

EMPRESAS

CARLOS MARTINS PRESIDENTE DA MARTIFER

“Vamos construir dois navios para a Marinha”

Reparação de 20 navios até ao final do ano, reconversão do Atlântida, arranque da construção de dois “patrulhas” em Março e a encomenda de uma série de navios-hotel em perspectiva. Eis a nova vida dos estaleiros navais de Viana.

RUI NEVES
ruineves@negocios.pt

Cinco meses depois de a West Sea, empresa da Martifer, ter entrado nos estaleiros navais de Viana do Castelo, o presidente de ambas, Carlos Martins, revela a estratégia da subconcessionária, o trabalho feito até ao momento e os negócios em perspectiva.

A West Sea assinou com o Estado o contrato de subconcessão a 10 de Janeiro e entrou nos estaleiros navais de Viana a 2 de Maio. O que é que a empresa fez nestes cinco meses?

Em primeiro lugar, tentámos recuperar e dotar o estaleiro dos meios necessários para poder começar a actividade, uma vez que esteve dois anos parado. Recuperámos os edifícios e os equipamentos.

Quanto é que já investiram?

Para pôr o estaleiro a funcionar, gastámos cerca de dois dos 12 milhões de euros que foram prometidos investir ao longo do período da concessão.

Em que áreas de negócio quer a West Sea especializar-se?

A nossa ideia é operar basicamente em cinco segmentos de mercado: na reparação e reconversão naval, e na construção de navios-hotel, de navios de protecção oceânica e de navios de apoio às plataformas “offshore” (negócio do oil & gas).

Os últimos dois navios construídos em Viana (NPO) foram o primeiro par de “patrulhas” entregue à Marinha, cujo programa de reequipamento está suspen-

so há bastante tempo. Há novidades nesta matéria?

Como é conhecido, o Estado português já tinha comprado uma série de componentes para mais dois navios. Nós, a Edisoft, a Marinha (como dona do navio) e a EID estamos a trabalhar em conjunto nesse projecto. Esperamos que em Março do próximo ano se possa iniciar a construção de mais dois navios.

Qual é o período de construção? Dois a dois anos e meio.

E o valor do negócio?

O negócio não é só para a West Sea, é para todos. Mas depende do nível de qualidade dos equipamentos, que estão ainda a ser definidos, mas nunca será menos de 35 milhões de euros cada.

Ainda neste segmento de negócio, qual é a estratégia a seguir a nível internacional?

Fizemos algo que, em minha opinião, é inédito: assinamos esta [passada] semana um protocolo com a Marinha (mais precisamente com a Direcção-geral de Armamento e Infra-Estruturas de Defesa) para,

em conjunto, internacionalizarmos este navio. Constituímos assim uma base tecnológica e industrial de defesa na perspectiva da construção militar naval. A ideia é tentar comercializar o navio e os serviços associados, principalmente nos países de língua oficial portuguesa, mas também noutros que estejam disponíveis para comprar este tipo de navio.

E para quando um primeiro contrato internacional?

A ideia é conseguirmos uma primeira encomenda para o mercado internacional durante 2015.

Quanto poderá custar, em média, um NPO?

É um navio para custar entre 30 e 50 milhões de euros, em função do nível tecnológico incorporado, que é sempre uma parte significativa do preço do navio.

E no negócio da construção de navios-hotel, qual é a estratégia?

Nesta área, queremos manter a actividade iniciada na Navalria (em Aveiro), que vai ser o estaleiro irmão dos de Viana e que será basicamen-

te utilizado na reparação e manutenção de navios. A ideia é aproveitar a experiência que se adquiriu na Navalria e tentar continuar a servir o nosso grande cliente Douro Azul, quer na perspectiva do mercado nacional, quer tentando acompanhar os projectos que a empresa de Mário Ferreira tem para fora do País.

Em Abril passado, Mário Ferreira revelou ao Negócios que a Douro Azul era proponente de um negócio avaliado em mais de 100 milhões de euros, que consiste na construção de quatro navios-hotel nos estaleiros da West Sea para a gigante internacional Viking. O negócio estaria dependente de financiamento. Já está fechado?

Continuamos a trabalhar nesse dossiê, que ainda não está fechado.

Mas está bem encaminhado?

Está. Nesta fase podemos afirmar que estamos em fase final de assinatura de contratos para a construção de novos navios-hotel.

E confirma que se trata de um negócio que poderá ultrapassar os 100 milhões de euros?

Não posso dizer isso dessa maneira. Há efectivamente vontade da Viking e do Mário Ferreira em trabalhar connosco – as encomendas que têm são muito superiores a esse valor, obviamente depende da quantidade de navios que viermos a fazer.

Podem ser mais de quatro?

Pode. Nesta fase tudo é possível. Ainda não existem contratos assinados, mas existe hoje, não só com a Viking, mas com outros operadores (pelo menos mais um), a possibilidade de irmos a assinar contratos – num espaço muito curto, no próximo mês – para continuar a construir navios-hotel.

Espera então vir a assinar no próximo mês encomendas de muitas



dezenas de milhões de euros?

Sim, dezenas de milhões de euros. Isto numa perspectiva de começar com um navio, tendo a possibilidade de construir mais.

