniones para la presentación del Plan Estratégico 2000-2003 del FORO MARÍTIMO VASCO

3.1.2 PLAN DE ACCIÓN DEL FORO PARA EL 2.000.

El Foro Marítimo Vasco desde su creación, ha venido desarrollando una serie de acciones priorizadas, de entre todas las detectadas por el Foro de Dinamización Sectorial, con la intención de que al desarrollarlas, además de cumplir con la puesta en marcha del Foro, mejoren la competitividad de las empresas.

Dichas líneas básicas de actuación van a marcar las pautas de las acciones del Foro en el futuro y estarán recogidas en un nuevo Plan de Negocio para el 2.000 y hasta el 2003, de modo que las acciones desarrolladas durante esos años, debidamente planteadas, definidas y cuantificadas cada año, a través de un Plan de Acción anual den respuesta a dicho Plan de Negocio.

Dicho Plan de Negocio deberá elaborarse cda año y abarcaría los años 2000-2003, y marcaría las líneas básicas de acción a desarrollar por el Foro durante estos años, que son las que hemos mencionado anteriormente acciones concretas que

FORO MARITIMO VASCO



ACCION 1: FORMACIÓN

Esta acción va encaminada a dotar a las empresas del sector marítimo vasco de los profesionales necesarios, con una formación adecuada y adaptada a las necesidades de las empresas, mediante la formación continua bien sea reglada o en prácticas.

El proceso de modernización de las estructuras productivas y la incorporación de sectores industriales con mayores exigencias tecnológicas, están teniendo dos consecuencias principales entre las empresas del sector marítimo.

- Por una parte, existe un déficit de profesionales con la adecuada formación en especialidades como: soldadores homologados, caldereros, tuberos, etc.

- Por otra parte bien porque los profesionales no obtienen la cualificación básica necesaria ya que la Formación Reglada no proporciona las competencias mínimas requeridas, las nuevas incorporaciones al puesto de trabajo de los profesionales están suponiendo para las empresas unos costes importantes de adaptación al puesto de trabajo en términos de falta de productividad.

Para ello, proponemos acometer esta Acción 1 desde tres puntos de partida, destinados a cubrir los aspectos destacados anteriormente, pero encaminados todos al mismo fin. Estos tres aspectos son:

1. Cursos de Formación
2. Desarrollo de perfiles
3. Búsqueda de nuevos profesionales

ACCION 2: DESARROLLO DE MEDIDAS DE PROMOCION SECTORIAL

Estas medidas de Promoción Sectorial van a ir enfocadas fundamentalmente durante el año 2000 en las siguientes líneas de trabajo:

- **POTENCIAR EL ASTILLERO COMO EMPRESA TRACTORA**
Esta acción trataría de potenciar la implantación de diversos aspectos de mejora en los Astilleros, es decir tratar de aplicar en una factoría todos aquellos posibles programas de mejora de diseño, producción, fabricación, tecnología, etc..., de tal modo que una vez puestos en práctica podamos ver claramente los diferentes aspectos de mejora implantados y aplicarlos al resto de los Astilleros, así como al resto de las empresas de la Industria Auxiliar o Subcontratistas.
- **COLABORACIÓN INTEREMPRESARIAL, DESTINADA A OFRECER OFERTAS CONJUNTAS.**

Auxiliar, o dicho de otra forma, la colaboración entre empresas en sentido horizontal y vertical.

- **MEDIDAS DE PROMOCIÓN SECTORIAL, FERIAS, PRENSA, RADIO Y TV**

Se piensa seguir como hasta ahora desarrollando esta labor mediante la distribución de información a las empresas sobre posibles ofertas de venta de equipos, trabajos o servicios para lo que es preciso seguir contando con un lugar donde mantener esta información como es la parte privada o de negocios de la página Web del Foro.

ACCIÓN 3: CENTRO COORDINADOR DE REPARACIONES PARA EL PUERTO DE BILBAO

Esta acción surge como continuación de la anteriormente priorizada por el Foro Marítimo Vasco, y que iba destinada a dotar al Puerto de Bilbao de un Centro de Reparaciones, para lo que se encargó un estudio a Bilbao Plaza Marítima. Dicho estudio contemplaba la creación de un espacio físico donde llevar a cabo los trabajos de reparación, mediante la adquisición de un dique flotante. Ante la salida del proyecto de los socios que en un principio lo asumieron (Corporación IBV y Naviera del Odiel), el proyecto, a instancia de la SPRI, pasó a ser dirigido por el Foro Marítimo Vasco, cambiando el planteamiento del mismo, ya que el Puerto de Bilbao no contempla en principio, un espacio físico en sus nuevas instalaciones, además de no haber financiación para el proyecto ni para la compra de los equipos de varada.

El nuevo planteamiento de esta acción se dirige ahora a la creación de un centro encargado de coordinar a los talleres que se dedican a las reparaciones navales en el entorno de la ría de Bilbao, sin la necesidad de la compra de un dique flotante. Es decir, la puesta en marcha de un centro coordinador encargado de, en un primer lugar, visitar a las empresas dedicadas a las reparaciones para conocer la oferta existente, precios



Presentación de Bilbao Shiprepair Center

FORO MARITIMO VASCO



y disposición, capacitación profesional, etc., tras lo que se elaboraría un catálogo, en formato de papel, CD-ROM y página Web, de modo que pudiera ser accesible a cuantos consideraran la posibilidad de reparar en Bilbao, siempre teniendo en cuenta que se trataría de reparaciones a flote y/o en ruta, además de hacer una labor comercial de venta del producto por todo el mundo, para posteriormente, y en vista de la demanda existente, y del trabajo desarrollado por los talleres, barajar la posibilidad de poner en marcha los mecanismos necesarios par dotar al Centro Coordinador de infraestructuras.

ACCION 4: DESARROLLO DE MEDIDAS FINANCIERO-FISCALES

Esta acción trataría de poner en marcha los mecanismos recogidos en la norma Foral de Impuesto de Sociedades para dotar a las empresas, que vayan a acometer proyectos de inversión, de la financiación necesaria y de los apoyos fiscales, y así facilitar el buen fin del proyecto dotando a las empresas del sector marítimo vasco de ventajas competitivas adicionales en función de nuestra Autonomía Fiscal. Dichos mecanismos vendrían a desarrollar los puntos recogidos ya en la normativa de 1.996 en la norma Foral del impuesto de sociedades y fundamentalmente se refiere a:

- EXENCION POR REINVERSION
- PLANES DE AMORTIZACION
- SOCIEDAD DE PROMOCION DE EMPRESAS (CRÉDITOS PARTICIPATIVOS)
- ESPECIAL REFERENCIA A LAS PESQUERAS

Tras reconsiderar el estudio preliminar de la conveniencia de poner en marcha la Sociedad Capital Riesgo, y haber llegado a la conclusión de que una

mismas ventajas, y carecería de gran parte de los inconvenientes de las mismas, se ha decidido acometer esta acción, para lo que se precisa además de contar con unos fondos que aportan a los proyectos considerados viables, dotar de una serie de ventajas fiscales que hagan atractiva la aportación de fondos a esta Sociedad de Promoción de Empresas, que permita afrontar proyectos empresariales dentro del sector marítimo.

Es de destacar en este punto la total sintonía y apoyo del Departamento de Hacienda de las Diputaciones Forales con la creación de medidas de apoyo fiscal y para la S.P.E., que permitirán fomentar inversiones en el sector marítimo vasco.

ACCION 5: DESARROLLO DE MEDIDAS TECNOLÓGICAS

El objetivo de esta acción es la definición de una Propuesta de Estrategia Tecnológica para el sector marítimo vasco. Con el desarrollo de las acciones enmarcadas en las líneas de esta estrategia se deberá obtener una mejora de la competitividad de las empresas de este sector, mediante el conocimiento y la aplicación de las tecnologías a sus diferentes procesos productivos y a los servicios que ofertan.

El sector marítimo de Euskadi se compone de una gran cantidad de empresas dedicadas a diferentes actividades que abarcan desde el transporte de mercancías por mar, la pesca, la construcción de buques y la industria auxiliar marítima, con los diversos subsectores que esta última agrupa. La mayoría de estas empresas han sufrido durante los últimos años una profunda crisis, y para continuar afianzándose, creemos fundamental lograr su competitividad en el mercado internacional a través de su mejora tecnológica.

De este modo, y a la vista de las empresas y actividades que las ocupan, pensamos que las mejoras tecnológicas han de ocuparse de fundamentalmente tres campos, si queremos plantear una correcta estrategia tecnológica del sector:

- TECNOLOGÍA DE LA INFORMACIÓN Y LAS COMUNICACIONES
- TECNOLOGIA DE GESTION MEDIOAMBIENTAL
- TECNOLOGÍAS DE LOS MATERIALES Y DE FABRICACION



FORO MARITIMO VASCO



IV Actividades, estudios y proyectos desarrollados por el Foro Marítimo Vasco durante 1.999



4. Actividades, estudios y proyectos desarrollados por el Foro Marítimo Vasco durante 1.999

EL FORO MARITIMO VASCO desde su creación ha venido desarrollando una serie de actuaciones destinadas a cubrir, en primer lugar las acciones prioritizadas en su Plan Estratégico y en segundo lugar todo tipo de acciones destinadas a cumplir cualesquiera de sus objetivos que primero, mejoren la imagen del sector marítimo ante las Instituciones y Agentes sociales y segundo implementen los procesos de mejoras de gestión, de calidad y que lleven a las empresas hacia la mejora de la competitividad y la innovación empresarial, estas actuaciones realizadas por el FORO MARITIMO VASCO durante 1999 se relacionan a continuación:



Asamblea General FORO MARITIMO VASCO, 1999

4.1 ACCIONES FORMATIVAS

PLAN DE FORMACION REGLADA Y EN PRACTICAS

En concreto esta acción prioritizada en el Plan Estratégico del Foro, surge del análisis de los resultados del Estudio de Necesidades Formativas del sector Marítimo Vasco, realizado durante 1.999 con el apoyo del Departamento de Promoción Económica y Empleo de la Diputación Foral de Bizkaia, y que sacó a la luz las carencias o necesidades formativas de las empresas del sector.

A partir de este estudio y trabajando en conjunto con Fondo Formación se ha desarrollado el Plan de Formación para el 2000. Se pretende con ello poner en marcha un plan de formación reglada validado por las empresas y que por ello responden a sus necesidades en este campo. El plan se pondrá en marcha tan pronto como se presente la convocatoria de Hobetuz para el año 2.000 de modo que se disponga de apoyo en la formación. Se espera contar con la colaboración de la Gerencia del Sector Naval a fin de obtener financiación para las horas de los trabajadores dedicadas a la formación.

Otro proyecto que consideramos interesante poner en marcha y en el que estamos trabajando, es el del Centro de Prospección y Auditoria, encargado de detectar las necesidades de las empresas en materia de formación en prácticas de los trabajadores, y poder actuar adecuadamente, de modo que se responda con prontitud y eficacia a esas necesidades de trabajadores en prácticas de las empresas.



Asamblea General FORO MARITIMO VASCO, 1999



4.2

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

Una de las principales carencias de nuestras empresas es su escasa proyección Internacional. Creemos que nuestras empresas deben tener la capacidad de competir a nivel internacional y aumentar el número de exportaciones. Para lograr este objetivo, un medio adecuado es la promoción comercial a través de presentaciones en Ferias del Sector, o los contactos con otras empresas a través de Partenariats, Encuentros empresariales, etc.

Con el objetivo de promover la internacionalización de las empresas asociadas, se ha venido trabajando desde la oficina de ADIMDE – FORO MARITIMO VASCO en la difusión de cuantos encuentros internacionales, Ferias del sector, Partenariats, etc., han tenido lugar el presente año y también se ha acudido con stand propio a alguno de ellos.

Para la difusión de estos eventos, se ha circulado entre los socios información puntual sobre todos ellos, mediante comunicaciones vía fax, o correo electrónico. Además, toda la información relativa a estos encuentros y ferias, ha permanecido a disposición de los socios y cuantas personas pudieran solicitarla en la página Web del Foro Marítimo Vasco en su parte privada www.foromaritimovasco.com/ferias.

● 4.2.1 FERIA NOR-SHIPPING'99, OSLO.

La Feria Nor – Shipping'99 de Oslo, se celebra con carácter bianual, correspondiendo este año su celebración a los días 8, 9, 10, 11, y 12 de Junio. Esta feria se considera una de las principales a nivel mundial, y es sólo superada en Europa por la Feria de Hamburgo. Es una feria dedicada en exclusiva al sector marítimo, siendo la número dos mundial tanto por número como por importancia de los expositores, y los productos expuestos.

Noruega es una de las potencias mundiales en lo que respecta a la flota mercante, además, cuenta con una importante flota pesquera, una muy desarrollada industria off – shore (extracción de hidrocarburos en su sector del Mar del Norte), y gran número de explotaciones de acuicultura. Es además, un importante centro constructor naval, y cuenta con gran variedad de fabricantes de equipos de la industria auxiliar, tecnológicamente punteros a nivel mundial. Por todo ello, Noruega es un país que vive mirando a la mar, y de ella recibe la mayor parte de

Los sectores representados, en la feria, abarcan el total del conjunto de actividades relacionadas con la industria marítima, desde astilleros, armadores, industria auxiliar, etc., hasta instituciones públicas y privadas relacionadas con el sector, centros de enseñanza, abogados, bancos especializados en el mercado marítimo, etc.

Por países, según datos de la organización, han acudido expositores de cerca de 35 países de los 5 continentes, recibiendo visitantes de más de 50 países.

Desde el FORO MARITIMO VASCO, se había considerado siempre la asistencia a esta feria, como una medida fundamental, de cara al impulso a las empresas asociadas a ADIMDE (Sección Empresarial del Foro), y al sector marítimo vasco en su conjunto, ya que por una parte, el presentarse en un escaparate tan importante, permite dar a conocer a las industrias entre los principales agentes del sector a nivel mundial, y por otra parte, se pretende conseguir una imagen de marca de la industria marítima vasca, como una industria capaz de competir, avanzada tecnológicamente, moderna, y sobre todo cohesionada al acudir agrupada bajo el nombre de la asociación que la representa y a la vez como un reflejo de su voluntad de continuar desarrollando su actividad tradicional, y de competir en un mercado tan globalizado.

A tal fin, se acudió a dicha feria apoyados por el Dpto. de Promoción Económica y Empleo de la Diputación foral de Bizkaia, con un stand ubicado en el Pabellón Español compuesto por 22 empresas, de las cuales, 8 (incluida la propia ADIMDE, y 9 si contamos a Astilleros Españoles, S.R.L., cuya factoría



Feria NOR-SHIPPING'99 - OSLO



de la importancia del sector marítimo vasco a nivel estatal, y la pujanza, y ganas de competir que tiene; en concreto, a dicha feria, acudieron las siguientes empresas asociadas a ADIMDE: Astilleros de Pasaia, S.A., SENER, S.A., Vicinay Cadenas, S.A., Oliver Design, S.A., Bombas Itur, S.A., SINAVAL, y Astilleros Zamakona, S.A.

Acudieron a dicha feria en representación del Foro, D. Antxon Ascorreta Presidente del FORO MARITIMO VASCO., D. Javier López de Lacalle, Director Gerente del FORO MARITIMO VASCO, y D. Angel Santurtun Jefe Gabinete de ADIMDE, siendo acompañados por Dña. Izaskun Artetxe Directora de Proyectos de Cooperación Empresarial del Dpto. de Promoción, Económica y Empleo de la Diputación Foral de Bizkaia.

