

# TANKERSKA **NEXT GENERATION** d.d.

NEREVIDIRANI FINANCIJSKI IZVJEŠTAJI ZA DRUGO  
TROMJESEČJE I PRVIH ŠEST MJESECI 2021. GODINE

2021			
H1		H2	
Q1	Q2	Q3	Q4



# Sadržaj

	Komentar Uprave	2
	Uvjeti poslovanja	4
	Rezultati razdoblja	10
	Operativni podaci flote	14
	Skraćeni financijski izvještaji	17
	Upravljanje rizicima	26
	Nerevidirani financijski izvještaji	29
	Bilješke uz financijske izvještaje	39
	Bitni pojmovi i koncepti	42
	Upozorenje vezano uz predviđajuće izjave	49
	Kontakt	50

## Rezultati H1 2021

**Prihodi brodova**  
18,5 mil. USD

**EBITDA**  
4,9 mil. USD

**EBIT**  
0,8 mil. USD

**Neto dobit**  
(0,8) mil. USD

**TCE NETO**  
12.402 USD/dan

**OPEX**  
6.696 USD/dan

Zakoračili smo i u drugu polovicu godine, a u nizu zemalja kampanje cijepjenja počinju davati pozitivne rezultate, te se ljudi ponovno mogu sastajati. Pojedine vlade ublažavaju ograničenja; omogućujući ponovno putovanja.

Neizvjesnost je i dalje ostala sveprisutna misao za tankersku industriju u prvih šest mjeseci ove godine, nastavno na prethodnu kalendarsku godinu. U mnogočemu isto vrijedi i za Tankersku Next Generation. Uz neke jasnije, a neke promijenjene varijable u jednadžbi, ali s približno istim upitnim karakterom s kojim smo se suočili prošle godine.

Niz (samo) izolacija širom svijeta počeo je uzrokovati nedostatak djelatnika u svim radno intenzivnim i drugim djelatnostima, što može dovesti do ograničene ukupne ponude roba i usluga i time do vrlo prigušenog ekonomskog oporavka. Srećom, Tankerska Next Generation ima samo jedan preostali remont u planu za Q3-Q4 u Kini, gdje se ne očekuje ovakva vrsta poremećaja.

Posljednji remont M/T Velebita izveden je na Dalekom Istoku tijekom travnja i svibnja, u uvjetima gdje su naši tehnički inspektori još jednom radili na daljinu i uspješno po prvi put instalirali BWTS u naš konvencionalno dizajnirani tanker za prijevoz derivata. Ovo kolektivno znanje zasigurno će biti dragocjeno u primjeni na „sestrinski brod“ M/T Vinjerac u narednim mjesecima kada bude trebalo pristupiti posljednjem remontu unutar TNG flote.

Generalno govoreći, tržišta brodarskog prijevoza karakterizira volatilnost. Nažalost, kao i posljednjih šest mjeseci prethodne godine, prvih šest mjeseci 2021. godine također su pokazali dugotrajnost i kontinuitet, ali na najnižim razinama vozarina zabilježenim u proteklom desetljeću. Imajući ovo na umu, naši rezultati za drugi kvartal više su od samo pozitivne note, već su prikaz i znak otpornosti i prilagodljivosti.

Istraživanje Međunarodnog udruženja transportnih radnika (ITF) iz ožujka pokazalo je da je kriza uzrokovana pandemijom dovela do toga da gotovo polovica pomoraca na komercijalnim brodovima razmišlja o

napuštanju industrije ili barem dvoji oko ostanka. Međutim, iako se pomorci također mogu poistovjetiti s istim poremećajima na tržištu rada, a glatka repatrijacija posade još uvijek predstavlja velik logistički izazov, Tankerska Plovidba, naš kadrovski pružatelj usluga (posade), poduzela je određene mjere predostrožnosti kako bi se izbjegla ova vrsta izazova.

Osvrćući se unatrag na slijed događaja povezanih s pandemijom, teško je ne povezati stvarnost na moru i općenito brodarstvo s COVID-19 događajima na kopnu. Drugim riječima, teško je predvidjeti skorašnji pomak u pomorskoj industriji, temeljen na nedavnom optimizmu i radosti viđenima u Engleskoj i drugim dijelovima Velike Britanije koji su ukinuli većinu ograničenja, uključujući i pravila o socijalnom distanciranju. Maske za lice zasigurno će ostati obvezne tijekom posjeta brodovima još neko vrijeme premda više nisu potrebne na određenim mjestima koja smo spomenuli gore, a gdje su novi slučajevi zaraze nastavili rasti. Ipak, polovica stanovništva u Velikoj Britaniji je potpuno cijepljena, te je postignuta dalekosežna i sveobuhvatna pokrivenost ranjivijih skupina stanovništva, a broj smrtnih slučajeva i hospitalizacija svega su djelić onoga u prošlim valovima.

**Financijski rezultati prvog polugodišta Tankerske Next Generation su uglavnom bili produžetak drugog polugodišta iz 2020. i na njih su snažno utjecali:**

- **Izloženost „spot“ tržištu u depresivnim tržišnim uvjetima u svijetu**
- **Ograničene mogućnosti time charter-a zbog nejasnih tržišnih predviđenja**
- **Neprihodovni dani uslijed obavljenog remonta M/T Pag i M/T Velebit**
- **Komercijalne operacije podređene složenim zahtjevima zamjene posada**

Izuzetno zarazni Delta soj je u porastu, a zemlje poput Indonezije koje su se nadale da su doživjele najgore od Covid-19 ponovno su pogođene. Agresivna prenosivost Delta soja u potpunosti je došla u fokus u Indoneziji, četvrtoj najmnogoljudnijoj zemlji na svijetu. Naime, manje od 5 posto Indonežana je cijepljeno sa dvije doze cjeviva.

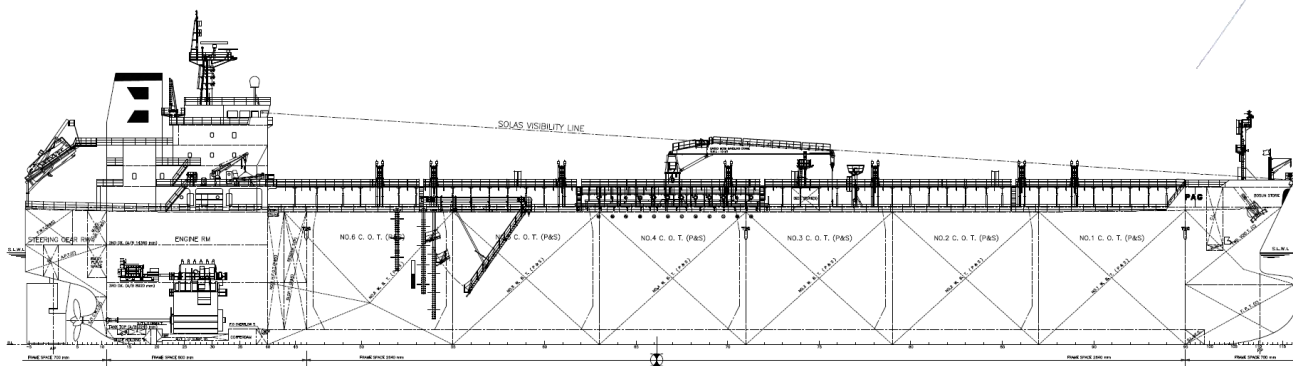
U SAD-u se prije samo nekoliko tjedana činilo vjerojatnim da bi se Covid-19 mogao trajno suzbiti, barem u zajednicama s visokom stopom procijepljenosti, no Delta soj promijenio je situaciju. Broj zaraženih raste u svih 50 saveznih država. Situacija u Europi i zapadnoj hemisferi je približno slična.

Nastojeći zaključiti ovaj komentar u pozitivnom ozračju, vrijedno je prisjetiti se kako su kratki poremećaji u nedavnoj prošlosti uspjeli napraviti brz zaokret tržišnih prilika, što dovodi do zaključka koliko ravnoteža na sadašnjim tržištima može biti krhka. To je postalo vrlo očito tijekom događaja s kontejnerskim brodom Ever Given u Sueskom kanalu, kao i, ako ne i više, s kibernetičkim napadom na naftovod Colonial, kojim je zaustavljen protok nafte između Meksičkog zaljeva i istočne obale SAD-a. Ovaj i slični poremećaji kod naftnih derivata koji se isporučuju cjevovodima mogu značajno izmijeniti stanje tržišta produkt tankera u samo nekoliko dana ili čak sati.

Iako ne tako brzo kao što priželjkujemo, ipak vidimo postupni povratak "normalnijim" navikama u potrošnji. Cijepljenje protiv Covid-19 snažno napreduje u OECD-u i mnogim dijelovima svijeta, i zajedno sa nizom različitih inicijativa i poticaja, trebalo bi istjerati mobilnost, potrošnju i industrijsku proizvodnju iz zečje rupe.



John Karavanić, CEO





# Uvjeti poslovanja

## Globalni uvjeti poslovanja

### COVID-19 kao pokretač digitalizacije i e-trgovine

U godinama koje dolaze osvrnut ćemo se na 2020. kao na godinu koja je promijenila sve. Između ostalog, i zbog neočekivanog rasta sektora digitalne i elektronske trgovine koji su procvatili tijekom krize uzorkovane COVIDom-19.

Unatoč usporavanju gospodarske aktivnosti, COVID-19 doveo je do značajnog porasta e-trgovine i pridonio je ubrzanju digitalne transformacije.

Dok su „lockdowni“ postajali novo normalno, tvrtke i potrošači sve su se više približavali digitalnoj eri pritom nudeći i kupujući sve više roba i usluga putem interneta, podižući tako udio e-trgovine u globalnoj maloprodaji sa 14% u 2019. na oko 17% u 2020. godini.

Kada će, i hoće li ovaj trend uopće završiti, te kako će dugoročno utjecati na brodersku industriju, ostaje za vidjeti. Neki vjeruju kako je rast prometa kontejnerskog sektora i gužva u kontejnerskim lukama zapravo samo uvod u ono što bi budućnost mogla donijeti.

Imajući to u vidu, američki NRF (Nacionalna federacija maloprodaje) nedavno je dostavio pismo Bijeloj Kući u kojoj je zatražio sastanak sa predsjednikom Bidenom i drugim visokim dužnosnicima u vezi s izazovima kojima se trgovci suočavaju zbog kontinuiranih poremećaja u lancima opskrbe koji dovode do zagušenja u američkim lukama. Trgovci se svakodnevno oslanjaju na američke luke i drugu prometnu infrastrukturu koja omogućava isporuku roba i proizvoda vrijednih milijarde dolara krajnjim potrošačima.

Dok se (američko) gospodarstvo oporavlja, a potražnja potrošača i dalje raste, o čemu svjedoči rekordni uvoz u najvećim američkim maloprodajnim kontejnerskim lukama zabilježen tijekom travnja, izazovi u opskrbnom lancu i dalje su značajni. Tako u nedavnom istraživanju koje je provela Nacionalna federacija maloprodaje preko 97% ispitanih trgovaca kaže da su zagušenja u lukama i kašnjenja u pomorskom prijevozu utjecala na njihovo poslovanje.

### COVID-19 potpore polako prestaju

Cilj predsjednika Joe Bidena da pokrene USD 1.2 bilijuna infrastrukturnih projekata još uvijek čeka na odobrenje. S druge strane, programi pomoći zbog COVID-19 koji su finansijski podržali milijune Amerikanaca polako ponestaju.

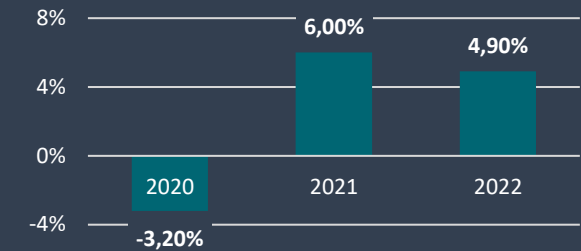
Sa paketima mjera vrijednim milijarde dolara, savezna vlada je osigurala privremeni padobran ljudima pogođenim „lockdownima“, gubitkom posla uslijed pandemije, ili gorim scenarijima. No, mnoge od najdalekosežnijih mjera, uključujući i proširene naknade za nezaposlene, uskoro će isteći. Odredbe koje se odnose na studentske zajmove, bonove za hranu i još mnoge druge također prestaju u narednim mjesecima.

S druge strane svijeta, Indonezija je postala novi epicentar pandemije, i tako je preskočila Indiju i Brazil, te postala zemlja s trenutno najvišim brojem novozaraženih. Ovakav rast je dio vala koji se širi cijelom jugoistočnom Azijom gdje su stope procijepljenosti niske i gdje su zemlje donedavno relativno dobro kontrolirale širenje virusa. Vijetnam, Malezija, Mijanmar i Tajland također se suočavaju s najvećim porastom zaraza do sada i uvode nova ograničenja, uključujući „lockdowne“ i policijske satove.

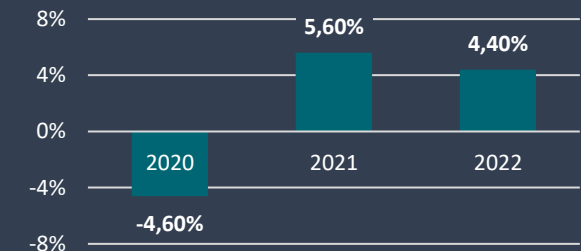
UNCTAD, Srpanj 2021.  
PortStrategy, Srpanj 2021.  
New York Times, Srpanj 2021.

## PREDVIĐANJE SVJETSKJE EKONOMIJE SRPANJ 2021.

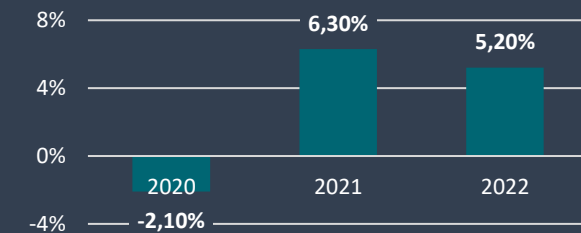
### GLOBALNA EKONOMIJA



### NAPREDNE EKONOMIJE



### EKONOMIJE U RAZVOJU I TRŽIŠTA U NASTAJANJU



MMF, Srpanj 2021.

## Nedaće međunarodnih pomoraca

Međunarodni dan pomoraca obilježen je 25. lipnja, no časnici i posade nemaju pretjeranog razloga za slavlje. Delta soj trenutno se nezaustavljivo širi dijelovima Azije u kojoj žive mnogi od 1,7 milijuna svjetskih pomoraca, te istovremeno potiče mnoge države na potpuno ukidanje pristupa kopnu posadama brodova, u nekim slučajevima čak i kada je u pitanju liječenje. ICS (međunarodna brodarska komora) procjenjuje kako se cijepilo samo 2,5 % pomoraca, odnosno jedan od njih 40.

## Tankersko tržište

Gledajući strogo komercijalno, neki su brodarski sektori iznimno profitirali u ovoj krizi ostvarujući izvanredne rezultate. S druge strane, tankeri još uvijek sjede u čekaonici, gotovo očajnički usredotočeni na potencijal budućih zarada.

Procijepjenost utire put oporavka tankerskog tržišta prijevoza sirove nafte i rafiniranih proizvoda, ali fundamenti koji određuju brzinu oporavka i njegovu dalekosežnost nikada do sada nisu bili neizvjesniji.

Prema podacima Lloyds Lista, potražnja za sirovom naftom i rafiniranim proizvodima konačno se oporavlja, ali se ne predviđa povratak na predpandemijske razine prije kraja 2022. godine.

Tankerske zarade su i dalje neprivilačne i takvo se stanje proteže od istog razdoblja prošle godine. Vozarine na većini ruta su neisplative za gotovo sve vrste tankera, a samo modernija flota uspijeva ostvariti određeni benefit obzirom na nižu potrošnju pogonskog goriva. Globalna trgovačka flota od oko 2.800 tankera za prijevoz sirove nafte (panamaxi i veći) trenutno je „razapeta“ između OPEC-ove bitke za profit i korona virusa koji potkopava potražnju diljem jugoistočne Azije i Južne Amerike.

Ukupna potražnja za tonskom miljom – koja mjeri količinu tereta prevezenu po prijednom putu, u razdoblju od siječnja do travnja je manja za 12,4% u odnosu na isto razdoblje prošle godine. Tonska milja također je za 9,8% niža u odnosu na razinu iz 2019. godine, pokazuju podaci Lloyd's List Intelligence-a.

Ukracaji tereta u Perzijskom zaljevu na koje otpada čak 41% svjetskih tonskih milja su 10 do 15% niži u odnosu na period od ista četiri mjeseca tijekom proteklih 5 godina, također pokazuju podaci Lloyd's Lista.

Za 27 zemalja članica Europske Unije, uvoz benzina, kerozina i dizela iznosio je 4.4 milijuna tona u veljači 2021 što je 15% niže u odnosu na veljaču 2019. Unatoč poboljšanju fundamenata, potražnja za dizelom još uvijek čeka svoj potpuni oporavak, što svakako utječe na isporuke dobavljača dizela istočno od Sueza.

S druge strane, zato dominira uvoz u EU27 s ruskog tržišta, pokazuju podaci Eurostata. To tržište opslužuju handysize tankeri koji otpremaju gorivo iz baltičkih luka što najmanje pridonosi podizanju tonske milje.

U SAD-u EIA procjenjuje ljetnu potražnju za benzinom na 9.1 milijuna barela dnevno, što je oko 400.000 barela dnevno ispod razine zabilježene u 2019. godini.

Jedan od rijetkih pozitivnih pokazatelja je negativni neto rast flote. Brodarski analitičari MSI predviđaju kako će se broj novogradnji smanjiti u iznosu 1,6% flote Suezmaxa i 1% flote VLCC- ja i Aframaxa. Druge vrste brodova trenutno dominiraju u brodogradilištima što također umanjuje knjigu narudžbi i tako kompenzira buduću rast flote, dajući određeni pozitivan sentiment tržištu od 2023. nadalje - pod uvjetom da istu budućnost uopće možete vidjeti od trenutnih izazova koji okružuju industriju. Sve navedeno podcrtava potencijalno uklanjanje američkih sankcija iranskoj sirovoj nafti kao jednu od preostalih najutjecajnijih varijabli koja bi mogla utjecati na vozarine na tankerskom tržištu u ostatku 2021. godine.

## Prosječni ekvivalenti brodarskih ugovora na vrijeme (TCE; USD na dan)

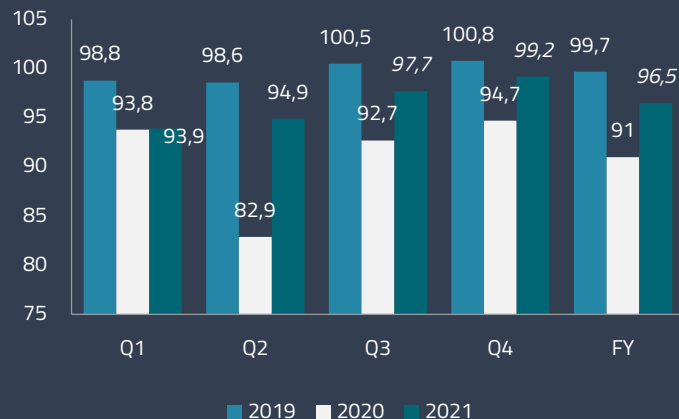


ICS, Srpanj 2021.  
Lloyds List, Srpanj 2021.

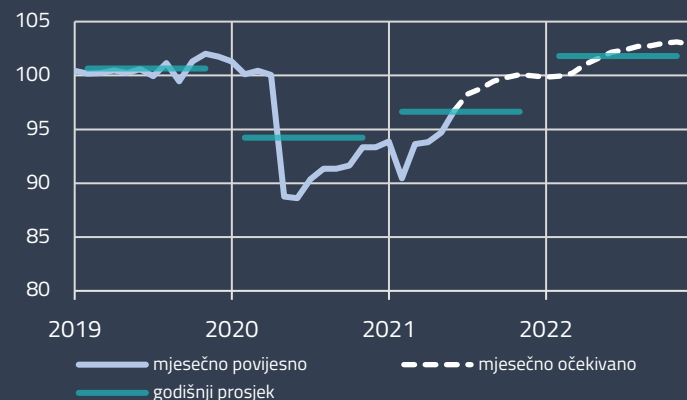
Eurostat, Srpanj 2021.  
EIA, Srpanj 2021.  
MSI, Srpanj 2021.

Baltic Exchange, Srpanj 2021.

## Globalna potražnja za naftom (milijuna barela na dan)



## Globalna proizvodnja nafte i tekućih goriva (milijuna barela na dan)



IEA (International Energy Agency), Srpanj 2021.  
EIA (US Energy Information Administration), Srpanj 2021.

## OPEC + dogovorio povećanje opskrbe naftom

Ministri OPEC+–a sredinom srpnja dogovorili su povećanje opskrbe sirovom naftom od kolovoza kako bi osujetili rast cijena koje su se udvostručile u dvogodišnjem periodu dok se globalno gospodarstvo oporavljalo od pandemije korona virusa.

Grupa, koju sačinjavaju zemlje OPEC–a te saveznici poput Rusije, donijela je važnu odluku kojom se dogovaraju nove proizvodne kvote počevši od svibnja 2020, i to nakon što su Saudijska Arabija i ostali pristali na zahtjev Ujedinjenih Arapskih Emirata koji su opasno zaprijetili ostvarenju tog plana.

OPEC+ je prošle godine smanjio proizvodnju za rekordnih 10 milijuna barela dnevno (bpd) uslijed pada potražnje izazvanog pandemijom i značajnog pada cijena, da bi potom postupno dozvolio povećanje opskrbe („odvrnuo slavinu“) što je dovelo do smanjenja od svega 5,8 milijuna barela dnevno. Od kolovoza do prosinca 2021. OPEC+ će tako povećati opskrbu za dodatnih 2 milijuna bpd ili 0,4 milijuna bpd mjesečno, navodi se u priopćenju. Cilj je, postupno, u potpunosti ukinuti rezove do rujna 2022. godine.

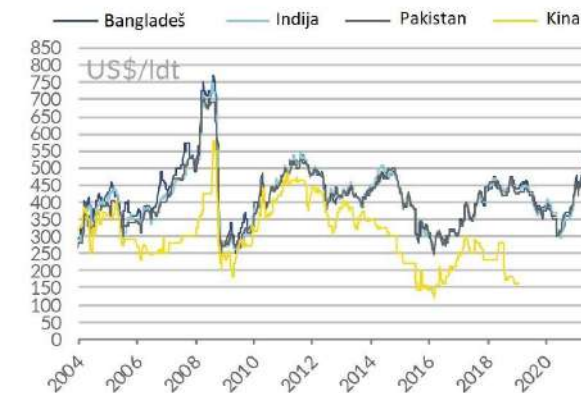
Prema procjenama analitičara iz industrije, tankeri mogu očekivati mala uzbuđenja s napokon dogovorenim sporazumom OPEC+. Saudijska Arabija i UAE postigli su sporazum o povećanju mjesečne proizvodnje za 400.000 bpd počevši od kolovoza, a koje će se nastaviti svaki mjesec sve dok se na tržište ne vrati preostalih 5,8 mbd iz

prošlogodišnjih rezova. Grupa će ponovo procijeniti svoje proizvodne planove u prosincu i nastaviti će se kontinuirano sastajati – sljedeći sastanak zakazan je za početak rujna. Dodatno, osnovna proizvodnja, koja je ograničena trenutnim rezovima bit će resetirana u travnju 2022. i to za 1,6 mbd.

