

Leer mas

La marca Rotterdam se ha convertido en un importante producto de exportación del puerto.

La Autoridad del Puerto de Rotterdam tiene un departamento especial de consultores que viajan por el mundo para asesorar a las autoridades locales sobre cómo desarrollar sus puertos. Ellos fueron los que contribuyeron a la expansión del puerto de Buenos Aires.

Según Van der Plas, la Autoridad Portuaria, una vez fundada por el municipio para administrar el puerto de Rotterdam, tiene una gran cantidad de conocimiento interno.

El administrador del puerto gana varios millones de euros a través del trabajo de asesoramiento, capacitación transfronteriza, la venta de productos digitales ("por ejemplo, programas de computadora para planificar la llegada y salida de barcos") y también la explotación de puertos en lugares lejanos.

En los próximos años, la compañía quiere expandir sus actividades internacionales y esa cantidad puede ser mucho mayor.

No se trata solo del dinero. Se trata de crear oportunidades de negocio ", dice Van der Plas, porque a raíz de los consultores, las compañías del puerto de Rotterdam se unen a ellos para expandir sus actividades en las economías emergentes.

Y eso es en interés de Rotterdam. Si a esas empresas les está yendo bien, a nosotros también nos está yendo bien ".

Bullicioso

Para aclarar las razones de esto, hace un discurso sobre la cambiante economía mundial. El gran crecimiento ya no se produce en Rotterdam, sino en Asia, América del Sur y África. Allí, la prosperidad y el comercio están en auge y están surgiendo nuevos puertos. Rotterdam, el puerto de los 10 principales del mundo, ofrece servicios para ayudar con la construcción. "La forma en que desarrollamos nuestro puerto y construimos recientemente la segunda Maasvlakte impresiona, pero un ejemplo aún mejor es Sohar".

El puerto de Sohar en Omán.

Aquí, en el estado del Golfo de Omán, se ha creado un puerto moderno desde cero con la ayuda de Rotterdam. Esta hermana de Rotterdam ha existido durante quince años. "Durante ese período, el rendimiento aumentó de 4 millones de toneladas por año a 64 millones de toneladas".

Hay refinerías, acerías, terminales de contenedores y plantas químicas que intercambian materias primas como en Rotterdam.

"Estas también son compañías de Rotterdam, como Vale y Steinweg".

"Y las instituciones de Rotterdam como el Shipping and Transport College, el servicio ambiental DCMR y la región de seguridad de Rotterdam-Rijnmond se han asentado".

La Autoridad Portuaria fue un poco más lejos en Omán que el trabajo de consultoría. Rotterdam es un accionista del 50 por ciento en el puerto de Sohar.

Jugar junto

El brasileño Pecém se está convirtiendo rápidamente en un segundo Sohar. El puerto de Rotterdam ahora se ha interesado en esto por 75 millones de euros. Además de aportar dinero a la mesa y ayudar a las empresas de Rotterdam a conquistar nuevos mercados, Van der Plas cree que también se trata de jugar un papel en el mundo. "Así es como estamos en los nuevos flujos comerciales".

René van der Plas:

La vista sobre la terminal de cruceros, el bullicio del río Nieuwe Maas y la actividad en la ciudad hablan a la imaginación.

A veces los consultores de Rotterdam se acercan a un puerto ellos mismos. "Porque vemos potencial".

Van der Plas menciona el noroeste de India, donde la actividad marítima es importante y la gente de Rotterdam ha estado asesorando a los 48 puertos de la Junta Marítima de Gujarat desde 2017.

A veces son las autoridades locales las que solicitan la ayuda de Rotterdam para impulsar su puerto a la velocidad de las naciones. Eso ocurre alrededor de cinco a diez veces al año. ,, Llegan al nombre de Rotterdam. Les gustaría usar el conocimiento y las habilidades y también el logotipo de Rotterdam ".

Después de ese primer contacto, generalmente sigue una visita a Rotterdam. La oficina de Van der Plas en el World Port Center, la torre de la Autoridad Portuaria en Wilhelminapier, es una parada permanente en visitas guiadas para invitados extranjeros. "La vista sobre la terminal de cruceros, el bullicio de Nieuwe Maas y el bullicio de la ciudad atraen a la imaginación". "La mayoría de las veces los visitantes ya han tenido una ronda en el Maasvlakte.

Por ejemplo, estamos construyendo un puerto en los Países Bajos, el mensaje está en la nueva tierra en el Mar del Norte, donde los barcos más grandes del mundo atracan bajo las grúas de contenedores más altas del mundo. "Eso hace una impresión".

El siguiente paso es firmar un memorando de entendimiento, una declaración de intenciones, en el que los visitantes y representantes de la Autoridad Portuaria acuerden ver si pueden ayudarse mutuamente. "Nada más y nada menos".

