

TANKERSKA **NEXT GENERATION** d.d.

NEREVIDIRANI FINANCIJSKI IZVJEŠTAJI ZA TREĆE
TROMJESEČJE I PRVIH DEVET MJESECI 2021. GODINE

2021

Q1

Q2

Q3

Q4



TNG
Tankerska **Next Generation**

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 Q1-Q3 2021

Prihodi brodova
27,9 mil. USD

EBITDA
6,1 mil. USD

EBIT
(0,0) mil. USD

Neto dobit
(3,1) mil. USD

TCE NETO
11.558 USD/dan

OPEX
6.744 USD/dan

Neizvjesnost koja se nametala kao zajednički nazivnik u tankerskoj industriji u 2021. godini sve više prepušta svoje mjesto frustraciji, doduše sa sporadičnim naznakama dobrih vijesti koje se mogu čuti unutar sektora.

Treće tromjesečje 2021. doveo nas je do otprilike iste pozicije u kojoj smo bili prije 90 dana ako se promatraju tržišni uvjeti u segmentu tankera za prijevoz naftnih derivata. Komercijalne prilike na „spot“ tržištu, ali i tržištu brodarskih ugovora na vrijeme trenutno su vrlo ograničene.

Očekivani oporavak tankerskog tržišta dobrano kasni, i trenutno je posve minoran u odnosu na tržišta prijevoza kontejnera i rasutih tereta koja doživljavanju procvat.

Svi smo bili svjesni da će globalna pandemija rezultirati velikim gospodarskim izazovima i zbog toga su se vlade diljem svijeta suočile s pritiscima s nametnutim ciljem da se gospodarski oporavak dogodi čim prije. I dok se (određene) zemlje oporavljaju od krize uzrokovane pandemijom koja se događa jednom u stoljeću, istovremeno posrću kompanije koje održavaju globalne lance opskrbe prevozeći robu drugim tvrtkama i potrošačima.

Prihodi u tankerskom prijevozu tereta slabi su već treće tromjesečje uzastopno. Cijene brodarskog prijevoza su trenutno neprofitabilne za brodare, s rijetkim rutama i triangulacijama na kojima zarada može premašiti operativne troškove.

Dugo očekivani i najavljivani oporavak koji je trebao uslijediti u listopadu i dalje je na čekanju. Očekivalo se kako će povećanje morskog prijevoza tereta proizaći iz zimskih zahtjeva za energentima za grijanje, te da će donekle savladani problemi u transportu i s COVID ograničenjima potaknuti uspavano tržište.

S druge, vedrije strane, niske razine zaliha nafte i naftnih derivata trebale bi podržati njihovo obnavljanje i otvoriti nove prilike za arbitražu kako na zapadu tako i na istoku. Dodatno, azijske zemlje predviđaju najhladniju zimu u posljednjih nekoliko desetljeća. Prvi

puta u proteklih 17 godina korejska meteorološka služba je izdala upozorenje za hladni val već u listopadu, obzirom da se premještanje hladne fronta s Arktika događa puno ranije no što je to bio slučaj prethodno. Slično je zabilježeno i u Kini. Temperature u Pekingu pale su ispod nule 20 dana ranije nego što je to inače slučaj, a to se nije dogodilo od 1969. godine. Ovaj će scenarij očito imati pozitivan utjecaj na potražnju za energentima u predstojećim mjesecima, sa cijenama prirodnog plina, ugljena i sirove nafte koje već dosežu visoke razine. Tankeri za prijevoz rasutih tereta, kao i LNG flota već profitira od gore navedenog, pa je za očekivati kako će povećana potreba za energentima za grijanje prije ili kasnije početi utjecati i na tankersko tržište.

Bez obzira na to, MR2 tankeri i dalje nastavljaju svoju borbu na niskim razinama vozarina što izaziva dodatnu zabrinutost dok ulazimo u tradicionalno dinamičniji dio godine u ovom segmentu.