## Cijene čelika rashodovanih brodova popuštaju nakon razine od \$600

Cijene su se udvostručile tijekom prošle godine, a mnogi u industriji sada strahuju da su tržišta već možda dosegla vrhunac i sada prilagođavaju razine očekivanja anticipiranih korekcija u bliskoj budućnosti. Međutim, tržište još mora prevaliti velik put da bi dostiglo rekord iz 2008. godine kada je cijena „scrapa“ bila 800 dolara po ldt.

## Cijene "scrap" metala posljednjih 15 godina Prosječne cijene, USD po ldt



Allied MR Tanker review, Srpanj 2021.  
Reuters, Srpanj 2021  
Trade Winds, Srpanj 2021



## Potražnja za mlaznim gorivom znatno ispod predpandemijske razine

Mlazno gorivo je definitivno naftni proizvod koji je najviše pogođen u ovoj krizi. Kako se Covid-19 širio svijetom početkom 2020. godine tako su „lockdowni“ diljem svijeta prizemljili kako domaće tako i međunarodne letove. U svom najnovijem izvješću, IEA predviđa da će se potrošnja mlaznog goriva vratiti na razinu iz 2019. tek do 2024. godine jer će ograničenja putovanja, promjena putničkih navika i relativno spor napredak cijepjenja u slabije razvijenim ekonomijama ograničiti oporavak avio industrije.

Nadalje, IEA predviđa daljnji porast internetskih sastanaka i konferencija, koji će zajedno sa smanjenjem troškova kompanija, vjerojatno trajno umanjiti poslovna putovanja. Prosječna potrošnja avionskog goriva bila je 7,9 mbd u 2019. godini, što je predstavljalo oko 8% svjetske potražnje za naftom. U 2020. potrošnja je pala za više od 40% na prosječnih 4,7 mbd. Udio mlaznog goriva u globalnoj potražnji za naftom pao je na nešto više od 5%. Iako se očekuje da će potražnja porasti za 17% na 5,5 mbd u 2021. godini, ona ostaje znatno ispod razine prije pandemije. Mlazno gorivo roba je kojom se trguje širom svijeta, a pad potražnje povezan je s padom potražnje za produkt tankerima.

Postoje velike razlike u načinu na koji se razvijala potražnja za mlaznim gorivom između OECD-a u odnosu na zemlje koje nisu članice OECD-a, kao i između različitih regija u svijetu. Primjerice, Kina, jedno od najvećih i najbrže rastućih tržišta za mlazna goriva na svijetu, u potpunosti se oporavila od pada potražnje tijekom pandemije. U 2019. kineska potražnja za mlaznim gorivom iznosila je 831 kbd (tisuća barela dnevna). Ta brojka je pala za 14% na 712 kbd u 2020., no IEA očekuje da će se potražnja u 2021. povećati na 894 kbd, uz porast od 25,6%, na razine iznad predpandemijske.

S druge strane, očekuje se daljnji pad indijske potražnje za mlaznim gorivima. Potražnja je pala za 45%, sa 235 kbd u 2019. na 130 kbd u 2020. i očekuje se da će doživjeti samo relativno mali (u smislu volumena) oporavak, i to na 154 kbd u 2021. Snažniji rast potražnje očekuje se tek 2022. godine.

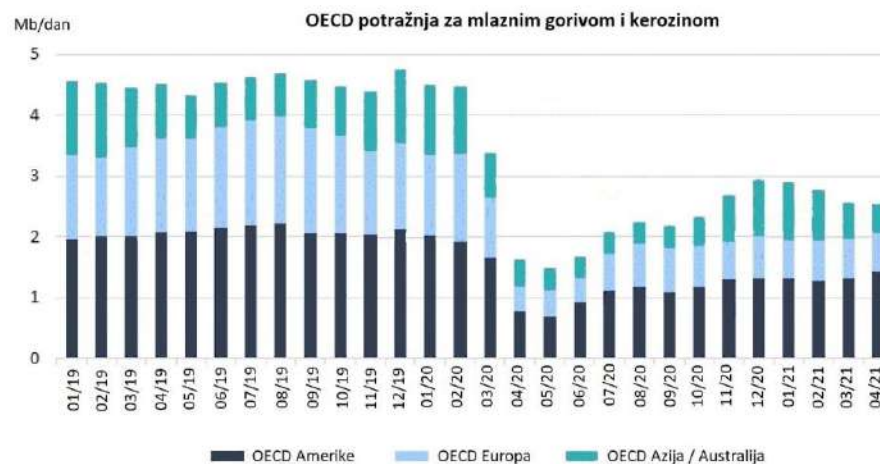
Situacija u zemljama OECD-a sasvim je drugačija, posebno u Sjevernoj Americi i Europi. U SAD-u se zračni promet oporavlja relativno brzo, iako su američki letovi u lipnju ostali 18% ispod razine iz 2019. (domaći letovi: -13%, međunarodni letovi: -45%). Potražnja za mlaznim gorivom u SAD-u iznosila je 440 kbd u lipnju, 24% manje nego u lipnju 2019. godine.

Izgledi za ljeto su obećavajući, i podupire ih potražnja za putovanjima koju potpomaže otvaranje gospodarstva, akumulacija štednje i fiskalni poticaji.

Situacija u OECD zemljama Europe uglavnom je slična kao u SAD-u, iako je nekoliko zemalja ponovno uvelo ograničenja zbog rasta broja zaraženih. U sljedećim mjesecima potrebno je detaljno pratiti situaciju kako bismo vidjeli da li će to ponovo smanjiti europsku potražnju za mlaznim gorivom. Mnoge azijske zemlje OECD-a (Japan, Južna Koreja i Australija) bilježe rast zaraženih, te potražnja za mlaznim gorivima opada. Sve to dolazi kao posljedica zaostatka u procijepljenosti za Europom i SAD-om, te se tamo nastavljaju „lockdowni“. Stoga će oporavak potražnje za mlaznim gorivom u azijskim zemljama OECD-a vjerojatno zaostajati za ostalim OECD regijama i Kinom.

Implikacije za brodarstvo su prilično jasne: manje potražnje znači manje transporta. Zemlje OECD-a uvoze približno 20% mlaznog goriva. Članice OECD-a sa američkih kontinenta najviše mlaznog goriva uvoze od azijskih zemalja članica OECD-a (najviše iz Južne Koreje), a uvoz se smanjio sa 175 kbd u 2019. na 158 kbd u 2020. i 108 kbd u Q1 2021. Bliski Istok daleko je najveći dobavljač mlaznog goriva za europske zemlje OECD-a. Uvoz mlaznog goriva u Europu smanjio se s 523 kbd u 2019. na 337 kbd u 2020. i 278 kbd u Q1 2021.

Potrebna je veća globalna procijepljenost kako bi se oporavila međunarodna putovanja, a pitanje je hoće li se i tada potražnja za mlaznim gorivom vratiti na predpandemijske razine. Globalni „lockdowni“ pokazali su svu učinkovitost internetskih video poziva kao puno jeftinije alternative putovanjima.



## MR produkt tanker flota

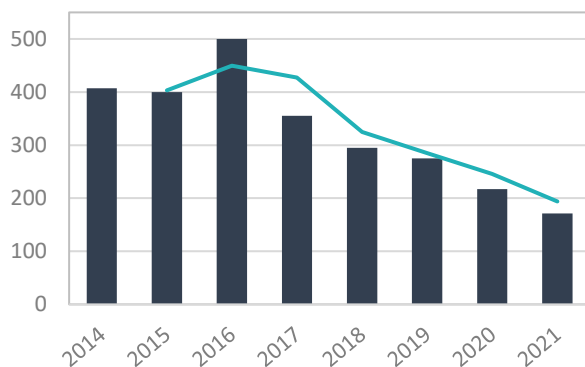
Flota produkt tankera u 2020. godini rasla je za 3,3% što predstavlja usporavanje u odnosu na godinu prije kada je rast iznosio 3,6%. Oko 4.7 milijuna DWT u MR segmentu isporučeno je u 2020. godini, odnosno 12% manje u odnosu na 2019. godinu (5.3 mil. DWT) što predstavlja potencijalni dugoročni pozitivni utjecaj na tržište produkt tankera.

Tijekom 2020. rashodovano je 19 tankera što čini 0,73% ukupne flote, za razliku od 27 tankera (1,10% ukupne flote) u 2019., te 50 tankera (2,06% ukupne flote) u 2018. Tijekom prvih šest mjeseci 2021. ukupno 27 tankera (1,03% ukupne flote) u ovom segmentu poslano je u rezalište.

Do 30. lipnja 2021. zabilježena je isporuka 48 novogradnji, a očekuje se isporuka još 67 novogradnji do kraja godine.

### MR knjiga narudžbi na početku godine

(broj brodova)



## MR tankeri za prijevoz naftnih derivata

### KRATAK PREGLED

(MR 25-59,999 DWT)

#### Ključni podaci flote

na 1. srpnja 2021. godine

**U eksploataciji:** **2.642** tankera  
ukupne tonaže: 116.156.056 dwt  
godišnji rast do 1.srpnja '21: 0,80 %

**Stariji preko 20 godina:** **261** tankera  
ukupne tonaže: 10.433.868 dwt  
u postotku flote: 9,88 %

**Narudžbi:** **182** tankera  
ukupne tonaže: 8.338.967 dwt  
u postotku flote: 6,89 %

#### Preostale isporuke za 2021.

od 1. srpnja 2021. godine

**Planirano:** **67** tankera  
Ukupne tonaže: 2.997.199 dwt  
u postotku flote: 2,54 %

#### Promjene u 2021.

do 1. srpnja 2021. godine

**Isporuke:** **48** tankera  
ukupne tonaže: 2.252.662 dwt  
u postotku flote: 1,83 %  
od čega u lipnju '21: 7 tankera

**Nove narudžbe:** **55** tankera  
ukupne tonaže: 2.616.354 dwt  
u postotku flote: 2,10 %  
od čega u lipnju '21: 11 tankera

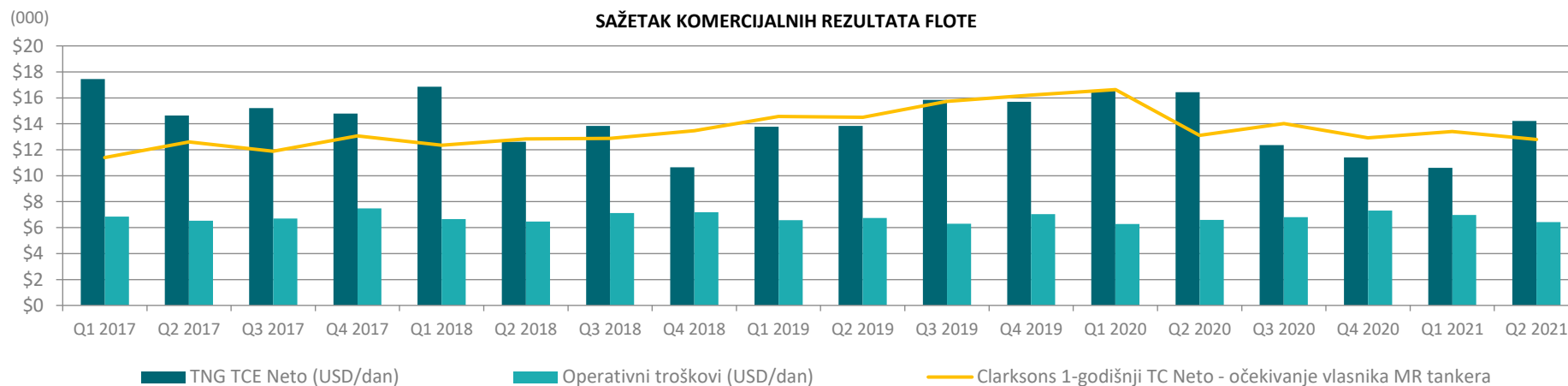
**Rashodovano:** **27** tankera  
ukupne tonaže: 1.142.214 dwt  
u postotku flote: 1,03 %  
od čega u lipnju '21: 7 tankera

Allied, Srpanj 2021.

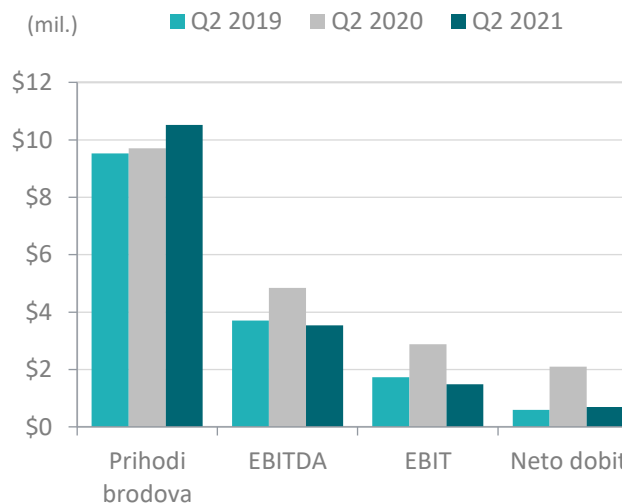


# Rezultati razdoblja

## SAŽETAK KOMERCIJALNIH REZULTATA FLOTE



SAŽETAK PRIHODA I DOBITI	HRK 000				USD 000			
	Q4 2020	Q1 2021	Q2 2021	H1 2021	Q4 2020	Q1 2021	Q2 2021	H1 2021
Prihodi brodova	51.244	50.020	65.824	<b>115.844</b>	8.050	8.018	10.518	<b>18.536</b>
EBITDA	11.212	8.165	22.238	<b>30.403</b>	1.766	1.348	3.544	<b>4.892</b>
EBIT	(57.748)	(4.600)	9.435	<b>4.835</b>	(9.405)	(674)	1.489	<b>815</b>
Neto dobit	(62.509)	(9.463)	4.436	<b>(5.027)</b>	(10.167)	(1.446)	695	<b>(751)</b>



Prihodi brodova u prvom polugodištu 2021. godine iznose 115,8 mil. HRK (18,5 mil. USD), što predstavlja smanjenje u odnosu na prihode ostvarene u istom razdoblju 2020. godine kada je ostvareno 137,1 mil. HRK (19,9 mil. USD).

Provizije i troškovi povezani s putovanjima brodova iznosili su 36,5 mil. HRK (5,8 mil. USD) u prvih šest mjeseci 2021. godine, dok su u istom razdoblju 2020. godine iznosili značajno manje, odnosno 13,7 mil. HRK (2,0 mil. USD). Rast troškova može se pripisati većoj izloženosti „spot” tržištu tijekom prvih šest mjeseci 2021. u odnosu na isto razdoblje prethodne godine kada je većina brodova bila zaposlena brodarskim ugovorima na vrijeme.

Većom izloženosti „spot” tržištu brodar ostvaruje nominalno veći prihod, ali je istovremeno opterećen i većim troškovima zbog prirode posla u kojem brodar podmiruje troškove povezane s putovanjem.

Operativni troškovi brodova u prvih šest mjeseci 2021. iznosili su 45,2 mil. HRK (7,2 mil. USD) dok su opći i administrativni troškovi iznosili 3,2 milijuna kuna (0,5 mil. USD).

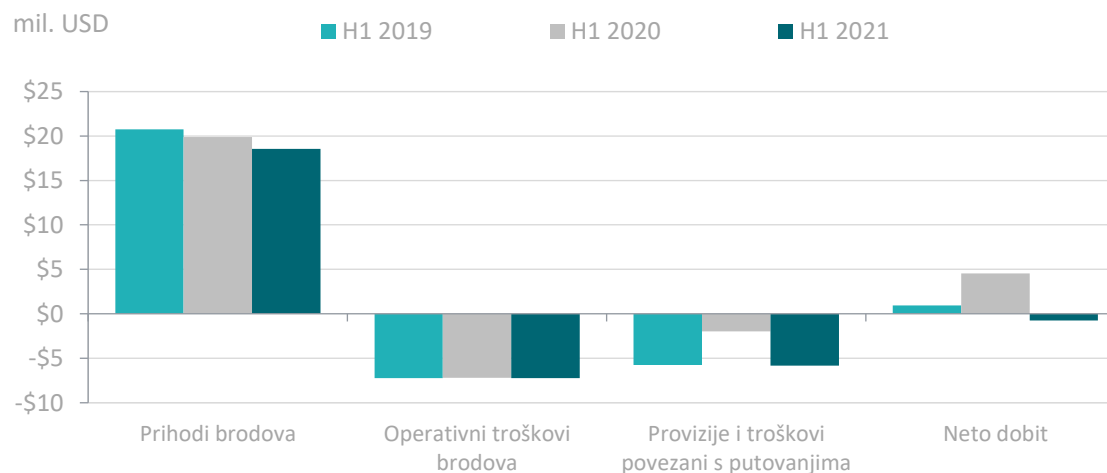
Dobit prije kamata, poreza i amortizacije (EBITDA) u drugom tromjesečju 2021. godine iznosi 22,2 mil. HRK (3,5 mil. USD), i značajno je smanjena u odnosu na isto razdoblje prošle godinu kada je iznosila 34,4 mil. HRK (4,8 mil. USD).

Troškovi amortizacije u prvih šest mjeseci 2021. godine iznosili su 25,6 mil. HRK (4,1 mil. USD). Svi operativni brodovi amortiziraju se, u skladu s računovodstvenom politikom Društva, tijekom procijenjenog vijeka trajanja od 25 godina linearnom metodom amortizacije do rezidualne vrijednosti koja predstavlja rashodovanu vrijednost broda na međunarodnom tržištu.

Neto rashodi od kamata iznosili su 9,9 mil. HRK (1,6 mil. USD) i smanjeni su u odnosu na isto razdoblje 2020. godine kada su iznosili 11,7 mil. HRK (1,7 mil. USD) zbog povoljnog utjecaja smanjenja referentne stope LIBOR.

Operativna dobit (EBIT) Društva za prvih šest mjeseci 2021. iznosila je 4,8 mil. HRK (0,8 mil. USD), dok je zabilježen neto gubitak u iznosu 5,0 mil. HRK (0,8 mil. USD).

Prosječne TCE neto dnevne vozarine brodova u prvoj polovici ove godine iznose 12.402 USD.



Prihodi brodova u drugom tromjesečju 2021. godine iznose 65,8 mil. HRK (10,5 mil. USD), što je na približno istoj razini u odnosu na prihode ostvarene u istom razdoblju 2020. godine kada su iznosili 67,9 mil. HRK (9,7 mil. USD).

Provizije i troškovi povezani s putovanjima brodova iznosili su 20,3 mil. HRK (3,3 mil. USD) u drugom kvartalu 2021. godine, dok su u istom kvartalu 2020. godine iznosili značajno manje, odnosno 5,9 mil. HRK (0,8 mil. USD). Rast troškova može se pripisati većoj izloženosti „spot” tržištu tijekom drugog kvartala 2021. u odnosu na isto razdoblje prethodne godine kada je većina brodova bila zaposlena brodarskim ugovorima na vrijeme.

Operativni troškovi brodova u drugom tromjesečju 2021. iznosili su 21,8 mil. HRK (3,5 mil. USD) dok su opći i administrativni troškovi iznosili su 1,3 milijuna kuna (0,2 mil. USD).

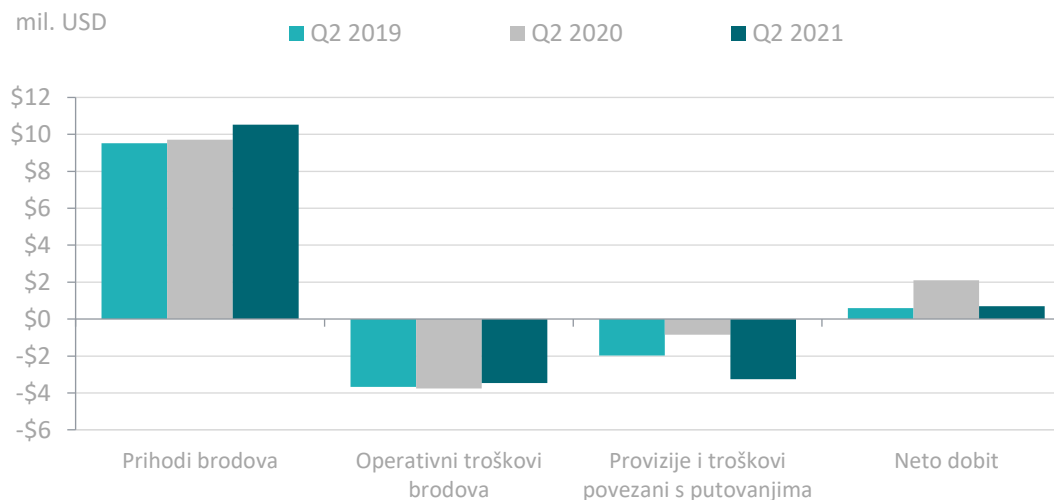
Dobit prije kamata, poreza i amortizacije (EBITDA) u drugom tromjesečju 2021. godine iznosi 22,2 mil. HRK (3,5 mil. USD), i značajno je smanjena u odnosu na isto razdoblje prošle godinu kada je iznosila 34,4 mil. HRK (4,8 mil. USD).

Svi brodovi amortiziraju se, u skladu s računovodstvenom politikom Društva, tijekom procijenjenog vijeka trajanja od 25 godina linearnom metodom amortizacije do rezidualne vrijednosti koja predstavlja „scrap” vrijednost broda na međunarodnom tržištu.

Troškovi amortizacije u drugom tromjesečju 2021. godine iznosili su 12,8 mil. HRK (2,1 mil. USD) i u skladu su s planom amortizacije.

Operativna dobit (EBIT) drugog tromjesečja 2021. iznosila je 9,4 mil. HRK (1,4 mil. USD), dok neto dobit Društva u drugom tromjesečju 2021. godine iznosi 4,4 mil. HRK (0,7 mil. USD).

Prosječne TCE neto dnevne vozarine brodova drugog tromjesečja ove godine iznose 14.219 USD.





# Operativni podaci flote

## TRENTNA FLOTA TNG-A

Flota TNG-a se trenutno sastoji od šest MR tankera (Velebit, Vinjerac, Vukovar, Zoilo, Dalmacija i Pag) od kojih su dva konvencionalna ice class produkt tankera te četiri eko-dizajn moderna produkt tankera s ukupnim kapacitetom od približno 300.000 dwt-a. Na dan 30. lipnja 2021. godine, prosječna starost TNG flote iznosi 7,2 godina.