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

Del mismo modo, se mantuvieron numerosas entrevistas con personas interesadas bien en alguna de las empresas asociadas no presentes, bien en la propia ADIMDE, o el FORO MARÍTIMO VASCO, entablando contactos con representantes de los Foros Marítimos Europeos de Noruega y Holanda, Asociaciones Sectoriales (Armadores, Astilleros, Industria Marítima), empresas del sector marítimo (Construcción Naval, Industria Auxiliar Marítima, Armadores, etc.), e Instituciones Marítimas Europeas, etc.

Tras la feria, hemos continuado recibiendo información enviada por dichos contactos, y en la actualidad, mantenemos una fluida relación con estas empresas, instituciones y personas. Toda esta información y los contactos además de figurar en nuestra parte privada de la web para los socios del Foro Marítimo Vasco, fue enviada por fax a las empresas asociadas así como a los contactos

alguna de las empresas asociadas, por la propia actividad de la industria marítima del País Vasco.

Además del material promocional de ADIMDE y del FORO MARÍTIMO VASCO, se presentó también en esta feria, el proyecto ITSASTEK, que había sido presentado previamente en la Feria de Ondarroa y que se pudo mostrar gracias al apoyo para este proyecto piloto de Promoción, Economía y Empleo de la Diputación Foral de Bizkaia. por lo que se ha distribuido también un importante número de CD ROMs explicativos de dicho proyecto durante la celebración de la feria.

4.2.2 FERIA DEL MAR DE ONDARROA.

La FERIA DEL MAR DE ONDARROA, se celebra con carácter bianual, y este año, lo ha hecho los días 4, 5 y 6 de Junio de 1.999 en el Puerto Pesquero de Ondarroa. Su objetivo fundamental es servir de escaparate de los últimos avances en materia de equipos marinos a los profesionales del sector, y al tiempo difundir la cultura marítima entre la sociedad en general.

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 este sentido, esta feria es una de las principales que de este tipo se celebran, y recibe visitantes no sólo de la propia Ondarroa, sino de pueblos vecinos, e incluso de personas o representantes de empresas relacionadas con el sector de zonas más alejadas, siendo por tanto un importante punto de reunión de los principales agentes del sector.



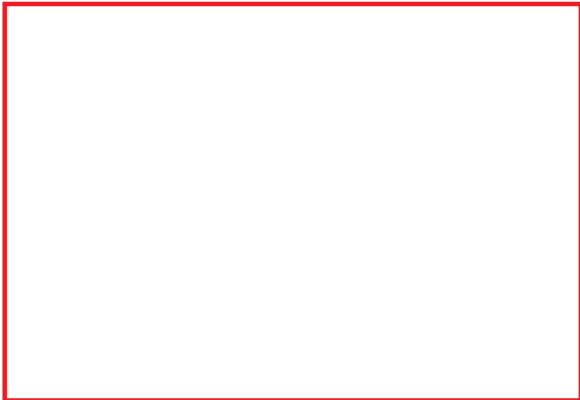
Feria NOR-SHIPPING'99 - OSLO



Feria del Mar de ONDARROA, 1999



FORO MARITIMO VASCO



Junta Directiva y Consejo Asesor del Foro Marítimo Vasco en la Feria del Mar de Ondarroa

Esta feria pretende acercar la actividad marítima a la sociedad, en especial en un pueblo como este tan vinculado a dicha actividad. De este modo, ésta no sólo es una feria meramente técnica o profesional, sino que pretende además fomentar la cultura derivada de dicha actividad mediante una serie de actividades como degustaciones gastronómicas de platos preparados con pescado, simulacros de actuaciones en casos de emergencia en la mar, exposiciones, un campeonato de pesca submarina, mesas redondas sobre la problemática del sector pesquero, sobre la política pesquera comunitaria, sobre la construcción naval, etc., pero sin descuidar como hemos dicho antes, el aspecto profesional de dicha feria, presentándose un buen número de empresas e instituciones, buena parte de las cuales eran asociadas a ADIMDE: Talleres Erreka, S.L. (Finanzauto), Marcrame Euskadi, S.A., Naberan Sareak, S.L., Guascor, S.A., Marnorte Construcciones Electromecánicas, S.L., Itsaskorda, S.L., Inas Mujica, S.L., Zineti, S.A., Radio Marítima Cantábrico, S.A.L., Ramón Vizcaino Refrigeración, S.A., Wärtsilä, NSD Ibérica, S.A., así como otras empresas, organismos e instituciones públicas y privadas.

Por todo ello, la asistencia a dicha feria ha sido muy positiva tanto desde el punto de vista de la promoción de las empresas asociadas, como en el de promoción de la cultura marítima.

En el stand de ADIMDE – FORO MARITIMO VASCO, se ha presentado de forma oficial el proyecto Itastek, mediante la presencia con un stand conjunto con Radio Marítima Cantábrico, S.A.L., empresa encargada del suministro de equipos de comunicaciones para dicho proyecto. A tal fin, se instaló una consola similar a la instalada en el buque “Portuondo”, o la instalada en las oficinas de ADIMDE, contándose además con un ordenador donde tener acceso al CD explicativo del proyecto. Este ordenador permaneció en todo momento accesible al público,

proyecto fue presentado a los colegios de la localidad, mediante una explicación a cerca de lo que es el proyecto acompañada con la visión del CD del proyecto.

Según la organización se estima que acudieron a la feria unas 5.000 personas de las que a unos 2.000 se les presentó el proyecto ITSASTEK.

● 4.2.3 CONSTITUCION DE FOROSUR, CADIZ

Ante una situación similar de crisis del sector, y tras tener noticia de la existencia del Foro Marítimo Vasco, surge en Cádiz con similares objetivos y forma de trabajar, el Foro Industrial y Marítimo del Sur – FOROSUR - .

El Foro Industrial y Marítimo del Sur se define como una Asociación sin ánimo de lucro cuyos órganos de gobierno son: la Asamblea General de Socios, la Junta Directiva, la Gerencia responsable del desarrollo de las acciones; más una Secretaría permanente y diferentes grupos de trabajo o comisiones de supervisión necesarias en cada caso concreto

FOROSUR servirá de lugar de encuentro y cooperación de las diferentes Administraciones públicas implicadas en la transformación y modernización de este importante sector y el conjunto de grandes industrias, y, cómo no, de las PYMES, que deberán ser no sólo el objeto de atención de FOROSUR sino también su principal argumento, y en concreto, participan en FOROSUR: Sindicatos, Instituciones, Cámaras de Comercio, Entidades Financieras, y Empresas del Sector Marítimo de Cádiz.

El Foro Marítimo Vasco, ha asesorado desde el primer momento a los responsables de FOROSUR en la tarea del desarrollo del proyecto, produciéndose desde un inicio, numerosos contactos, y visitas, que



Jornadas Internacionales durante la constitución de FOROSUR - CADIZ



de su constitución en 1999 en Cádiz, momento en el cual, se firmó un acuerdo de colaboración entre ambos foros.

Como consecuencia de todo este proceso, quedan las excelentes relaciones mantenidas con el Excmo. Presidente de la Diputación Provincial de Cádiz, D. Rafael Román y su Vicepresidente, así como con diversos representantes de Instituciones de la provincia, con el responsable de FOROSUR D. Jose Antonio Iglesias, o los presidentes de las Autoridades Portuarias de Cádiz, y Algeciras, así como los de las Cámaras de Comercio y demás Instituciones y Empresas.

Por otra parte, con ocasión de la constitución de este Foro, se celebró los días 29 y 30 de abril de 1999, y organizado por la Diputación de Cádiz, un Congreso sobre el futuro de la Industria Marítima en la Unión Europea, durante el cual, entre numerosas personalidades del Sector Marítimo Europeo, participaron como ponentes D. Antxon Ascorreta y D. Javier López de Lacalle, presidente y gerente del Foro Marítimo vasco y Juan Manuel Arana como Vicepresidente de ADIMDE.

● 4.2.4 PUBLICACIONES, EDICION DE MEDIOS AUDIOVISUALES Y CREACION Y MANTENIMIENTO DE LAS PAGINAS WEB.

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.

Así mismo se ha pedido apoyo a la SPRI, al programa PROMOWEB, para la mejora y desarrollo de la página web del Foro, en donde se incluirían las paginas de todos sus socios incluida la de

Se está estudiando el desarrollo y la dimensión de la misma y se están intentando recabar apoyos suplementarios, en el caso de que se quiera desarrollar un proyecto más ambicioso.

4.2.4.1 MEMORIA ADIMDE – FORO MARITIMO VASCO 1.998

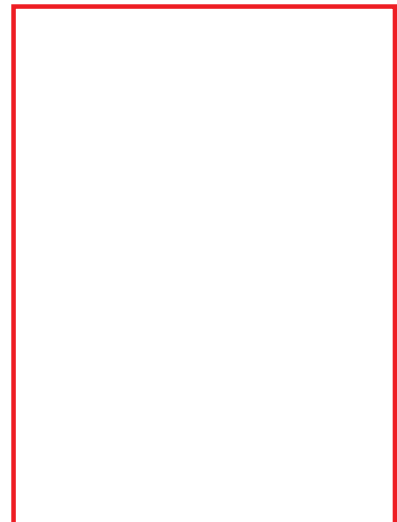
La Memoria de Actividades 1.998 ADIMDE – FORO MARITIMO VASCO 1.998, elaborada en el año 1999, trata de recoger el trabajo desarrollado por ambas asociaciones, sus logros, proyectos futuros, etc. como un medio de presentar a la sociedad en general, y al sector marítimo en particular, dichas asociaciones, su labor y objetivos.

La memoria consta de 64 páginas a color, y de ella se han editado 2.000 ejemplares, siendo posteriormente distribuidos a un amplio grupo de personas representantes de Instituciones, Compañías 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 tanto nacionales como internacionales a las que hemos acudido.

4.2.4.2 REVISTAS ADIMDE – FORO MARITIMO VASCO Nº 8, 9, y 10

Durante el año 1.999, se han publicado tres números de dicha revista, correspondientes a los números 8, 9, y 10, con tiradas de cerca de 2.500 ejemplares.

Las revistas constan de 12 páginas, siendo los dos primeros números, la mitad en blanco y negro, y la otra mitad en color, y el número 10, completamente en color. Dicha revista, se distribuye entre lo que creemos es el espectro completo de agentes involucrados en el sector, tanto a nivel local, como internacional.





FORO MARITIMO VASCO

de este modo de divulgar su actividad, proyectos, etc. noticias que a menudo no trascienden a la sociedad, y que de este modo, encuentran un medio de difusión. Además, se publican noticias del FORO MARITIMO VASCO, y noticias del sector, o de interés para el sector. Además la revista pretende ser el aglutinador en torno al cual las empresas den a conocer sus actividades y fomentar de esa manera la cultura marítima.

La revista se distribuye de forma gratuita a Instituciones, Compañías 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 la ferias tanto nacionales como internacionales a las que hemos acudido.

4.2.4.3 TRIPTICOS FORO MARITIMO VASCO

El TRIPTICO DEL FORO MARITIMO VASCO, constituye la tarjeta de presentación del Foro, explicándose en su interior, qué es, quiénes participan, cuáles son sus objetivos principales, y qué ofrece el Foro a sus socios. Además se incluye la relación de las acciones priorizadas por el Foro, a fin de dotar al sector marítimo vasco de las herramientas que le permitan competir de igual a igual con las principales industrias marítimas del mundo.

Dentro del Tríptico además aparecen los logotipos de los socios del Foro, demostrando de este modo el compromiso del conjunto de los agentes del sector marítimo de Euskadi de apostar por la actividad marítima en la Comunidad.

Se han publicado 5.000 ejemplares del tríptico, a razón de 2.000 en Castellano, 2.000 en Inglés, y 1.000 en Euskera. La edición ha sido a color, y se ha buscado un diseño atractivo y funcional a la vez, que por una parte mostrara la nueva cara del sector, como

por otra ofreciera toda la información necesaria sobre el Foro.

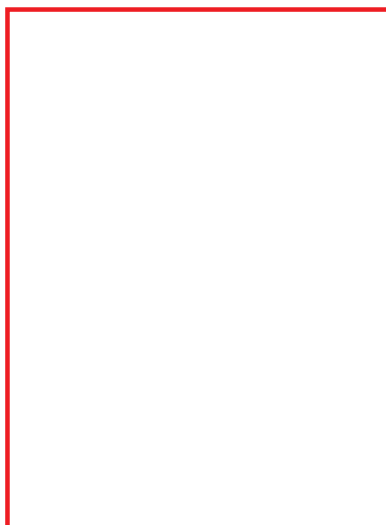
La vía de difusión principal del Tríptico del Foro, pensamos que son las ferias, jornadas, encuentros, etc. y con ese fin se decidió editar 2.000 ejemplares en Inglés, ya que pensamos que distribuir dichos trípticos en encuentros internacionales, será una medida que favorecerá claramente el conocimiento del Foro a nivel internacional, y por ende, de sus socios, de cara a la estrategia de internacionalización del sector marítimo vasco.

4.2.4.4 IMAGEN CORPORATIVA FORO MARITIMO VASCO.

La imagen corporativa del FORO MARITIMO VASCO, constituye un elemento de presentación del Foro, detallando las características del diseño del logotipo del Foro, y su construcción, además de sus aplicaciones en la papelería oficial del Foro.

En la imagen corporativa, además se explica qué es lo que se ha pretendido al diseñar el logotipo del Foro: obtener de este modo, una marca formada por elementos complementarios entre sí, la proa de un barco, y una ola, alma de lo que significa el Foro Marítimo Vasco. Ambas están integradas en una forma circular que envuelve y da forma a la "F" de Foro, a la vez que refuerza la idea de agrupación de empresas del sector marítimo vasco. Formando parte de la "efe", la ikurriña nos indica visualmente la situación geográfica del organismo. Además, su forma ondeante nos habla del dinamismo de un sector puntero dentro de la economía del país.

La Imagen Corporativa del Foro Marítimo Vasco, se ha publicado a color, y se han editado 2.000 ejemplares para informar de los componentes técnicos, colores, etc de nuestro logotipo.





4.2.4.5 ANUNCIOS Y ARTICULOS EN PRENSA ESPECIALIZADA Y GENERAL.

Es indudable que una asociación como el FORO MARITIMO VASCO, que tiene entre otros el objetivo de promocionar al sector marítimo vasco, y por lo tanto, ofrecer una imagen de sector agrupado debe promocionarse en los medios de comunicación, para de este modo, mejorar la situación del sector. Para ello, se han publicado anuncios en prensa especializada, y en un diario de información local, aprovechando la elaboración de un especial sobre industria marítima.

Los anuncios en dichos medios, tratan de responder a la necesidad de dar a conocer a la sociedad el trabajo del Foro, y por otro lado, como decíamos anteriormente, ofrecer una imagen de sector agrupado, dinámico, pujante, avanzado tecnológicamente, y con buenas perspectivas de futuro.

Con este fin, se publicaron dos anuncios: el primero de ellos en el anuario del puerto de Bilbao del año 1.999, "BILBAO PORT 99", publicado por la editorial MEN – CAR, una de las más prestigiosas dentro del sector, y de las punteras en lo que respecta al sector marítimo a nivel nacional.

