

Marko Domijan: 'Pred nama je revolucija u pomorskom prometu, jednaka izumu parnog stroja! Atlantska je već krenula tim putem'

PIŠE ANTON HAUSWITSCHKA

4. siječnja 2023. - 11:39

Na kraju smo godine u kojoj su se dogodili brojni događaji koji su utjecali, kako na poslovanje Atlantske plovidbe, tako i na naš svakodnevni život. U trenutku kad je započeo rat u Ukrajini na našim brodovima Ukrajinci su bili druga najzastupljenija nacija. Uvažavajući njihove želje prilagodili smo se i nekima produljili ugovore koliko je to bilo moguće, a nekima omogućili raniju repatrijaciju ili odlazak u neku od trećih zemalja ako su to zatražili. Tijekom godine postupno smo morali smanjiti njihov broj, te ih danas znatno manje zapošljavamo. Uz to, četiri naša broda s klasom za led u dugoročnom su najmu i godinama prevoze ugljen iz Rusije za sjevernu i zapadnu Europu. Nakon uvođenja sankcija djelomično su promijenili područje plovidbe. Pitanje sankcija postalo posebno važno i složeno, te pažljivo pratimo važeće propise.



Tonći Plazibat/cropix/

NA ATLANTSKOJ NAVIGACIJI I RUSI. JESTE LI IMALI PROBLEMA IZMEĐU NJIH I UKRAJINSKIH POMORACA?

Prije rata u Ukrajini redovito smo na istim brodovima među ukrajinskim pomorcima imali i pokojega pomorca s ruskom putovnicom. Takvo je stanje bilo i u trenutku početka rata, nismo imali problema među njima. Imali smo i situacije i da naši brodovi s ukrajinskim pomorcima posjećuju luke u Rusiji, također je sve prošlo bez problema.

PANDEMIJA JE TEK ISTAKNULA VIŠEGODIŠNJI PROBLEM NEDOSTATKA KADROVA U POMORSTVU, A BRODOVI BEZ POSADE SU, VJERUJEM, JOŠ DALEKA BUDUĆNOST. HOĆE LI SE TA KRIZA NASTAVITI ZAVRŠETKOM PANDEMIJE TE JE LI DUBROVNIK I DALJE POTENCIJAL ZA NOVE NARAŠTAJE POMORACA?

Ne vjerujem da će završetak pandemije donijeti neko olakšanje u tom smislu. Štoviše, povratkom cruise industrije jedan dio pomoraca s teretnih brodova prijeći će na cruisere. S druge strane, evidentan je nedostatak pomoraca, posebno časnika. Što se tiče niže posade, u Hrvatskoj gotovo više uopće ne možemo pronaći pomorce, već zapošljavamo pomorce s Filipina, Ukrajine ili Indonezije.

Procjena je da će se broj časnika koji nedostaju na brodovima diljem svijeta u sljedećih pet godina utrostručiti. U svakom će slučaju mogućnost pronalaska kvalitetne posade biti presudna za sigurno vođenje brodova i kompanije. Mi smo još uspjeli zadržati jezgru naših stalnih pomoraca, većinom ljudi koji su iz Dubrovnika ili okolice, ali i drugih dijelova Hrvatske koji su gotovo cijeli radni vijek proveli na našim brodovima. S njima nam je najlakše raditi, oni brodove u vlasništvu Atlantske gledaju kao na vlastitu imovinu. S druge strane, gledajući hrvatske kompanije, bili smo među prvima koji su zapošljavali strane pomorce.



Tonći Plazibat/cropix/

U svakom slučaju, sustav obrazovanja naših pomoraca velika je prednost, hrvatski pomorci, pa tako i dubrovački su cijenjeni. Pomorsko zvanje je poziv, a ne zanimanje, bez obzira na značajno smanjena trajanja ugovora i olakšanu komunikaciju s obiteljima, podrazuimjeva čestu odustnost od obitelji te se mladi ljudi se sve teže odlučuju za njega. Što se tiče Atlantske plovidbe, naša vrata su otvorena svim kvalitetnim pomorcima i vježbenicima. Svjesni smo da je jedini ispravan način za stvaranje vrhunskog kadra njihova edukacija, praćenje i napredovanje od samog početka. Također smo svjesni da kao kompanija koja se bavi isključivo prijevozom rasutih tereta ne možemo konkurirati cruiserima, brodovima za prijevoz LNG-a ili tankerima, ali u našem segmentu poslovanja pokušavamo držati primanja pomoraca uvijek u najgornjoj četvrtini svjetskih kompanija, što ćemo nastaviti činiti i u budućnosti.

U PROJEKTIMA NOVOGRADNJI JAKO PUNO POSLUJETE S KINESKIM BRODOGRADILIŠTIMA. HOĆE LI ODLUKA TAMOŠNJIH VLASTI O UKIDANJU STROGIH MJERA PROTIV COVIDA, POSEBICE KARANTENE, OLAKŠATI DOGOVORENE POSLOVE, ALI I SMJENE POSADA?