Tijekom 2020. godine tri Eko tankera iz flote su završila svoj petogodišnji remont, dok ga je m/t Pag započeo u prosincu 2020. i završio tijekom siječnja 2021. godine, a Velebit je obavio svoj petogodišnji remont tijekom Q2 2021.

## POSTOJEĆA STRATEGIJA UPOŠLJAVANJA BRODOVA

### Vinjerac

Početak svibnja 2020. godine za m/t Vinjerac je osiguran dvogodišnji ugovor na vrijeme. Tanker je pod ugovorom s unajmiteljem Clearlake Shipping („Clearlake”) uz ugovorenu vozarinu od 15.250 USD po danu. Unajmitelj ima opciju produžiti ugovor i na treću godinu uz iznos vozarine od 15.750 USD po danu.

### Velebit

Brod je krajem 2020. godine zaposlen kratkoročnim ugovor na vrijeme s unajmiteljem Bryggen Shipping International AS („Bryggen”) uz vozarinu od 16.000 USD po danu nakon čega je prebačen na „spot” tržište i strateški repositioniran na „Far East” čime je omogućeno i troškovno efikasno ugovaranje petogodišnjeg remonta koji je obavljen u Q2/2021, nakon čega je zaključen kratkoročni brodarski ugovor na vrijeme sa Trafigura Maritime Logistics („Trafigura”).

Brod	Godina izgradnje	Tip	Zaposlenje	Dnevna vozarina (USD/dan)
Velebit	2011.	ICE class MR produkt	Drydock, Trafigura	11.600 (do kolovoza 2021)
Vinjerac	2011.	ICE class MR produkt	Clearlake	15.250 (do svibnja 2022)
Vukovar	2015.	Eko MR produkt	EXXON	17.050 (do kraja kolovoza 2023)
Zoilo	2015.	Eko MR produkt	CSSA, SPOT tržište	13.825 (do sredine svibnja 2021), potom SPOT
Dalmacija	2015.	Eko MR produkt	SPOT tržište	SPOT (od početka srpnja 2020)
Pag	2015.	Eko MR produkt	SPOT tržište	SPOT (od početka srpnja 2020)

### Vukovar

Tanker je tijekom srpnja 2020. obavio redoviti petogodišnji remont nakon kojeg je u kolovozu 2020. isporučen unajmitelju Exxon Mobil („Exxon”) sukladno zaključenom brodarskom ugovoru na vrijeme u periodu od tri godine u iznosu od 17.050 USD po danu s opcijom produžetka za još jednu godinu po 18.000 USD po danu.

### Pag

Brodarski ugovor na vrijeme za m/t Pag sa unajmiteljem Koch Shipping („Koch”) u trajanju približno šest mjeseci uz vozarinu od 16.850 USD po danu istekao je početkom srpnja 2020., nakon čega je brod zaposlen na „spot” tržištu, a tijekom prosinca 2020. brod je započeo svoj redoviti petogodišnji remont. Po završetku redovitog petogodišnjeg remonta, brod je nastavio kontinuitet zaposlenja na „spot” tržištu.

### Zoilo

Po završetku redovitog petogodišnjeg remonta izvršenog u Q3 2020. godine za m/t Zoilo je sredinom studenog 2020. zaključen brodarski ugovor na vrijeme s unajmiteljem CSSA Chartering Shipping Services SA („CSSA”) s maksimalnom mogućnošću trajanja do 12 mjeseci u unajmiteljevoj opciji s eskalirajućom ratom vozarine. Po završetku istog ugovora sredinom svibnja 2021. brod je prebačen na „spot” tržište.

### Dalmacija

Po isteku brodarskog ugovora na vrijeme sa Trafigura Maritime Logistics („Trafigura”) u Q3/2020, za m/t Dalmaciju je obavljen redoviti petogodišnji remont, nakon čega je brod pretežno zaposlen na „spot” tržištu.



OPERATIVNI PODACI FLOTE	Q1 2020.	Q2 2020.	H1 2020.	FY 2020.	Q1 2021.	Q2 2021.	H1 2021.
TCE neto vozarina (USD/dan)	16.580	16.274	16.427	14.250	10.600	<b>14.219</b>	<b>12.402</b>
Dnevni operativni troškovi broda (USD/dan)	6.264	6.896	6.580	6.823	6.967	<b>6.426</b>	<b>6.696</b>
Operativni dani	546	546	1.092	2.196	540	<b>540</b>	<b>1.080</b>
Dani prihoda	545	545	1.089	2.079	514	<b>510</b>	<b>1.025</b>
Uposlenost flote (%)	99,7%	99,7%	99,7%	94,7%	95,3%	<b>94,5%</b>	<b>94,9%</b>

Tankerska Next Generation se strateški, prilikom zapošljavanja flote, vodi konzervativnim pristupom ugovaranja najмова za svoje brodove što je potvrđeno u uvjetima rastućeg tržišta kada su ključni najmovi bili ugovarani. Tada sklopljeni ugovori na vrijeme omogućili su TNG d.d. da u tom periodu ostvaruje rezultate iznad prosjeka tržišta brodarskog tržišta vremenskog najma. U drugom kvartalu su tankeri bili zaposleni brodarskim ugovorima na vrijeme, i to 248 dana od 510 dana prihoda, odnosno 48,6% prihodovnih dana.

Prosječne TCE neto dnevne vozarine u drugom kvartalu 2021. godine iznose 14.219 USD, a prosječni dnevni

operativni troškovi brodova za drugo tromjesečje 2021. godine iznose 6.426 USD.

Tijekom drugog tromjesečja 2021. zabilježeno je ukupno 29,8 dana bez prihoda što otpada na dane koje je m/t Velebit proveo u obveznom petogodišnjem remontu.

Konvencija o balastnim vodama Međunarodne pomorske organizacije stupila je na snagu 8. rujna 2017. godine. Odobreni sustav za pročišćenje balastnih voda morat će biti ugrađen do trenutka kada bude potrebno obnoviti IOPP (International Oil Pollution Prevention) certifikat što za TNG d.d. znači da su se

sustavi ugrađivali na brodove prateći ciklus petogodišnjih obveznih remonta koji je krenuo od sredine 2020. godine.

Tijekom 2020. i 2021. godine BWTS sustav ugrađen je u tri od četiri tankera koja su obavila svoj redovni petogodišnji remont (m/t Zoilo, m/t Vukovar i m/t Pag; dok je m/t Dalmacija imala implementiran „BWTS” još od isporuke).

Sredinom svibnja 2021. godine m/t Velebit je završio svoj redovni petogodišnji remont tijekom kojeg je također ugrađen sustav za pročišćenje balastnih voda, pa sukladno tomu ugradnja istog očekuje još samo za m/t Vinjerac čiji se petogodišnji remont

planira tijekom druge polovice 2021. godine.

Na temelju dosad obavljenih dokovanja, možemo konstatirati da su realizirani troškovi u skladu s planiranim. Drugim riječima, prosječan trošak isporuke i ugradnje BWTS i trošak dokovanja iznosi po brodu približno 1,8 mil. USD uz napomenu da je ECO tanker Dalmacija isporučen iz brodogradilišta kao novogradnja s već implementiranim uređajem za pročišćavanje balastnih voda, te je sami trošak dokovanja za Dalmaciju iznosio 0,77 mil. USD.



# Sažetak financijske pozicije

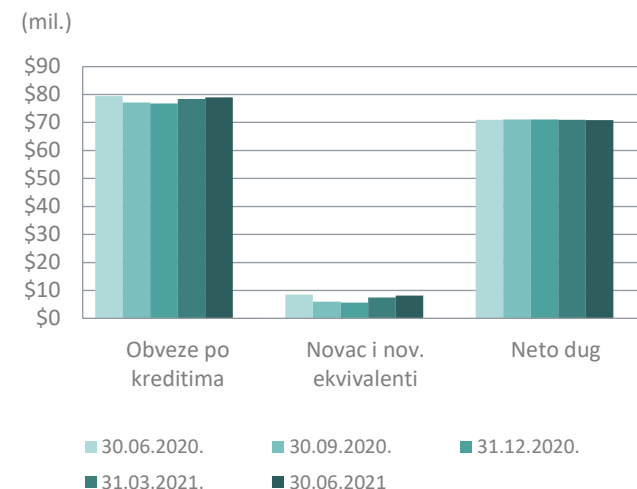
Tankerska Next Generation završila je prvih šest mjeseci 2021. godine s omjerom zaduženosti od 43%. Omjer zaduženosti je u skladu s otplatnim planom zajmova i redovitim smanjenjem kreditne zaduženosti prema bankama te očekujemo kako će se stupanj zaduženosti u budućnosti smanjivati sukladno otplatnim planovima.

Tijekom prvog kvartala 2021. potpisan je dugoročni ugovor o kreditu u ukupnom iznosu od USD 35,3 milijuna. Kredit je sklopljen s dosadašnjim kreditorom ABN AMRO Bank N.V. na rok od 5 godina, a iskorišten je za prijevremeno zatvaranje postojećeg kredita koji dospijeva u siječnju 2022. godine, a kojim su dijelom financirani M/T Velebit, M/T Vinjerac, te akvizicija novogradnje M/T Pag

tijekom 2015. godine.

Sukladno svojoj strategiji očuvanja financijske stabilnosti i likvidnosti, Društvo je ovim refinanciranjem, uz prethodno ostvareno refinanciranje u Q4/2020, u potpunosti provelo plan refinanciranja kreditnih obveza koje dospijevaju u 2021. i 2022. godini, i time osiguralo refinanciranje za cijelu flotu po konkurentnim uvjetima za predstojeće petogodišnje razdoblje.

Tijekom drugog kvartala za potrebe financiranja obrtnog kapitala Društvo je u cijelosti iskoristilo kredit povezanog društva u iznosu USD 3,0 milijuna.



SAŽETAK FINANCIJSKE POZICIJE	HRK 000					USD 000				
	30.06.2020.	30.09.2020.	31.12.2020.	31.03.2021.	30.06.2021.	30.06.2020.	30.09.2020.	31.12.2020.	31.03.2021.	30.06.2021.
Obveze po kreditima	533.142	497.769	471.431	505.524	<b>496.986</b>	79.483	77.137	76.792	78.392	<b>79.007</b>
Novac i novčani ekvivalenti	57.073	38.868	34.804	47.900	<b>51.244</b>	8.509	6.023	5.669	7.428	<b>8.146</b>
Neto dug	476.069	458.901	436.627	457.624	<b>445.742</b>	70.974	71.114	71.123	70.964	<b>70.861</b>
Kapital i rezerve	700.852	672.562	578.496	598.268	<b>588.055</b>	104.487	104.225	94.233	92.773	<b>93.485</b>
Omjer zaduženosti Neto dug / (Kapital i rezerve + Neto dug)	40%	41%	43%	43%	<b>43%</b>	40%	41%	43%	43%	<b>43%</b>

RAČUN DOBITI I GUBITKA ZA RAZDOBLJE OD 1. SIJEČNJA DO 30. LIPNJA 2021. nerevidirano	HRK 000				USD 000			
	Q2 2020	Q2 2021	H1 2020	H1 2021	Q2 2020	Q2 2021	H1 2020	H1 2021
Prihodi brodova	67.869	65.824	137.129	115.844	9.711	10.518	19.882	18.536
Ostali prihodi	-	166	-	337	-	26	-	54
<b>Prihodi od prodaje</b>	<b>67.869</b>	<b>65.990</b>	<b>137.129</b>	<b>116.181</b>	<b>9.711</b>	<b>10.544</b>	<b>19.882</b>	<b>18.590</b>
Provizije i troškovi povezani s putovanjima	(5.912)	(20.304)	(13.749)	(36.531)	(848)	(3.263)	(1.991)	(5.828)
Operativni troškovi brodova	(25.840)	(21.752)	(48.889)	(45.237)	(3.765)	(3.470)	(7.185)	(7.232)
Opći i administrativni troškovi	(1.458)	(1.346)	(3.157)	(3.230)	(212)	(213)	(463)	(515)
Ostali troškovi	(251)	(350)	(345)	(780)	(38)	(54)	(52)	(123)
<b>Ukupni operativni troškovi</b>	<b>(33.461)</b>	<b>(43.752)</b>	<b>(66.140)</b>	<b>(85.778)</b>	<b>(4.863)</b>	<b>(7.000)</b>	<b>(9.691)</b>	<b>(13.698)</b>
<b>Dobit prije kamata, poreza i amortizacije (EBITDA)</b>	<b>34.408</b>	<b>22.238</b>	<b>70.989</b>	<b>30.403</b>	<b>4.848</b>	<b>3.544</b>	<b>10.191</b>	<b>4.892</b>
Amortizacija	(13.445)	(12.803)	(26.832)	(25.568)	(1.969)	(2.055)	(3.939)	(4.077)
Usklađenje vrijednosti brodova	-	-	-	-	-	-	-	-
<b>Operativna dobit (EBIT)</b>	<b>20.963</b>	<b>9.435</b>	<b>44.157</b>	<b>4.835</b>	<b>2.879</b>	<b>1.489</b>	<b>6.252</b>	<b>815</b>
Neto rashodi od kamata	(5.451)	(4.919)	(11.712)	(9.880)	(792)	(779)	(1.724)	(1.565)
Neto prihodi (rashodi) od tečajnih razlika	77	(80)	9	18	13	(15)	1	(1)
<b>Neto dobit</b>	<b>15.589</b>	<b>4.436</b>	<b>32.454</b>	<b>(5.027)</b>	<b>2.100</b>	<b>695</b>	<b>4.529</b>	<b>(751)</b>
Ostala sveobuhvatna dobit	(18.752)	(14.619)	3.719	14.648	3	22	3	13
<b>Ukupna sveobuhvatna dobit</b>	<b>(3.163)</b>	<b>(10.183)</b>	<b>36.173</b>	<b>9.621</b>	<b>2.103</b>	<b>717</b>	<b>4.532</b>	<b>(738)</b>
Prosječni vagani broj dionica, osnovnih i razrijeđenih (tis.)	8.707	8.707	8.712	8.706	8.707	8.707	8.712	8.706
Neto dobit po dionici, osnovna i razrijeđena	1,79	0,51	3,73	(0,58)	0,24	0,08	0,52	(0,09)

IZVJEŠTAJ O FINANCIJSKOM POLOŽAJU NA DAN 30. LIPNJA 2021. nerevidirano	HRK 000			
	31.03.2020.	30.06.2020.	31.03.2021.	30.06.2021.
<b>Dugotrajna imovina</b>	<b>1.197.570</b>	<b>1.159.208</b>	<b>1.047.893</b>	<b>1.020.324</b>
Brodovi u funkciji	1.188.132	1.145.787	1.042.210	1.009.856
Materijalna imovina u pripremi	9.319	13.295	5.209	10.020
Ostala dugotrajna imovina	119	126	474	448
<b>Kratkotrajna imovina</b>	<b>102.217</b>	<b>102.502</b>	<b>81.118</b>	<b>99.337</b>
Zalihe	5.173	7.748	12.692	10.148
Potraživanja	24.189	32.319	14.609	30.968
Novac i novčani ekvivalenti	51.179	57.073	47.900	51.244
Ostala kratkotrajna imovina	21.676	5.362	5.917	6.977
<b>Ukupno imovina</b>	<b>1.299.787</b>	<b>1.261.710</b>	<b>1.129.011</b>	<b>1.119.661</b>
<b>Kapital i rezerve</b>	<b>704.015</b>	<b>700.852</b>	<b>598.268</b>	<b>588.055</b>
Temeljni kapital	436.667	436.667	436.667	436.667
Pričuve	160.841	142.089	114.330	99.713
Zadržana dobit	106.507	122.096	47.271	51.675
<b>Dugoročne obveze</b>	<b>514.289</b>	<b>501.678</b>	<b>459.392</b>	<b>466.986</b>
Obveze po kreditima	514.289	501.678	459.392	466.986
<b>Kratkoročne obveze</b>	<b>81.483</b>	<b>59.180</b>	<b>71.351</b>	<b>64.620</b>
Obveze po kreditima	48.383	31.464	46.132	30.000
Dobavljači	3.855	5.094	10.616	18.456
Ostalo	29.245	22.622	14.603	16.164
<b>Ukupno kapital i obveze</b>	<b>1.299.787</b>	<b>1.261.710</b>	<b>1.129.011</b>	<b>1.119.661</b>

USD 000			
31.03.2020.	30.06.2020.	31.03.2021.	30.06.2021.
<b>174.160</b>	<b>172.820</b>	<b>162.496</b>	<b>162.203</b>
172.788	170.819	161.615	160.539
1.355	1.982	808	1.593
17	19	73	71
<b>14.866</b>	<b>15.281</b>	<b>12.579</b>	<b>15.792</b>
752	1.155	1.969	1.613
3.518	4.818	2.265	4.923
7.443	8.509	7.428	8.146
3.153	799	917	1.110
<b>189.026</b>	<b>188.101</b>	<b>175.075</b>	<b>177.995</b>
<b>102.384</b>	<b>104.487</b>	<b>92.773</b>	<b>93.485</b>
67.500	67.500	67.500	67.500
18.658	18.661	19.015	19.037
16.226	18.326	6.258	6.948
<b>74.792</b>	<b>74.792</b>	<b>71.238</b>	<b>74.238</b>
74.792	74.792	71.238	74.238
<b>11.850</b>	<b>8.822</b>	<b>11.064</b>	<b>10.272</b>
7.036	4.691	7.154	4.769
561	759	1.646	2.934
4.253	3.372	2.264	2.569
<b>189.026</b>	<b>188.101</b>	<b>175.075</b>	<b>177.995</b>

IZVJEŠTAJ O NOVČANOM TIJEKU ZA PRVIH ŠEST MJESECI 2021. GODINE Nerevidirano	HRK 000				USD 000			
	Q1-Q3 2020	FY 2020	Q1 2021	H1 2021	Q1-Q3 2020	FY 2020	Q1 2021	H1 2021
Dobit prije poreza	30.825	(31.684)	(9.463)	(5.027)	4.260	(5.907)	(1.446)	(751)
Amortizacija	39.508	52.792	12.765	25.568	5.925	8.027	2.022	4.077
Promjene u radnom kapitalu	(23.254)	(20.075)	5.016	(1.583)	(3.601)	(3.220)	897	(397)
Ostale promjene	(5.271)	50.043	3.252	1.858	(186)	9.146	32	46
<b>Novčani tijek od poslovnih aktivnosti</b>	<b>41.808</b>	<b>51.076</b>	<b>11.570</b>	<b>20.816</b>	<b>6.398</b>	<b>8.046</b>	<b>1.505</b>	<b>2.975</b>
Novčani primici od investicijskih aktivnosti	-	-	-	-	-	-	-	-
Novčani izdaci od investicijskih aktivnosti	(22.555)	(33.115)	(8.386)	(18.081)	(3.439)	(5.092)	(1.341)	(2.702)
<b>Novčani tijek od investicijskih aktivnosti</b>	<b>(22.555)</b>	<b>(33.115)</b>	<b>(8.386)</b>	<b>(18.081)</b>	<b>(3.439)</b>	<b>(5.092)</b>	<b>(1.341)</b>	<b>(2.702)</b>
Novčani primici od financijskih aktivnosti	-	12.319	493.659	512.381	-	2.000	78.392	81.392
Novčani izdaci od financijskih aktivnosti	(48.097)	(63.189)	(483.747)	(498.677)	(7.118)	(9.468)	(76.797)	(79.187)
<b>Novčani tijek od financijskih aktivnosti</b>	<b>(48.097)</b>	<b>(50.870)</b>	<b>9.912</b>	<b>13.704</b>	<b>(7.118)</b>	<b>(7.468)</b>	<b>1.595</b>	<b>2.205</b>
Neto promjene u novčanom tijeku	(28.844)	(32.908)	13.096	16.440	(4.159)	(4.513)	1.759	2.477
Novac i novčani ekvivalenti s početka razdoblja	67.712	67.712	34.804	34.804	10.182	10.182	5.669	5.669
<b>Novac i novčani ekvivalenti na kraju razdoblja</b>	<b>38.868</b>	<b>34.804</b>	<b>47.900</b>	<b>51.244</b>	<b>6.023</b>	<b>5.669</b>	<b>7.428</b>	<b>8.146</b>

# Izvještaj o promjenama kapitala

NEREVIDIRANI FINANCIJSKI IZVJEŠTAJI ZA  
DRUGO TROMJESEČJE I PRVIH ŠEST MJESECI 2021. GODINE



<b>IZVJEŠTAJ O PROMJENAMA VLASNIČKE GLAVNICE nerevidirano</b>	Temeljni kapital	Zadržana dobit	Ostale rezerve i ostala sveobuhvatna dobit	Rezerve od tečajnih razlika	Ukupno
<b>Za razdoblje od 1. srpnja do 30. rujna 2020.</b>	<b>HRK 000</b>	<b>HRK 000</b>	<b>HRK 000</b>	<b>HRK 000</b>	<b>HRK 000</b>
<b>Stanje na dan 1. srpnja 2020. godine</b>	<b>436.667</b>	<b>122.096</b>	<b>127.377</b>	<b>14.712</b>	<b>700.852</b>
Neto dobit razdoblja	-	(1.629)	-	-	(1.629)
Promjene kapitala	-	-	-	-	-
Promjene ostalih rezervi	-	(1.167)	1.167	-	-
Promjene ostale sveobuhvatne dobiti	-	-	-	(26.661)	(26.661)
<b>Stanje na dan 30. rujna 2020. godine</b>	<b>436.667</b>	<b>119.300</b>	<b>128.554</b>	<b>(11.949)</b>	<b>672.562</b>
<b>Za razdoblje od 1. listopada do 31. prosinca 2020.</b>	<b>HRK 000</b>	<b>HRK 000</b>	<b>HRK 000</b>	<b>HRK 000</b>	<b>HRK 000</b>
<b>Stanje na dan 1. listopada 2020. godine</b>	<b>436.667</b>	<b>119.300</b>	<b>128.554</b>	<b>(11.949)</b>	<b>672.562</b>
Neto dobit razdoblja	-	(62.509)	-	-	(62.509)
Promjene kapitala	-	-	-	-	-
Promjene ostalih rezervi	-	(27)	-	-	(27)
Promjene ostale sveobuhvatne dobiti	-	-	-	(31.531)	(31.531)
<b>Stanje na dan 31. prosinca 2020. godine</b>	<b>436.667</b>	<b>56.764</b>	<b>128.544</b>	<b>(43.479)</b>	<b>578.496</b>
<b>Za razdoblje od 1. siječnja do 31. ožujka 2021.</b>	<b>HRK 000</b>	<b>HRK 000</b>	<b>HRK 000</b>	<b>HRK 000</b>	<b>HRK 000</b>
<b>Stanje na dan 1. siječnja 2021. godine</b>	<b>436.667</b>	<b>56.764</b>	<b>128.544</b>	<b>(43.479)</b>	<b>578.496</b>
Neto dobit razdoblja	-	(9.463)	-	-	(9.463)
Promjene kapitala	-	-	-	-	-
Promjene ostalih rezervi	-	(32)	-	-	(32)
Promjene ostale sveobuhvatne dobiti	-	-	-	29.627	29.627
<b>Stanje na dan 31. ožujka 2021. godine</b>	<b>436.667</b>	<b>56.764</b>	<b>128.544</b>	<b>(14.212)</b>	<b>598.268</b>
<b>Za razdoblje od 1. travnja do 30. lipnja 2021.</b>	<b>HRK 000</b>	<b>HRK 000</b>	<b>HRK 000</b>	<b>HRK 000</b>	<b>HRK 000</b>
<b>Stanje na dan 1. travnja 2021. godine</b>	<b>436.667</b>	<b>56.764</b>	<b>128.544</b>	<b>(14.212)</b>	<b>598.268</b>
Neto dobit razdoblja	-	4.436	-	-	4.436
Promjene kapitala	-	-	-	-	-
Promjene ostalih rezervi	-	(30)	-	-	(30)
Promjene ostale sveobuhvatne dobiti	-	-	-	(14.619)	(14.619)
<b>Stanje na dan 30. lipnja 2021. godine</b>	<b>436.667</b>	<b>51.675</b>	<b>128.544</b>	<b>(28.831)</b>	<b>588.055</b>