Este anuario, es la publicación de referencia en lo que respecta al sector marítimo vasco en general, y Vizcaíno en particular, recogiendo a la totalidad de las empresas relacionadas con el transporte marítimo y de servicios del puerto, por lo que se decidió publicar un anuncio a media página del FORO MARITIMO VASCO, donde además aparecían los logotipos de todos sus socios.

Del mismo modo, aprovechando la edición de un suplemento sobre la industria marítima del DIARIO VASCO, se publicó un anuncio del FORO MARITIMO VASCO en dicho suplemento, pues cumplía la doble

no especializado, llegar a la sociedad, de modo que quedara patente el deseo del sector de trabajar para continuar avanzando en su competitividad.

Por otra parte, durante 1999 han sido innumerables los artículos de opinión que se han publicado en la prensa de información general y revistas especializadas.

4.2.4.6 FELICITACION NAVIDAD FORO MARITIMO VASCO.

Aprovechando las fiestas de Navidad, se ha editado una felicitación con diseño propio del FORO MARITIMO VASCO, de modo que se ofrezca algo distinto a cuantos la reciban, siendo una felicitación de los socios del Foro, cuyos logotipos aparecen impresos en el interior.

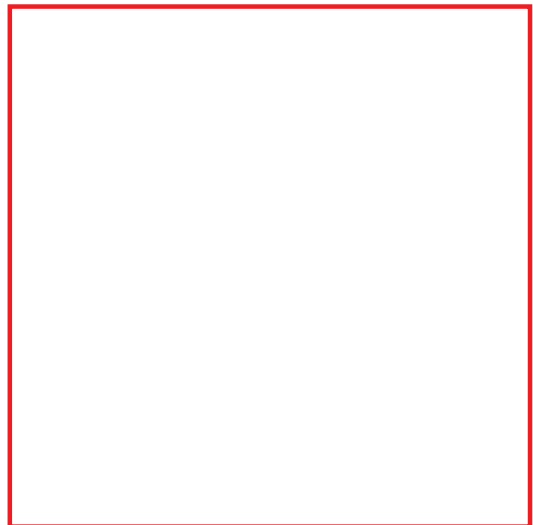
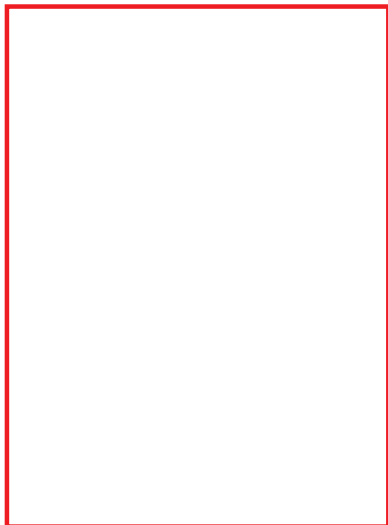
La felicitación, además del saludo en Euskera, Castellano e Inglés, dispone de un calendario en su parte trasera, de modo que el Foro esté presente a lo largo de todo el año, y se han editado 2.000 unidades de la felicitación en color, distribuyéndose de forma similar a la revista.

De este modo, lo dicho anteriormente, junto con su original diseño, ofrecen una idea del dinamismo del sector, siempre dispuesto a innovar, y preocupado por no quedarse estancado y ofrecer alternativas al producto tradicional..

4.2.4.7 CD ROM ADIMDE –FORO MARITIMO VASCO.

El CD ROM "ADIMDE - FORO MARITIMO VASCO" pretende ser un elemento más de promoción del Foro, y por extensión del conjunto del sector marítimo vasco, y particularmente de las empresas asociadas a ADIMDE.

El CD ROM pretende ofrecer en un espacio reducido una gran cantidad de información, tanta o





tiempo estructurado y ordenado de forma que se acceda a la información deseada con rapidez tanto por la facilidad de entrar directamente en la información buscada, como por la que ofrece el propio funcionamiento del CD ROM instalado en un equipo informático.

El CD consta de una pantalla de arranque con un menú para acceder bien a la información de ADIMDE, bien a la del Foro, y donde también se puede escoger el idioma, castellano o inglés, ya que este CD ha sido pensado también para distribuir en el extranjero, bien por distribución directa, bien en las diversas ferias a las que se acuda.

La información disponible tanto de ADIMDE como del Foro, se compone de una presentación, y de una copia de la página Web de cada uno de ellos, con la posibilidad de que si el equipo dispone de conexión a Internet, conectarse directamente a la página y poder acceder a todos sus servicios.

Por lo que respecta a la Presentación, tanto de ADIMDE como del Foro, consta de seis partes principales: una introducción, necesidad de crear la Asociación, una segunda parte dedicada a glosar sus objetivos, una parte dedicada a los socios del Foro, se incluye también la composición de los órganos de gobierno del Foro (Junta Directiva – Consejo Asesor), una sección dedicada al trabajo realizado hasta el momento (Trabajos, Logros, Acciones, etc.), y finalmente un apartado dedicado a las conclusiones de todo lo anterior.

Además, como decíamos, se incluyen las páginas Web de cada una de ellas, con posibilidad de navegar por cada una de sus secciones, y también disponibles en castellano e inglés.

Se han instalado además, dos programas destinados a la visualización de la presentación, para el caso de que el CD se vea en un equipo que no disponga de los programas en los que se han elaborado tanto la presentación, como la página

Se han editado unos 3.000 CDs, distribuidos bien directamente mediante un mailing, bien en las ferias, jornadas, a las que se ha acudido, pretendiendo que alcancen al mayor número posible de agentes del sector, tanto a nivel estatal, como internacional, y se prevé editar un CD interactivo en Castellano, Inglés y Euskera el próximo año, para el que ya se está trabajando.

4.2.4.8 CD ROM ITSASTEK.

En la actualidad, el Proyecto Piloto ITSASTEK, se encuentra finalizado, tras instalarse los equipos de comunicaciones tanto en el buque M/N “PORTUONDO”, como en la propia oficina de ADIMDE. Toda esta información y la presentación de la misma se ha recogido en un CD, denominado CD Itsastek.

El CD ROM de ITSASTEK, consta de los mismos contenidos que su página web, y que se explica más adelante, y se han editado del mismo 1.000 ejemplares, con la intención de que su distribución alcance no sólo a los profesionales, sino que sirva al mismo tiempo para que la sociedad se vaya acercando un poco más a la realidad del sector, fomentando de este modo su presencia y su conocimiento.

4.2.4.9 VIDEO ADIMDE-FORO MARITIMO VASCO.

Como complemento al material promocional del FORO MARITIMO VASCO, se ha elaborado un vídeo promocional que servirá como presentación del Foro a cuantos eventos se presente, ofreciendo en sus imágenes una semblanza del Foro, sus orígenes, su actividad, y sus trabajos y objetivos.

Se ha editado el vídeo en castellano y en euskera,



Actividad marítima en el Puerto de BILBAO, buque construido en LA NAVAL de Sestao
Foto archivo de la Autoridad Portuaria de Bilbao



en inglés para su distribución / exhibición en ferias, certámenes, encuentros, etc. en el extranjero.

El vídeo tiene una duración aproximada de 15 minutos a fin de que su exhibición sea ágil, y pueda usarse como preámbulo a una presentación, conferencia, etc.

4.2.4.10 CREACION PAGINA WEB ITSASTEK.

Junto con el desarrollo del Proyecto Itsastek, se ha creado una página Web en la que se ofrecen los datos obtenidos sobre meteorología y demás información de utilidad, junto con la presentación del proyecto y demás información tanto histórica como legal del sistema de radiocomunicaciones marítimas.

El diseño y elaboración de la página web del Proyecto ITSASTEK se ha incluido en las de ADIMDE (www.adimde.es/itsastek) y el FORO MARITIMO VASCO (www.foromaritimovasco.com/itsastek) de modo que es fácilmente accesible a todas las personas que visiten las páginas.

La página web de ITSASTEK, consta de tres partes:

- Historia de las Telecomunicaciones Marítimas
- El sistema S.M.S.S.M.
- Proyecto ITSASTEK.

En cuanto a la Historia de las Telecomunicaciones Marítimas, se basa en ofrecer un recorrido por dicha historia, intentándose así acercar e introducir el tema a cuantos lo desconozcan desde el origen de las comunicaciones marinas, casi con el nacimiento mismo de la navegación, los diferentes medios empleados a lo largo de la historia, su evolución, el nacimiento de la telegrafía, y la radio, su evolución y aplicación a los buques, y finalmente el nacimiento de las comunicaciones por satélite, y con ello, la aparición del SMSSM.

En lo que se refiere al sistema S.M.S.S.M., se pretende ofrecer una visión general del sistema, desde el nacimiento de las comunicaciones por satélite, la necesidad de adoptar su sistema similar, el calendario de aplicación, los equipos necesarios en función de las zonas de navegación en las que se divide el mundo, de acuerdo a la cobertura que ofrecen los equipos, la normativa que se aplica, y en definitiva, toda información de interés sobre el sistema.

En el apartado referente al propio Proyecto ITSASTEK, se describen sus características y los equipos instalados, tanto en el buque como en la oficina de ADIMDE, disponiéndose además, de una parte de la página para poder divulgar los datos recibidos en la oficina de ADIMDE por los equipos instalados.

Estos datos a divulgar, son: por un lado partes escritos sobre seguridad, socorro, salvamento, avisos a la navegación, meteorológicos, y otros de utilidad a la navegación, y por otra parte, mapas meteorológicos que ofrecen información diaria, así como previsiones para las próximas horas.

4.2.4.11 MANTENIMIENTO Y ACTUALIZACION PAGINAS WEB DE ADIMDE Y DEL FOROMARITIMO VASCO.

Consideramos que las páginas Web son el instrumento fundamental hoy en día para darse a conocer en el mundo, ofrecer una imagen de marca, incluir información sobre la asociación, dar servicio a los asociados, y a todos cuantos nos visitan, servir de punto de encuentro de los agentes del sector, y ofrecer servicios, ofertas de negocio, etc.

Es indudable que una página atractiva, tanto por su diseño, como por los servicios que ofrece, recibirá gran número de visitas, con lo que se cumple la finalidad de promocionar a los asociados, y ofrecer un servicio a los que las visiten.





En esta labor, se trabaja constantemente, pretendiendo ofrecer un diseño cada vez más atractivo, y reunir la mayor cantidad de servicios posibles, al tiempo que la información presentada está constantemente actualizada.

Es una labor que se desarrolla día a día incorporando las noticias, ofertas, necesidades, etc. que van surgiendo en el transcurso del tiempo, así como las modificaciones que se sugieren desde las empresas / agentes asociados en sus páginas, o sobre la página de ADIMDE o la del FORO MARITIMO VASCO.

Estas páginas reciben un gran número de visitas, fundamentalmente de agentes del sector, de prácticamente todo el mundo, como lo revelan sus



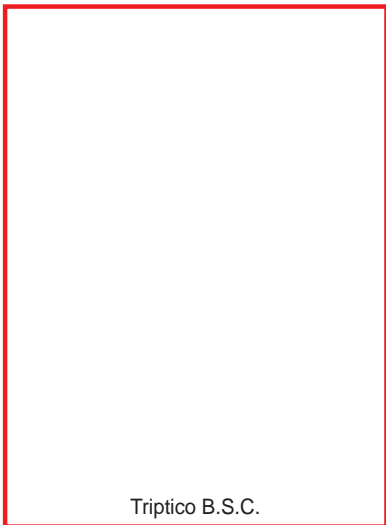
estructura, información ofrecida, y por ser un servicio abierto a todo el mundo, y sin publicidad.

Durante 1999 la página web del Foro había recibido más de 12.000 visitas de 56 países diferentes.

4.3 CENTRO DE REPARACIONES PARA EL PUERTO DE

Esta acción surge como continuación de la anteriormente iniciada por la SPRI y que había sido también priorizada por el FORO MARITIMO VASCO en su Plan de Negocio 1.998 – 2.000, y que iba destinada a dotar al Puerto de Bilbao de un Centro de Reparaciones, para lo que se encargó un estudio a la consultora, Bilbao Plaza Marítima. Dicho estudio contemplaba la creación de un espacio físico donde llevar a cabo los trabajos de reparación, mediante la adquisición de un dique flotante.

Ante la salida del proyecto de uno de los socios que en un principio asumieron el proyecto, (Corporación IBV), a instancia de la SPRI, pasó a ser



Triptico B.S.C.

Foro, cambiando el planteamiento del mismo, ya que el Puerto de Bilbao no contempla en principio, un espacio físico en sus nuevas instalaciones para la ubicación de los medios de reparación naval y equipos de varada, además de no haber financiación para el proyecto ni para la compra de los equipos de varada.

El nuevo planteamiento de esta acción se dirige ahora a la creación de un centro encargado de coordinar a los talleres que se dedican a las reparaciones navales en el entorno de la ría de Bilbao, sin necesidad de compra de un dique flotante. Es decir, la puesta en marcha de un centro coordinador formado por una serie de empresas dedicadas a la reparación naval, en sus diversos aspectos y donde la oficina del centro se encargará de la labor comercial y la coordinación de los trabajos, que serían en un primer momento a flote y en ruta, para en un segundo paso, y en vista de la demanda existente, y del trabajo desarrollado por los talleres, barajar la posibilidad de poner en marcha los mecanismos necesarios para dotar al Centro Coordinador de infraestructuras.

La Agrupación de Industrias Marítimas de Euskadi – ADIMDE – y el FORO MARITIMO VASCO, han encargado hacer un estudio de campo relacionado con todas las empresas que quieran participar en las diversas facetas de la reparación de buques en Bilbao, y de esta manera conocer de primera mano el interés y la capacidad de las empresas, así como detalles de precios, horarios, disponibilidad, etc., de todas las empresas dispuestas a cometer reparaciones navales en el Puerto de Bilbao.



En su día se contactó con la Asociación Profesional de Maquinistas Navales y a través de su Secretario General, D. Angel Alonso se comenzó con las visitas a las empresas y la recopilación de datos y la confirmación del interés de las empresas en participar en el proyecto.

Una vez finalizado el estudio y a la vista de sus conclusiones y anexos en donde se incluyen las empresas visitadas e interesadas y sus precios hora, disponibilidad, medios técnicos, etc., y las carencias detectadas, se añade un capítulo con unas ideas de cómo pensamos desde ADIMDE que se puede y se debe llevar este proyecto a la práctica la puesta en marcha del Centro Coordinador De Reparaciones Navales para 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, tal como se comentó en la presentación de las conclusiones del estudio, previamente elaborado. Esta presentación que tuvo lugar el día 12 de Abril, en la sede del Dpto. de Promoción Económica de la

que junto con la SPRI apoya el proyecto, reunió a los representantes de 55 empresas, y contó con la presencia del Diputado de Promoción Económica de la Diputación Foral de Bizkaia, D. José Antonio Campos quien en la mencionada reunión, se comprometió a colaborar con una cantidad económica para el proyecto y a encontrar una ubicación al centro en los locales del CEDEMI, de Barakaldo, dejando el resto a la iniciativa privada.



Triptico B.S.C.

4.4 DESARROLLO DE MEDIDAS FINANCIERO FISCALES

Esta acción está tratando de desarrollar y poner en marcha los mecanismos recogidos en la norma Foral de Impuesto de Sociedades del año 1996 para dotar a las empresas, que vayan a acometer proyectos de inversión, de la financiación necesaria y de los apoyos fiscales, y así facilitar el buen fin del proyecto.

