

MÉDOR

ENQUÊTE N°19

Vestindo ansiedade (3/3)

Antuérpia para conquistar o mundo

TEXTOS (CC BY-NC-ND): [IKE TEULING](#) E [QUENTIN NOIRFALISSE](#)
PUBLICADO EM 06/08/2020



Isabelle Pateer. Todos os direitos reservados.

Fomentar o crescimento do porto de Antuérpia. Atrair novo tráfego de mercadorias. Selar parcerias, por meio de consultoria e treinamento. Essas são as missões do Porto de Antuérpia Internacional (PAI), que é em particular um acionista minoritário em Porto do Açu, no Brasil, no centro de nossa pesquisa anterior. Nos últimos quinze anos, a PAI estabeleceu Antuérpia em quase todo o mundo, com uma predileção por Omã e África Ocidental.

Na Bélgica, o porto de Antuérpia é o local de todos os superlativos. Segundo porto europeu, atrás de Roterdã, com mais de 220 milhões de toneladas de mercadorias circulando por lá todos os anos. Complexo petroquímico do segundo mundo (atrás de Houston), que hospeda notavelmente o Ineos ou a BASF. A maior fechadura do mundo, a Kieldrechtsluis. O coração econômico do país, com seus 142.348 empregos diretos e indiretos, gerados por 900 empresas.

“Se o porto não tivesse conseguido continuar crescendo, não haveria esses 150.000 empregos. Entendemos isso muito pouco” A cotação, fixada no local do porto, é de Jacques Vandermeiren, CEO da Havenbedrijf Antwerpen, uma empresa pública de direito público que administra o porto e cujo único proprietário é a cidade de Antuérpia.

Tradução: sem o porto, a província circundante, a Flandres e até o país não seriam o que são.

A estratégia de desenvolvimento do porto não se limita a querer se transformar em um porto "inteligente", modelado à luz de novas tecnologias, para acolher os 3 bilhões de investimentos controversos da gigante química britânica Ineos para transformar gás de xisto em material primeiro para a indústria do plástico ou para abrir um novo cais em Doel, contestado no Conselho de Estado por duas associações ambientais. Antuérpia também está trabalhando, por meio de sua subsidiária Port of Antwerp International, para exportar sua marca, seu know-how e sua capital e para se estabelecer em uma bateria de portos em todo o planeta.

Batalhas navais

Em Porto do Açu (Brasil), como vimos em nossa [pesquisa](#), o porto investiu US \$ 20 milhões para aumentar, a partir de 2017, o capital da empresa responsável pelas operações desse ambicioso projeto com um passado conturbado, mergulhado em um caso de corrupção que abalou o Brasil e no qual centenas de famílias de agricultores perderam suas terras, muitas vezes sem qualquer compensação e sob ameaça das autoridades. Antes de investir, *“Antuérpia realizou uma avaliação aprofundada dos riscos jurídicos e de reputação”*, disse Tessa Major, ex-chefe de projetos portuários que atualmente ocupa o cargo de Diretora de Assuntos Internacionais e Inovação no Porto de Açu.

Em abril de 2020, a Apache e a Médor solicitaram ao Porto de Antuérpia o acesso aos vários estudos realizados antes da validação desse investimento. Nossa pedido foi recusado, por meio de uma longa resposta, afirmando, em essência, que os documentos solicitados não tinham conexão com "as tarefas públicas do Porto de Antuérpia" e que a entrada na capital do Porto do Açu Operações foi de fato, uma *“questão comercial, isto é, a política de investimento que o [porto] exerce para atrair novos fluxos de mercadorias para Antuérpia e para fazer o porto crescer ainda mais.”* Objetivo anunciado da recusa: não divulgar informações financeiras ou comerciais sensíveis que, tornadas públicas, possam *“prejudicar”* no porto em concorrência comercial com outros portos rivais na "região norte da Europa", ou seja, entre Le Havre e Hamburgo. Esses portos, de acordo com a Antuérpia, também estão em trânsito para investir em novos portos, monetizar sua experiência e atrair mercadorias para seus terminais.

Em um contexto de concorrência acirrada entre portos europeus, mas também em nível global, Antuérpia multiplicou, nos últimos anos, parcerias em todo o mundo, envolvendo, dependendo do caso, uma participação na capital ou na gestão e estudos do porto ou bom

em treinamento de pessoas.

A porta de entrada para a Índia

As coisas sérias começaram em um país que não se fala com frequência, o sultanato de Omã, uma petro-monarquia que depende do petróleo para 74% de suas receitas. Em 29 de junho de 2009, o governo de Omã assinou um contrato com uma joint venture denominada Consortium Antwerp Port para operar o futuro porto da Duqm (a Companhia do Porto da Duqm - CAP). Na CAP, que detém 50% da PDC, encontramos o Porto de Antuérpia Internacional e a Rent A Port, uma empresa especializada no desenvolvimento de infraestrutura portuária e cujo principal acionista é a holding Ackermans & Van Haren (também acionista da CFE, empresa de Antuérpia). Médor denunciou as condições de trabalho em alguns canteiros de obras belgas). Os dois parceiros são 50-50 na joint venture.