<b>IZVJEŠTAJ O PROMJENAMA VLASNIČKE GLAVNICE nerevidirano</b>	Temeljni kapital	Zadržana dobit	Ostale rezerve i ostala sveobuhvatna dobit	Rezerve od tečajnih razlika	Ukupno
<b>Za razdoblje od 1. srpnja do 30. rujna 2020.</b>	<b>USD 000</b>	<b>USD 000</b>	<b>USD 000</b>	<b>USD 000</b>	<b>USD 000</b>
<b>Stanje na dan 1. srpnja 2020. godine</b>	<b>67.500</b>	<b>18.327</b>	<b>19.689</b>	<b>(1.029)</b>	<b>104.487</b>
Neto dobit razdoblja	-	(269)	-	-	(269)
Promjene kapitala	-	-	-	-	-
Promjene ostalih rezervi	-	(178)	178	-	-
Promjene ostale sveobuhvatne dobiti	-	-	-	7	7
<b>Stanje na dan 30. rujna 2020. godine</b>	<b>67.500</b>	<b>17.880</b>	<b>19.867</b>	<b>(1.022)</b>	<b>104.225</b>
<b>Za razdoblje od 1. listopada do 31. prosinca 2020.</b>	<b>USD 000</b>	<b>USD 000</b>	<b>USD 000</b>	<b>USD 000</b>	<b>USD 000</b>
<b>Stanje na dan 1. listopada 2020. godine</b>	<b>67.500</b>	<b>17.880</b>	<b>19.867</b>	<b>(1.022)</b>	<b>104.225</b>
Neto dobit razdoblja	-	(10.167)	-	-	(10.167)
Promjene kapitala	-	-	-	-	-
Promjene ostalih rezervi	-	-	-	-	-
Promjene ostale sveobuhvatne dobiti	-	(4)	-	179	175
<b>Stanje na dan 31. prosinca 2020. godine</b>	<b>67.500</b>	<b>7.709</b>	<b>19.867</b>	<b>(843)</b>	<b>94.233</b>
<b>Za razdoblje od 1. siječnja do 31. ožujka 2021.</b>	<b>USD 000</b>	<b>USD 000</b>	<b>USD 000</b>	<b>USD 000</b>	<b>USD 000</b>
<b>Stanje na dan 1. siječnja 2021. godine</b>	<b>67.500</b>	<b>7.709</b>	<b>19.867</b>	<b>(843)</b>	<b>94.233</b>
Neto dobit razdoblja	-	(1.446)	-	-	(1.446)
Promjene kapitala	-	-	-	-	-
Promjene ostalih rezervi	-	(5)	-	-	(5)
Promjene ostale sveobuhvatne dobiti	-	-	-	(9)	(9)
<b>Stanje na dan 31. ožujka 2021. godine</b>	<b>67.500</b>	<b>6.258</b>	<b>19.867</b>	<b>(852)</b>	<b>92.773</b>
<b>Za razdoblje od 1. travnja do 30. lipnja 2021.</b>	<b>USD 000</b>	<b>USD 000</b>	<b>USD 000</b>	<b>USD 000</b>	<b>USD 000</b>
<b>Stanje na dan 1. travnja 2021. godine</b>	<b>67.500</b>	<b>6.258</b>	<b>19.867</b>	<b>(852)</b>	<b>92.773</b>
Neto dobit razdoblja	-	695	-	-	695
Promjene kapitala	-	-	-	-	-
Promjene ostalih rezervi	-	(5)	-	-	(5)
Promjene ostale sveobuhvatne dobiti	-	-	-	22	22
<b>Stanje na dan 30. lipnja 2021. godine</b>	<b>67.500</b>	<b>6.948</b>	<b>19.867</b>	<b>(830)</b>	<b>93.485</b>

IZRAČUN NETO VRIJEDNOSTI IMOVINE procjena	Na datum 30.06.2020. (000 USD)	Na datum 30.09.2020. (000 USD)	Na datum 31.12.2020. (000 USD)	Na datum 31.03.2021. (000 USD)	Na datum 30.06.2021. (000 USD)
<b>Ukupna vrijednost flote</b>	<b>147.420</b>	<b>147.650</b>	<b>146.800</b>	<b>139.350</b>	<b>140.160</b>
Investicije	-	-	-	-	-
Kratkotrajna imovina	6.772	7.287	7.670	5.151	7.464
Ostala dugotrajna imovina	19	39	81	73	71
<b>Ukupna vrijednost ostale imovine</b>	<b>6.791</b>	<b>7.326</b>	<b>7.751</b>	<b>5.224</b>	<b>7.717</b>
Novac i novčani ekvivalenti	8.509	6.023	5.669	7.428	8.146
Obveze po kreditima	(79.483)	(77.137)	(76.792)	(78.392)	(79.007)
<b>Neto dug</b>	<b>(70.974)</b>	<b>(71.114)</b>	<b>(71.123)</b>	<b>(70.964)</b>	<b>(70.861)</b>
Ostale dugoročne obveze	-	-	-	-	-
Ostale kratkoročne obveze	(4.131)	(5.523)	(5.604)	(3.910)	(5.503)
<b>Ukupna vrijednost ostalih obveza</b>	<b>(4.131)</b>	<b>(5.523)</b>	<b>(5.604)</b>	<b>(3.910)</b>	<b>(5.503)</b>
<b>NETO VRIJEDNOST IMOVINE</b>	<b>79.106</b>	<b>78.339</b>	<b>77.824</b>	<b>69.700</b>	<b>71.513</b>
Prosječni vagani broj dionica, osnovnih i razrijeđenih	8.711.956	8.710.299	8.709.407	8.706.421	8.705.817
Neto vrijednost imovine po dionici (USD)	9,09	8,99	8,94	8,01	8,21

## KLJUČNI KOMENTARI:

Izračun vrijednosti operativne flote kompanije koji se bazira na prosječnim vrijednostima u industriji za specifičan tip broda, u osnovi pretpostavka sadržava i sposobnost generiranja prihoda svake pojedine jedinice uzimajući u obzir trenutno ostvarive vrijednosti vozarina koje se mogu postići zapošljavajući takav tip broda u trenutku vrednovanja.

Prevladavajuće vozarine kod ugovora na vrijeme osciliraju ovisno o sezoni i godini te i na taj način odražavaju promjene u vozarinama, očekivanja o budućim vozarinama i druge čimbenike. Stupanj volatilnosti vozarina kod ugovora na vrijeme niži je za dugoročnije ugovore nego za kratkoročnije.

Prihodovni potencijal TNG-a uobičajeno je bio uravnotežen „time charter” ugovorima čime je značajno ublažena uobičajena volatilnost vozarina vidljiva i tijekom prethodnih godina, a osobito u 2020. i 2021. godini.

Stabilnosti poslovanja značajno pridonosi strategija zapošljavanja flote brodarskim ugovorima na vrijeme preferirajući srednjoročni vremenski horizont zapošljavanja kojim se ublažavaju kratkoročne volatilnosti tržišta koje se ogledaju u promjenjivim vozarinama, ali i u promjenjivosti vrijednosti imovine brodarka.

Korekcije na tržištu vozarina odrazile su se i na trenutne procjene vrijednosti brodova u transakcijama kupnje i prodaje. Vrijednost flote 30. lipnja 2021. godine iznosi 140,2 milijuna USD što u nepromijenjenim ostalim uvjetima daje NAV po dionici od 8,21 USD.

Procjena neto vrijednosti imovine temeljena je na trenutnim tržišnim uvjetima, i tipičnim prihodovnim i troškovnim pretpostavkama za tipični, odnosno prosječni MR produkt tanker i ne odražava specifičnosti flote TNG-a te očekivanja menadžmenta vezana uz promjene i oporavak na tržištu vozarina i tržištu naftnih derivata kao i rastu i razvoju flote u ovom segmentu u dostupnim sektorskim analizama.



## OBJAVE U PRVIH 6 MJESECI 2021. GODINE

19.02.2021 Najava sjednice Uprave i Nadzornog odbora  
25.02.2021 Održana sjednica Uprave i Nadzornog odbora  
15.03.2021 Potpisan ugovor o dugoročnom kreditu u iznosu od USD 35,3 milijuna  
31.03.2021 Obavijest o stjecanju vlastitih dionica  
07.04.2021 Obavijest o stjecanju vlastitih dionica  
22.04.2021 Najava sjednice Uprave i Nadzornog odbora  
28.04.2021 Održana sjednica Uprave i Nadzornog odbora  
28.04.2021 Informacija u vezi s vlastitim dionicama (čl. 474. ZTK)  
21.05.2021 Obavijest o stjecanju vlastitih dionica  
21.05.2021 Poziv na Glavnu Skupštinu Društva

## VLASNIČKA STRUKTURA

Dioničari 30. lipnja 2021.	Broj dionica	Udio (u %)
Tankerska Plovidba d.d.	4.454.994	51,01%
PBZ Croatia Osiguranje OMF Kat. B	839.000	9,61%
Erste Plavi OMF Kat. B	808.000	9,25%
Raiffeisen OMF Kat. B	752.036	8,61%
Raiffeisen DMF	372.103	4,26%
Ostali institucionalni i privatni investitori	1.507.212	17,26%
<b>Total</b>	<b>8.733.345</b>	<b>100,00%</b>

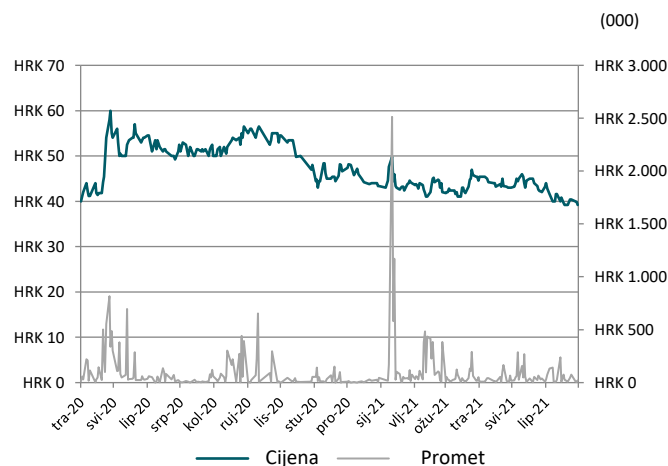
## UPRAVA I NADZORNI ODBOR

Na dan 30. lipnja 2021. Upravu čini član Uprave John Karavanić. Tijekom 2021. godine nije bilo promjena u Nadzornom odboru Društva. Nadzorni odbor čine Ivica Pijaca, predsjednik, Mario Pavić, zamjenik predsjednika, i članovi Joško Miliša, Nikola Koščica te Dalibor Fell.

## DIONICA TPNG-R-A

Temeljni kapital Društva iznosi 436.667.250,00 HRK i podijeljen je na 8.733.345 redovnih nematerijaliziranih dionica, bez nominalnog iznosa, od kojih svaka dionica daje jedan glas na Glavnoj skupštini društva.

Dionice Društva s oznakom TPNG-R-A uvrštene su u Službenu kotaciju Zagrebačke burze. Uprava je u listopadu 2020. godine donijela odluku o pokretanju novog Programa otkupa vlastitih dionica (dalje u tekstu: Novi Program) na temelju ovlaštenja Glavne skupštine iz kolovoza 2020. godine, i to s početkom dana 2. studenog 2020., a završetkom dana 2. studenog 2021. godine. Najveći broj dionica koji se namjerava steći tijekom trajanja Programa jest 110.000, a najveći novčani iznos dodijeljen Programu iznosi 5.000.000,00 HRK.

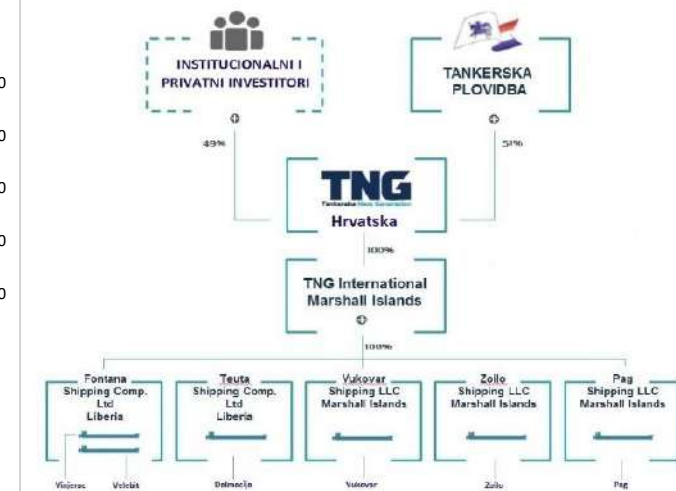


Od početka godine pa do 30. lipnja 2021. Društvo je na uređenom tržištu ZSE otkupilo ukupno 1.399 vlastitih dionica koje čine 0,016% temeljnog kapitala. Za navedeno stjecanje vlastitih dionica Društvo je izdvojilo protuvrijednost u iznosu od 63.553 HRK.

Na dan 30. lipnja 2021. godine Društvo je imalo 28.319 vlastitih dionica koje čine 0,3243% temeljnog kapitala

Unatoč nesvakidašnjim okolnostima, uslijed pandemije COVID-19, koja je imala negativan utjecaj na domaće tržište kapitala, istaknuli bi činjenicu da je programima otkupa Društvo ispunilo zacrtane kratkoročne ciljeve koji su između ostalog uključivali povećanje potražnje i likvidnosti dionice Društva kao i stvaranja dodatne vrijednosti za svoje dioničare.

## GRAFIČKI PRIKAZ ODNOSA S POVEZANIM STRANAMA



## Rezultati Programa otkupa vlastitih dionica od 24.2.'20 do 30.06.'21.

Broj otkupljenih dionica  
**15.119** (0,173% kapitala)

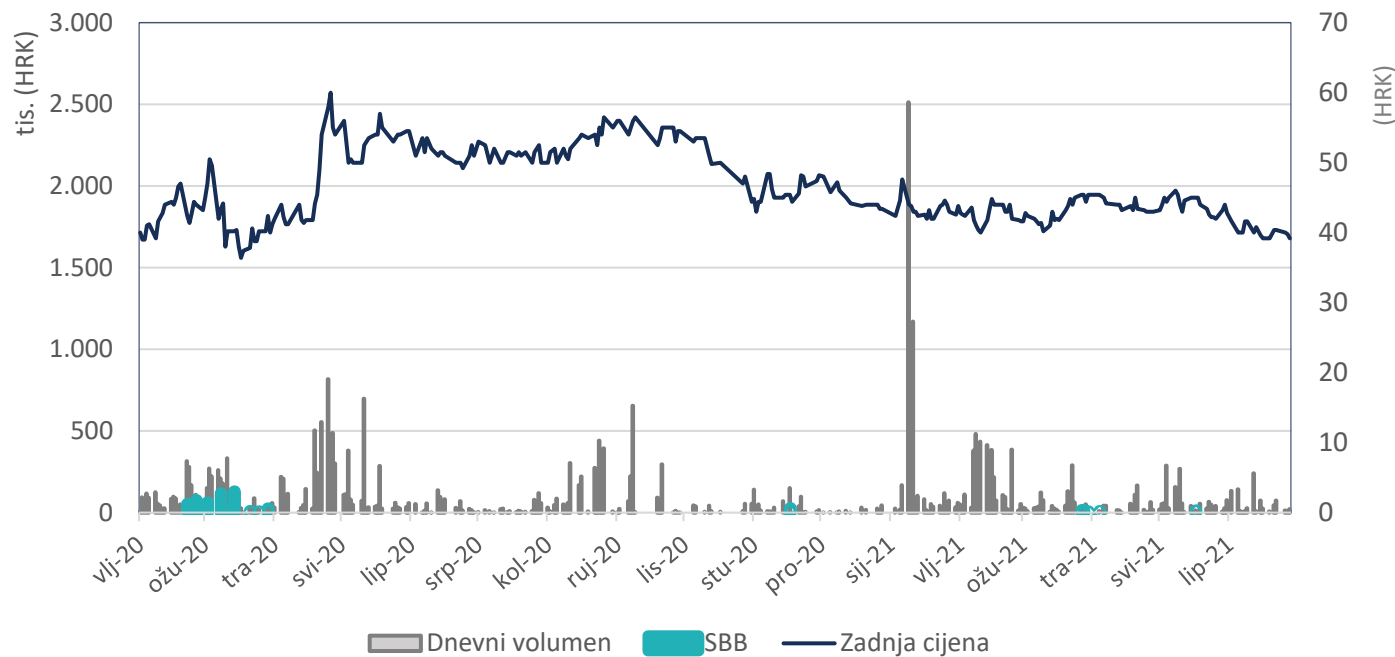
Otkupljen iznos  
**643,4** tis. HRK

Ostvaren promet TPNG na ZSE  
u istom razdoblju  
**27,951** mil. HRK

Udio otkupljenih vlastitih dionica  
u uk. prometu  
**2,3 %**

Tržišna kapitalizacija  
30.06.2021.

**341,2** mil. HRK



TPNG na ZSE	HRK					
	FY 2016.	FY 2017.	FY 2018.	FY 2019.	FY 2020.	H1 2021.
Promet (mil.)	14,7	4,1	1,5	5,9	17,17	<b>12,76</b>
Zaključna cijena	75,00	54,00	38,80	47,20	43,00	<b>39,20</b>
Najviša cijena	79,99	84,89	57,00	49,60	60,00	<b>49,80</b>
Najniža cijena	66,00	54,00	33,40	28,80	36,00	<b>38,80</b>
Prosječna cijena	72,78	70,88	43,61	39,98	48,59	<b>42,84</b>



# Upravljanje rizicima

Politika upravljanja rizicima u Tankerskoj Next Generation, povezana je s upravljanjem financijskim sredstvima, a može se ukratko prikazati kako slijedi:

## Valutni rizik

Valutni rizici uključuju transakcijski rizik, a to je rizik negativnog utjecaja promjena valutnih tečajeva u odnosu na kunu na novčane tijekove TNG-a iz komercijalnih aktivnosti i bilančni rizik, a to je rizik da vrijednost neto monetarnih sredstava u stranim valutama bude niža prilikom preračunavanja u kune kao posljedica promjene valutnih tečajeva.

TNG posluje u međunarodnom okružju i izloženo je promjenama vrijednosti američkog dolara (USD) jer je značajan dio potraživanja i prihoda iz inozemstva nominiran u USD. TNG trenutno ne koristi aktivne oblike zaštite od utjecaja promjena valutnog tečaja, jer se nalazi u prirodnoj „hedge“ poziciji, gdje poslovni model omogućava minimiziranje ovog rizika, jer su prihodi i troškovi kompanije, kao i imovina te krediti u najznačajnijem dijelu, u istoj valuti.

## Kamatni rizik

Kamatni rizik je rizik promjene vrijednosti financijskog instrumenta uslijed promjena kamatnih stopa na tržištu. Kamatni rizik sadržan u tijeku novca odnosi se na rizik kolebljivosti kamatnih rashoda po financijskim instrumentima tijekom razdoblja. Budući da TNG nema značajnu imovinu koja ostvaruje prihod od kamata, prihodi TNG-a i novčani tok iz poslovnih aktivnosti nisu u značajnoj mjeri ovisni o promjenama tržišnih kamatnih stopa. Kamatni rizik TNG-a proizlazi iz

dugoročnih kredita. TNG je izložen kamatnom riziku s obzirom da su primljeni dugoročni krediti odobreni s varijabilnom kamatnom stopom.

## Kreditni rizik

Kreditni rizik odnosi se na rizik neispunjenja obveza strane u financijskom instrumentu koja time drugoj strani nanosi financijski gubitak. Najveća izloženost kreditnom riziku izražena je najvišom vrijednošću svake stavke financijske imovine iskazane u izvještaju o financijskom položaju. Osnovna financijska imovina TNG-a sastoji se od novca i stanja na računima u bankama, potraživanja od kupaca i ostalih potraživanja te ulaganja. Kreditni rizik sadržan u likvidnim sredstvima je ograničen jer je, sudeći prema ocjenama većine međunarodnih agencija, uglavnom riječ o bankama visokog kreditnog rejtinga.

## Rizik likvidnosti

Odgovornost za upravljanje rizikom likvidnosti snosi Uprava koja postavlja odgovarajući okvir za upravljanje rizikom likvidnosti s ciljem upravljanja kratkoročnim, srednjoročnim i dugoročnim zahtjevima financiranja i likvidnosti. Rizik likvidnosti, koji se smatra rizikom financiranja, je rizik suočavanja TNG s poteškoćama u naplati sredstava koja su joj potrebna da bi ispunila svoje obveze po osnovi financijskih instrumenata. TNG ima značajne iznose dugoročnih kamatonosnih obveza po kreditima s varijabilnom stopom koji ga izlažu riziku tijeka novca. Društvo upravlja rizikom likvidnosti održavajući adekvatne rezerve i kreditne linije kontinuirano uspoređujući planirani i ostvareni tijek novca uz praćenje dospijuća potraživanja i obveza.

## Cjenovni rizik

Poslovanje TNG-a izloženo je cjenovnom riziku povezanom sa promjenama vrijednosti vozarine. Dnevna vozarina (izražena u dolarima po danu) povijesno gledajući je veoma promjenjiva. Promjene u vrijednosti vozarine utječu na svakodnevno poslovanje.