Se trata a través de esta acción de desarrollar mecanismos Financiero-Fiscales que doten a las empresas del sector marítimo vasco de ventajas competitivas adicionales en función de nuestra Autonomía Fiscal. Dichos mecanismos vendrían a desarrollar los puntos recogidos ya en la normativa de 1.996 sobre la norma Foral del impuesto de sociedades y que fundamentalmente se refiere a:

- EXENCIÓN POR REINVERSIÓN.
- PLANES DE AMORTIZACIÓN.
- SOCIEDAD DE PROMOCIÓN DE EMPRESAS, (CRÉDITOS PARTICIPATIVOS).
- ESPECIAL REFERENCIA A LAS PESQUERAS.

Tras varias reuniones con miembros de las Diputaciones Forales de Bizkaia y Gipuzkoa se esta

que desarrolla los Planes de Amortización con la posibilidad de Amortizaciones aceleradas, previa autorización Administrativa.

4.4.1 TAX LEASE Y TONNAGE TAX.

Después de muchos contactos con el Departamento 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 o ventajas fiscales que incorpora el TAX-LEASE para las empresas que acometen proyectos de nuevas construcciones en el sector marítimo, y que les proporcione libertad de amortización y que no sea considerada ayuda de Estado para el sector por la CE.

El TAX LEASE es un diferimiento del pago de impuestos y como tal lo que aporta es una ventaja financiera para las empresas que tengan resultados positivos, es decir, que pueden imputar como gasto



Además en el caso de los 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 a la construcción naval.

También se está trabajando 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.

4.4.2 SOCIEDAD DE PROMOCION DE EMPRESAS SPE.

La necesidad de constituir y poner en marcha una Sociedad de Promoción de Empresas dedicada exclusivamente a la Industria Marítima del País Vasco tiene su origen en el Plan Estratégico del FORO MARITIMO VASCO 1998 - 2000

La Sociedad de Promoción de Empresas 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 Organismo esté definida de acuerdo con un escenario futuro lo más conocido posible.

Por este motivo, el Foro está trabajando en la puesta en marcha de una Sociedad de Promoción de Empresas en colaboración con la consultora 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.

Tras reconsiderar el estudio preliminar sobre la conveniencia de poner en marcha la Sociedad de Capital Riesgo, y haber llegado a la conclusión de que una Sociedad de Promoción de Empresas, gozaría de las mismas ventajas, y carecería de gran parte de los inconvenientes de las mismas, se ha decidido acometer esta acción, para lo que se precisa además de contar con unos fondos que aporten a los proyectos considerados viables, dotar de una serie de ventajas fiscales que hagan atractiva la aportación de fondos a esta Sociedad de Promoción de Empresas.

Para comenzar, consideramos que el fondo debería ser al 50% Público – Privado, y si pensamos contar con 1.000 millones de pesetas, 500 serían

Ahorros Particulares Profesionales Liberales, Empresas, Fondos de Pensiones, etc., que siguiendo 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 contemplen la adquisición de buques.

La idea es que estas aportaciones de 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.

Esta acción en definitiva trata de potenciar e impulsar la generación de trabajo para la industria marítima vasca, a la vez que de posibilitar proyectos empresariales que de otra forma no verían la luz por falta de capitales.

Esta 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 circunstancias, escapen de las posibilidades del fondo de financiación de la línea anterior y tengan un interés general para la Industria Marítima de Euskadi.

Otros campos de actividad en los que entraría esta Sociedad, serían la financiación de reforma de buques, gestión de apoyo económico y financiero a proyectos de I+D de relevancia para el Sector de la Industria Marítima de Euskadi, o la promoción y gestión de programas de apoyo a la mejora de la competitividad de las empresas que conforman el Sector de la Industria Marítima del País Vasco: planificación estratégica, formación, internacionalización, cooperación empresarial, etc.



Buque construido en LA NAVAL de Sestao



4.5

ACCIONES TECNOLOGICAS: AUDITORIA TECNOLÓGICA DE LAS EMPRESAS DEL FORO Y PLAN DE ESTRATEGIA E INNOVACION TECNOLÓGICA

En el mes de Septiembre de 1.999 y dada la carencia de acciones tecnológicas priorizadas en el anterior Plan Estratégico por parte del Foro Marítimo Vasco, y la necesidad de ponerlas en marcha, se creó un Comité Tecnológico formado por las Empresas del Sector, (en principio sólo astilleros), Entidades Publicas y la Administración con el objetivo de desarrollar un Plan de Estrategia Tecnológica para el sector Marítimo Vasco.

Para la elaboración del mismo se realizó una encuesta tecnológica entre un grupo de empresas seleccionadas en torno a diferentes tecnologías, (Tecnologías de la Información, de los Materiales etc.), dicho trabajo pretendía recoger tanto el nivel tecnológico actual, como los proyectos acometidos por las empresas en el campo de la innovación y la tecnología, así como los proyectos futuros o los intereses de las empresas en las diferentes líneas tecnológicas en principio iba a servir para la elaboración del Plan de Estrategia Tecnológica, así como para el proyecto MARIS REG., del cual era líder la oficina MARIS Bilbao, y que trataba de desarrollar proyectos de tecnologías de la información en cooperación entre las diferentes oficinas y centros auxiliares.

Los centros tecnológicos asociados al Foro INASMET y ROBOTIKER, han llevado a cabo esta encuesta tecnológica, que ha sido financiada por el Foro Marítimo Vasco y el Dpto. de Promoción

partir de ella, y tras ampliar el Comité Tecnológico y contratar a la consultora SOCINTEC, se elaboró el definitivo PLAN DE ESTRATEGIA TECNOLÓGICA 2.001 – 2.004, donde se incluye además una encuesta sobre innovación. La elaboración del plan ha contado con una subvención a cargo de la Consejería de Industria Comercio y Turismo del Gobierno Vasco.

El FORO MARITIMO VASCO así mismo, también ha realizado un análisis de las diferentes variables que puedan afectar al Sector tratando de identificar y priorizar los principales puntos fuertes y débiles, así como las tendencias del entorno.

El objetivo general de esta acción es, por una parte, afrontar los desafíos tecnológicos necesarios para desarrollar y validar la próxima generación de buques, estructuras mar adentro e interfaces inteligentes y eficaces para las infraestructuras logísticas y, por otra parte, desarrollar las tecnologías mar adentro y submarinas que permitan la explotación sostenible de los recursos marinos. En el caso de los buques, estos deberán ser capaces de satisfacer la demanda de todos los ciudadanos en materia de movilidad sostenible y de mejora de la seguridad, reduciendo al mismo tiempo las repercusiones en el medio ambiente y reforzando la capacidad económica de Europa. Las actividades de la acción estarán coordinadas estrechamente con las actividades relativas a los transportes terrestres y marítimos.

Dentro de esta acción, destacaremos tres líneas de actuación:

- ❑ Tecnologías avanzadas para el desarrollo de buques y plataformas marinas.

El objetivo es la validación y demostración de tecnologías avanzadas para el desarrollo de buques y de estructuras mar adentro teniendo en cuenta la seguridad, la eficacia y el respeto del medio ambiente. La adquisición y la integración de las tecnologías críticas respetando estos tres objetivos cubrirá todos los aspectos de diseño, producción, explotación y desmantelamiento.

Como prioridades, destacaremos el desarrollo de tecnologías críticas para los buques, los sistemas y subsistemas, que comprendan los conceptos de



Presentación PLAN DE CIENCIA, TECNOLOGIA e INNOVACIÓN

FORO MARITIMO VASCO



- ❑ Utilización de la mar y de las vías navegables para el transporte de mercancías y pasajeros.

Se pretende desarrollar y validar conceptos innovadores de buques con rendimiento optimizado, teniendo en cuenta el aspecto económico y cumpliendo al mismo tiempo las condiciones de los clientes. Ello implica igualmente nuevas soluciones tecnológicas para el mantenimiento de la carga, equipos intermodales rápidos para el puerto e infraestructuras de vías navegables y marinas.

Dentro de las prioridades destacaremos la integración de tecnologías, equipos y sistemas avanzados para los conceptos innovadores de buques, integración de tecnologías para instalaciones y operaciones de transbordo eficaces, seguras y respetuosas con el medio ambiente, investigación en apoyo del desarrollo simultáneo de normas industriales, guiada por los conceptos del ciclo de vida y los criterios de rendimiento.



Buque de pasaje en el Puerto de Bilbao
Foto archivo de la Autoridad Portuaria de Bilbao

- ❑ Tecnologías para la gestión racional y sostenible de la mar.

El objetivo será el desarrollo de tecnologías destinadas al estudio, la observación de los mares y la explotación duradera de la mar como fuente de energía y recursos minerales incluidas las tecnologías "off shore" y submarinas, los vehículos teledirigidos y la acústica submarina, en el marco de un enfoque coherente de la explotación de la mar como fuente de minerales y de energía, sin perder de vista al mismo tiempo la mejora de la gestión de las costas y la minimización del impacto ambiental de las actividades marinas.

Como prioridades, destacaremos la aplicación de tecnologías innovadoras para el control y la previsión del estado de la mar, el medio marino y el fondo submarino, en particular en alta mar, incluidos los vehículos teledirigidos; tecnologías submarinas seguras y eficaces para la detección, el control y la transferencia de datos con el fin de mejorar la

recursos minerales marinos y su explotación, incluidas las estructuras mar adentro y las unidades de protección flotantes.

Además de las acciones especificadas, el carácter multidisciplinar de las empresas del sector les permitiría acceder a otras acciones tecnológicas clave como pueden ser:

- Los nuevos materiales y sus procesos de producción y transformación.
- Productos, procesos y organización.
- Medioambiente y salud.
- Agricultura pesca y silvicultura.
- Movilidad sostenible e intermodal.
- Nuevos métodos de trabajo y comercio electrónico.
- Ecosistemas marinos.
- Energías limpias.
- Uso racional de la energía.

● 4.5.1 PROYECTO PILOTO ITSASTEK.

Durante el pasado año, se llevó a cabo el desarrollo y puesta en marcha del PROYECTO ITSASTEK, encuadrado dentro de los proyectos de la Oficina Maris Bilbao, destinada a la promoción y a la difusión de las tecnologías de la información en el sector marítimo

Este proyecto comprendía la instalación de equipos de comunicaciones de alta tecnología, SMSSM en el buque M/N "PORTUONDO" de NAVIERA MURUETA, S.A. de Bilbao, y en las oficinas de ADIMDE – FORO MARITIMO VASCO en Bilbao, con la intención de contribuir a la mejora de las comunicaciones con la compañía, y por otra parte facilitar la recepción de datos de utilidad a la navegación, con lo que se mejora la seguridad en la navegación, al tiempo que se hacen más rápidas y seguras las travesías, mejorando de esta forma la explotación del buque y sus prestaciones, lo que repercute en la mejora de la competitividad del mismo y de su compañía.

Tal instalación ha dotado al buque de nuevos equipos que contribuyen a la mejora de sus comunicaciones con la compañía, y por otra parte facilitan la recepción de datos de utilidad a la navegación y por lo tanto, contribuyen a aumentar su seguridad, al tiempo que hacen más rápidas y seguras sus travesías, mejorando de esta forma la explotación del buque y sus prestaciones, lo que repercute en la mejora de la competitividad del mismo y de su compañía, así como en la calidad de vida de las tripulaciones.

La instalación de tales equipos encaja dentro de



desarrollando dentro de su propósito de difundir las nuevas tecnologías de la información aplicadas a la industria marítima, por lo que su instalación y puesta en marcha consideramos importante y de gran interés para las empresas de ADIMDE, y en concreto en la lista de proyectos desarrollados dentro de MARTRANS, SAFEMAR Y MARSOURCE, dirigido y promocionado por la Oficina Maris Bilbao, ya que a través de la implantación de tecnologías de la información de última generación desarrolla mejoras importantes en la comunicación entre buque, armador y estaciones costeras.

La instalación de este tipo de equipos de comunicaciones permitirá a la flota pesquera y a sus armadores tener un control más exhaustivo de los stocks de capturas, calidad y cantidad de pesca embarcada, precios en lonja, posibilidad de subasta electrónica de pescado, mercado virtual, etc., de modo que modernizaría de manera importante las tradicionales formas de trabajo de nuestras empresas pesqueras.

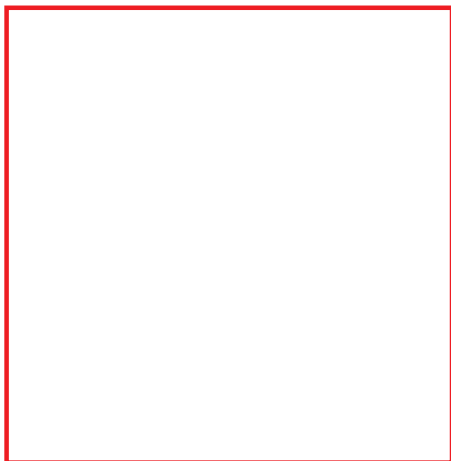
Del mismo modo, es indudable que la mejora de la calidad de vida a bordo de los buques, se ve mejorada al facilitar el contacto de los tripulantes con sus familias, reduciendo de este modo, su aislamiento.

El Proyecto Piloto Itsastek reporta muchas ventajas para las tripulaciones, las empresas armadoras bien mercantes, bien de pesca, y el resto de agentes relacionados con la cadena del transporte de mercancías o de las empresas del sector marítimo vasco.

Pero el Proyecto Piloto Itsastek, va más allá, y no trata sólo de reportar ventajas para las empresas, sino que trata de desarrollar las tecnologías de la comunicación en el sector marítimo.

DIVULGACION DE LOS DATOS RECOGIDOS

Existen, además, aspectos que todavía hacen



en marcha de este Proyecto Piloto, puesto que las informaciones y comunicaciones recogidas en la estación receptora, (en este caso ADIMDE), ofrecen datos de interés sobre condiciones meteorológicas, estado de la mar, condiciones de navegación, avisos de seguridad a la navegación, avisos de socorro, situación de los buques y flotas mercantes y de pesca, stocks, calidad y cantidad de las capturas, precios ofrecidos por los diversos mercados y lonjas de pesca, etc., al resto de las empresas asociadas y a la sociedad en general.

Asimismo, creemos que tiene un interés especial y puede aportar datos importantes para la Oficina Maris Bilbao, que a la vez pueden compartir con los proyectos comenzados a desarrollar por las otras oficinas Maris Europeas, SAFEMAR (VTMIS – DISC – ATOMOS – MBB), MARTRANS (INTARTRIP, LOGIN), y MARSOURCE.

Estos datos recibidos en la oficina de ADIMDE, se trasladan mediante un software específico y con las conexiones adecuadas a la página Web de ADIMDE – FORO MARITIMO VASCO.

ESTADO ACTUAL DEL PROYECTO ITSASTEK

En la actualidad, el Proyecto Piloto ITSASTEK, se encuentra finalizado, tras instalarse los equipos de comunicaciones tanto en el buque M/N “PORTUONDO”, como en la propia oficina de ADIMDE. Por otra parte, se ha completado el diseño y elaboración de la página web del Proyecto ITSASTEK, tras lo cual, se ha incluido en las de ADIMDE (www.adimde.es/itsastek), y el FORO M A R I T I M O V A S C O (www.foromaritimovasco.com/itsastek) de modo que es fácilmente accesible a todas las personas que visiten las páginas.