Iako rizici ostaju i razvoj uvelike ovisi o stopama procijepljenosti i nastanku potencijalnih novih sojeva virusa, nije sve tako sivo kao što se čini na prvi pogled.

Pandemija se nije pretvorila u financijsku krizu, odnosno nije financijska kriza sama po sebi. COVID-19 uzrokovao je užasavajuće brojke smrtnih slučajeva diljem svijeta i promijenio naše dnevne rutine i ritam života, no to nije ostavilo traga na bankarskim tržištima i na većini kućnih budžeta u SAD-u i u drugim državama članicama OECD-a.

Financijski rezultati Tankerske Next Generation za prvih devet mjeseci uglavnom su ogledalo prvog polugodišta 2021. godine, a na njih su značajno utjecali:

- **Nedostatak solidnije pokrivenosti “time charterom” na razumnim razinama, tj. visoka izloženost “spot” tržištu**
- **Iznimno slabo tržište brodskih vozarina ispod razine OPEX-a rezultira slabom utilizacijom i produljenim razdobljima nezaposlenosti**

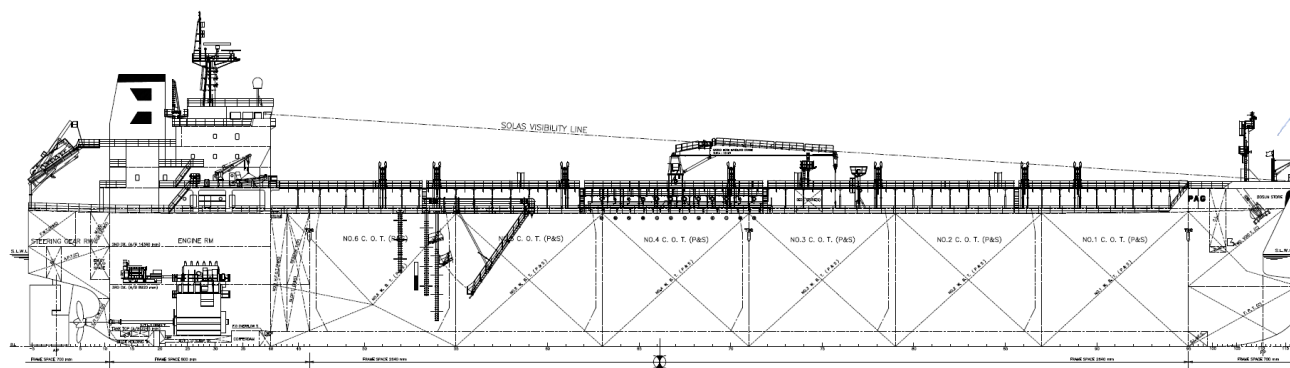
Razina nezaposlenosti u SAD-u je pala na razinu ispod 5 posto. Vrijednosti nekretnina, najvrijednije imovine za većinu obitelji - nastavljaju rasti. Burzovni indeks S&P 500 je čak 30% viši no što je bio prije pandemije. Savezna vlada, i u Trumpovoj i u Bidenovoj administraciji, nastavila je s ubrizgavanjem bilijuna dolara u gospodarstvo, najvećim dijelom kroz izravne novčane doznake građanima. Prema istraživanjima analitičara, vlada je ponudila 16 bilijuna američkih dolara globalnih poticaja, od čega je možda potrošeno dvije trećine.

Ne samo da Amerikanci trenutno imaju više novca no što su imali u 2020. ili 2019., već su se posljednje dvije godine odricali, i odgađali kupnju nekih proizvoda. Posljednjih mjeseci ponovo su počeli trošiti, osobito kupovanjem dobara. Dok s druge strane, potražnja za određenim uslugama, poput restorana, kina, ili odmora – još uvijek čeka na oporavak.