TNG nastoji smanjiti izloženost promjenama cjenovnog rizika vozarina na način da poslovna aktivnost brodova u floti ovisi o više različitih naručitelja i strategije zapošljavanja što dovodi do poboljšanja ekonomije obujma i optimizacije zemljopisnog položaja flote.

## Operativni rizici

Zbog rizika koji su uključeni u pomorski prijevoz naftnih proizvoda, kao i zbog vrlo strogih zahtjeva od strane velikih naftnih kompanija, sigurnost i poštivanje okoliša su među ključnim operativnim prioritetima. Upravitelj flote Tankerska Plovidba upravlja brodovima na način kojim osigurava maksimalnu zaštitu sigurnosti i zdravlja zaposlenika, javnosti i okoliša. TNG i upravitelj flote aktivno upravljaju rizicima koji utječu na poslovanje TNG-a te su posvećeni eliminiranju incidenata koji bi ugrožavali sigurnost i integritet flote. Upravitelj flote koristi program upravljanja rizicima koji između ostalog uključuje alate za računalno potpomognutu analizu rizika, programe za održavanje i procjene te programe stručnog osposobljavanja pomoraca uz različite radionice za pomorce.

## Vozarine

Vozarine iz brodarskih ugovora na vrijeme obično su fiksirane za vrijeme trajanja najma. Brodovi zaposleni kroz ovakve ugovore, kroz određeno vremensko razdoblje, omogućavaju predvidljivije novčane tokove tijekom tog vremenskog razdoblja i ostvaruju konzervativne razine profitabilnosti. Prevladavajuće vozarine variraju sezonski iz godine u godinu odražavajući promjene visine vozarine „spot” tržišta, očekivanja o budućim vozarinama na „spot” tržištu i drugih čimbenika. Stupanj promjenjivosti vozarina kod brodarskih ugovora na vrijeme je niži kod dugoročnijih ugovora za razliku od kraćih ugovora kod kojih je volatilnost izraženija. Strategijom zapošljavanja brodova, koja se uglavnom oslanja na zaposlenja od 12 mjeseci naviše, kompanija mitigira ovu vrstu rizika.

TNG i upravitelj flote u svom poslovanju primjenjuju sljedeće standarde, strategije i osiguranja:

- ISO 9001 standard za garanciju kvalitete
- ISO 14001 standard za upravljanje okolišem,
- ISO 50001 standard upravljanja energijom i
- OHSAS 1800 standard za sustav upravljanja zdravljem i sigurnošću na radu,
- ISM Code Međunarodni kodeks upravljanja sigurnošću.

## Poslovna strategija Društva

Strategija Društva je biti pouzdan, učinkovit i odgovoran pružatelj usluga pomorskog prijevoza naftnih prerađevina, a poslovni model Tankerske Next Generation podrazumijeva organizaciju operativnog poslovanja koje će omogućiti ostvarenje ciljeva zacrtanih strategijom i maksimiziranje vrijednosti dioničara.

Poslovanje počiva na pravovremenom stjecanju tankera, čime se osigurava efikasno korištenje prikupljenog kapitala i minimizira zaduženost. U osnovi upravljanja flotom je povećanje novčanog tijeka i profitabilnosti kroz outsourcing većine upravljačkih funkcija i usluga čime se zadržava fleksibilna i jednostavna organizacijska struktura neopterećena dodatnim općim troškovima. Na ovaj način će se omogućiti efikasno upravljanje imovinom i obvezama kompanije te osigurati stabilni povrat dioničarima u obliku dividende.

## Strategija odabira unajmitelja

Financijska stabilnost unajmitelja i njegova pouzdanost je važan faktor koji utječe na rizik ugovaranja brodarskih ugovora. Rizik takve vrste TNG minimizira pružajući usluge prijevoza velikim energetske kompanijama, velikim trgovcima naftom i njenim prerađevinama, velikim proizvođačima nafte i naftnih prerađevina, te drugim isključivo renomiranim subjektima koji imaju snažnu reputaciju i tradiciju poslovanja u pomorskom prijevozu.

## Osiguranja

Pomorski transport povezan je s potencijalnim rizikom od velikih gubitaka i obveza, smrti ili ozljede osoba, kao i štete na imovini uzrokovane nepovoljnim vremenskim uvjetima, mehaničkim kvarovima, ljudskim pogreškama, ratom, terorizmom, piratstvom i drugim okolnostima ili događajima. Prijevoz nafte povezan je i s rizikom od onečišćenja, ali i prekida poslovanja zbog političkih nemira, neprijateljstava, štrajkova i bojkota. Osim toga, uvijek postoji inherentna mogućnost morskih nepogoda koje uključuju i izlivanje nafte te druge utjecaje na okoliš pa tako potencijalno postoji i obveza naknade štete koje proizlaze iz operative brodova u međunarodnoj trgovini.

Od takvih rizika TNG je osiguran kod prominentnih inozemnih osiguravateljskih kuća specijaliziranih za usluge zaštite od većine rizika nesreća povezanih s brodskim operacijama koje provodi TNG.

Društvo smatra da je trenutnim programom osiguranja primjereno zaštićeno od većine rizika te da postoji odgovarajući stupanj zaštite i osiguranja za naknadu štete od odgovornosti za zagađenja i ekološke štete. Cilj je održavati adekvatnu razinu osiguranja potrebnu u svojim pomorskim operacijama i aktivno pratiti sve nove propise i prijetnje koje mogu zahtijevati od TNG-a da revidira svoju pokrivenost osiguranjem.



# TROMJESEČNI FINANCIJSKI IZVJEŠTAJI

## ZA RAZDOBLJE OD 1. SIJEČNJA 2021. DO 30. LIPNJA 2021. GODINE

(NEREVIDIRANO)

- I. Izveštaj Uprave o poslovanju za razdoblje od 1. siječnja 2021. do 30. lipnja 2021. godine
- II. Nerevidirani sažeti tromjesečni financijski izvještaji:
  - Bilanca stanja na dan 30. lipnja 2021. godine
  - Račun dobiti i gubitka za razdoblje od 1. siječnja 2021. do 30. lipnja 2021. godine
  - Izveštaj o novčanom tijeku za razdoblje od 1. siječnja 2021. do 30. lipnja 2021. godine
  - Izveštaj o promjenama kapitala za razdoblje od 1. siječnja 2021. do 30. lipnja 2021. godine
  - Bilješke uz financijske izvještaje
- III. Izjava o odgovornosti za sastavljanje financijskih izvještaja

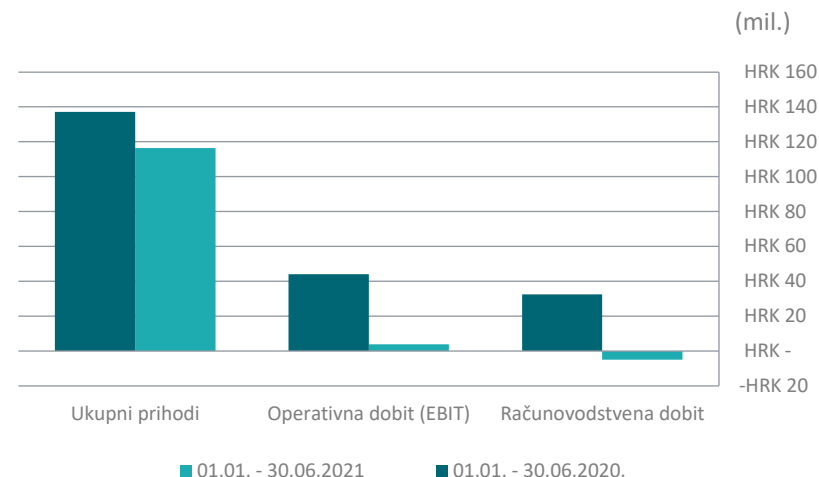
# Izvještaj uprave o poslovanju

za razdoblje od 1. siječnja do 30. lipnja 2021. godine

NEREVIDIRANI FINANCIJSKI IZVJEŠTAJI ZA  
DRUGO TROMJESEČJE I PRVIH ŠEST MJESECI 2021. GODINE

**TNG**  
Tankerska Next Generation

OPIS	Razdoblje	
	01.01.-30.06.2020.	01.01.-30.06.2021.
Ukupni prihod (HRK)	HRK 137.190.713	HRK 116.346.760
Prihod iz osnovne djelatnosti / Ukupan prihod	100%	100%
Ostali prihodi / Ukupan prihod	0%	0%
Inozemno tržište / Ukupan prihod	100%	100%
Domaće tržište / Ukupan prihod	0%	0%
Materijalni troškovi / Poslovni rashodi	33%	47%
Troškovi zaposlenih / Poslovni rashodi	28%	21%
Financijski rashodi / Ukupni rashodi	11%	7%
Neto marža	23,67%	(4,32%)
Računovodstvena dobit	HRK 32.454.243	(HRK 5.026.645)
Operativna dobit (EBIT)	HRK 44.061.073	HRK 3.846.769



Društvo je u izvještajnom razdoblju ostvarilo 116,3 mil. HRK poslovnih prihoda koji su najvećim dijelom rezultat ostvarenih prihoda od prodaje.

U istom razdoblju Društvo je ostvarilo 112,5 mil. HRK poslovnih rashoda. Najveći dio poslovnih rashoda čine materijalni troškovi u iznosu od 52,5 mil. HRK, zatim slijede troškovi amortizacije u iznosu od 25,6 mil. HRK (od čega na amortizaciju troškova dokovanja otpada 2,7 mil. HRK), troškovi osoblja u iznosu od 23,3 mil. HRK, te ostali troškovi u iznosu od 11,1 mil. HRK.

U razdoblju završenom 30. lipnja 2021. godine financijski prihodi iznosili su 22 tis. HRK, dok su financijski rashodi iznosili 8,9 mil. HRK.

Društvo je u izvještajnom razdoblju ostvarilo kumulativni gubitak u iznosu od 5,0 mil. HRK.

Društvo je svoj temeljni kapital u iznosu od 436,7 mil. HRK podijelilo na 8,7 mil. odobrenih, izdanih i u cijelosti plaćenih običnih dionica bez nominalne vrijednosti.

Temeljem Programa otkupa vlastitih dionica, Društvo je u izvještajnom razdoblju steklo 1.399 vlastitih dionica.

Detaljni podaci o svakom pojedinom stjecanju vlastitih dionica javno su objavljeni sukladno odredbama Zakona o trgovačkim društvima, odredbama Zakona o tržištu kapitala i Pravilima Zagrebačke burze d. d.

Na dan 30. lipnja 2021. godine Društvo je imalo 28.319 vlastitih dionica, što predstavlja 0,3243% ukupnog broja dionica. Pričuve za vlastite dionice ustrojene su iz zadržane dobiti Društva.

Na dan 30. lipnja 2021. godine Društvo ima sljedeća društva u inozemstvu:

1. Tankerska Next Generation International Ltd., Majuro, Maršalovi Otoci;
2. Fontana Shipping Company Limited, Monrovia, Liberija;
3. Teuta Shipping Company Ltd., Monrovia, Liberija;
4. Vukovar Shipping, LLC, Majuro, Maršalovi Otoci;
5. Zoilo Shipping, LLC, Majuro, Maršalovi Otoci;
6. Pag Shipping, LLC, Majuro, Maršalovi Otoci.

U tablici iznad su prikazani neki od najznačajnijih podataka iz financijskog izvještaja za promatrano razdoblje.

## Prilog 1.

## OPĆI PODACI ZA IZDAVATELJE

Razdoblje izvještavanja:

01.01.2021

do

30.06.2021

Godina:

2021

Kvartal:

2

## Tromjesečni financijski izvještaji

Matični broj (MB): 04266838

Oznaka matične  
države članice

HR

Matični broj  
subjekta (MBS): 110046753Osobni identifikacijski  
broj (OIB): 30312968003

LEI: 74780000Y04HB9CIA883

Šifra  
ustanove: 30559

Tvrta izdavatelja: Tankerska Next Generation d.d.

Poštanski broj i mjesto: 23000

Zadar

Ulica i kućni broj: Božidara Petranovića 4

Adresa e-pošte: tng@tng.hr

Internet adresa: www.tng.hr

Broj zaposlenih  
(krajem): 134

Konsolidirani izvještaj: KN (KN-nije konsolidirano/KD-konsolidirano)

Revidirano: RN (RN-nije revidirano/RD-revidirano)

Tvrte ovisnih subjekata (prema MSFI):

Sjedište:

MB:

Knjigovodstveni  
servis: Da (Da/Ne)Tankerska plovidba d.d.  
(tvrta knjigovodstvenog servisa)Osoba za kontakt: KARAVANIĆ JOHN  
(unos se samo prezime i ime osobe za kontakt)

Telefon: 023/202-132

Adresa e-pošte: tng@tng.hr

Revizorsko društvo:  
(tvrta revizorskog društva)Ovlašteni revizor:  
(ime i prezime)



<b>BILANCA</b>			
stanje na dan 30.06.2021			
u kunama			
<b>Obveznik: Tankerska Next Generation d.d.</b>			
Naziv pozicije	AOP oznaka	Zadnji dan prethodne poslovne godine	Na izvještajni datum tekućeg razdoblja
1	2	3	4
<b>A) POTRAŽIVANJA ZA UPISANI A NEUPLAĆENI KAPITAL</b>	<b>001</b>	0	0
<b>B) DUGOTRAJNA IMOVINA (AOP 003+010+020+031+036)</b>	<b>002</b>	1.002.441.257	1.020.324.086
<b>I. NEMATERIJALNA IMOVINA (AOP 004 do 009)</b>	<b>003</b>	0	0
1. Izdaci za razvoj	004	0	0
2. Koncesije, patenti, licencije, robne i uslužne marke, softver i ostala prava	005	0	0
3. Goodwill	006	0	0
4. Predujmovi za nabavu nematerijalne imovine	007	0	0
5. Nematerijalna imovina u pripremi	008	0	0
6. Ostala nematerijalna imovina	009	0	0
<b>II. MATERIJALNA IMOVINA (AOP 011 do 019)</b>	<b>010</b>	1.002.441.257	1.020.324.086
1. Zemljište	011	0	0
2. Građevinski objekti	012	0	0
3. Strojenja i oprema	013	993.490.420	1.010.304.131
4. Alati, pogonski inventar i transportna imovina	014	0	0
5. Biološka imovina	015	0	0
6. Predujmovi za materijalnu imovinu	016	3.135.487	2.817.520
7. Materijalna imovina u pripremi	017	5.815.350	7.202.435
8. Ostala materijalna imovina	018	0	0
9. Ulaganje u nekretnine	019	0	0
<b>III. DUGOTRAJNA FINANCIJSKA IMOVINA (AOP 021 do 030)</b>	<b>020</b>	0	0
1. Ulaganja u udjele (dionice) poduzetnika unutar grupe	021	0	0
2. Ulaganja u ostale vrijednosne papire poduzetnika unutar	022	0	0
3. Dani zajmovi, depoziti i slično poduzetnicima unutar grupe	023	0	0
4. Ulaganja u udjele (dionice) društava povezanih sudjelujućim interesom	024	0	0
5. Ulaganja u ostale vrijednosne papire društava povezanih sudjelujućim interesom	025	0	0
6. Dani zajmovi, depoziti i slično društvima povezanim sudjelujućim interesom	026	0	0
7. Ulaganja u vrijednosne papire	027	0	0
8. Dani zajmovi, depoziti i slično	028	0	0
9. Ostala ulaganja koja se obračunavaju metodom udjela	029	0	0
10. Ostala dugotrajna financijska imovina	030	0	0
<b>IV. POTRAŽIVANJA (AOP 032 do 035)</b>	<b>031</b>	0	0
1. Potraživanja od poduzetnika unutar grupe	032	0	0
2. Potraživanja od društava povezanih sudjelujućim interesom	033	0	0
3. Potraživanja od kupaca	034	0	0
4. Ostala potraživanja	035	0	0
<b>V. ODGOĐENA POREZNA IMOVINA</b>	<b>036</b>	0	0
<b>C) KRATKOTRAJNA IMOVINA (AOP 038+046+053+063)</b>	<b>037</b>	78.030.528	92.720.911
<b>I. ZALIHE (AOP 039 do 045)</b>	<b>038</b>	9.022.302	10.148.089
1. Sirovine i materijal	039	9.022.302	10.148.089
2. Proizvodnja u tijeku	040	0	0
3. Gotovi proizvodi	041	0	0
4. Trgovačka roba	042	0	0
5. Predujmovi za zalihe	043	0	0
6. Dugotrajna imovina namijenjena prodaji	044	0	0
7. Biološka imovina	045	0	0
<b>II. POTRAŽIVANJA (AOP 047 do 052)</b>	<b>046</b>	34.204.292	31.328.650
1. Potraživanja od poduzetnika unutar grupe	047	7.276	0
2. Potraživanja od društava povezanih sudjelujućim interesom	048	0	0
3. Potraživanja od kupaca	049	33.838.253	30.967.674
4. Potraživanja od zaposlenika i članova poduzetnika	050	26.792	6.773
5. Potraživanja od države i drugih institucija	051	67.116	45.479
6. Ostala potraživanja	052	264.855	308.724
<b>III. KRATKOTRAJNA FINANCIJSKA IMOVINA (AOP 054 do 062)</b>	<b>053</b>	6.139.039	8.385.111
1. Ulaganja u udjele (dionice) poduzetnika unutar grupe	054	0	0
2. Ulaganja u ostale vrijednosne papire poduzetnika unutar grupe	055	0	0
3. Dani zajmovi, depoziti i slično poduzetnicima unutar grupe	056	0	0
4. Ulaganja u udjele (dionice) društava povezanih sudjelujućim interesom	057	0	0
5. Ulaganja u ostale vrijednosne papire društava povezanih sudjelujućim interesom	058	0	0
6. Dani zajmovi, depoziti i slično društvima povezanim sudjelujućim interesom	059	0	0
7. Ulaganja u vrijednosne papire	060	0	0
8. Dani zajmovi, depoziti i slično	061	6.139.039	8.385.111
9. Ostala financijska imovina	062	0	0
<b>IV. NOVAC U BANCII I BLAGAJNI</b>	<b>063</b>	28.664.895	42.859.061
<b>D) PLAĆENI TROŠKOVI BUDUĆEG RAZDOBLJA I OBRAČUNATI</b>	<b>064</b>	3.865.421	6.616.293
<b>E) UKUPNO AKTIVA (AOP 001+002+037+064)</b>	<b>065</b>	1.084.337.206	1.119.661.290
<b>F) IZVANBILANČNI ZAPISI</b>	<b>066</b>	0	0

Naziv pozicije	AOP oznaka	Zadnji dan prethodne poslovne godine	Na izvještajni datum tekućeg razdoblja
1	2	3	4
<b>PASIVA</b>			
<b>A) KAPITAL I REZERVE (AOP 068 do</b>	<b>067</b>	578.497.199	588.055.489
I. TEMELJNI (UPISANI) KAPITAL	068	436.667.250	436.667.250
II. KAPITALNE REZERVE	069	68.425.976	68.425.976
III. REZERVE IZ DOBITI (AOP 071+072-073+074+075)	070	60.118.250	60.118.250
1. Zakonske rezerve	071	5.118.250	5.118.250
2. Rezerve za vlastite dionice	072	1.578.097	1.641.650
3. Vlastite dionice i udjeli (odbitna stavka)	073	-1.578.097	-1.641.650
4. Statutarne rezerve	074	0	0
5. Ostale rezerve	075	55.000.000	55.000.000
IV. REVALORIZACIJSKE REZERVE	076	0	0
V. REZERVE FER VRIJEDNOSTI I OSTALO (AOP 078 do 082)	077	-43.479.713	-28.831.225
1. Fer vrijednost financijske imovine kroz ostalu sveobuhvatnu dobit (odnosno raspoložive za prodaju)	078	0	0
2. Učinkoviti dio zaštite novčanih tokova	079	0	0
3. Učinkoviti dio zaštite neto ulaganja u inozemstvu	080	0	0
4. Ostale rezerve fer vrijednosti	081	0	0
5. Tečajne razlike iz preračuna inozemnog poslovanja	082	-43.479.713	-28.831.225
VI. ZADRŽANA DOBIT ILI PRENESENI GUBITAK (AOP 084-085)	083	88.448.279	56.701.883
1. Zadržana dobit	084	88.448.279	88.384.726
2. Preneseni gubitak	085	0	31.682.843
VII. DOBIT ILI GUBITAK POSLOVNE GODINE (AOP 087-088)	086	-31.682.843	-5.026.645
1. Dobit poslovne godine	087	0	0
2. Gubitak poslovne godine	088	31.682.843	5.026.645
VIII. MANJINSKI (NEKONTROLIRAJUĆI) INTERES	089	0	0
<b>B) REZERVIRANJA (AOP 091 do 096)</b>	<b>090</b>	0	0
1. Rezerviranja za mirovine, otpremnine i slične obveze	091	0	0
2. Rezerviranja za porezne obveze	092	0	0
3. Rezerviranja za započete sudske sporove	093	0	0
4. Rezerviranja za troškove obnavljanja prirodnih bogatstava	094	0	0
5. Rezerviranja za troškove u jamstvenim rokovima	095	0	0
6. Druga rezerviranja	096	0	0
<b>C) DUGOROČNE OBVEZE (AOP 098 do 108)</b>	<b>097</b>	395.803.103	466.985.641
1. Obveze prema poduzetnicima unutar grupe	098	0	0
2. Obveze za zajmove, depozite i slično poduzetnika unutar grupe	099	0	18.871.218
3. Obveze prema društvima povezanim sudjelujućim interesom	100	0	0
4. Obveze za zajmove, depozite i slično društava povezanih sudjelujućim interesom	101	0	0
5. Obveze za zajmove, depozite i slično	102	0	0
6. Obveze prema bankama i drugim financijskim institucijama	103	395.803.103	448.114.423
7. Obveze za predujmove	104	0	0
8. Obveze prema dobavljačima	105	0	0
9. Obveze po vrijednosnim papirima	106	0	0
10. Ostale dugoročne obveze	107	0	0
11. Odgođena porezna obveza	108	0	0
<b>D) KRATKOROČNE OBVEZE (AOP 110 do 123)</b>	<b>109</b>	98.831.679	55.152.640
1. Obveze prema poduzetnicima unutar grupe	110	11.232.172	3.931.037
2. Obveze za zajmove, depozite i slično poduzetnika unutar grupe	111	0	0
3. Obveze prema društvima povezanim sudjelujućim interesom	112	0	0
4. Obveze za zajmove, depozite i slično društava povezanih sudjelujućim interesom	113	0	0
5. Obveze za zajmove, depozite i slično	114	0	0
6. Obveze prema bankama i drugim financijskim institucijama	115	75.627.733	29.999.959
7. Obveze za predujmove	116	0	0
8. Obveze prema dobavljačima	117	7.459.721	14.540.245
9. Obveze po vrijednosnim papirima	118	0	0
10. Obveze prema zaposlenicima	119	4.329.249	4.160.896
11. Obveze za poreze, doprinose i slična davanja	120	55.620	50.725
12. Obveze s osnove udjela u rezultatu	121	53.774	53.774
13. Obveze po osnovi dugotrajne imovine namijenjene prodaji	122	0	0
14. Ostale kratkoročne obveze	123	73.410	2.416.004
<b>E) ODGOĐENO PLACANJE TROŠKOVA I PRIHOD BUDUĆEGA RAZDOBLJA</b>	<b>124</b>	11.205.225	9.467.520
<b>F) UKUPNO – PASIVA (AOP 067+090+097+109+124)</b>	<b>125</b>	1.084.337.206	1.119.661.290
<b>G) IZVANBILANČNI ZAPISI</b>	<b>126</b>	0	0