Quanto é que quer facturar, nos próximos anos, nesta área de construção de navios-hotel?

A nossa ideia é termos em construção dois navios por ano.

E qual é o valor que cada navio-hotel pode gerar para a West Sea?

Depende do tipo de navio. O navio-hotel para o Douro custa na casa dos 12/13 milhões de euros; para o rio Danúbio, que já tem 140 metros de comprimento, pode valer na casa dos 26 milhões. ■

“Assinámos um protocolo com a Marinha para internacionalizarmos o NPO.”

“Há a possibilidade de assinar no próximo mês contratos de dezenas de milhões de euros para construir navios-hotel.”

Sérgio Azenha/Sábado



“Desde Maio, a West Sea já facturou três milhões de euros na reparação de 10 navios. E vai ter resultado líquido positivo já este ano.”

“Pre vemos facturar 40/50 milhões de euros e atingir o número ambicioso de 400 trabalhadores em 2015.”

“Temos 107 trabalhadores e já reparámos 10 navios”

A West Sea só fez reparação naval até ao momento?

Só fizemos reparação até agora. Neste ano, está previsto reparar cerca de 20 navios – 10 já foram reparados. Já facturámos três milhões de euros e prevemos fechar o exercício nos quatro milhões. A ideia é posicionar o estaleiro no circuito internacional da reparação naval de forma a facturar entre 8 a 10 milhões de euros anuais nesta área.

E na área da reconversão?

Há um navio – o Sable Sea, de um cliente dinamarquês, que está neste momento em Viana, que era de apoio às plataformas “offshore” e que vai ser reconvertido num navio de apoio à montagem de torres eólicas “offshore”.

Quanto vale esse negócio?

A reconversão de um navio é coisa para valer entre um e três milhões de euros. No caso do Sable Sea, trata-se de um negócio da ordem dos 500 mil euros.

Também ganharam a reconversão do polémico Atlântida, que foi comprado pela Douro Azul. Quando é que o navio vai para Viana?

Está previsto ir agora para

Viana. É um “ferry” que será transformando num navio-hotel. A Douro Azul ainda está a trabalhar no projecto, ainda não temos o valor [do contrato] fechado.

A West Sea também pretende apostar na construção de navios de apoio às plataformas “offshore”. Qual é a estratégia a seguir nesta área?

Vai haver muito trabalho neste sector – as plataformas já não serão fixas, mas flutuantes. Estamos neste momento a contratar pessoas com valências nesta área. A ideia é desenvolver actividade comercial em 2015 que possa gerar trabalho nesta área em 2016.

Quantos trabalhadores a West Sea tem neste momento ao seu serviço?

A West Sea já recrutou 107 trabalhadores. E temos a perspectiva de continuar a contratar e a achar que aquele número ambicioso, de 400, possa ser atingido ao longo do próximo ano.

“Cerca de 400 ao longo de 2014”, afirmou ao Negócios em Janeiro passado...

Este ano não. Porque ao nível da reparação e reconversão naval a ideia é ter, mais ou menos, 120

peças. Se chegarmos à facturação de 40/50 milhões de euros, como prevemos atingir em 2015 – e depois ter um crescimento orgânico a rondar os 10% –, é possível ter próximo dos 400. Sempre dissemos que este número seria atingido ao longo de três anos.

Quantos dos 107 integravam os mais de 600 que foram dispensados pelos ex-ENVC?

80 eram dos antigos ENVC e 20 vieram da Navalria [estaleiros da Martifer em Aveiro].

O que é que vai acontecer à Navalria?

Vai focalizar-se, acima de tudo, na manutenção e reparação naval. Já teve cerca de 100 trabalhadores, hoje tem 66. Fechou 2013 com uma facturação de 14 milhões de euros [construiu nesse ano o último navio para a Douro Azul], este ano deve facturar quatro milhões. Depois de ter obtido lucros superiores a 200 mil euros em 2012 e em 2013, o resultado este ano deverá ser negativo mas próximo de zero.

A West Sea vai obter lucros já em 2014?

Vai ter, já este ano, resultado líquido positivo (perto de 0). ■

VENEZUELA

Asfalteiros ainda sem solução

Já lá vão sete meses desde que as administrações estatais da Empordef e dos estaleiros navais de Viana do Castelo (ENVC), empresa em liquidação, começaram a renegociar o contrato de construção de dois navios asfalteiros com a Petróleos da Venezuela (PDVSA). Isto, passados que foram mais de quatro anos sobre a assinatura da encomenda, no valor de 128 milhões de euros, tendo os ENVC utilizado os primeiros 12,8 milhões de euros pagos pela empresa venezuelana na liquidação de salários em 2011. Os estatutos da antiga OGMA Imobiliária foram, entretanto, alterados para que possa ficar com a gestão deste contrato. Resta saber se os dois asfalteiros vão mesmo ser construídos nos estaleiros de Viana, onde repousam 20 mil toneladas de aço adquiridas para o efeito. Carlos Martins, presidente da subconcessionária, mantém o discurso de sempre: “Os asfalteiros não fazem parte da lista de produtos da West Sea, mas seremos sempre uma solução de apoio ao Governo português para encontrar uma boa solução.”