Con la finalidad de dar a conocer este proyecto, hasta la fecha, se han realizado presentaciones tanto en las oficinas de ADIMDE, a la Junta Directiva del Foro Marítimo Vasco, a la Asociación de Oficiales Radioelectrónicos de Euskadi, como en las ferias a las que ha acudido, que han sido la Feria del Mar de Ondarroa, y la Feria Nor – Shipping’99 de Oslo, estimándose en unas 2.900 las personas que han tenido acceso al proyecto a través de estas presentaciones y presencia en las ferias anteriormente mencionadas.

4.5.2 PROYECTO NORAY.

El Proyecto NORAY, surge dentro de los trabajos relacionados con la red Maris, en concreto con los proyectos de MARVEL (Maritime Virtual Entreprise

FORO MARITIMO VASCO



que sirve a la construcción naval para conseguir una producción inteligente, y en concreto, dentro de EDIMAR (Electronic Data Interchange for the European Maritime Industry), cuya finalidad es la estandarización de los mensajes EDI para la construcción naval.

En el año 1.999 comenzó la implantación del proyecto NORAY, destinado a la intercomunicación vía EDI entre Astilleros y Suministradores, desde la solicitud de pedido, su confirmación, la emisión del albarán, su entrada en almacén y la emisión de la posterior factura y su pago, lo que supondrá a las empresas un adelanto en tiempo y eficacia de sus comunicaciones así como la reducción de tiempo dedicado a tareas administrativas y archivos.

ADIMDE, ha considerado oportuna la implantación del proyecto NORAY en las empresas del sector, como una estrategia más de competitividad, ya que las permitirá adelantarse a los tiempos e instalar un sistema de gestión de suministros, que dentro de unos años será la herramienta común de gestión entre astilleros e industria auxiliar. Este proyecto tiene como objetivo optimizar los procesos de compra, entrega, recepción en almacén y facturación de mercancías. Esta optimización de los procesos logísticos se va a realizar a través del intercambio de información electrónica con su panel de suministradores mediante un idioma común basado en el EDI.

El EDI = ELECTRONIC DATA INTERCHANGE, (Intercambio Electrónico de Datos), es una de las partes esenciales de la nueva estrategia de Astilleros de Sestao para optimizar los procesos de compra, entrega / recepción en almacén y facturación. Junto con nuestros suministradores, esperamos adquirir todos los beneficios que la implantación del EDI ofrece con el fin de apostar por el futuro, minimizar costes y mejorar la competitividad del Astillero y de sus Suministradores.

Mediante el EDI, por ejemplo, pedidos, confirmaciones de pedido, albaranes, facturas, ... se transfieren de ordenador a ordenador mediante el Centro de Compensación. Los datos llegan al buzón electrónico de cada interlocutor y, una vez descargados, están preparados para procesarse en las distintas aplicaciones. Por lo tanto, el correo, la transmisión vía fax y su seguimiento telefónico, se minimizan, lográndose por tanto una serie de beneficios tanto para el suministrador como para el astillero, entre los que destacamos la Inmediatez en la recepción del pedido y sus modificaciones, la Mejora de su plan de fabricación, la Facturación automática, la Coincidencia del pago con el vencimiento de la factura, la Reducción de errores, el Desvío de recursos de tareas administrativas a

plazos de suministro y de stock, etc. y en definitiva, una mejora en el proceso de suministro, facturación y pago.

El proyecto NORAY, cubre la mayoría de las transacciones que se establecen con los socios comerciales utilizando el EDI como único medio de comunicación, para lo que se halla dividido en tres ciclos:

- ❑ Ciclo de Pedido. Corresponden a este ciclo las transacciones electrónicas de “Pedidos”, “Confirmaciones de Pedidos Solicitados”, “Modificaciones al Pedido Solicitado”, así como “Detalles de Suministro”, y “Pedido Actualizado”.
- ❑ Ciclo de Entrega. En este ciclo, las transacciones electrónicas corresponden al “Albarán Electrónico”, “Albarán Físico Homologado por el Astillero”, Etiqueta de código de barras, Etiqueta ítem y la transmisión EDI de la “Situación del Pedido”.
- ❑ Ciclo de Factura. En este ciclo, nos encontramos a las transacciones electrónicas a enviar por el suministrador referidas a la “Factura Electrónica”, y la “Relación de Facturas”.

Hasta el momento se ha instalado la primera fase del proyecto Noray, que comprende los ciclos de pedido y entrega en dos astilleros (AES Sestao, Socio del Foro Marítimo Vasco, y Astilleros de Murueta, S.A., socio de ADIMDE), y 25 empresas de la industria auxiliar, que de este modo, han automatizado sus relaciones derivadas de los pedidos, confirmaciones de pedido, emisión de albaranes, etiquetas de código de barras, etc., quedando pendiente el ciclo de factura, que se instalará en una segunda fase, y que cubrirá la parte de la facturación y cobro de los suministros.

NORAY se presenta como un proyecto con vocación sectorial, al cual ya están adscritos los diferentes centros de trabajo del Grupo Astilleros



Presentación Proyecto NORAY II



VASCO) y Astilleros de Murueta, S.A. (empresa asociada a ADIMDE) como astillero privado.

Para la realización de este proyecto se ha trabajado conjuntamente con el Departamento de Promoción Económica y Empleo de la Diputación Foral de Vizcaya, responsables además de la Oficina Maris Bilbao, y en la actualidad, dicho proyecto se ha instalado en 25 empresas de la industria auxiliar marítima, la mayoría de ellas asociadas a ADIMDE.



Reuniones y presentaciones a empresas e Instituciones asociadas al Foro Marítimo Vasco



En una segunda fase, se pretende instalar en las empresas que tienen ya la primera fase instalada, al tiempo que se intentará extender el proyecto a otras 15 empresas más, a las que se instalaría el proyecto completo.

Debemos resaltar el importante apoyo del Departamento de Promoción Económica de la Diputación Foral de Bizkaia, que ha subvencionado



Demostración práctica de NORAY I en Astilleros de Murueta, S.A.

con el 50% de los costes de instalación a las empresas vizcaínas en las que se ha instalado el equipo, y que apoyará de igual modo la instalación de equipos en la segunda fase, tanto el ciclo de factura a las empresas que ya tienen instalado el ciclo de pedido, como el Kit completo a las empresas que decidan instalarlo.

Ahora bien pensamos que este proyecto es uno sobre los que deberá pivotar el desarrollo operativo y la puesta en marcha de la oficina MARIS Bilbao ya que debe ser ampliado y completado con el proyecto NORAY II, que abarcara para el año 2.000 a 15 empresas y a un astillero privado mas y que además deberá ser completado todo ello con las fases de facturación y cobro en todos ellos, para lo que se deberá implicar en la instalación a la banca, como una oportunidad más de negocio, a través de la banca electrónica.

● 4.5.3 PROYECTOS Y ACTUACIONES DE LA OFICINA MARIS BILBAO.

La justificación y el interés de poner en practica la oficina Maris Bilbao, para promover el uso de las tecnologías de la comunicación en el sector marítimo vasco, viene determinada no solamente por el propio sector marítimo vasco y su Asociación empresarial ADIMDE, sino también por el Departamento de Promoción Económica de la Diputación Foral de Bizkaia para el desarrollo y puesta en practica de programas de apoyo para el sector Marítimo Vasco .

La Oficina Maris Bilbao, fue fundada en Mayo de 1997, impulsada por el Departamento de Promoción Económica y Empleo de la Diputación foral de Bizkaia, con el fin de difundir los beneficios de la sociedad de la información entre los operadores del sector marítimo. Dicha oficina pretende ser el punto de encuentro de los agentes públicos y privados que intervienen en el sector.

A través de sistemas existentes y definidas las necesidades tecnológicas por el propio usuario, Maris potenciará la creación de avanzados servicios de información, desarrollando proyectos piloto con parámetros estándar para demostrar los beneficios derivados del desarrollo y aplicación de las nuevas tecnologías de la Información en el sector marítimo.

Existen cinco grandes proyectos o ámbitos de trabajo de la oficina MARIS:

MARVEL

Se constituye como la herramienta que sirve a la construcción naval para conseguir una producción

FORO MARITIMO VASCO



la intercomunicación directa y permanente de las mismas para lograr con éxito el objetivo común.

MARTRANS

MARTRANS (MARITIME TRANSPORT), es una acción dirigida a: Armadores, Consignatorios, Estibadores, Puertos, Cargadores y otros agentes que conforman la cadena del transporte marítimo.

La información en tiempo real sobre el estado de la carga, así como su situación en cada momento, permitirá a los componentes de la cadena logística reducir el impacto negativo causado por los problemas inherentes a la actividad del transporte, reduciendo costes y ofreciendo un servicio de calidad.

La finalidad de Martrans, es dotar de una mayor eficacia a la cadena logística del transporte, desarrollando redes de información compartida por todos y cada uno de sus operadores.

SAFEMAR

SAFEMAR (MARITIME SAFETY), es un proyecto dirigido a intentar conseguir una mayor seguridad en la navegación, ya que las rutas de navegación se han convertido en auténticas autopistas donde la densidad del tráfico marítimo hace peligrar la seguridad de los buques, de sus tripulaciones, del medioambiente marino y de sus costas

Las nuevas políticas de la U. E., tendentes a potenciar el tráfico marítimo, exigen mantener sistemas de alto rendimiento para la prevención y control de los riesgos de la navegación.

La utilización de sistemas de información de última generación a bordo de los buques y en tierra, permitirá ayudar a la mejora en la navegación, reduciendo los accidentes marítimos y atenuando sus consecuencias y sobre todo mejorando la seguridad de la vida humana en la mar y los peligros de polución derivados de los accidentes.

MARSOURCE

MARSOURCE (MARITIME SOURCE), va enfocado directamente al sector pesquero, puesto que conocido y aceptado que los recursos de la mar son limitados, no queda sino adaptar los medios de pesca a los mismos, en un intento por mantener un equilibrio constante entre las fuentes de provisión (mares y océanos), y los consumidores finales.

Marsource propone la interconexión vía telemática entre los diferentes agentes que conviven en el

pesquero, como son: Armadores, Pescadores, Cofradías, Lonjas, Institutos De Investigación, Comercio Minorista, etc., todo ello, dirigido a lograr un fin compartido: "la pesca responsable", al conocer en todo momento la situación de la flota, sus capturas, tamaños, precios de venta, etc.

FEMAR

El objetivo de FEMAR es capacitar a las personas que trabajan en el ámbito marítimo para el manejo de las nuevas herramientas y servicios que las tecnologías de la información / comunicación ponen a su alcance.

ACTIVIDADES DE LA OFICINA MARIS BILBAO

Desde su origen, MARIS Bilbao ha deseado formar parte del conjunto de empresas y actividades afines a los sectores marítimo y de telecomunicaciones, invitando al mismo tiempo a participar a los mismos en las actuaciones que la propia oficina está llevando a cabo:

- Conferencia MARIS Bilbao, (Bilbao Sede del Mundo Marítimo). Año 1.997.
- Constitución de la Red Europea Regional MARIS, mediante el acuerdo firmado en Bilbao entre las cuatro oficinas regionales MARIS. Año 1.997.
- Organización de la I Mesa Intercontinental MARIS en Bilbao, con la participación de representantes de América Latina. Año 1.997.
- Participación en los trabajos precedentes a la constitución del Foro Marítimo Vasco. Año 1.997.
- Organización del seminario MARSOURCE en Bilbao. Año 1.998.
- Participación en la Conferencia Europea MARIS





- Coordinación de la jornada MARIS Regional en la Expo'98. Lisboa.
- Acuerdo de colaboración con el puerto de Lisboa, dentro del marco de trabajo de MARIS. Año 1.998.
- Liderado por Bilbao, se está desarrollando el proyecto MARIS – REG, de vital importancia para la financiación de actuaciones futuras. Participan como socios junto con Bilbao:
 - Bremen – Alemania.
 - Génova – Italia.
 - Helsinki – Finlandia.
 - Lisboa – Portugal.
 - Dublín – Irlanda.
 - Guadalupe – Francia.

PROYECTOS PILOTO EN MARCHA Y DESARROLLADOS

ADIMDE considera altamente positivo la puesta en marcha de los proyectos desarrollados conjuntamente con la Oficina MARIS Bilbao, durante 1.998 y 1.999. Dichos proyectos, algunos de ellos experiencias Piloto como Itsastek o Noray han dotado al sector marítimo de los medios tecnológicos adecuados para mejorar la seguridad a bordo y en tierra y en definitiva a aumentar la competitividad de los buques y de las empresas del sector marítimo

IDEAS DE PROYECTOS A DESARROLLAR EN EL FUTURO

El FORO MARITIMO VASCO – ADIMDE, dentro del compromiso de colaborar con la Oficina MARIS, tratara de aportar proyectos e ideas que den contenido, una vez definidos, a la Oficina MARIS Bilbao, entre ellos en este documento mencionamos varios, en los que nos encontramos trabajando desde mediados del año 1.999, con la finalidad de estudiar la viabilidad de dichos proyectos, así como de definirlos para una vez sabido exactamente lo que se desea conseguir, a través de la colaboración con especialistas en las materias, se puedan desarrollar tales proyectos, que por el momento, no pasan de esta fase de estudio, como decimos, y entre los que estarían:

- PROYECTO DE PROGRAMA DE CONTROL DE MANTENIMIENTO REPARACIONES A LO LARGO DE LA VIDA UTIL DEL BUQUE.
- PROYECTO DE LONJA DE PESCADO VIRTUAL.
- PUESTA EN MARCHA DE UN SERVICIO DE VIGILANCIA TECNOLÓGICA PARA EL SECTOR MARITIMO.
- APLICACIÓN DE NUEVOS MATERIALES A LA CONSTRUCCIÓN NAVAL.

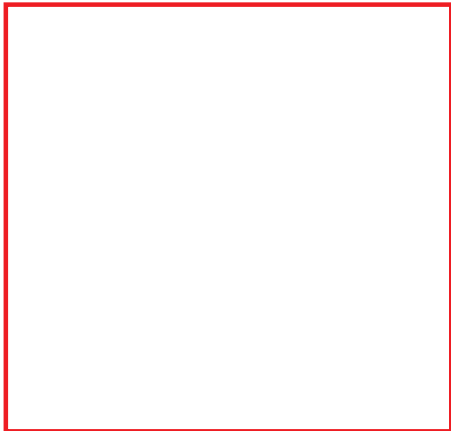
Astilleros BALENCIAGA,



Astilleros de MURUETA, S.A.



Astilleros de PASAIA, S.A.



Astilleros ZAMAKONA S.A.



FORO MARITIMO VASCO



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

Además de las acciones priorizadas por el Foro, y que se han mencionado en el apartado anterior, el Foro o su Asociación Empresarial, ADIMDE, han establecido y desarrollado diversos contactos y relaciones que en ocasiones se han plasmado en convenios y acuerdos de colaboración con diferentes Organismos e Instituciones al objeto de tratar de poner en practica las acciones que creen el marco

que mejore la competitividad de las empresas del sector marítimo vasco.

Por ello vamos a pasar a mencionar a continuación las diferentes Instituciones y Organismos y el grado de apoyo y colaboración con cada uno de ellos para desarrollar esas acciones, y las relaciones establecidas entre ambos.