RAČUN DOBITI I GUBITKA					
u razdoblju 01.01.2021 do 30.06.2021					
u kunama					
Obveznik: Tankerska Next Generation d.d.					
Naziv pozicije	AOP oznaka	Isto razdoblje prethodne godine		Tekuće razdoblje	
		Kumulativ	Tromjesečje	Kumulativ	Tromjesečje
1	2	3	4	5	6
<b>I. POSLOVNI PRIHODI (AOP 002 do 006)</b>	<b>001</b>	<b>137.135.180</b>	<b>67.872.164</b>	<b>116.324.972</b>	<b>66.118.121</b>
1. Prihodi od prodaje s poduzetnicima unutar grupe	002	0	0	0	0
2. Prihodi od prodaje (izvan grupe)	003	137.128.791	67.868.945	115.843.798	65.823.667
3. Prihodi na temelju upotrebe vlastitih proizvoda, robe i usluga	004	0	0	0	0
4. Ostali poslovni prihodi s poduzetnicima unutar grupe	005	0	0	0	0
5. Ostali poslovni prihodi (izvan grupe)	006	6.389	3.219	481.174	294.454
<b>II. POSLOVNI RASHODI (AOP 008+009+013+017+018+019+022+029)</b>	<b>007</b>	<b>93.074.107</b>	<b>46.993.426</b>	<b>112.478.203</b>	<b>57.105.942</b>
1. Promjene vrijednosti zaliha proizvodnje u tijeku i gotovih	008	0	0	0	0
2. Materijalni troškovi (AOP 010 do 012)	009	30.699.147	14.328.089	52.479.253	27.764.539
a) Troškovi sirovina i materijala	010	12.912.442	4.655.687	26.494.421	14.313.494
b) Troškovi prodane robe	011	0	0	0	0
c) Ostali vanjski troškovi	012	17.786.705	9.672.402	25.984.832	13.451.045
3. Troškovi osoblja (AOP 014 do 016)	013	25.904.405	13.282.835	23.291.676	11.366.338
a) Neto plaće i nadnice	014	25.621.897	13.141.200	22.988.834	11.215.892
b) Troškovi poreza i doprinosa iz plaća	015	198.993	99.781	207.152	102.887
c) Doprinosa na plaće	016	83.515	41.854	95.690	47.559
4. Amortizacija	017	26.834.868	13.446.750	25.619.280	12.828.958
5. Ostali troškovi	018	9.260.761	5.684.737	10.308.241	4.797.631
6. Vrijednosna usklađenja (AOP 020+021)	019	0	0	0	0
a) dugotrajne imovine osim financijske imovine	020	0	0	0	0
b) kratkotrajne imovine osim financijske imovine	021	0	0	0	0
7. Rezerviranja (AOP 023 do 028)	022	0	0	0	0
a) Rezerviranja za mirovine, otpremine i slične obveze	023	0	0	0	0
b) Rezerviranja za porezne obveze	024	0	0	0	0
c) Rezerviranja za započete sudske sporove	025	0	0	0	0
d) Rezerviranja za troškove obnavljanja prirodnih bogatstava	026	0	0	0	0
e) Rezerviranja za troškove u jamstvenim rokovima	027	0	0	0	0
f) Druga rezerviranja	028	0	0	0	0
8. Ostali poslovni rashodi	029	374.926	251.015	779.753	348.476
<b>III. FINANCIJSKI PRIHODI (AOP 031 do 040)</b>	<b>030</b>	<b>55.533</b>	<b>105.646</b>	<b>21.788</b>	<b>2.679</b>
1. Prihodi od ulaganja u udjele (dionice) poduzetnika unutar grupe	031	0	0	0	0
2. Prihodi od ulaganja u udjele (dionice) društava povezanih sudjelujućim interesima	032	0	0	0	0
3. Prihodi od ostalih dugotrajnih financijskih ulaganja i zajmova poduzetnicima unutar grupe	033	0	0	0	0
4. Ostali prihodi s osnove kamata iz odnosa s poduzetnicima unutar grupe	034	0	0	0	0
5. Tečajne razlike i ostali financijski prihodi iz odnosa s poduzetnicima unutar grupe	035	0	0	0	0
6. Prihodi od ostalih dugotrajnih financijskih ulaganja i zajmova	036	0	0	0	0
7. Ostali prihodi s osnove kamata	037	46.184	27.864	4.170	2.679
8. Tečajne razlike i ostali financijski prihodi	038	9.349	77.782	17.619	0
9. Nerealizirani dobiti (prihodi) od financijske imovine	039	0	0	0	0
10. Ostali financijski prihodi	040	0	0	0	0
<b>IV. FINANCIJSKI RASHODI (AOP 042 do 048)</b>	<b>041</b>	<b>11.662.363</b>	<b>5.395.338</b>	<b>8.895.203</b>	<b>4.578.145</b>
1. Rashodi s osnove kamata i slični rashodi s poduzetnicima unutar grupe	042	0	0	17.579	17.579
2. Tečajne razlike i drugi rashodi s poduzetnicima unutar grupe	043	0	0	0	0
3. Rashodi s osnove kamata i slični rashodi	044	11.662.363	5.395.338	8.877.624	4.479.915
4. Tečajne razlike i drugi rashodi	045	0	0	0	80.651
5. Nerealizirani gubici (rashodi) od financijske imovine	046	0	0	0	0
6. Vrijednosna usklađenja financijske imovine (neto)	047	0	0	0	0
7. Ostali financijski rashodi	048	0	0	0	0
<b>V. UDIO U DOBITI OD DRUŠTAVA POVEZANIH SUDJELUJUĆIM INTERESOM</b>	<b>049</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>VI. UDIO U DOBITI OD ZAJEDNIČKIH POTHVATA</b>	<b>050</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>VII. UDIO U GUBITKU OD DRUŠTAVA POVEZANIH SUDJELUJUĆIM INTERESOM</b>	<b>051</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>VIII. UDIO U GUBITKU OD ZAJEDNIČKIH POTHVATA</b>	<b>052</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>IX. UKUPNI PRIHODI (AOP 001+030+049+050)</b>	<b>053</b>	<b>137.190.713</b>	<b>67.977.810</b>	<b>116.346.761</b>	<b>66.120.800</b>
<b>X. UKUPNI RASHODI (AOP 007+041+051+052)</b>	<b>054</b>	<b>104.736.470</b>	<b>52.388.764</b>	<b>121.373.406</b>	<b>61.684.087</b>
<b>XI. DOBIT ILI GUBITAK PRIJE OPOREZIVANJA (AOP 053-054)</b>	<b>055</b>	<b>32.454.243</b>	<b>15.589.046</b>	<b>-5.026.645</b>	<b>4.436.713</b>
1. Dobit prije oporezivanja (AOP 053-054)	056	32.454.243	15.589.046	0	4.436.713
2. Gubitak prije oporezivanja (AOP 054-053)	057	0	0	-5.026.645	0
<b>XII. POREZ NA DOBIT</b>	<b>058</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>XIII. DOBIT ILI GUBITAK RAZDOBLJA (AOP 055-059)</b>	<b>059</b>	<b>32.454.243</b>	<b>15.589.046</b>	<b>-5.026.645</b>	<b>4.436.713</b>
1. Dobit razdoblja (AOP 055-059)	060	32.454.243	15.589.046	0	4.436.713
2. Gubitak razdoblja (AOP 059-055)	061	0	0	-5.026.645	0
<b>PREKINUTO POSLOVANJE (popunjava poduzetnik obveznika MSF-a samo ako ima prekinuto poslovanje)</b>					
<b>XIV. DOBIT ILI GUBITAK PREKINUTOG POSLOVANJA PRIJE OPOREZIVANJA (AOP 063-064)</b>	<b>062</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
1. Dobit prekinutog poslovanja prije oporezivanja	063	0	0	0	0
2. Gubitak prekinutog poslovanja prije oporezivanja	064	0	0	0	0
<b>XV. POREZ NA DOBIT PREKINUTOG POSLOVANJA</b>	<b>065</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
1. Dobit prekinutog poslovanja za razdoblje (AOP 062-065)	066	0	0	0	0
2. Gubitak prekinutog poslovanja za razdoblje (AOP 065-062)	067	0	0	0	0
<b>UKUPNO POSLOVANJE (popunjava samo poduzetnik obveznik MSF-a koji ima prekinuto poslovanje)</b>					
<b>XVI. DOBIT ILI GUBITAK PRIJE OPOREZIVANJA (AOP 055+062)</b>	<b>068</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
1. Dobit prije oporezivanja (AOP 068)	069	0	0	0	0
2. Gubitak prije oporezivanja (AOP 068)	070	0	0	0	0
<b>XVII. POREZ NA DOBIT (AOP 058+065)</b>	<b>071</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>XVIII. DOBIT ILI GUBITAK RAZDOBLJA (AOP 068-071)</b>	<b>072</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
1. Dobit razdoblja (AOP 068-071)	073	0	0	0	0
2. Gubitak razdoblja (AOP 071-068)	074	0	0	0	0
<b>DODATAK RDG-u (popunjava poduzetnik koji sastavlja konsolidirani godišnji financijski izvještaj)</b>					
<b>XIX. DOBIT ILI GUBITAK RAZDOBLJA (AOP 076+077)</b>	<b>075</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
1. Pripisana imateljima kapitala matice	076	0	0	0	0
2. Pripisana manjinskom (nekontrolirajućem) interesu	077	0	0	0	0

Naziv pozicije	AOP oznaka	Isto razdoblje prethodne godine		Tekuće razdoblje	
		Kumulativ	Tromjesečje	Kumulativ	Tromjesečje
1	2	3	4	5	6
<b>IZVJEŠTAJ O OSTALOJ SVEOBUHVAATNOJ DOBITI (popunjava poduzetnik obveznik primjene MSFI-a)</b>					
<b>I. DOBIT ILI GUBITAK RAZDOBLJA</b>	<b>078</b>	32.454.243	15.589.046	-5.026.645	4.436.713
<b>II. OSTALA SVEOBUHVAATNA DOBIT/GUBITAK PRIJE POREZA (AOP 80 + 87)</b>	<b>079</b>	3.718.512	-18.752.200	14.648.487	-14.617.065
<b>III. Stavke koje neće biti reklasificirane u dobit ili gubitak (AOP 081 do 085)</b>	<b>080</b>	0	0	0	0
1. Promjene revalorizacijskih rezervi dugotrajne materijalne i nematerijalne imovine	<b>081</b>	0	0	0	0
2. Dobitak ili gubitak s osnove naknadnog vrednovanja vlasničkih vrijednosnih papira po fer vrijednosti kroz ostalu sveobuhvatnu dobit	<b>082</b>	0	0	0	0
3. Promjene fer vrijednosti financijske obveze po fer vrijednosti kroz račun dobiti i gubitka koja se može pripisati promjenama kreditnog rizika obveze	<b>083</b>	0	0	0	0
4. Aktuarski dobici/gubici po planovima definiranih primanja	<b>084</b>	0	0	0	0
5. Ostale stavke koje neće biti reklasificirane	<b>085</b>	0	0	0	0
6. Porez na dobit koji se odnosi na stavke koje neće biti reklasificirane	<b>086</b>	0	0	0	0
<b>IV. Stavke koje je moguće reklasificirati u dobit ili gubitak (AOP 088 do 095)</b>	<b>087</b>	3.718.512	-18.752.200	14.648.487	-14.617.065
1. Tečajne razlike iz preračuna inozemnog poslovanja	<b>088</b>	3.718.512	-18.752.200	14.648.487	-14.617.065
2. Dobitak ili gubitak s osnove naknadnog vrednovanja dužničkih vrijednosnih papira po fer vrijednosti kroz ostalu sveobuhvatnu dobit	<b>089</b>	0	0	0	0
4. Dobit ili gubitak s osnove učinkovite zaštite novčanih tokova	<b>090</b>	0	0	0	0
5. Dobit ili gubitak s osnove učinkovite zaštite neto ulaganja u inozemstvu	<b>091</b>	0	0	0	0
6. Udio u ostaloj sveobuhvatnoj dobiti/gubitku društava povezanih sudjelujućim interesom	<b>092</b>	0	0	0	0
6. Promjene fer vrijednosti vremenske vrijednosti opcije	<b>093</b>	0	0	0	0
7. Promjene fer vrijednosti terminskih elemenata terminskih ugovora	<b>094</b>	0	0	0	0
8. Ostale stavke koje je moguće reklasificirati u dobit ili gubitak	<b>095</b>	0	0	0	0
9. Porez na dobit koji se odnosi na stavke koje je moguće reklasificirati u dobit ili gubitak	<b>096</b>	0	0	0	0
<b>V. NETO OSTALA SVEOBUHVAATNA DOBIT ILI GUBITAK (AOP 080+087 - 086 - 096)</b>	<b>097</b>	3.718.512	-18.752.200	14.648.487	-14.617.065
<b>VI. SVEOBUHVAATNA DOBIT ILI GUBITAK RAZDOBLJA (AOP 078+097)</b>	<b>098</b>	<b>36.172.755</b>	<b>-3.163.154</b>	<b>9.621.842</b>	<b>-10.180.352</b>
<b>DODATAK Izvještaju o ostaloj sveobuhvatnoj dobiti (popunjava poduzetnik koji sastavlja konsolidirani izvještaj)</b>					
<b>VI. SVEOBUHVAATNA DOBIT ILI GUBITAK RAZDOBLJA (AOP 100+101)</b>	<b>099</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
1. Pripisana imateljima kapitala matice	<b>100</b>	0	0	0	0
2. Pripisana manjinskom (nekontrolirajućem) interesu	<b>101</b>	0	0	0	0

## IZVJEŠTAJ O NOVČANOM TIJEKU - Indirektna metoda

u razdoblju 01.01.2021. do 30.06.2021.

u kunama

Obveznik: Tankerska Next Generation d.d.			
Naziv pozicije	AOP oznaka	Isto razdoblje prethodne godine	Tekuće razdoblje
1	2	3	4
<b>Novčani tokovi od poslovnih aktivnosti</b>			
1. Dobit prije oporezivanja	001	32.454.243	-5.026.645
2. Usklađenja (AOP 003 do 010):	002	37.018.597	34.818.958
a) Amortizacija	003	26.834.868	25.619.280
b) Dobici i gubici od prodaje i vrijednosna usklađenja dugotrajne materijalne i	004	0	0
c) Dobici i gubici od prodaje i nerealizirani dobiti i gubici i vrijednosno usklađenje	005	0	0
d) Prihodi od kamata i dividendi	006	-46.184	-4.168
e) Rashodi od kamata	007	11.662.363	8.877.624
f) Rezerviranja	008	0	0
g) Tečajne razlike (nerealizirane)	009	-1.432.450	326.222
h) Ostala usklađenja za nenovčane transakcije i nerealizirane dobitke i gubitke	010	0	0
<b>I. Povećanje ili smanjenje novčanih tokova prije promjena u radnom kapitalu (AOP 001+002)</b>	<b>011</b>	<b>69.472.840</b>	<b>29.792.313</b>
3. Promjene u radnom kapitalu (AOP 013 do 016)	012	-24.902.386	-1.582.511
a) Povećanje ili smanjenje kratkoročnih obveza	013	-3.758.301	865.120
b) Povećanje ili smanjenje kratkotrajnih potraživanja	014	-18.757.066	-1.321.844
c) Povećanje ili smanjenje zalih	015	-2.387.019	-1.125.787
d) Ostala povećanja ili smanjenja radnog kapitala	016	0	0
<b>II. Novac iz poslovanja (AOP 011+012)</b>	<b>017</b>	<b>44.570.454</b>	<b>28.209.802</b>
4. Novčani izdaci za kamate	018	-12.669.260	-8.551.429
5. Plaćeni porez na dobit	019	0	0
<b>A) NETO NOVČANI TOKOVI OD POSLOVNIH AKTIVNOSTI (AOP 017 do 019)</b>	<b>020</b>	<b>31.901.194</b>	<b>19.658.373</b>
<b>Novčani tokovi od investicijskih aktivnosti</b>			
1. Novčani primici od prodaje dugotrajne materijalne i nematerijalne imovine	021	0	0
2. Novčani primici od prodaje financijskih instrumenata	022	0	0
3. Novčani primici od kamata	023	60.501	5.016
4. Novčani primici od dividendi	024	0	0
5. Novčani primici s osnove povrata danih zajmova i štednih uloga	025	0	0
6. Ostali novčani primici od investicijskih aktivnosti	026	0	0
<b>III. Ukupno novčani primici od investicijskih aktivnosti (AOP 021 do 026)</b>	<b>027</b>	<b>60.501</b>	<b>5.016</b>
1. Novčani izdaci za kupnju dugotrajne materijalne i nematerijalne imovine	028	-10.304.164	-18.080.697
2. Novčani izdaci za stjecanje financijskih instrumenata	029	0	0
3. Novčani izdaci s osnove danih zajmova i štednih uloga za	030	0	0
4. Stjecanje ovisnog društva, umanjeno za stečeni novac	031	0	0
5. Ostali novčani izdaci od investicijskih aktivnosti	032	0	0
<b>IV. Ukupno novčani izdaci od investicijskih aktivnosti (AOP 028 do 032)</b>	<b>033</b>	<b>-10.304.164</b>	<b>-18.080.697</b>
<b>B) NETO NOVČANI TOKOVI OD INVESTICIJSKIH AKTIVNOSTI (AOP 027+033)</b>	<b>034</b>	<b>-10.243.663</b>	<b>-18.075.681</b>
<b>Novčani tokovi od financijskih aktivnosti</b>			
1. Novčani primici od povećanja temeljnog (upisanog) kapitala	035	0	0
2. Novčani primici od izdavanja vlasničkih i dužničkih financijskih instrumenata	036	0	0
3. Novčani primici od glavnice kredita, pozajmica i drugih posudbi	037	0	512.381.090
4. Ostali novčani primici od financijskih aktivnosti	038	0	0
<b>V. Ukupno novčani primici od financijskih aktivnosti (AOP 035 do 038)</b>	<b>039</b>	<b>0</b>	<b>512.381.090</b>
1. Novčani izdaci za otplatu glavnice kredita, pozajmica i drugih posudbi i dužničkih financijskih instrumenata	040	-32.248.948	-498.613.693
2. Novčani izdaci za isplatu dividendi	041	0	0
3. Novčani izdaci za financijski najam	042	0	0
4. Novčani izdaci za otkup vlastitih dionica i smanjenje temeljnog (upisanog) kapitala	043	0	-63.553
5. Ostali novčani izdaci od financijskih aktivnosti	044	-554.668	0
<b>VI. Ukupno novčani izdaci od financijskih aktivnosti (AOP 040 do 044)</b>	<b>045</b>	<b>-32.803.616</b>	<b>-498.677.246</b>
<b>C) NETO NOVČANI TOKOVI OD FINANCIJSKIH AKTIVNOSTI (AOP 039+045)</b>	<b>046</b>	<b>-32.803.616</b>	<b>13.703.844</b>
1. Nerealizirane tečajne razlike po novcu i novčanim ekvivalentima	047	507.407	1.153.703
<b>D) NETO POVEĆANJE ILI SMANJENJE NOVČANIH TOKOVA (AOP 020+034+046+047)</b>	<b>048</b>	<b>-10.638.678</b>	<b>16.440.239</b>
<b>E) NOVAC I NOVČANI EKVIVALENTI NA POČETKU RAZDOBLJA</b>	<b>049</b>	<b>67.711.609</b>	<b>34.803.934</b>
<b>F) NOVAC I NOVČANI EKVIVALENTI NA KRAJU RAZDOBLJA (AOP 048+049)</b>	<b>050</b>	<b>57.072.931</b>	<b>51.244.173</b>

# Izveštaj o promjenama kapitala

NEREVIDIRANI FINACIJSKI IZVJEŠTAJI ZA  
DRUGO TROMJESEČJE I PRVIH ŠEST MJESECI 2021. GODINE



## IZVJEŠTAJ O PROMJENAMA KAPITALA

za razdoblje od 01.01.2021 do 30.06.2021

u kunama

Opis pozicije	AOP oznaka	Raspodjeljivo imateljima kapitala matice																	
		Temeljni (upisan) kapital	Kapitalne rezerve	Zakonske rezerve	Rezerve za vlastite dionice	Vlastite dionice i udjeli (odbitna stavka)	Statutarne rezerve	Ostale rezerve	Revalorizacijske rezerve	Fer vrijednost imovine kroz ostalu sveobuhvatnu dobit (raspoloživa za prodaju)	Učinkoviti dio zaštite novčanih tokova	Učinkoviti dio zaštite neto ulaganja u inozemstvo	Ostale rezerve fer vrijednosti	Tečajne razlike iz preračuna inozemnog poslovanja	Zadržana dobit / preneseni gubitak	Dobit / gubitak poslovne godine	Ukupno raspodjeljivo imateljima kapitala matice	Manjinski (nekontrolirajući) interes	Ukupno kapital i rezerve
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18 (3 do 6 - 7 + 8 do 17)	19	20 (18+19)
<b>Prethodno razdoblje</b>																			
1. Stanje na dan početka prethodne poslovne godine	01	436.667.250	68.425.976	3.951.238	996.600	996.600	0	55.000.000	0	0	0	0	0	10.992.817	90.196.788	0	665.234.069	0	665.234.069
2. Promjene računovodstvenih politika	02	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
3. Ispravak pogreški	03	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
4. Stanje na dan početka prethodne poslovne godine (prepravljeno) (AOP 01 do 03)	04	436.667.250	68.425.976	3.951.238	996.600	996.600	0	55.000.000	0	0	0	0	0	10.992.817	90.196.788	0	665.234.069	0	665.234.069
5. Dobit/gubitak razdoblja	05	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	32.454.243	32.454.243	0	32.454.243
6. Tečajne razlike iz preračuna inozemnog poslovanja	06	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3.718.512	0	0	3.718.512	0	3.718.512
7. Promjene revalorizacijskih rezervi dugotrajne materijalne i nematerijalne imovine	07	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
8. Dobitak ili gubitak s osnove naknadnog vrednovanja financijske imovine prema fer vrijednosti kroz ostalu sveobuhvatnu dobit (raspoloživa za prodaju)	08	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
9. Dobitak ili gubitak s osnove učinkovite zaštite novčanog toka	09	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
10. Dobitak ili gubitak s osnove učinkovite zaštite neto ulaganja u inozemstvu	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
11. Udio u ostaloj sveobuhvatnoj dobiti/gubitku društava povezanih sudjelujućim interesom	11	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
12. Aktuarski dobiti/gubici po planovima definiranih primanja	12	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
13. Ostale nevladničke promjene kapitala	13	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
14. Porez na transakcije priznate direktno u kapitalu	14	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
15. Smanjenje temeljnog (upisanog) kapitala (osim u postupku predstečajne nagodbe i nastalog reinvestiranjem dobiti)	15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
16. Smanjenje temeljnog (upisanog) kapitala u postupku predstečajne nagodbe	16	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
17. Smanjenje temeljnog (upisanog) kapitala nastalog reinvestiranjem dobiti	17	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
18. Okup vlastitih dionica/udjela	18	0	0	0	554.668	554.668	0	0	0	0	0	0	0	0	-554.668	0	-554.668	0	-554.668
19. Uplate članova/dioničara	19	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
20. Isplata udjela u dobiti/dividende	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
21. Ostale raspodjele i isplate članovima/dioničarima	21	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
22. Prijenos u pozicije rezervi po godišnjem rasporedu	22	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
23. Povećanje rezervi u postupku predstečajne nagodbe	23	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
24. Stanje na zadnji dan izvještajnog razdoblja prethodne poslovne godine (04 do 23)	24	436.667.250	68.425.976	3.951.238	1.551.268	1.551.268	0	55.000.000	0	0	0	0	0	14.711.329	89.642.120	32.454.243	700.852.156	0	700.852.156
<b>DODATAK IZVJEŠTAJU O PROMJENAMA KAPITALA (popunjava poduzetnik obveznik primjene MSFI-a)</b>																			
I. OSTALA SVEOBUHVAATNA DOBIT PRETHODNOG RAZDOBLJA, UM ANJENO ZA POREZE (AOP 06 do 14)	25	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3.718.512	0	0	3.718.512	0	3.718.512
II. SVEOBUHVAATNA DOBIT ILI GUBITAK PRETHODNOG RAZDOBLJA (AOP 05+25)	26	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3.718.512	0	32.454.243	36.172.755	0	36.172.755
III. TRANSAKCIJE S VLASNICIMA PRETHODNOG RAZDOBLJA PRIZNATE DIREKTNO U KAPITALU (AOP 15 do 23)	27	0	0	0	554.668	554.668	0	0	0	0	0	0	0	0	-554.668	0	-554.668	0	-554.668