Estrategicamente localizado no Mar da Arábia, este antigo porto de pesca tornou-se uma isca para investimentos internacionais. Tem a vantagem de estar a meio caminho entre o subcontinente indiano e a África Oriental, mas também de evitar o Estreito de Hormuz, ao sul do Golfo Pérsico, onde as tensões entre Arábia Saudita e Irã (este último às vezes ameaça fechar o porto de navios petroleiros do Golfo). Para Antuérpia, acima de tudo, no momento da assinatura, estava "se abrindo para a Índia", declarou o ex-CEO da Rent A Port ao La [Libre Belgique <https://www.lalibre.be/economie/entreprises-startup/le-sultanat-d-oman-entre-anvers-et-l-inde-51b8f62fe4b0de6db9c8fe0f>](https://www.lalibre.be/economie/entreprises-startup/le-sultanat-d-oman-entre-anvers-et-l-inde-51b8f62fe4b0de6db9c8fe0f) em 2012. *Antuérpia perdeu a batalha por China, Roterdã e Hamburgo recebem a maioria dos barcos da China.*"

Em 2012 e por um período de 28 anos, o porto de Antuérpia e seu parceiro contratado Rent A Port assinaram, portanto, um contrato para gerenciar o desenvolvimento do porto e da zona industrial ao seu redor, com o objetivo principal de torná-lo um pólo petroquímico na região. A China já se posicionou como um grande investidor no porto, em seu vasto projeto para recriar as rotas da seda. Os EUA já têm um acordo para estacionar seus navios militares lá.

Verde em Oma

Alain Bernard também faz parte do conselho de administração da Port of Duqm Company. Este ex-CEO da empresa de dragagem e engenharia marítima Deme (de propriedade da construtora CFE, também de Ackermans & Van Haaren) está na mira da justiça belga, citada em uma investigação de corrupção como parte de um contrato de dragagem na Rússia, juntamente com outras três pessoas, a Deme planeja construir uma planta verde de hidrogênio em Duqm, obtida por eletrólise de turbinas eólicas ou painéis solares. Parte desse hidrogênio verde poderia partir para a Bélgica. Objetivo: produzir entre 250 e 500 MW de energia "primeiro".

Como lembrado por nossos colegas do [Oriente XXI <https://orientxxi.info/magazine/a-oman-un-port-strategique-pour-contourner-le-detroit-d-ormuz,3115>](https://orientxxi.info/magazine/a-oman-un-port-strategique-pour-contourner-le-detroit-d-ormuz,3115) em 2019, as preocupações dos pescadores locais, que sem dúvida serão substituídos por um programa de pesca industrial dedicado à exportação, e as dos beduínos, parte de cuja terra foi requisitada, não serão pesadas. pesado na balança do projeto industrial que o governo de Omã está desenvolvendo em Douqm, que promete criar 300.000 empregos na região.

Eles e Cotonou

Em dez anos, o Porto de Antuérpia Internacional celebrou contratos com conteúdo variado, desde o estudo de viabilidade até a otimização dos portos, através de aconselhamento, treinamento e até mesmo se encarregando da gestão da projeto em vários países: Colômbia, República Democrática do Congo, Moçambique, Vietnã, Filipinas, Índia (quatro projetos), Guiné, Costa do Marfim, Togo, Nigéria.

A África Ocidental é uma região importante para o porto de Antuérpia, com cerca de 17 milhões de toneladas de mercadorias comercializadas a cada ano (uma proporção equivalente à da China). Na Costa do Marfim, Antuérpia estabeleceu uma colaboração com o porto de San Pedro, líder mundial em exportação de cacau. Em 2016, o porto e a empresa belga Sea Invest investiram 6 milhões de euros na plataforma logística.

Continuando sua expansão nesta região, Antuérpia também assumiu a gestão, desde 2018, do porto autônomo de Cotonou, que representa 80% da receita do estado. Na época, os sindicatos portuários protestaram contra a decisão do governo de ceder a administração dessa joia pública, temendo uma privatização disfarçada. Antuérpia se defendeu contra essa interpretação, explicando que queria "mudar de mentalidade" neste porto, cujo desempenho não convenceu o presidente do Benin, Patrice Talon, um empresário que adotou uma política de liberalização da economia. Em Cotonou, Antuérpia está treinando pessoal (em Antuérpia diretamente, para alguns), reorganizando a administração do porto, divulgando um código de boa conduta, durante um mandato renovável de três anos.

No final de 2019, o Porto de Antuérpia Internacional também assinou um acordo de treinamento e consultoria com a Autoridade Portuária da Nigéria, que administra seis portos na Nigéria, onde o petróleo explora suas costas em determinados trânsitos.

Lá como em outros lugares, o que Antuérpia traz aos olhos das autoridades desses países é o know-how associado à credibilidade internacional. Em julho de 2019, entrevistado por Jeune Afrique, o especialista em gerenciamento de portos francês Yann Alix explicou que um bom número de portos observou com interesse a experiência da delegação de gerenciamento realizada em Cotonou. Alix então deu um nome a esse fenômeno em que Antuérpia está na vanguarda: "o surgimento de uma mercantilização da autoridade portuária". Com desempenho aprimorado como uma medida do sucesso de uma colaboração. Nesta corrida por portos, Antuérpia não está sozinha. Seu principal concorrente, o Porto de Roterdã, também possui participações em um porto de Omã e outro no Brasil.

Tag

#INVESTIMENTO #PORTO DE ANTUÉRPIA #BRASIL



Quentin Noirfalisse

Quentin é um dos fundadores da Médor. Ele faz parte da equipe de pilotos da revista (editores). Quentin publicou pesquisas sobre tecnologia digital na escola, a empresa de óleo de palma Socfin, a gigante de dragagem Jan De Nul e os qataris em Malmédy. Ele está interessado em responsabilidade corporativa e questões ambientais. Quentin também é produtor e diretor de documentários na Dancing Dog Productions. Ele produziu notavelmente O Ministro do Lixo.

Correio: quentin.noirfalisse@gmail.com

Twitter: @q_noirfalisse