Ove godine obavili smo i šest redovitih dokovanja, od toga pet u Kini, što je bilo posebno stresno za kompaniju u uvjetima restrikcija i mjera vezano za suzbijanje pandemije koje su se gotovo tjedno mijenjale od regije do regije. Iako je obavljanje takvog posla u Kini bilo znatno složenije nego u normalnim uvjetima, odlučili smo se mahom za kineska brodogradilišta, s obzirom da su brzinom i cijenom i dalje daleko ispred konkurencije. Nakon niza godina štednje uslijed dugotrajne krize, obavili smo velike remonte i uložili značajna sredstva u održavanje brodova. U kolovozu je naš brod AP Revelin doživio sudar prilikom izlaska iz Port Arthura, srećom bez ljudskih žrtava ili zagađenja okoliša. U tom smo trenutku imali još dva broda na redovitom remontu i to se značajno odrazilo na prihode društva.

Relaksacija mjera u Kini svakako je dobrodošla za naše projekte, kako novogradnje tako i preostala dokovanja. Smjene posade su bile i prije pandemije poprilično

komplikirane, s obzirom na potrebno vrijeme za ishodovanje vize, ali obzirom na značaj Kine svako popuštanje je korak naprijed.

KAKO JE INFLACIJA UTJECALA NA POSLOVANJE TVRTKE, JE LI USPORILA INVESTICIJE ?

Svjedoci smo inflacije i povećanja cijena, tako se i svi naši troškovi povećavaju. S druge strane, u 2022. imali smo nastavak razdoblja visokih vozarina iz 2021. koje se produljilo sve do polovice ove godine, kad je započeo postupan pad na značajno niže grane uslijed smanjenja zastoja pred najvećim dijelom kineskim lukama. Na kraju godine došlo je i do korekcije cijena brodova kao posljedica razdoblja niskih vozarina.

Prodajom broda AP STON i refinanciranjem 3 broda završili smo ciklus refinanciranja zaduženja za gotovo cijelu flotu, te smo time značajno smanjili trošak kamata. Međutim, od samog početka godine vidimo porast LIBOR-a što nepovoljno utječe na ukupni trošak našeg zaduženja. U kineskom brodogradilištu Jiangsu Hantong gradimo dva nova broda, no usprkos usporenoj proizvodnji zbog restrikcija povezanih s pandemijom nadamo se isporuci u 2023. godini. Prvi od dva broda nosit će ime našega grada. Time smo započeli proces koji neminovno čeka sve brodarske kompanije – značajna ulaganja u smanjenje zagađenja zraka. Također moramo završiti ciklus redovitih dokovanja s još 3 preostala broda.



Tonći Plazibat/cropix/

VI STE OSIM LUKE PLOČE D.D. JEDINA TVRTKA U NAŠOJ ŽUPANIJI KOJA JE IZLISTANA NA BURZI. JESU LI DIONIČARI ZADOVOLJNI?

Nakon dugo godina dioničarima smo isplatili dividendu, te se nadamo da će rezultati i u idućim godinama podržati takvu praksu. Vjerujem da bi svaki dioničar volio da je dividenda bila i veća, ali je njen iznos vrlo pažljivo odmjeren kako bismo postigli ravnotežu između očekivanja dioničara i kapitalnih ulaganja koja su nužna kako bismo imali flotu koja može biti konkurentna, što je zasigurno cilj svakog dioničara koji svoje ulaganje promatra na dugoročan način. Uzevši sve navedeno u obzir, za nama je jedna od najuspješnijih godina u novijoj povijesti Atlantske plovidbe i kao rezultat prethodne i ove godine danas smo u znatno povoljnijoj poziciji, sa smanjenim i potpuno restrukturiranim dugom te s ugovorima za dva nova moderna i efikasna broda.

KAKVI SU POSLOVNI PLANOVI AP, ŠTO VAM JE U POSLOVNOM FOKUSU I ŠTO ĆE NAJVIŠE UTJECATI NA POSLOVANJE U IDUĆOJ GODINI?

S velikom pažnjom i iščekivanjem pratimo razvoj događaja u Kini. Trgovina s Kinom čini oko 40 posto tržišta rasutih tereta, te čekamo kraj siječnja kad bi završetkom proslave kineske Nove godine trebalo postati jasnije u kojoj će se mjeri Kina otvoriti i omogućiti kineskom gospodarstvu ponovno dostizanje viših stopa rasta. Smatramo da će za tržište rasutih tereta to biti najvažniji događaj u narednom razdoblju. Vidimo da već dolazi do ubrzanje liberalizacije mjera i olakšavanja putovanja u tu nama izuzetno značajnu zemlju. Očekujemo i smanjenje inflacije i kamatnih stopa, što bi onda pozitivno odrazilo i na naše poslovanje.