# Izveštaj o promjenama kapitala

NEREVIDIRANI FINANCIJSKI IZVEŠTAJI ZA  
DRUGO TROMJESEČJE I PRVIH ŠEST MJESECI 2021. GODINE



Opis pozicije	AOP oznaka	Raspodjeljivo imateljima kapitala matice																	
		Temeljni (upisani) kapital	Kapitalne rezerve	Zakonske rezerve	Rezerve za vlastite dionice	Vlastite dionice i udjeli (odbitna stavka)	Statutarne rezerve	Ostale rezerve	Revalorizacijske rezerve	Fer vrijednost financijske imovine kroz sveobuhvatnu dobit (raspoloživa za prodaju)	Učinkoviti dio zaštite novčanih tokova	Učinkoviti dio zaštite neto ulaganja u inozemstvo	Ostale rezerve fer vrijednosti	Tečajne razlike iz preračuna inozemnog poslovanja	Zadržana dobit / preneseni gubitak	Dobit / gubitak poslovne godine	Ukupno raspodjeljivo imateljima kapitala matice	Manjinski (nekontrolirajući) interes	Ukupno kapital i rezerve
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18 (3 do 6 - 7 + 8 do 17)	19	20 (18+19)
<b>Tekuće razdoblje</b>																			
1. Stanje na dan početka tekuće poslovne godine	28	436.667.250	68.425.976	5.118.250	1.578.097	1.578.097	0	55.000.000	0	0	0	0	0	-43.479.713	56.765.436	0	578.497.199	0	578.497.199
2. Promjene računovodstvenih politika	29	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
3. Ispravak pogreški	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
4. Stanje na dan početka tekuće poslovne godine (prepravljeno) (AOP 28 do 30)	31	436.667.250	68.425.976	5.118.250	1.578.097	1.578.097	0	55.000.000	0	0	0	0	0	-43.479.713	56.765.436	0	578.497.199	0	578.497.199
5. Dobit/gubitak razdoblja	32	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-5.026.645	-5.026.645	0	-5.026.645
6. Tečajne razlike iz preračuna inozemnog poslovanja	33	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	14.648.487	0	0	14.648.487	0	14.648.487
7. Promjene revalorizacijskih rezervi dugotrajne materijalne i nematerijalne imovine	34	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
8. Dobitak ili gubitak s osnove naknadnog vrednovanja financijske imovine prema fer vrijednosti kroz ostalu sveobuhvatnu dobit (raspoloživa za prodaju)	35	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
9. Dobitak ili gubitak s osnove učinkovite zaštite novčanog toka	36	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
10. Dobitak ili gubitak s osnove učinkovite zaštite neto ulaganja u inozemstvu	37	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
11. Udio u ostaloj sveobuhvatnoj dobiti/gubitku društava povezanih sudjelujućim interesom	38	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
12. Akuarski dobiti/gubici po planovima definiranih primanja	39	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
13. Ostale nevlasničke promjene kapitala	40	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
14. Porez na transakcije priznate direktno u kapitalu	41	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
15. Smanjenje temeljnog (upisanog) kapitala (osim u postupku predstečajne nagodbe i nastalog reinvestiranjem dobiti)	42	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
16. Smanjenje temeljnog (upisanog) kapitala u postupku predstečajne nagodbe	43	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
17. Smanjenje temeljnog (upisanog) kapitala nastalog reinvestiranjem dobiti	44	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
18. Otkup vlastitih dionica/udjela	45	0	0	0	63.553	63.553	0	0	0	0	0	0	0	0	-63.553	0	-63.553	0	-63.553
19. Uplate članova/dioničara	46	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
20. Isplata udjela u dobiti/dividende	47	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
21. Ostale raspodjele i isplate članovima/dioničarima	48	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
22. Prijenos po godišnjem rasporedu	49	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
23. Povećanje rezervi u postupku predstečajne nagodbe	50	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
24. Stanje na zadnji dan izvještajnog razdoblja tekuće poslovne godine (AOP 31 do 50)	51	436.667.250	68.425.976	5.118.250	1.641.650	1.641.650	0	55.000.000	0	0	0	0	0	-28.831.226	56.701.883	-5.026.645	588.055.488	0	588.055.488
<b>DODATAK IZVEŠTAJU O PROMJENAMA KAPITALA (popunjava poduzetnik obveznik primjene MSFI-a)</b>																			
I. OSTALA SVEOBUHVAATNA DOBIT TEKUĆEG RAZDOBLJA, UMANJENO ZA POREZE (AOP 33 do 41)	52	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	14.648.487	0	0	14.648.487	0	14.648.487
II. SVEOBUHVAATNA DOBIT ILI GUBITAK TEKUĆEG RAZDOBLJA (AOP 32 + 52)	53	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	14.648.487	0	-5.026.645	9.621.842	0	9.621.842
III. TRANSAKCIJE S VLASNICIMA TEKUĆEG RAZDOBLJA PRIZNATE DIREKTNO U KAPITALU (AOP 42 do 50)	54	0	0	0	63.553	63.553	0	0	0	0	0	0	0	0	-63.553	0	-63.553	0	-63.553

## BIJEŠKE UZ FINANCIJSKE IZVJEŠTAJE

### 1. Opći podaci

Tankerska Next Generation d.d. osnovana je u Republici Hrvatskoj 2014. godine. Sjedište Tankerske Next Generation d.d. je u Zadru, Božidara Petranovića 4.

Članovi Uprave:

- John Karavanić, jedini član

Od 1. siječnja 2021. godine do izdavanja ovih izvještaja članovi Nadzornog odbora su kako slijedi:

- Ivica Pijaca, predsjednik
- Mario Pavić, zamjenik
- Nikola Koščica, član
- Joško Miliša, član
- Dalibor Fell, član

Na dan 30. lipnja 2021. godine temeljni kapital Tankerske Next Generation d.d. iznosio je 436.667.250 HRK podijeljenih u 8.733.345 redovnih TPNG-R-A dionica bez nominalne vrijednosti.

Ovi financijski izvještaji za razdoblje koje je završilo 30. lipnja 2021. godine uključuju imovinu i obveze odnosno prihode i rashode društva Tankerska Next Generation d.d. i njegovih ovisnih društava u inozemstvu (trgovačka brodarska društva koja posluju u međunarodnoj plovidbi), kojima društvo Tankerska Next Generation d.d. upravlja iz jedinstvenog sjedišta poslovne uprave pod jedinstvenim vodstvom, te za koja je dužno, sukladno članku 429.a stavak 4. Pomorskog zakonika ("Narodne novine" br. 181/04., 76/07., 146/08., 61/11., 56/13., 26/15. i 17/19.) voditi poslovne knjige i sastavljati financijska izvješća za cjelovito poslovanje u tuzemstvu i inozemstvu uključujući sva trgovačka brodarska društva kojima je većinski vlasnik, a koja obavljaju gospodarsku

djelatnost brodovima čija neto tonaža sudjeluje u obračunu poreza po tonaži broda.

Za ovisna društva Tankerske Next Generation d.d. koja prema propisima država u kojima su osnovana nisu dužna voditi poslovne knjige i sastavljati financijske izvještaje u tim državama, društvo Tankerska Next Generation d.d. sukladno Zakonu o računovodstvu i Zakonu o porezu na dobit iskazuje imovinu i obveze odnosno prihode i rashode ovisnih društava u okviru svojih financijskih izvještaja.

### 2. Osnovne računovodstvene politike

Financijski izvještaji Tankerska Next Generation d.d., Zadar uključuju imovinu i obveze odnosno prihode i rashode sljedećih ovisnih društava u 100% vlasništvu Tankerske Next Generation d.d.:

1. Tankerska Next Generation International Ltd., Majuro, Maršalovi Otoci;
2. Fontana Shipping Company Limited, Monrovia, Liberija;
3. Teuta Shipping Company Ltd., Monrovia, Liberija;
4. Vukovar Shipping, LLC, Majuro, Maršalovi Otoci;
5. Zoilo Shipping, LLC, Majuro, Maršalovi Otoci;
6. Pag Shipping, LLC, Majuro, Maršalovi Otoci.

Ovi financijski izvještaji za razdoblje koje je završilo 30. lipnja 2021. godine ne uključuju sve informacije materijalno značajne za razumijevanje tekućeg razdoblja tijekom godine te ih se treba čitati zajedno s financijskim izvještajima Društva na dan 31. prosinca 2020. godine.

Financijski izvještaji pripremljeni su temeljem istih računovodstvenih politika, prikaza i metoda izračuna koji su se koristili prilikom pripreme godišnjih financijskih izvještaja Društva na dan 31. prosinca 2020. godine.



### 3. Brodovi i oprema

U promatranom razdoblju, Društvo je uložilo 8,9 mil. HRK u nabavku uređaja za pročišćavanje balastnih voda.

Društvo je u prvom polugodištu 2021. godine uložilo 10,2 mil. HRK u redoviti petogodišnji remont (dokovanje) produkt tankera m/t „Velebit“ i „Pag“.

Sukladno usvojenoj politici dokovanja troškovi dokovanja kapitaliziraju se kao sastavni dio broda u poslovnim knjigama brodaru „Tankerska Next Generation International Ltd.“, te se amortiziraju linearnom metodom tijekom petogodišnjeg razdoblja do sljedećeg dokovanja.

### 4. Vlasnička glavnica i pričuve

U programu otkupa vlastitih dionica, u prvom polugodištu 2021. godine, Društvo je otkupilo 1.399 vlastitih dionica za ukupnu vrijednost od 64 tis. kuna. Pričuve za vlastite dionice ustrojene su iz zadržane dobiti Društva.

Na dan 30. lipnja 2021. godine Društvo drži ukupno 28.319 vlastitih dionica, što predstavlja 0,3243% temeljnog kapitala Društva (30. lipnja 2020.: 26.323 vlastitih dionica, što predstavlja 0,3014% temeljnog kapitala).

### 5. Zaduženja na koja se obračunavaju kamate

U veljači 2021. godine, Tankerska Next Generation d.d. je temeljem ugovora o kreditu od 21. prosinca 2020. godine, sklopljenim sa bankama Crédit Agricole Corporate and Investment Bank i Hamburg Commercial Bank AG, povukla u cijelosti sredstva kredita za refinanciranje postojećih kredita za brodove „Vukovar“, „Zoilo“ i „Dalmacija“ u iznosu od 14,4 mil. USD po brodu.

U ožujku 2021. godine, društva Fontana Shipping Company Limited i Pag Shipping LLC su temeljem ugovora o kreditu od 12. ožujka 2021. godine, sklopljenim sa ABN AMRO Bank N.V., povukla u cijelosti sredstva kredita za refinanciranje postojećih kredita za brodove „Velebit“, „Vinjerac“ i „Pag“ kod istog kreditora, u ukupnom iznosu od 35,3 mil. USD.

U lipnju 2021. godine, Tankerska Next Generation International Ltd. je temeljem ugovora o zajmu od 27. svibnja 2021. godine, sklopljenim sa Tankerska Plovidba International Ltd., povukla u cijelosti sredstva zajma za potrebe financiranja obrtnih sredstava u ukupnom iznosu od 3,0 mil. USD, uz fiksnu kamatnu stopu i rok vraćanja do 27. svibnja 2024. godine.

### 6. Zarada po dionici

Osnovna i razrijeđena zarada po dionici su jednake budući da Društvo nema razrjeđenih potencijalnih običnih dionica

ZARADA PO DIONICI	Razdoblje 1.1.-30.06.2020.	Razdoblje 1.1.-30.06.2021.
Neto (gubitak) / dobit dioničarima	HRK 32.454	(HRK 5.026.645)
Prosječno ponderirani broj dionica	8.711.956	8.705.817
Osnovni (gubitak) / zarada po dionici	HRK 3,73	(HRK 0,58)

### 7. Odnosi s povezanim stranama

ODNOSI S POVEZANIM STRANAMA	Razdoblje 1.1.-30.06.2020.	Razdoblje 1.1.-30.06.2021.
Prodaja povezanim društvima	HRK 0	HRK 0
Kupnja od povezanih društava	HRK 8.899.343	HRK 8.611.987
Potraživanja od povezanih društava	HRK 0	HRK 0
Obveze prema povezanim društvima	HRK 6.629.824	HRK 3.931.037
Dani krediti povezanim društvima	HRK 0	HRK 0
Primljeni krediti od povezanih društava	HRK 0	(HRK 18.722.347)

### 8. Događaji nakon datuma bilance

#### *Utjecaj COVID-19 na poslovanje Društva*

Posljedice COVID-19 i dalje utječu na operativno poslovanje Društva i još važnije na potražnju za naftnim proizvodima. Iako su programi cijepljenja protiv COVID-19 pojačali nade u poboljšanje razine potražnje nafte kasnije u 2021. godini, i dalje postoji velika neizvjesnost u izgledima, uz zabrinutost zbog novih varijanti COVID-19 i stalnog velikog broja slučajeva u nekim regijama.

Osim gore navedenog, nije bilo drugih događaja nakon datuma bilance koji bi značajno utjecali na financijske izvještaje Društva na dan 30. lipnja 2021. godine.

# Izjava o odgovornosti za sastavljanje financijskih izvještaja

NEREVIDIRANI FINANCIJSKI IZVJEŠTAJI ZA  
DRUGO TROMJESEČJE I PRVIH ŠEST MJESECI 2021. GODINE

**TNG**  
Tankerska Next Generation

Financijski izvještaji za period 1. siječnja 2021. do 30. lipnja 2021., sastavljeni su uz primjenu Međunarodnih standarda financijskog izvještavanja, te daju cjelovit i istinit prikaz imovine i obveza, dobitaka i gubitaka, financijskog položaja i poslovanja Društva.

Izvešće posloводства za period 1. siječnja 2021. do 30. lipnja 2021. sadrži istinit i vjeran prikaz razvoja i rezultata poslovanja i položaja Društva uz opis najznačajnijih rizika i neizvjesnosti kojima je Društvo izloženo.

Zadar, 29. srpnja 2021. godine



John Karavanić, član Uprave

Grupa koristi razne sektorske pojmove i koncepte pri analizi vlastitog poslovanja. Isti uključuju sljedeće:

**Dani prihoda** (korišteni engleski izraz u industriji je **revenue days**). Dani prihoda predstavljaju ukupan broj kalendarskih dana u kojima su brodovi Grupe bili dostupni Grupi tijekom određenog razdoblja, umanjen za Dane prekida ugovora/prekida plaćanja vozarina povezanih s popravcima, dokovanjem te specijalnim i međupregledima brodova tijekom tog razdoblja.

Posljedično, Dani prihoda predstavljaju broj dana u godini u kojima brod može ostvariti prihod. Dani prekida ugovora/prekida plaćanja vozarine, koji predstavljaju dane kada brod može ostvariti prihod, ali nije u funkciji, uključeni su u dane prihoda. Grupa koristi dane prihoda da bi objasnila promjene u neto prihodima od putovanja (ekvivalent neto prihoda broda izračunat umanjivanjem ukupnih prihoda broda za troškove provizija i troškova putovanja) između određenih razdoblja.

**Dani prekida ugovora/prekida plaćanja vozarine** (korišteni engleski izraz u industriji je **off-hire**). Dani prekida ugovora/prekida plaćanja vozarine odnose se na vrijeme kada brod nije sposoban za eksploataciju primarno zbog dokovanja ili planiranih ili neplaniranih popravaka.

Kada nastupi prekid ugovora/prekida plaćanja vozarine, ili brod ne može isporučiti uslugu, naručitelj prijevoza ne treba platiti vozarinu i Grupa pokriva sve troškove

broda, uključujući trošak pogonskog goriva, osim ako naručitelj prijevoza nije odgovoran za okolnosti zbog kojih nastupa prekid ugovora/prekida plaćanja vozarine. Produljenje Dana prekida ugovora/prekida plaćanja vozarine može brodaru stvoriti obvezu da zamijeni predmetni brod ili dopusti raskid ugovora.

Brodovi Grupe mogu biti izvan eksploatacije, to jest, prekid ugovora može nastupiti, zbog nekoliko razloga: planirano dokovanje, izvanredni obnovni pregled, nadogradnja, održavanje ili pregled broda, koji pokrivaju planirane Dane prekida ugovora, dok se neplaniranim danima prekida ugovora pokrivaju neplanirani popravci i održavanje, operativni nedostaci, kvar opreme, nesreće/incidenti, štrajkovi posade, određeno zadržavanje broda ili slični problemi, ili ako prijevoza ne održava brod u skladu s njegovim specifikacijama i ugovornim i/ili tržišnim standardima ili ne osigura potrebnu posadu.

**Dani poslovanja** ili **operativni dani** (korišteni engleski izraz u industriji je **operating days**). Dani poslovanja predstavljaju broj dana u godini u kojima je brod u eksploataciji. Dani poslovanja kao pokazatelj primjenjivi su samo na brodove u vlasništvu, ne i na brodove u zakupu ili u brodarskom ugovoru. U slučaju da je brod u vlasništvu Grupe kroz cijelu godinu, Dani poslovanja obično će odgovarati kalendarskim danima. Dani u kojima je brod na dokovanju uključeni su u izračun dana poslovanja obzirom da i tada Grupa snosi operativne troškove broda.

Dani poslovanja su pokazatelj veličine flote te utječu na iznos kako prihoda tako i troškova tijekom određenog razdoblja.

**TCE** Korišteni engleski izraz u industriji je **Time Charter Equivalent** (eng. kratica je TCE). TCE je standardni pokazatelj poslovanja u brodarskom sektoru koji svodi dnevne neto prihode i vozarine brodova ugovorenih na putovanje na dnevne neto prihode i vozarine brodova ugovorenih na vrijeme, jer vozarine za brodove ugovorene na putovanje općenito nisu izražene u iznosu po danu, a vozarine za brodove ugovorene na vrijeme jesu. Stoga se neto ekvivalent dnevne vozarine brodarskog ugovora na putovanje izražava neto vozarinom brodarskog ugovora na vrijeme.

**TCE neto prihodi.** Korišteni engleski izraz u industriji je Time Charter Equivalent earnings (eng. kratica je TCE earnings). Grupa definira TCE neto prihode kao prihode od vozarina tijekom određenog razdoblja umanjene za provizije i (veće i manje) troškove povezane s putovanjem tijekom tog razdoblja.

**TCE neto vozarine.** Korišteni engleski izraz u industriji je **Time Charter Equivalent rates** (eng. kratica je **TCE rates**). Grupa definira TCE neto vozarine kao prihode od vozarina umanjene za provizije i (veće i manje) troškove povezane s putovanjem tijekom određenog razdoblja, podijeljene s brojem dana prihoda tijekom tog razdoblja. TCE neto vozarine su pokazatelj prosječnog dnevnog prihoda broda ili flote na danom putovanju ili putovanjima i izražavaju se u američkim dolarima po danu. TCE neto vozarine jednake su neto prihodima od putovanja po danu. TCE neto vozarine kako ih definira Grupa ne moraju odgovarati onoj korištenoj od strane drugih kompanija u brodarskom ili drugim sektorima. Grupa koristi istu metodologiju izračuna za TCE neto prihode i TCE neto vozarine za potrebe brodarskih ugovora na vrijeme te brodarskih ugovora na putovanje.

**Bruto vozarine po danu ili Bruto dnevne vozarine.** Korišteni engleski izraz u industriji je **Gross Time Charter rates** (eng. kratica je **GTC rates**). Grupa definira Bruto dnevnu vozarinu kao prihode od vozarina brodova ugovorenih na vrijeme tijekom određenog razdoblja, podijeljene s brojem dana prihoda tijekom tog razdoblja. Bruto dnevna vozarina trebala bi odražavati prosječnu dnevnu vozarinu broda ili flote i izražava se u američkim dolarima po danu. Bruto dnevna vozarina kako je

definira Grupa ne mora odgovarati onoj korištenoj od strane drugih kompanija u brodarskom ili drugim sektorima.

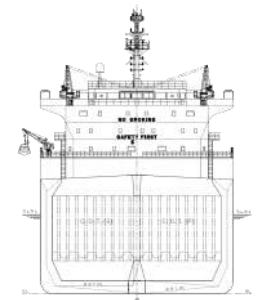
**Dnevni operativni troškovi brodova** (korišteni engleski izraz u industriji je **Daily vessel operating expenses**). Dnevni operativni troškovi brodova koriste se za ocjenu sposobnosti Grupe da efikasno upravlja operativnim troškovima brodova i da ograniči te troškove.