5.1

DIPUTACION FORAL DE BIZKAIA



Bizkaiko Foru Aldundia Diputación Foral de Bizkaia

Desde su constitución, las relaciones, tanto de ADIMDE, como del FORO MARITIMO VASCO, con la Diputación Foral de Bizkaia, y con su Diputado General D. Josu Bergara, así como con el de Presidencia D. José L. Bilbao, han sido muy fluidas y cordiales. Ello ha originado un desarrollo provechoso y continuado de las acciones de ADIMDE y del Foro. Pero en especial, dado que ha sido el representante nominado por la Diputación para el Foro, las relaciones con el Departamento de Promoción Económica, han sido y son especiales; prueba de ello son los numerosos proyectos en que trabajamos en conjunto, o los convenios firmados durante este tiempo, para desarrollar programas, o colaborar en diferentes aspectos con ese Departamento.

Entre las acciones desarrolladas o realizadas a través de estos convenios, destacamos las relativas a la asistencia a ferias internacionales, elaboración de estudios necesarios para el sector, o la elaboración de diverso material promocional, que ha servido de tarjeta de presentación del sector marítimo vasco en cuantos eventos nacionales e internacionales ha participado en esos años.

Por ello, han sido y son especialmente intensas las relaciones con los responsables del Departamento de Promoción Económica, personalizadas en su Diputado D. José Antonio Campos, así como con su Director D. Iñigo Atxutegi, y con Dña. Izaskun Artetxe, Dña. Eva Armesto, D. Ignacio Garmendia, D. Emilio Arranz y D. Julen Sordo. Estas personas, junto a sus equipos de trabajo, además de colaborar activamente en el trabajo de apoyo al sector marítimo, han representado a la Institución en el Foro, ya sea en reuniones de Junta Directiva, Consejo Asesor, o en otras destinadas a desarrollar alguno de los proyectos de ADIMDE – Foro Marítimo Vasco.

La colaboración entre ambos no sólo se mantiene, sino que cada año se amplía y mejora, como demuestran los sucesivos convenios que se vienen firmando año a año y como sería el caso del que se ha propuesto para el año 2.000. Esta propuesta de



El Diputado General de Bizkaia, D. Josu Bergara, en la inauguración del Stand de ADIMDE en la Feria SINAVAL



Convenio para el año 2.000 entre ADIMDE y el Departamento de Promoción Económica de la Diputación Foral de Bizkaia, está basada en los siguientes cuatro puntos:

- Apoyo y asesoramiento para la puesta en marcha y mejor operatividad de la Oficina MARIS Bilbao.
- Ampliación del proyecto NORAY con la puesta en marcha y desarrollo de NORAY II.
- Puesta en marcha del Centro Coordinador de Reparaciones Navales para el Puerto de Bilbao, en base a las conclusiones del estudio.
- Formación en Practicas, puesta en marcha de un centro de prospección y consultoría para detectar las necesidades prácticas de las empresas y suplirlas.
- Servicio de Vigilancia Tecnologica

Asi mismo y en el año 1.999, fruto de los acuerdos de colaboración entre el Departamento de Promoción Económica y el Foro Marítimo Vasco se han puesto en marcha o desarrollado las siguientes acciones:

Desarrollo del Proyecto Itsastek, destinado a divulgar las tecnologías de la comunicación aplicadas al sector marino, donde se ha trabajado en conjunto con Naviera Murueta, S.A. El proyecto ha contado con la instalación de equipos de comunicaciones, tanto en las oficinas de ADIMDE – Foro Marítimo Vasco, como en un buque de una empresa asociada a ADIMDE (Naviera Murueta, S.A.), y la creación de una página WEB donde además de divulgar las ventajas de las tecnologías de la comunicación, se dispone de información de utilidad para todas aquellas empresas relacionadas con el sector marítimo, como son partes meteorológicos, y avisos de seguridad, socorro, etc. recogidos por los equipos instalados en las oficinas. Este proyecto, también ha contado con la elaboración de un CD – ROM divulgativo, destinado a difundir el proyecto contando con una parte educativa, otra relativa al proyecto en sí, y una última destinada a divulgar la información de interés recogida en las oficinas de ADIMDE – Foro Marítimo Vasco.

Implantación del Proyecto NORAY, destinado a la interconexión entre astilleros e industria auxiliar marítima mediante EDI, de modo que se faciliten, reduzcan y agilicen las relaciones entre ambos a través de esta herramienta. Para ello, se ha completado la instalación de la primera fase del proyecto, (la correspondiente a los ciclos de pedido y entrega) en dos astilleros, estando plenamente operativo en uno de ellos, así como en 25 empresas de la industria auxiliar.

ayuda aportada mediante la subvención a la instalación de los equipos, las empresas han debido realizar un menor esfuerzo, lo que les ha facilitado el acceso a un instrumento que redundará en la mejora de su competitividad.

Se prevé del mismo modo, aumentar la implantación del proyecto a otras 15 empresas de la industria auxiliar marítima, y ampliar la herramienta hasta cubrir el segundo ciclo, el de facturación, implicando también a la banca de modo que los pagos se hagan también a través de Noray.

Divulgación de los programas anuales del Dpto. de apoyo a las empresas.

ADIMDE por su parte ha venido divulgando vía fax, correo, y con reuniones los programas de ayudas de la Diputación Foral de Bizkaia entre las empresas asociadas a ADIMDE, tratando de facilitar el acceso a dichas ayudas.

Así mismo la Diputación Foral de Bizkaia ha apoyado activamente en los trabajos destinados a la creación del Foro Industrial y Marítimo del Sur – FOROSUR, impulsado por la Diputación Provincial de Cádiz, y que surge a imagen del Foro Marítimo Vasco y con su mismo objetivo: hacer frente a una situación de crisis en el sector marítimo de la provincia de Cádiz mediante la unión y el trabajo conjunto de todos los agentes del sector. Para ello, los gestores de Forosur, tras conocer la experiencia del Foro Marítimo Vasco, deciden trasplantar la experiencia a su provincia, para lo cual inician los contactos con los responsables del F.M.V., con el objetivo de compartir su experiencia.

Otro Departamento de la Diputación Foral de Bizkaia con el que se han mantenido fluidas relaciones con continuas reuniones, ha sido el de Hacienda, en las personas de su Diputado de Hacienda D Javier Urizarbarrena y especialmente con D. José Luis Vivanco y con Dña. Gemma Martínez, con quien se ha trabajado en el desarrollo de la Sociedad de Promoción de Empresas, en el



Firma del Convenio ADIMDE - Dpto. de Promoción Económica de la Diputación Foral de Bizkaia



medidas destinadas a promover la construcción naval en la Comunidad, y en general apoyo para el desarrollo de cuantas acciones Financiero – Fiscales en las que fuera necesaria su colaboración, cara a dotar a las empresas del sector marítimo vasco de ventajas competitivas adicionales en función de nuestra Autonomía Fiscal.

5.1.1 BEAZ



Las relaciones con BEAZ, son especialmente intensas primero como socios del Foro y segundo debido a que han sido los gestores de la Oficina MARIS Bilbao, por lo que la colaboración entre ambos es muy estrecha, tal como se ha especificado en el apartado relativo a la Oficina MARIS Bilbao. Las relaciones con su Director, D. José Ignacio Izurrieta y con D. Alexander Magunacelaya son igualmente cordiales, implicándose ambos, activamente en las acciones del Foro y en toda iniciativa que pueda surgir de cara al impulso a la actividad marítima.

Además de lo relativo a la Oficina MARIS Bilbao, la colaboración con BEAZ, se ha visto reflejada en el acuerdo de colaboración de ADIMDE con BEAZ – LANGAI, para poder acceder a su servicio de colocación y formación. Dicho convenio ha originado que en la página WEB del Foro, y en su parte privada, existan ofertas de colocación así como cursos de formación y los perfiles requeridos para cubrir dichos empleos.

Otro aspecto a destacar dentro de la colaboración 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 Euskadi.

5.1.2 OFICINA MARIS BILBAO

Desde ADIMDE – FORO MARITIMO VASCO, continuamos trabajando en el intento de potenciar y desarrollar la Oficina Maris Bilbao, para lo que hemos presentado un proyecto de desarrollo de la Oficina, de modo que se vea respaldada desde el sector, y reporte los beneficios derivados del funcionamiento de una oficina responsable del desarrollo de proyectos innovadores para el sector marítimo a nivel europeo, con implantación en Euskadi, y responsable del Arco Atlántico.

La idea de continuar potenciando la oficina MARIS con sus programas como piedra angular para el desarrollo de acciones de Tecnologías de la Información

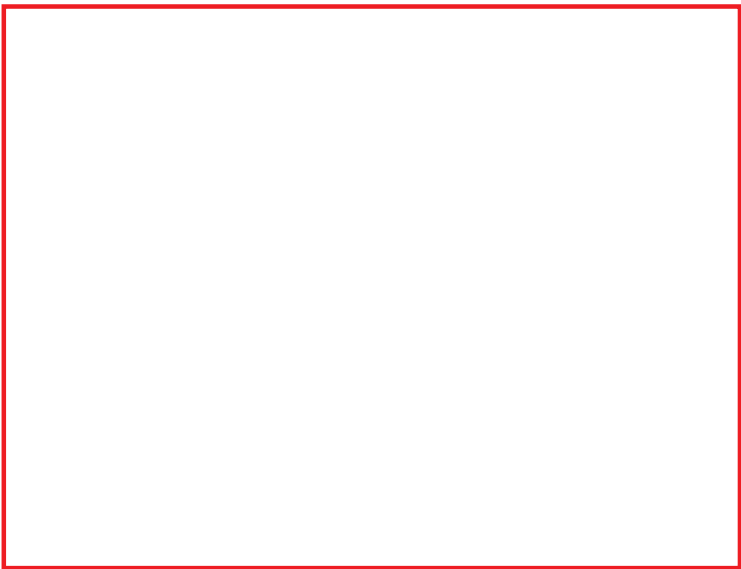
Foral de Bizkaia, debe ser la que mueva a la Administración y al Sector conjuntamente y la que permitirá mejorar la posición competitiva de las empresas del sector en relación con sus competidores Internacionales.

Pensamos que el interés de seguir potenciando la Oficina Maris Bilbao está fuera de toda duda para el Sector, y dentro de ese interés que manifiesta el sector por hacer más operativa si cabe la oficina MARIS se deben enmarcar estas ideas y comentarios que vertimos exclusivamente con ánimo constructivo.

Desde el sector marítimo vasco y en concreto desde ADIMDE – FORO MARITIMO VASCO, creemos que se puede realizar perfectamente el trabajo diario de la Oficina MARIS desde el Departamento de Promoción Económica de la Diputación Foral de Bizkaia, y que ADIMDE – FORO MARITIMO VASCO, podría o debería ser la correa de transmisión entre el sector y la oficina, es decir, el encargado de identificar y estructurar los proyectos y necesidades tecnológicas de las empresas del sector así como de difundir los programas tecnológicos entre las empresas y a la vez conocer y transmitir el estado tecnológico de las mismas en cuanto a tecnologías de la información.

Desde su creación, y dada la naturaleza de dicha 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. Esta colaboración se personifica a través de sus representantes Dña. Izaskun Artetxe, Dña. Eva Armesto, y D. Alexander Magunacelaya.

Muestra de todo ello, ha sido el Proyecto Piloto Itsastek, desarrollado por ADIMDE, y destinado a promover el uso de las tecnologías de la comunicación en el sector marítimo



Buque construido en Astilleros de MURUETA, S.A.



5.2

DIPUTACION FORAL DE GIPUZKOA

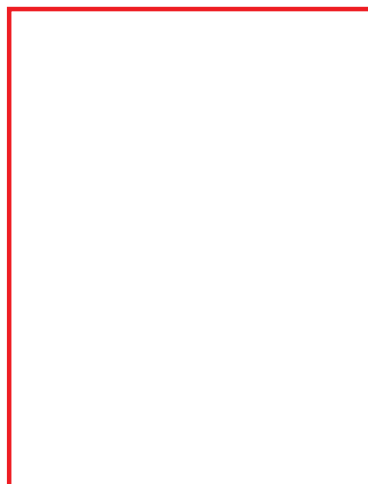


Gipuzkoako Foru Aldundia
Diputación Foral de Gipuzkoa

Las relaciones con la Diputación Foral de Gipuzkoa han sido en todo momento cordiales, manteniéndose constantemente una relación fluida, respecto a los proyectos del Foro. Así mismo la Diputación ha acudido y participado activamente en las reuniones a las que ha sido convocada, mostrando en todo momento interés y preocupación por todos los temas relativos al sector marítimo vasco. Destaca el apoyo prestado en todo momento por el Diputado General de Gipuzkoa, D. Román Sudupe, o las excelentes relaciones mantenidas con D. José Ramón Beloki, Diputado de Economía y Turismo, o con D. José Antonio Santano, anterior Director de Economía y Turismo y por supuesto con el representante de la Diputación en el Foro, D. Miguel Ibañez.

Prueba de ese apoyo al sector marítimo, es la labor que está desarrollando dicha Diputación con las empresas de la Bahía de Pasaia, en donde se están potenciando uniones y agrupaciones de empresas como la Agrupación Naval de Pasaia, mejorando la

cursos y cursillos, y potenciando la integración, la mejora de la gestión y el intercambio tecnológico entre las empresas agrupadas. Muestra de ello es que Pasaia, en concreto ha recuperado la actividad de construcción naval que había perdido desde hacía una década.



D. Román Sudupe,
Diputado General de
Gipuzkoa

5.3

DIPUTACION FORAL DE ALAVA



Diputación Foral
de Alava

Arabako
Foru Aldundia

Pese a que aparentemente podía considerarse a la provincia de Alava como poco relacionada con el sector marítimo, la implicación de la Diputación Foral de Alava, al proyecto del Foro Marítimo Vasco ha sido en todo momento muy alta y de total apoyo. Al frente de esa colaboración, se colocaron tanto el anterior Diputado General D. Felix Ormazabal, quien se implicó activamente en el proyecto del Foro Marítimo Vasco y sus acciones, y al que nos ha unido una estrecha relación, como con el actual, D. Ramón Rabanera, quien desde su llegada a la Diputación Foral de Alava, ha continuado el trabajo de apoyo y colaboración con el Foro Marítimo Vasco, personificada en el Diputado de Administración Local y Desarrollo, D. Carlos Samaniego, y en la persona de su Director de Promoción Económica y representante de la Diputación en el Foro Marítimo Vasco, D. Javier Lasarte.

Por otra parte, un buen número de empresas alavesas trabajan en el sector de la industria auxiliar marítima, dato que se constató tras el trabajo de investigación sobre empresas alavesas dedicadas al sector marítimo, realizado en colaboración con la Cámara de Comercio de Alava, a fin de transmitir la importancia del sector en la economía de la provincia al Diputado General de Alava.

D. Ramón Rabanera, Diputado General de Alava

La implicación y participación desde que la Diputación Foral de Alava, que decidió sumarse al proyecto del Foro Marítimo Vasco, ha sido muy activa, acudiendo a todas las reuniones convocadas y trabajando en cuantos proyectos han surgido del Foro. En este punto es preciso destacar la labor desarrollada por sus representantes en el Foro (D. Julio Guinea en un primer momento, y posteriormente D. Javier Lasarte), quienes desde el primer momento se han implicado activamente en el desarrollo de las acciones del Foro y todos los trabajos que han surgido con el objetivo de impulsar al sector marítimo vasco.