2023. nam donosi i cijeli niz novih propisa vezano za zagađenje zraka s brodova i uslijed njihove primjene veliki dio svjetske flote će morati usporiti plovidbu uključujući i dio naših brodova, a to bi trebalo izazvati dodatnu potražnju za brodskim prostorom. Iako je primjena jednog dijela novih propisa još uvijek nejasna, te se i dan danas samo par dana prije početka njihove primjene vode velike diskusije među dionicima pomorske industrije, svima je očito da je započeo proces koji mijenja pomorski transport, odnosno vrstu goriva na koje se pokreću brodovi. Iako u ovom trenutku ne postoji dovoljno zrela tehnologija koja bi se mogla komercijalno koristiti za veći dio svjetske flote, postavljeni su ciljevi i rokovi za njihovo postizanje od strane IMO-a, te je pomorstvo krenulo na put koji će očigledno zahtijevati transformaciju u ekološki povoljnije tipove pogona. To će iziskivati značajna ulaganja, kako u brodove, tako i u znanje pomoraca i ljudi koji upravljaju brodovima.

OSIM NA MORU, REALIZIRATE I NEKE PROJEKTE 'NA KRAJU'. O ČEMU SE RADI?

Što se tiče 'domaćeg' poslovanja, Atlantska uvijek želi pridonijeti boljoj kvaliteti života Dubrovčana, pa tako planiramo otvoriti polikliniku specijaliziranu za kardio bolesti u Atlant centru. U tijeku je uređenje prostora i nabavka opreme, a datum otvorenja još uvijek nije određen. Ove smo godine nakon stanke zbog poteškoća izazvanih pandemijom nastavili graditi Atlant Batala Centar, stambeno poslovnu zgradu na Batali, koja već izaziva veliki interes na tržištu. U svakom slučaju, pozdravljamo ulazak u Schengen i uvođenje EUR-a. Iako su naši prihodi gotovo isključivo u

američkim dolarima, vjerujemo da će nam to ipak donijeti jednostavnije poslovanje, a kao građanima pojednostaviti život.



Tonći Plazibat/cropix/

IAKO AP POSLUJE GLOBALNO, DUBROVČANI JE VIDE KAO JEDAN OD RIJETKIH PREOSTALIH SIMBOLA GRADA. KAKO VAM SE ČINI, KAKO SU DUBROVČANI PASALI KROZ OVOGODIŠNJE FORTUNALE? ŠTO JE BILO DOBRO, A ŠTO SMO MOGLI DRUKČIJE ILI BOLJE?

Istina je da je naše tržište globalno i da je Atlantska na taj način pozicionirana, ovisi gotovo isključivo o svjetskim kretanjima. Bez obzira na to, uvijek jednim okom promatramo što se događa u Dubrovniku i razmatramo prilike koje iz toga proizlaze. Svi naši poslovi pokraj pomorstva vezani su uz grad, s obzirom da smo vlasnici ili suvlasnici nekoliko društava koja ovdje imaju sjedišta. Dubrovnik je potpuno ovisan o turizmu i prestanak ograničenja vezanih za pandemiju donio je povratak

putovanja i oporavak turizma, a time i prihode koje Grad i poslovni subjekti imaju od njega. Pandemija nas je s druge strane na grub način upozorila koliko je opasna orijentacija na jednu, i to vrlo osjetljivu, granu gospodarstva. Nažalost, mislim da to upozorenje nismo ozbiljno shvatili.

ŠTO VIDITE KAO RAZVOJNE POTENCIJALE DUBROVNIKA I ŠTO BI U TOM SMISLU MOGLI ILI TREBALI MIJENJATI? IMA LI DUBROVNIK I NJEGOVA ŽUPANIJA GOSPODARSKIH POTENCIJALA IZVAN TURIZMA?

Završetak Pelješkog mosta i pristupnih cesta Dubrovčanima donosi nešto kraće, ali duljinom izvjesno i jednostavnije putovanje, te jasnu potrebu za nastavkom ulaganja u prometnice. Vjerujem i da će cjelokupno gospodarstvo Dubrovnika i Dubrovačko-neretvanske županije u 2023. osjetiti pozitivne posljedice prestanka pandemije, prije svega kroz prihode od turizma i povezanih djelatnosti. Smatram da se uz turizam potrebno fokusirati i na druge održive djelatnosti za koje naš kraj ima mogućnosti i prednosti. Povezivanje tih djelatnosti s potrošnjom generiranom od turističke industrije u svakom slučaju može biti jedan od pokretača razvoja djelatnosti i izvan turizma.



Tonći Plazibat/cropix/

Početak tektonskih promjena

Sljedeća 2023. godina započinje cijelim paketom novih propisa u brodarstvu vezano za smanjenje zagađenja i ostvarivanje ciljeva koji su postavljeni od strane IMO-a i EU. Ovo je samo početak procesa koji će iz korijena promijeniti pomorski promet, početak tektonskih promjena jednako velikih kao one koje su se dogodile s izumom parnog stroja i prelaskom s jedrenjaka na parobrode ili njihovim polaganim nestajanjem i prelaskom na motore s unutarnjim izgaranjem.