Dnevni operativni troškovi brodova predstavljaju ukupne operativne troškove brodova, podijeljene s brojem dana poslovanja tih brodova. Izražavaju se u američkim dolarima po danu.

**Prosječan broj brodova** (korišteni engleski izraz u industriji je **Average number of vessels**). Povijesno prosječan broj brodova u vlasništvu uključuje prosječan broj brodova u vlasništvu Grupe tijekom određenog razdoblja. Grupa koristi prosječan broj brodova ponajprije kako bi izmjerila promjene u operativnim troškovima brodova.

**Upislenost flote** (korišteni engleski izraz u industriji je **Fleet utilization**). Upislenost flote je postotak vremena u kojem brodovi Grupe ostvaruju prihode. Brodarski

sektor koristi Upislenost flote za mjerenje efikasnosti u ugovaranju brodova i minimiziranju trajanja prekida ugovora za planirane popravke, dokovanje, preglede i druge aktivnosti osim uobičajenog čekanja. Upislenost flote računa se dijeljenjem broja dana prihoda tijekom određenog razdoblja s brojem dana poslovanja tijekom tog razdoblja.



Na poslovanje Grupe utječu pojedini od sljedećih vrsta brodarskih ugovora (korišteni engleski izraz u industriji je **charter**):

**Brodarski ugovor na vrijeme** (korišteni engleski izraz u industriji je **Time charter**). Brodarski ugovor na vrijeme je ugovor prema kojem naručitelj prijevoza plaća fiksnu dnevnu vozarinu za korištenje broda, mjesečno ili mjesečno unaprijed tijekom određenog razdoblja. Sukladno ograničenjima ugovora, naručitelj prijevoza odlučuje o vrsti i količini tereta za prijevoz kao i o ukrcajnim i iskrcajnim lukama. Prema brodarskom ugovoru na vrijeme, naručitelj prijevoza plaća gotovo sve troškove povezane s putovanjem (npr. lučke pristojbe, naknade prolaska kroz kanale i tjesnace, troškove ukrcaja i iskrcaja tereta, troškove pogonskog goriva i drugo). Brodar plaća proviziju na bruto prihode od vozarina te je zadužen za plaćanje operativnih troškova broda (npr. trošak posade, trošak osiguranja, tehničko održavanje i drugo).

Vozarine kod ugovora na vrijeme najčešće su fiksne tijekom trajanja ugovora. Brodovi koji plove pod ugovorima na vrijeme tijekom određenog vremenskog razdoblja omogućuju predvidljivije novčane tokove tijekom tog vremenskog razdoblja, no mogu donijeti manje profite od brodova koji plove na temelju ugovora broda na putovanje tijekom razdoblja koje karakteriziraju povoljni tržišni uvjeti. Prevladavajuće

vozarine kod ugovora na vrijeme osciliraju ovisno o sezoni i godini, i na taj način odražavaju promjene u vozarinama, očekivanja o budućim vozarinama i druge čimbenike. Stupanj volatilnosti vozarina kod ugovora na vrijeme niži je za dugoročnije ugovore nego za kratkoročnije.

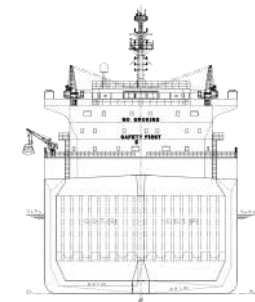
**Brodarski ugovor na putovanje** (korišteni engleski izraz u industriji je **Voyage charter**). Ugovor za prijevoz određene količine i vrste tereta između ukrcajnih i iskrcajnih luka, koji se većinom odnosi na samo jedno određeno putovanje. Brodar prima vozarinu izračunatu umnoškom tona ukrcanog tereta s vozarinskim stavom po toni tereta. Brodar je odgovoran za plaćanje svih troškova broda uključujući provizije, troškove povezane s putovanjem, operativne troškove broda. Naručitelj prijevoza je odgovoran za sve troškove povezane s bilo kakvom odgodom na ukrcajnim ili iskrcajnim lukama. Vozarine ugovorene na putovanje su volatilne te osciliraju na sezonskoj i godišnjoj bazi.

**Ostale vrste brodarskih ugovora.** Osim dva najčešća brodarska ugovora (na vrijeme i na putovanje), u brodarskom sektoru postoje i druge vrste ugovora između broдача i naručitelja prijevoza:

- **Ugovor o zakupu** (korišteni engleski izraz u industriji je **Bareboat charter**). Ugovor o zakupu je ugovor prema kojem vlasnik broda daje brod u

zakup zakupoprimcu na određeno razdoblje za određenu dnevnu zakupninu, a zakupoprimac snosi sve operativne troškove broda i troškove povezane s putovanjem te sve rizike upravljanja brodom. Zakupoprimac održava brod u dobrom operativnom stanju te snosi troškove dokovanja za vrijeme trajanja ugovora, sukladno zahtjevima klasičnoga društva.

- **Brodarski ugovor na putovanje s fiksnom dnevnom vozarinom** (korišteni engleski izraz u industriji je **Time charter trip**). Brodarski ugovor na putovanje s fiksnom dnevnom vozarinom je kratkoročni brodarski ugovor na putovanje između ukrcajne i iskrcajne luke, ali ima sve elemente brodarskog ugovora na vrijeme, uključujući plaćanje fiksne dnevne vozarine unaprijed.



Grupa koristi razne financijske i operativne pojmove i koncepte pri analizi vlastitog poslovanja. Isti uključuju sljedeće:

**Prihodi brodova.** Grupa ostvaruje prihode od vlastitih brodova naplaćujući naručiteljima prijevoza uslugu prijevoza njihovih naftnih prerađevina. Povijesno gledano, usluge Operativne flote uobičajeno su bile ugovarane na vrijeme iako Grupa može u budućnosti ugovoriti i brodarske ugovore na putovanje. U nastavku se opisuje te temeljne vrste ugovornih odnosa:

**Brodarski ugovori na vrijeme,** prema kojima se brodovi daju na korištenje naručiteljima prijevoza na određeno razdoblje po vozarinama koje su uobičajeno fiksne; i

**Brodarski ugovor na putovanje,** prema kojima se brodovi daju na korištenje naručiteljima prijevoza na kraće intervale koji se naplaćuju prema trenutnim ili vozarinama ugovorenima na „spot tržištu“.

Prema brodarskom ugovoru na vrijeme, naručitelj prijevoza plaća gotovo sve troškove povezane s putovanjem. Brodar plaća provizije na ukupne bruto prihode od vozarina kao i operativne

troškove broda. Vozarine ugovorene na vrijeme uobičajeno su fiksne tijekom trajanja ugovora.

Brodovi koji su zaposleni na temelju brodarskih ugovora na vrijeme kroz određeno razdoblje omogućuju kvalitetnije predviđanje novčanog tijeka, ali se po njima mogu ostvariti i niže marže nego kod brodarskih ugovora na putovanje u vremenima u kojima prevla-davaju povoljni uvjeti na tržištu. Vozarine po brodarskim Ugovorima na vrijeme pretežito su sezonske naravi i mijenjaju se svake godine zavisno od promjena u „spot“ vozarinama, očekivanih budućih „spot“ vozarina po tim ugovorima i drugih čimbenika. Stupanj volatilnosti vozarina po brodarskim ugovorima na vrijeme niži je što je razdoblje dulje, dok je slučaj kod kratkoročnijih brodarskih ugovora na vrijeme suprotan.

**Ostali prihodi.** Ostali prihodi prvenstveno se sastoje od prihoda ostvarenih od naručitelja prijevoza po osnovi drugih usluga te od sudjelovanja u dobiti po osnovi policia osiguranja.

## Osnovna distinkcija između brodarskih ugovora

	Brodarski ugovor na vrijeme	Brodarski ugovor na putovanje
Tipična duljina odgovora	1-5 godina	Brodarski ugovori na jedno ili više putovanja i dugoročni brodarski ugovor na putovanje
Baza za vozarinu (1)	Dnevno	Varira
Naknada za usluge komercijalnog upravljanja (2)	Grupa plaća	Grupa plaća
Provizije (2)	Grupa plaća	Grupa plaća
Veći troškovi povezani s putovanjem (2)	Klijent plaća	Grupa plaća
Manji troškovi povezani s putovanjem (2)	Grupa plaća	Grupa plaća
Operativni troškovi brodova (2)	Grupa plaća	Grupa plaća
(1) Vozarina se odnosi na osnovno plaćanje od strane naručitelja		
(2) Vidjeti 'Bitni financijski i operativni pojmovi' ispod		
(3) Dani prekida ugovora odnose se na vrijeme u kojem brod nije dostupan Grupi primarno radi dokovanja te planiranih ili neplaniranih zaustavljanja		

## **Naknade za usluge komercijalnog upravljanja.**

Naknade za usluge komercijalnog upravljanja predstavljaju naknade plaćene Upravitelju flote sukladno Ugovoru o upravljanju, za pružanje usluga ugovaranja i komercijalnog upravljanja brodovima Grupe.

**Provizije.** Provizije nastaju dvojako: kao provizije naručitelja prijevoza i posredničke provizije.

Provizija naručitelja prijevoza je provizija koju brodar plaća naručitelju prijevoza, neovisno o vrsti brodarskog ugovora, u određenom postotku vozarine. Riječ je o proviziji kao nadoknadi za troškove naručitelja prijevoza koji nastaju stavljanjem broda na raspolaganje trećim posrednicima ili za troškove samog brodarskog odjela naručitelja prijevoza.

Posrednička provizija plaća se na vozarinu kod brodarskih ugovora na vrijeme, a zavisno od točnih odredbi brodarskog ugovora, pravo posrednika na proviziju nastaje samo kad naručitelji prijevoza doznače vozarinu ili se ona nadoknadi nekim drugim instrumentima. Provizija koja se plaća prema brodarskom ugovoru na putovanje plaća se na vozarinu, ali i na mrtvu vozarinu i naknadu za prekostojnice.

**Troškovi povezani s putovanjem.** Troškove povezane s putovanjem u pravilu plaća brodar prema brodarskom ugovoru na putovanje, dok ih kod brodarskog ugovora

na vrijeme plaća naručitelj prijevoza. Troškovi povezani s putovanjem su svi troškovi koji se odnose na određeno putovanje. Grupa razlikuje veće i manje troškove povezane s putovanjem.

Veći troškovi povezani s putovanjem odnose se na korištenje flote na „spot tržištu“ i na dugoročne brodarske ugovore na putovanje (eng. contracts of affreightment - COA). Veći troškovi su troškovi pogonskog goriva, lučke pristojbe, troškovi ukrcaja i iskrcanja tereta, naknade prolaska kroz kanale i tjesnace, agencijske provizije, troškovi osiguranja od ratnih rizika i ostali troškovi povezani s teretom koje u pravilu plaća klijent.

Manji troškovi su troškovi izmjera gaza, troškovi čišćenja tankova, poštarine i ostali razni manji troškovi povezani s putovanjem i u pravilu ih plaća brodar. Brodar povremeno plaća i manji dio ranije navedenih većih troškova povezanih s putovanjem.

**Operativni troškovi brodova.** Grupa je odgovorna za operativne troškove brodova koji obuhvaćaju troškove posade, popravaka i održavanja, maziva, osiguranja, rezervnih dijelova, brodskih zaliha, upisa brodova u upisnik brodova, komunikacije te ostale sitne troškove. Operativni troškovi brodova također uključuju naknade za upravljanje, plaćene Upravitelju flote, sukladno Ugovoru o upravljanju, za pružanje usluga tehničkog upravljanja, upravljanja posadom, aranžiranja osiguranja te računovodstva.

Najveće stavke operativnih troškova brodova su u pravilu troškovi posade, popravaka i održavanja.

Troškovi popravaka i održavanja mijenjaju se od razdoblja do razdoblja jer se većina radova na popravcima i održavanju brodova u pravilu odvija za vrijeme povremenog dokovanja. Oni u pravilu rastu kako se povećava starost brodova i kako radovi na popravcima i održavanju postaju opsežniji.

**Amortizacija.** Grupa obračunava amortizaciju na nabavnu vrijednost broda umanjenu za procijenjeni ostatak vrijednosti linearnom metodom kroz procijenjeni korisni vijek broda. Procjena korisnog vijeka od 25 godina je najbolja moguća procjena Uprave i u skladu je s industrijskom praksom za slične brodove. Ostatak vrijednosti određuje se umnoškom težine potpuno opremljenog praznog broda i procijenjene vrijednosti starog željeza. Procijenjena vrijednost starog željeza procjenjuje se promatrajući povijesni petogodišnji prosjek cijena starog željeza na indijskom potkontinentu.

Troškovi amortizacije u pravilu obuhvaćaju troškove amortizacije brodova evidentiranih po povijesnom trošku (umanjene za procijenjeni ostatak vrijednosti) kroz procijenjeni korisni vijek brodova te troškove amortizacije nadogradnje brodova, koji se obračunavaju kroz preostali korisni vijek brodova ili razdoblje obnove, odnosno nadogradnje. Grupa provjerava procijenjeni korisni vijek brodova na kraju svake izvještajne godine.

**Dokovanje, obnovni pregledi i međupregledi klase brodova.** Brodovi se podvrgavaju planiranom dokovanju radi zamjene određenih dijelova, većih popravaka i održavanja drugih komponenti koje nije moguće provesti u razdoblju eksploatacije. Taj se postupak odvija svakih 30 ili 60 mjeseci, zavisno od vrste obavljenih radova i vanjskih zahtjeva. Grupa povremeno dokuje svaki brod radi pregleda, popravaka, održavanja te eventualnih preinaka u skladu sa industrijskim certifikatima i zahtjevima državnih tijela. Visinu troškova dokovanja određuje broj dokovanja u određenom razdoblju te vrsta obavljenih radova.

**Usklađenje vrijednosti brodova.** Knjigovodstvene vrijednosti brodova provjeravaju se na svaki datum bilance da bi se utvrdilo eventualno postojanje naznaka da je došlo do umanjivanja njihove vrijednosti. Ako takve naznake postoje, procjenjuje se nadoknativa vrijednost danog broda. Brodovi koji podliježu obračunu amortizacije podvrgavaju se provjeri usklađenja vrijednosti kad god događaji ili promjene okolnosti ukazuju na mogućnost da knjigovodstvenu vrijednost možda neće biti moguće nadoknaditi. Knjigovodstvena vrijednost brodova ne odražava nužno njihovu tržišnu fer vrijednost u određeno vrijeme jer se cijene rabljenih brodova mijenjaju zavisno od promjena vozarina i troškova novogradnji. Povijesno gledano, i vozarine i vrijednosti brodova pokazuju cikličnost.

U procjeni eventualnih događaja koji se mogu odraziti na knjigovodstvenu vrijednost brodova i procjene budućeg novčanog tijeka, budućih vozarina, troškova upravljanja brodovima te procjenu korisnog vijeka i ostatka vrijednosti brodova kritičnu ulogu ima prosudba Uprave. Riječ je o procjenama koje se zasnivaju na kretanjima u prošlosti, kao i budućim očekivanjima. Procjene Uprave također se temelje na fer vrijednostima brodova utvrđenima u procjenama neovisnih brodarskih brokera, sektorskih izvješća o prodaji sličnih brodova te ocjeni postojećih trendova na tržištu.

**Opći i administrativni troškovi.** Opći i administrativni troškovi sastoje se od troškova administrativnog osoblja, naknada za upravljanje, uredskih troškova, troškova revizije, naknada za pravne i druge profesionalne usluge, putnih i ostalih troškova povezanih s upravljanjem i administracijom.

**Kamatni i financijski rashodi.** Kamatni i financijski rashodi sastoje se od kamata na zajmove i kredite te tečajnih razlika.

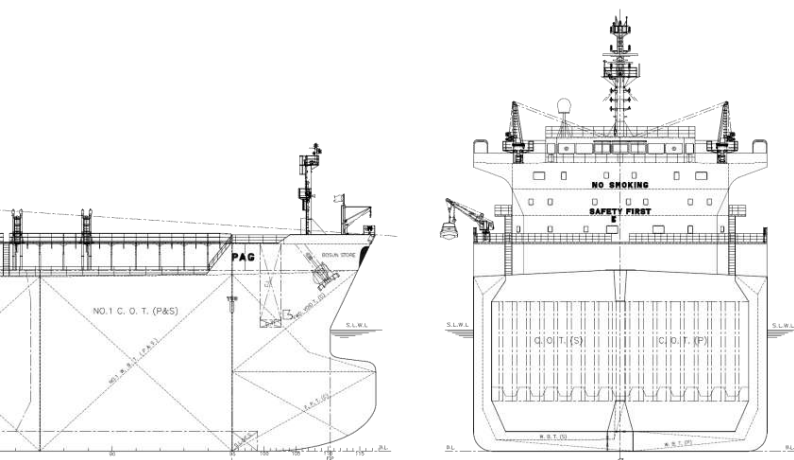
**Porez po tonaži broda.** Sustav oporezivanja po tonaži broda uveden je u hrvatske zakone i propise koji reguliraju brodarsku djelatnost izmjenama i dopunama Pomorskog zakonika koje su na snazi od 1. siječnja 2014. godine. Prema relevantnim odredbama Pomorskog zakonika („Pomorski zakonik“), društva

mogu birati između oporezivanja svojih brodarskih djelatnosti prema neto tonaži flote ili prema ostvarenoj dobiti. Društva koja ispunjavaju uvjete propisane Pomorskim zakonikom, a koja su odabrala opciju oporezivanja po tonaži broda dužna su ostati u tom sustavu narednih deset godina. Uvjet se sastoji u tome da je riječ o brodarskom društvu – obvezniku poreza na dobit u Hrvatskoj po osnovi svake dobiti koja mu pripada. Također je uvjet da upravlja brodovima koji udovoljavaju svim propisanim zahtjevima, a najvažnije je da se društvo mora baviti strateškim i trgovačkim upravljanjem brodovima u Hrvatskoj.

Uvođenjem poreza po tonaži, brodarska društva sve više su prelazila od sustava oporezivanja dobiti iz poslovanja prema sustavu oporezivanja po tonaži broda. Kod oporezivanja po tonaži broda, porezna obveza ne obračunava se na temelju ostvarenih prihoda i rashoda kao što je slučaj kod oporezivanja dobiti, već na osnovi očekivane dobiti iz brodarske djelatnosti, koja se izvodi iz ukupne neto tonaže flote pod upravljanjem.

**Sažetak rashoda.** Prema brodarskom ugovoru na putovanje, Grupa je odgovorna za troškove provizije, sve troškove povezane s putovanjem te za operativne troškove brodova. Prema brodarskom ugovoru na vrijeme, Grupa uobičajeno plaća proviziju, operativne troškove i manje troškove povezane s putovanjem.





VRSTA TROŠKA	GLAVNA KOMPONENTA	BRODARSKI UGOVOR NA VRIJEME	BRODARSKI UGOVOR NA PUTOVANJE
<b>Kapital i financiranje</b>	Kapital Otplata glavnice Kamata		
<b>Operativni</b>	Posada Popravci i održavanje Maziva Osiguranje Rezervni dijelovi i brodske zalihe Upis broda u upisnik, komunikacija i sitni troškovi <i>Naknada za upravljanje*</i> - tehničko upravljanje - upravljanje posadom - aranžiranje osiguranja - računovodstvene usluge		
<b>Provizije</b>	Provizija naručitelja Posrednička provizija		
<b><i>Naknada za usluge komercijalnog upravljanja*</i></b>	<i>Usluge ugovaranja i komercijalnog upravljanja</i>		
<b>Troškovi povezani s putovanjem (manji)</b>	Izmjer gaza Čišćenje tankova Poštarine Ostali razni manji troškovi		
<b>Troškovi povezani s putovanjem (veći)</b>	Pogonsko gorivo Lučke pristojbe Troškovi ukrcaja i iskrcaja tereta Naknade prolaska kroz kanale i tjesnace Agencijske pristojbe Troškovi osiguranja od ratnih rizika Ostali troškovi povezani uz teret		

□ Trošak broдача

■ Trošak naručitelja

\* Naknade plaćene Upravitelju flote sukladno Ugovoru o upravljanju

Određene izjave u ovom dokumentu nisu povijesne činjenice već predviđajuće izjave. One se pojavljuju na više mjesta unutar dokumenta. S vremena na vrijeme Grupa može dati pisane ili usmene predviđajuće izjave dioničarima u izvješćima i u drugim priopćenjima. Predviđajuće izjave obuhvaćaju izjave koje se odnose na planove Grupe, ciljeve i zadatke, strategije, buduće događaje, buduće prihode odnosno rezultate poslovanja, na kapitalne izdatke, potrebe za financiranjem, planove odnosno namjere određenih akvizicija, konkurentske prednosti i slabosti, poslovnu strategiju i trendove koje Grupa očekuje u industriji, kao i u političkom i pravnom okruženju u kojem djeluje i ostale informacije koje nisu povijesne informacije.

Izrazi kao što su „vjeruje“, „anticipira“, „ocjenjuje“, „očekuje“, „namjerava“, „predviđa“, „prognozira“, „može“, „smije“, „hoće“, „planira“ i drugi slični izrazi imaju za svrhu označavanje predviđajućih izjava, ali nisu jedina sredstva označavanja takvih izjava.

Po samoj svojoj prirodi predviđajuće izjave uključuju svojstvene rizike i neizvjesnosti, kako opće, tako i specifične, te postoje rizici da se predviđanja, prognoze, projekcije i ostale predviđajuće izjave neće ispuniti. Budući ulagatelji bi trebali biti svjesni da brojni bitni čimbenici mogu dovesti do toga da se stvarni rezultati značajno razlikuju od planova, ciljeva, očekivanja, procjena i namjera izraženih u takvim predviđajućim izjavama.

Prilikom oslanjanja na predviđajuće izjave, ulagatelji bi trebali pažljivo razmotriti događaje vezane uz političko, ekonomsko, društveno i pravno okruženje u kojem Grupa djeluje. Takve predviđajuće izjave odnose se samo na datum kada su dane. Prema tome, Društvo ne preuzima nikakvu obvezu za ažuriranje ili revidiranje ijedne od njih, bilo kao posljedica novih informacija, budućih događaja ili drugog, osim ukoliko je isto predviđeno primjenjivim zakonodavstvom ili Pravilima Zagrebačke burze. Društvo ovime ne daje izjavu, jamstvo niti procjenu da će rezultati koji se očekuju predviđajućim izjavama zaista i biti ostvareni, te takve predviđajuće izjave predstavljaju, u svakom slučaju, samo jedan od mnogih mogućih scenarija te se iste ne bi trebale smatrati kao najvjerojatniji ili uobičajeni scenarij.

## TANKERSKA NEXT GENERATION d.d.

Božidara Petranovića 4

23 000 Zadar

Hrvatska

Tel: +385 23 202 135

e-mail: [tng@tng.hr](mailto:tng@tng.hr)

[www.tng.hr](http://www.tng.hr)



[LinkedIn](#)