5.4 GOBIERNO VASCO

EUSKO JAURLARITZA



GOBIERNO VASCO

Las relaciones con el Gobierno Vasco desde la creación de ADIMDE y la posterior del Foro Marítimo Vasco, han sido generalmente cordiales y fluidas, a lo largo de estos años, 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.

Pero en especial las relaciones han sido más 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, Comercio y Turismo.

5.4.1 CONSEJERIA DE TRANSPORTES Y OBRAS PUBLICAS - DIRECCION DE PUERTOS Y ASUNTOS MARITIMOS DEL G. V.

A lo largo de estos años hemos venido manteniendo una comunicación y colaboración fluida e intensa con dicha Consejería y sus responsables, a través de la Dirección de Puertos y Asuntos Marítimos, involucrándose activamente primero en ADIMDE y después en el proyecto del Foro Marítimo Vasco, y en sus acciones a desarrollar.

Es de destacar el gran interés tomado en el proyecto Foro, por el Consejero D. Alvaro Amman, quien decidió implicarse activamente para que de este modo el Foro se constituyera en verdadero interlocutor del sector marítimo en Euskadi.

Así mismo ADIMDE y el Foro han encontrado en todo momento una gran sintonía con el Director de Puertos y Asuntos Marítimos D. Fernando Landín, quien ha apoyado y participado activamente en todas las iniciativas que se le han transmitido, con el objetivo de contribuir a mejorar la situación del sector marítimo vasco, además de representar a la Consejería de Transportes y Obras Públicas en la Junta Directiva

especialmente intensas las relaciones mantenidas con D. Fernando Leonard, del Departamento de Asuntos Marítimos, y artífice en gran parte de la buena sintonía existente en el Departamento con ADIMDE y el Foro Marítimo Vasco, y colaborador inagotable en la puesta en práctica de programas de apoyo para promocionar al sector marítimo vasco, a través de ADIMDE y del Foro, como son los apoyos para la edición de material promocional, asistencia a ferias y colaboración en la elaboración de estudios necesarios para el sector, etc.

5.4.1.1 ESCUELA DE ADMINISTRACION MARITIMA.

La relación con la Escuela de Administración Marítima, dependiente de la Dirección de Puertos y Asuntos Marítimos del Gobierno Vasco, se viene desarrollando desde el nacimiento de ADIMDE e 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 coordinador, D. José Luis Trueba.

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

El trabajo de esta escuela se extiende además de sus servicios de información y asesoramiento a través de la Biblioteca Especializada, a la divulgación de cursos, y en especial la creación de varias becas, una de ellas para trabajar en colaboración con ADIMDE en el estudio sobre política de construcción naval e industria auxiliar marítima, o a la colaboración en los cursos de la escuela donde, el Secretario de

D. Alvaro Amman, Consejero de Transportes y Obras Públicas del Gobierno Vasco

FORO MARITIMO VASCO



El trabajo de esta escuela y en especial sus 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 de FOROSUR y ya hace tiempo se planteó la idea de un Master conjunto entre Plymouth, Saint Nazarie y Bilbao.

5.4.2 CONSEJERIA DE INDUSTRIA COMERCIO Y TURISMO

Las relaciones con esta Consejería han sido excelentes desde el primer día, involucrándose activamente en el proyecto del Foro Marítimo Vasco y apoyando todas sus acciones. Las relaciones se han personalizado a través de su Consejero D. Josu Jon Imaz, así como con su Viceconsejero D. Iñaki Telletxea, y el resto de personas que componen su equipo.

Tradicionalmente, estas relaciones se han dirimido a través de la Sociedad Para la Promoción y la Reconversión Industrial – SPRI – dependiente de esa Consejería, y ha sido D. Juan José Duque quien ha participado activamente en el Foro siendo su representante y miembro en la Junta Directiva y en el 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 harán más cercanas e intensas.

También se ha participado en el programa anual de becarios del Departamento de Comercio, Consumo y Turismo del Gobierno Vasco, para realizar estudios de mercado en el extranjero y a través de los cuales hemos obtenido información de ofertas de negocio en alguno de los países a los que se han desplazado.

Seguimos recibiendo información puntual de dicho Departamento sobre las misiones comerciales y los viajes internacionales que organizan trasladándolos puntualmente a las empresas asociadas por si estuvieran interesadas.

Consideración actual del Foro Marítimo vasco como cluster prioritario por esta Consejería

Desde el FORO MARITIMO VASCO estamos contribuyendo al cambio de la imagen que la Industria Marítima Vasca tiene entre la Sociedad y entre nuestra Administración, ya que tradicionalmente se ha considerado como un sector en crisis y problemático. Ahora tanto la Sociedad como la Administración están entendiendo que el Sector Marítimo Vasco se está adaptando a los nuevos tiempos y es capaz de competir en el mercado internacional con notable éxito y de generar empleo y riqueza para el País, (según las



D. Josu Jon Imaz junto al Diputado General de Gipuzkoa y el Consejo de Transportes y O. P. del G. V. y otras autoridades en la botadura de Astilleros Balenciaga, S.A.

De ahí el 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.

Debemos destacar, en este caso, que el proceso seguido para la creación del FORO MARITIMO VASCO, ha sido igual al de los demás Clusters considerados prioritarios por la Consejería de Industria del Gobierno Vasco, aunque en nuestro 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.

Todo el proceso llevado a cabo, en colaboración con la Consejería de Industria Economía y Turismo, ha motivado el fortalecimiento de las relaciones con dicha consejería, relaciones que 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.

5.4.2.1 SPRI SOCIEDAD PARA LA PROMOCIÓN Y RECONVERSIÓN INDUSTRIAL, S.A. INDUSTRIAS DE GUZUMÁN, S.L. INDUSTRIAS MARITIMAS, S.L.

Dado que la Sociedad para la Promoción y Reconversión Industrial ha sido el tradicional representante de la Consejería de Industria en el Foro, se han mantenido unas relaciones muy intensas, tanto con su antiguo subdirector, responsable del área Internacional y actual Viceconsejero de Industria y Director General de la SPRI D. Iñaki Telletxea, como con el resto del equipo humano de la SPRI., y en especial con D. Juan José Duque, subdirector general y su representante en el Foro, 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



de la Junta Directiva del Foro, así como promotor de numerosas iniciativas tendentes a la mejora de diversos aspectos del negocio marino.

Gracias a estos acuerdos de colaboración, se ha tenido acceso desde el principio a programas como ELKARLAN, para apoyar la constitución de nuevas asociaciones, o al programa INICIATIVA PYME, gestionado por la SPRI con fondos Comunitarios, y destinado a la mejora de la competitividad de las Pymes.

Además, la colaboración entre ambos, se ha visto reflejada en la presentación y divulgación de los programas de apoyo de la SPRI a las empresas de ADIMDE, en reuniones con las empresas y a través de circulares y en presentaciones. Mención especial al Programa Promoweb, gracias al cual se ha subvencionado parte de los costos derivados de la elaboración, y mejora de nuestra página WEB, o al apoyo para la elaboración del Estudio de Empleo y Facturación del Sector, para conocer la realidad del sector marítimo vasco en cifras, y el apoyo para la elaboración de los planes estratégicos del Foro.

5.4.3 CONSEJERIA DE AGRICULTURA Y PESCA

Con la nueva composición del Gobierno Vasco, y la reestructuración de sus Consejerías, y la consiguiente creación de una nueva Consejería de Agricultura y Pesca, las acciones derivadas de los trabajos del Foro Marítimo Vasco relacionadas con el sector pesquero, han pasado a depender directamente de esta Consejería, momento en el cual se han establecido unas intensas relaciones tanto con su Consejero, D. Iñaki Gerenabarrena, como con el Viceconsejero de Pesca, D. Luis Miguel Macías, con el Director D. Josu Santiago y con el Director de Estructuras Pesqueras D. Andoni Idoiaga.

Por este motivo, y a fin de intensificar el trabajo y la vinculación de esta consejería con el Foro Marítimo Vasco, se ha planteado la posibilidad de que pase a

para lo cual, se ha cursado la invitación y la documentación necesaria para su tramitación y se han mantenido los primeros contactos, habiendo detectado en todo momento una buena acogida a la iniciativa por parte de sus responsables Institucionales. Una vez producida 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 participación en el Foro Marítimo Vasco.

En estos momentos debemos esforzarnos en colaborar con la Consejería de Agricultura y Pesca, 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 reemplacen los buques obsoletos de nuestra flota. La industria marítima vasca y el Foro por su parte, han asumido este reto de innovación, y están listos para aportar los buques y equipos que las necesidades de los armadores pesqueros demanden, así como instrumentos de apoyo financieros-fiscales.

El Foro Marítimo Vasco está trabajando con el Ejecutivo Autónomo en este proyecto de renovación de la Flota Pesquera Vasca para el periodo 2001-2006, propiciando y desarrollando medidas de apoyo positivas que faciliten las inversiones a las que deben hacer



El Consejero de Agricultura y pesca D. Iñaki Guerenabarrena junto al Vicencosejero D. Luis Miguel Macias y al Director D. Josu Santiago

5.5 RELACION CON OTRAS INSTITUCIONES AUTONOMICAS Y ESTATALES

En el transcurso del trabajo diario de ADIMDE y del Foro Marítimo Vasco, además de las relaciones anteriormente citadas, se han desarrollado otras con Instituciones relacionadas con el sector, dentro de nuestro proyecto de conseguir agrupar en torno al Foro Marítimo Vasco a la totalidad de agentes relacionados con el mundo marítimo. Es lógico pensar

que de cara al desarrollo de las acciones, ha debido trabajarse codo con codo con estas Instituciones, bien en temas puntuales, bien en el desarrollo de las acciones, o en proyectos a más largo plazo.

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



FORO MARÍTIMO VASCO

5.5.1 AUTORIDAD PORTUARIA DE BILBAO

Puerto de Bilbao
AUTORIDAD PORTUARIA DE BILBAO



Foto archivo de la Autoridad Portuaria de Bilbao

En el proyecto del Foro Marítimo Vasco de conseguir agrupar en su seno a la totalidad de los agentes implicados en el sector marítimo vasco, no podían faltar las Autoridades Portuarias de Bilbao y Pasajes, ambas socios activos del Foro.

La colaboración entre la Autoridad Portuaria de Bilbao y el Foro Marítimo Vasco, aunque puntual, ha sido y es intensa, tanto trabajando en numerosas iniciativas y proyectos, como con pequeñas actividades diarias relacionadas con la labor del Foro Marítimo Vasco.

Las relaciones tanto con su presidente, D. José Angel Corres, como con su Director Comercial, D. Luis Gabiola, con D. Juan José Sánchez, con Dña. Amaia Sarasola, y con D. Txaber Goiri, así como con todo el personal de la Autoridad Portuaria, han sido y son excelentes.

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, acudiendo D. Juan José Sánchez a cuantas reuniones ha sido convocado para poner en marcha este proyecto

Este proyecto, que en la actualidad se enfoca como un centro coordinador de reparaciones, a flote y en viaje, agruparía a los talleres de la comarca que hasta la fecha venían encargándose de estos servicios de manera individual, de modo que se conseguiría coordinar los servicios ofrecidos por estos talleres, elaborando un catálogo de empresas, servicios, disponibilidad, etc., que sería circulado por los diversos agentes, de modo que pudieran conocer la oferta de reparaciones del puerto de Bilbao.

Este servicio se sumaría a los ya ofertados por el puerto de Bilbao, atendiendo un hueco sin cubrir en este momento en el Puerto de Bilbao.

Puerto de Pasajes
AUTORIDAD PORTUARIA DE PASAJES

5.5.2 AUTORIDAD PORTUARIA DE PASAJES

Al igual que sucede con la Autoridad Portuaria de Bilbao, es básica la integración del Puerto de Pasajes

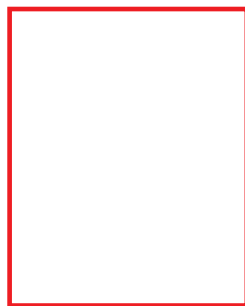
En este punto debemos reseñar las intensas relaciones mantenidas con la Autoridad Portuaria de Pasajes, a través de la persona de su Presidente, D. José Ignacio Espel, o con D. Vicente Herrador, encontrando en esta Institución, en todo momento, una franca voluntad de colaboración en cuantas iniciativas surgen del Foro Marítimo Vasco, y a fin de contribuir a la mejora del sector marítimo vasco.

Prueba de ello es la celebración de una Junta Directiva del Foro en las instalaciones de la Autoridad Portuaria de Pasajes en Marzo de 1999, o el apoyo de esta Autoridad en la revitalización del sector marítimo de la Bahía de Pasaia.

5.5.3 DIRECCION GENERAL DE LA MARINA MERCANTE, PYMAR Y GERENCIA DEL SECTOR NAVAL

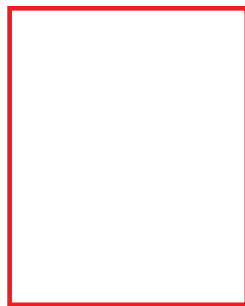
En la labor diaria tanto de ADIMDE como del Foro Marítimo Vasco dedicadas al desarrollo de medidas que contribuyan a mejorar la competitividad de las empresas del sector, hemos encontrado en todo momento una disponibilidad total a colaborar por parte de los responsables de los organismos anteriormente citados y en especial con el Director General de la Marina Mercante D. Fernando Casas.

Es de destacar en este sentido todo el trabajo llevado a cabo con la Gerencia del Sector Naval, personalizado a través de D. José Luis Cerezo, D. Antonio 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, o en todos los proyectos de Cooperación Interempresarial y en el desarrollo de medidas Financiero-Fiscales.



D. Jose Luis Cerezo
D. Francisco Angulo

Así mismo, las relaciones con D. Francisco Angulo para desarrollar proyectos de colaboración interempresarial e intersectorial fomentadas por PYMAR, han sido y son muy fluidos. Es de destacar la recomendación positiva de ADIMDE a la aportación al fondo de garantía de PYMAR de 640 millones del Dpto. de Industria del Gobierno Vasco en el año 98, para financiar nuevas construcciones de buques en los astilleros del País Vasco así como la asistencia a reuniones, informativas, de aspectos

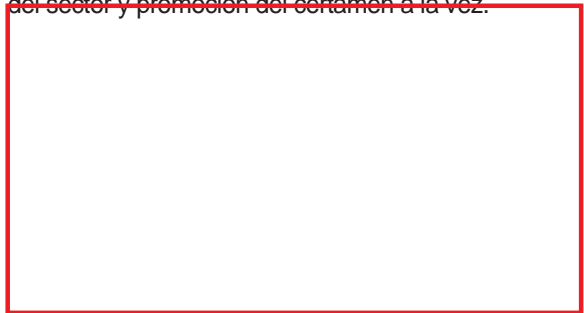




5.5.4 FERIA DE MUESTRAS DE BILBAO

Las relaciones con la Feria de Muestras de Bilbao son muy fructíferas ya que, además de la relación como socio de ADIMDE, se 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 de las empresas de ADIMDE y los organismos asociados al Foro Marítimo Vasco, así como para impulsar la presencia de visitantes extranjeros en dicho certamen. Fruto de esta colaboración, son las excelentes relaciones mantenidas con su Presidente, D. Iñaki Irusta, su Director, D. Juan Garaiurrebaso, con el responsable de Internacional D. Ander Beldarrain, con el Director del Certamen D. José M^a. Larrea, con el Técnico Comercial D. Jesús Tobajas y con el responsable de Comunicaciones Txus Coterón.