Así comenzó hace dos años con el puerto de Buenos Aires.

No importa cuán gratuita sea la cita en ese momento, la ceremonia de firma fue especial. Sucedió una tarde de primavera a bordo del buque Nieuwe Maze, el buque representativo de la Autoridad Portuaria.

El rey Willem-Alexander estaba allí, la reina Máxima y el presidente argentino Mauricio Macri y su esposa Juliana Awada.

A bordo del buque, los diplomáticos, bajo la atenta mirada del rey Willem-Alexander y la reina Máxima, pusieron su firma bajo el Memorando de Entendimiento.

Durante un rato estuvo tranquilo después de esa ceremonia, pero mientras tanto los consultores de Rotterdam estaban trabajando.

El otoño pasado, el gobierno argentino presentó los ambiciosos planes de expansión para Buenos Aires. Según el ministro de transporte, duplicar el rendimiento de los contenedores es crucial para el desarrollo de Argentina, que está en peligro de caer económicamente en América del Sur. Las

críticas al mega plan siempre reciben la misma respuesta del líder portuario porteño Gonzalo Mórtola. "Es un buen plan porque Rotterdam ha ayudado". Si se escapan con nuestra marca, pasaremos a decir que creemos que alguien está yendo demasiado lejos.

René van der Plas

Van der Plas reconoce que el logotipo de Rotterdam otorga el estado de los planes, aprobado por Rotterdam. No quiere decir cuán grande es la contribución de Rotterdam al diseño del puerto argentino. El trabajo de consultoría es confidencial. Lo que Rotterdam ha ideado exactamente para Buenos Aires es un secreto y, por lo tanto, es imposible verificar si eso está en línea con los planes de expansión que ahora se presentan.

Lo vigilaré. Si dan en el blanco con nuestra marca, pasaremos a decir que creemos que alguien está yendo demasiado lejos".

Según él, ese no es el caso en Argentina.

El jefe de actividades extranjeras de la Autoridad Portuaria reconoce que existen riesgos asociados con la comercialización de la marca Rotterdam. Moral y financiero, porque es la capital portuaria holandesa la que se embarca en una aventura lejana.

La importancia de Rotterdam es siempre primordial. Antes de comenzar en un país, observamos la situación económica, la estabilidad política, el medio ambiente y, por supuesto, cosas como el trabajo infantil y la corrupción". Pero sigue siendo un riesgo", dice.

"Puede encontrar su logotipo en un escenario donde preferiría no verlo".

Bolsa de dinero

Según Van der Plas, ese riesgo no supera los beneficios. Rotterdam no es el único puerto mundial que va al agricultor, dice. Los competidores Amberes y Hamburgo también lo están haciendo. Y luego está China. El país está expandiendo rápidamente su influencia en los puertos fuera de la República Popular. Van der Plas llama al Pireo griego, que ahora está en manos chinas y donde los chinos tienen el control completo. ,, No lo hacemos como China. Inmediatamente se llevan una bolsa de dinero con ellos".

Según él, se trata de "valor social". "Somos del modelo de arrendador". Eso significa que la Autoridad Portuaria ayuda a desarrollar los sitios, muelles y carreteras, pero no determinará qué compañías vendrán.

Así es como se organiza en la propia Rotterdam.

Eso es típico de Rotterdam. El modelo ha demostrado su éxito".

El marketing internacional de la marca Rotterdam tiene pros y contras, dice el economista de puerto Bart Kuipers. Él mismo es "muy positivo" al respecto, pero cita la desventaja de que puede distraer de las funciones del gerente del puerto en Rotterdam.

También dice que nunca ha visto un análisis de costo-beneficio que deja en claro lo que realmente ofrece.

El economista de la Universidad Erasmus sospecha que Rotterdam se beneficiará. A raíz de los asesores de Rotterdam, cree que las empresas holandesas están ganando terreno en los países emergentes.

Kuipers incluso espera que las actividades extranjeras beneficien al puerto de Rotterdam. "Las asociaciones con otros puertos pueden acelerar desarrollos como la transición energética".

Según Kuipers, el nombre de Rotterdam vale oro. Debe esa reputación a la época en que fue el puerto más grande del mundo y a la construcción de Maasvlakte. „ En ninguna parte construyen muelles tan bien como aquí y también tienen tanto conocimiento. Eso no es solo en la Autoridad Portuaria, sino también en TU Delft y, por ejemplo, las compañías de dragado Van Oord y Boskalis ". Eso no debe subestimarse, dice. Kuipers se refiere a la construcción del puerto Jade Weser en Wilhelmshaven en Alemania, que se convirtió en un desastre "porque no participaron holandeses".

Tampoco está a favor de una actitud de esperar y ver de Rotterdam hacia el deseo chino de expansión.