Así mismo, la Feria ha mostrado una total disposición a ceder sus salas y locales para conferencias, reuniones y para las Asambleas Generales, y ha colaborado con anuncios en la revista de ADIMDE así como en la elaboración de material promocional para las empresas del sector y promoción del certamen a la vez.



Convenio ADIMDE - Feria Internacionañ de Muestras de Bilbao (Sinaval)

5.5.4.1 SINAVAL – EUROFISHING.

Como hemos mencionado anteriormente, gracias a la especial relación mantenida con la Feria de Muestras de Bilbao, ADIMDE gracias a este convenio de colaboración dispone de un stand subdividido en módulos de 12 m² a los que tanto sus socios como los del Foro Marítimo Vasco, pueden acceder a un precio más económico, con el añadido de disponer de una zona de servicios comunes para los socios, y beneficiarse de las actividades organizadas tanto por ADIMDE – Foro Marítimo Vasco, como por la propia feria de acuerdo al convenio.

Además de poder acceder a traer visitantes internacionales gratuitamente y montar jornadas técnicas específicas de gran interés para el sector.

5.5.5 CAMARAS DE COMERCIO, INDUSTRIA Y NAVEGACION.



Con la integración en el Foro de las cámaras de

activa de sus representantes en el Foro D. Félix Iraola, y D. José M^a. Zorriqueteta, se ha cubierto un hueco importante dentro de las labores de promoción internacional de la industria marítima vasca.

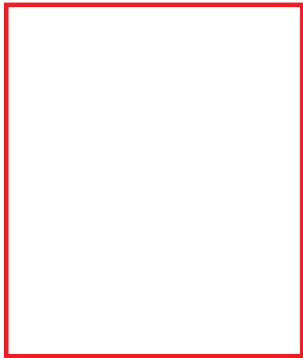
Desde el nacimiento del Foro, su actitud ha sido claramente de disposición a colaborar en cuantos proyectos pudieran hacerlo, destacando el intercambio de información entre las empresas y las cámaras en relación a las acciones y misiones de promoción comercial exterior y de los viajes subvencionados que organizan ambas cámaras, así como con la participación en algunos casos en estas misiones.

Con la misma disposición, en la actualidad, se estudian nuevas opciones de colaboración entre las cámaras y el Foro y las empresas de ADIMDE como son la organización de viajes comerciales y de prospección y apertura de mercados, propuestas que a buen seguro, podrían aportar beneficios para el sector, y por lo tanto, para el conjunto de la economía del País Vasco.

5.5.6 BBK, KUTXA Y GRUPO DE TRABAJO DE LA BANCA.

Tanto la BBK, como la Kutxa, son miembros del Foro Marítimo Vasco, por lo que participan de modo activo en las acciones del Foro, a través de sus representantes, D. Juan Etxebarria, y D. José M^a: Aguirreurreta, estudiando posibles ofertas de negocio estatales y 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.

En estas medidas se ha venido trabajando también con el grupo de trabajo de la banca integrado por: Banco Santander Central Hispano, Caja Laboral, Argentaria, La Caixa, y Banco Guipuzcoano, destacando el trabajo realizado por D. Marcos



FORO MARITIMO VASCO



FORO MARÍTIMO VASCO

5.6

RELACION CON OTRAS ASOCIACIONES SECTORIALES AUTONOMICAS Y ESTATALES Y CON EL RESTO DE LOS CLUSTER.

El Foro Marítimo Vasco en su pretensión de convertirse en el punto de encuentro de todos los agentes del sector, además de lograr reunir a las empresas e Instituciones relacionadas directamente con el sector marítimo, debe mantener relaciones con todas aquellas Asociaciones, Fundaciones, Colegios, etc., que tengan su campo de actuación o intereses relacionados con el sector marítimo.

El objetivo de las reuniones es establecer contactos, crear sinergias, y desarrollar una relación fluida con cada uno de ellos, de cara a acometer acciones conjuntas, de forma que aunando esfuerzos logremos llevar a buen fin estas acciones que servirán para obtener mejoras para el sector, objetivo común de todos, manteniendo por ello muy buenas relaciones con Asociados, Clusters y Foros.

Dada la vecindad en el emplazamiento con el CLUSTER DE ENERGIA, ambas asociaciones en el edificio Albia, las relaciones con su gerente, D. Juan José Alonso, son excelentes, y ello ha propiciado el intercambio de información y el conocimiento mutuo de las actividades de cada uno, lo que junto con el hecho de compartir algunos miembros entre los socios de ambas asociaciones, hace que los proyectos sean complementarios y beneficiosos para todos.

Los contactos entre el Presidente del Foro Marítimo Vasco y el del CLUSTER DEL CONOCIMIENTO, han sido constantes manifestando éste el interés de que el Foro Marítimo Vasco entre a formar parte activa de dicho Cluster, ya que eso nos proporcionaría participar en todos los procesos y mejoras de gestión desarrollados por dicho Cluster para las empresas.

Así mismo, el hecho de que varios miembros de la Junta Directiva del Foro Marítimo Vasco, o varias empresas o Centros Tecnológicos asociados participen en los otros Clusters, bien en Junta Directiva, bien como miembros asociados, hacen que nos lleguen inputs del desarrollo de acciones y procesos en los que se encuentran inmersos estos Clusters.

FORO DE PESCA DE EUSKADI.

Desde su creación, ADIMDE ha sido miembro de este Foro, participando activamente en los Grupos de Trabajo Nº. 1 y Nº. 4, y en el Comité Ejecutivo, estando al cargo de dictaminar y poner en practica las acciones del Grupo de Trabajo Nº. 4 o Grupo de apoyo (Secretaría Técnica del Grupo Nº4), en los años 1995-1996-1997-1998 y 1999. En la actualidad, continuamos siendo miembros activos del Comité Ejecutivo siguiendo participando en dicho comité y en cuantos eventos

Asamblea General de la Federación Vizcaína de Empresas del Metal

CENTROS TECNOLOGICOS ASOCIADOS, INASMET Y ROBOTIKER.



Estos dos centros tecnológicos asociados al Foro, pretenden contribuir a aportar las mejoras tecnológicas que en sus campos 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 y de tecnologías de la información, en el de ROBOTIKER.

Estos dos centros, constituyen además parte integrante del comité tecnológico que se ha comenzado a poner en marcha, este año, junto con una serie de empresas del sector tecnológicamente avanzadas.

En dicho Comité Tecnológico además de estos 2 centros y las empresas también participan otros Centros Tecnológicos como Azti y Socintec, y también Teleinformática con los que llevamos trabajando varios años en el proyecto NORAI.

CEBEK.

Tradicionalmente en el Centro Industrial y Empresarial de Bizkaia hemos encontrado un gran interés por nuestra actividad, y una voluntad total de colaboración y apoyo, 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 Azpiazu, o la Directora del Departamento Económico, Dña. Ana García, y a quienes debemos agradecer también su colaboración a la hora de alojar la página Web de ADIMDE en el servidor del Centro a través del programa Bizkainet y en el hecho de preparar y de acudir con ellos a cuantos Partenarats e Interprises del Sector ha habido este año.

FEDERACION VIZCAINA DE EMPRESAS DEL METAL

Dada la coincidencia del presidente, D. Vicente Iza, en la presidencia de ADIMDE y del Foro Marítimo Vasco, la relación es obviamente fluida e intensa, además de con el Presidente, con su Sec. Gral. D. Jaime Fernández,



la Junta Directiva, mostrando una total disponibilidad por su parte a que las empresas de ADIMDE accedan a la convocatoria para el presente año de sus cursos formativos, así como manteniendo un intercambio de información y apoyo constante en las labores diarias de ambas asociaciones.

RELACIONES Y PARTICIPACIÓN DEL FORO EN LA FUNDACION DE MADRID Y CON EL CLUSTER MARITIMO ESPAÑOL.

Desde sus inicios hemos considerado como muy importante la creación del Cluster Marítimo Español, y por este motivo hemos apoyado esta iniciativa que pretende ser el punto de encuentro del sector a nivel Estatal, motivo por el cual, desde sus inicios se nos ha invitado a participar en él, y tras la fase actual de elaboración de sus estudios previos, y una vez constituido formalmente, esperamos continuar trabajando en conjunto.

Con relación a la Fundación, nuestra participación en la misma será a través de los representantes de AEDIMAR, que también lo son de ADIMDE y de esta forma estaremos presentes en ella, sino es posible como socios fundadores si como colaboradores.

AEDIMAR (ASOC. IND. AUX. MARITIMA)

Esta 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 las ya existentes: ANAVE, UNINAVE y PYMAR, por lo que se decidió impulsar desde la propia ADIMDE su creación, acudiendo para ello a diversas reuniones en Madrid en la sede de Confemetal, hasta su puesta en marcha, y financiándose su constitución desde ADIMDE así como la contratación, y los gastos de su primer gerente, el Sr. Jauregi, siendo el primer presidente de AEDIMAR Don Antonio Aranzabal, presidente de Bombas Itur, S.A, y miembro destacado de ADIMDE.

Debido a lo anteriormente citado, junto con la coincidencia de objetivos entre ambas asociaciones, hace que las relaciones e intercambios de información sean constantes y fluidos desde el inicio, tanto con el anterior gerente, como con el actual, D. Manuel García Gordillo y con su actual Presidente D. Pedro Pérez.

OTRAS ASOCIACIONES, COLEGIOS Y CENTROS DE ENSEÑANZA.

Además de las entidades con las que ya se han establecido contactos en la actualidad, se pretende extender esta colaboración a otras con las que todavía no se ha trabajado de forma conjunta, pero con claros intereses en el sector marítimo vasco, de cara a futuras colaboraciones en posibles nuevos proyectos. La idea es desarrollar una relación fluida con todos los Colegios Profesionales, Centros de Enseñanza, y Asociaciones Profesionales del sector, de modo que tengamos

Pensamos del mismo modo, dar a conocer las profesiones marítimas, como un modo más de fomentar la cultura marítima por una parte, y por otra parte dar a conocer las profesiones del sector, tan necesitadas de nuevas vocaciones, motivo por el cual pensamos continuar con los contactos con los centros escolares de la Comunidad Autónoma junto con Escuelas y Asociaciones Sectoriales, de modo que se colabore mutuamente, tanto en la divulgación de las profesiones del sector ante la carencia de profesionales, y por otra parte, se establezcan planes de estudios acordes a las necesidades que las empresas reclaman.

Por ello, consideramos importante la necesidad de trabajar en estas acciones conjuntamente con la Asociación Vizcaina de Capitanes de la Marina Mercante, la Asociación Profesional de Maquinistas Navales de Baskongadas, la Asociación de Oficiales Radioelectrónicos de Euskadi de la Asociación de Navieros Vascos, ANAVAS, la Asociación de Ingenieros Navales Y Oceánicos de España, la Escuela Superior de la Marina Civil De Bilbao, y las Escuelas Náutico Pesqueras de Bermeo, Ondarroa y Pasajes.

Es de destacar la necesidad de establecer un grupo de trabajo entre todos estos componentes mencionados anteriormente con la Administración y comenzar a establecer un programa de desarrollo de actividades en las líneas mencionadas, encaminadas a poner en práctica dichas acciones.

Además de lo mencionado, con la Asociación de Oficiales Radioelectrónicos de Euskadi, se ha colaborado durante el desarrollo del Proyecto Piloto Itsastek, a través de su asesoramiento técnico sobre las telecomunicaciones marítimas, normativa, etc., así como sobre su historia, y evolución, proyecto a disposición del público en las siguientes direcciones de Internet.

www.foromaritimovasco.com/itsastek o www.adimde.es/itsastek.

Finalmente, no quisiéramos dejar de mencionar en este apartado a una serie de organismos, asociaciones, etc., con los que hemos mantenido contacto este año, o lo hemos hecho a lo largo de estos años, siempre con el objetivo de desarrollar acciones que contribuyan a mejorar la competitividad del sector marítimo vasco, como son la DIRECCIÓN GENERAL DE ADUANAS DE BILBAO, y con su Directora, Dña. Lourdes Moreira, o con UNIPORT, a través de su Gerente Dña. Inmaculada Ugaretxe.



VI Datos económicos

6. Datos económicos

RESULTADOS ANUALES Y AUDITORIA DE CUENTAS DEL FORO MARITIMO VASCO

A continuación se reproducen las cuentas anuales abreviadas del Foro Marítimo Vasco correspondientes al año 1.999 auditadas por PRICEWATERHOUSECOOPERS 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 1999 y 1998
(expresados en miles de pesetas)

ACTIVO	1999	1998	PASIVO	1999	1998
Immovilizado			Fondos Propios		
Otras Inmovilizaciones materiales	1.152	518	Excedentes negativos de ejercicios anteriores	(10.570)	0
	<u>1.152</u>	<u>518</u>	Excedentes negativos del ejercicio	(11.236)	(10.570)
Activo circulante				<u>(21.806)</u>	<u>(10.570)</u>
Usuarios y otros deudores de la actividad propia	6.100	516	Acreedores a corto plazo	29.497	11.604
Otros deudores	78	0			
Tesorería	361	0			
	<u>6.539</u>	<u>516</u>			
TOTAL ACTIVO	<u>7.691</u>	<u>1.034</u>	TOTAL PASIVO	<u>7.691</u>	<u>1.034</u>

FORO MARITIMO VASCO

Cuentas de resultados abreviadas correspondientes al ejercicio anual terminado el 31 de diciembre de 1999 y al ejercicio comprendido entre el 25 de marzo y 31 de diciembre de 1998
(Expresadas en miles de pesetas)

GASTOS	1999	1998	INGRESOS	1999	1998
Gastos de personal:			Ingresos de entidad por la actividad propia		
• Sueldos, salarios y asimilados	7.583	3.958	• Cuotas de usuarios y afiliados	12.392	1.750
• Cargas sociales	1.185	624	• Subvenciones, donaciones y legados imputados a resultados del ejercicio	6.500	1.500
Dotaciones para amortizaciones de inmovilizado	63	0	Otros ingresos	824	7.268
Otros Gastos	31.676	16.507			
Variación de las provisiones de la actividad	5.000	0			
	<u>45.507</u>	<u>21.089</u>		<u>19.716</u>	<u>10.518</u>
Gastos financieros y gastos asimilados:			Resultados negativos de explotación	<u>25.791</u>	<u>10.571</u>
• Por otras deudas	143	0	Ingresos financieros		
Resultados financieros positivos	<u>0</u>	<u>1</u>	• Otros	<u>1</u>	<u>1</u>
Gastos y pérdidas de ejercicios anteriores	<u>303</u>	<u>0</u>	Resultados financieros negativos	<u>142</u>	<u>0</u>
Resultados extraordinarios positivos	14.697	0	Resultados negativos de las actividades ordinarias	25.933	10.570
Impuesto sobre sociedades	<u>0</u>	<u>0</u>	Ingresos y beneficios de otros ejercicios	15.000	0
			Resultados negativos antes de impuestos	<u>11.236</u>	<u>10.570</u>
			Excedente negativo del ejercicio (desahorro)	<u>11.236</u>	<u>10.570</u>