S treće pak strane, utjecaj pandemije na mentalno zdravlje pomoraca nikako nije zanemariv; neplanirano produljeni ugovori, ograničene mogućnosti i neizvjesnosti oko obavljanja smjena te briga za članove obitelji koji se također suočavaju s korona virusom kod kuće, svakako pridonose visokim razinama stresa. Tema je to koja je izgleda nakratko marginalizirana, ali je neosporno tu, bez obzira na omogućene programe cijepljenja pomoraca u važnim lukama ili kroz nacionalne programe zdravstva.

Usprkos tome naša vrijedna posada i časnici na Dalekom istoku trenutno vrijedno rade na posljednjem petogodišnjem remontu u ovom ciklusu, još jednom u nizu koji će se obaviti bez fizičke prisutnosti naših inspektora. Obzirom da je remont još uvijek u tijeku, možemo dati samo grubu procjenu broja dana koje će brod provesti izvan eksploatacije, i bez pretjerane sistematičnosti utvrditi kako se susrećemo sa kašnjenjima te uskim grlima zbog tropskih oluja u južnoj Kini koja dodatno pritišću i ovako nategnute lance opskrbe. Izbijanja zaraze COVID-19 u kineskim lukama, zajedno s nedostatkom kontejnera i radne snage samo pogoršava stanje.

Tankerska industrija je naučila živjeti s rizikom tijekom godina, no oporavak će doći, možda neujednačen, i svakako snažno ovisan o globalnom izlječenju i izloženosti korona virusu te drugim čimbenicima poput ograničene knjige narudžbi, prijelazu na zelenu energiju i još jednom iznimno važnom faktoru, pristupu prema pomorcu i njegovoj dobrobiti.



John Karavanić, CEO



Uvjeti poslovanja

Globalni uvjeti poslovanja

International Energy Agency (IEA) u nedavnom izvješću tvrdi da su brzo rastuće cijene prirodnog plina potaknule prelazak na naftu što bi moglo povećati potražnju za 500 tisuća b/d u usporedbi s normalnim uvjetima, rezultirajući povećanim prognozama potražnje za naftom. IEA nadalje predviđa da će globalna proizvodnja nafte porasti za 2,7 mb/d od rujna do prosinca, te analitičari smatraju da bi to trebao biti solidan poticaj trgovini naftom i tankerima za sirovu naftu, premda to trenutno nije izvjesno. Globalne cijene nafte narasle su na trogodišnji maksimum, zahvaljujući dijelom procijepljenoj populaciji koja je izašla iz lockdown-a zbog koronavirusa, podržavajući time gospodarsku aktivnost.

U Aziji, globalni gospodarski oporavak koji je prisiljen suočiti se s nestašicom električne energije nastavlja poticati potražnju za gorivom. Nedostatak električne energije povećao je profitne marže kod dizelskih goriva gotovo 60% u posljednjih mjesec dana, zamijenivši tako benzin kao ključnu komponentu ukupne profitabilnosti rafinerija.

U Indiji je potražnja za gorivima u rujnu porasla za 5,2% na godišnjoj razini, budući je gospodarska aktivnost nastavila rasti. Potrošnja dizelskog goriva, koja čini oko 40% indijske prodaje rafiniranog goriva, porasla je za oko 0,5% na godišnjoj razini odnosno na 5,51 milijuna tona, međutim, to je i dalje niže za 5,6% u usporedbi s razinama iz 2019. godine. Prodaja benzina porasla je za oko 6% na 2,60 milijuna tona, što je 9,5% više u odnosu na razine iz 2019. godine.

Američke zalihe sirove nafte porasle su dok su zalihe benzina i naftnih derivata pale. Zalihe sirove nafte porasle su za 6,1 milijun barela na 427 milijuna barela, u usporedbi s očekivanjima analitičara za povećanjem od svega 702.000 barela. Istodobno, zalihe benzina u SAD-u smanjene su za 2 milijuna barela na 223,1 milijun barela, u usporedbi s očekivanjima smanjenja od 83.000 barela. Nadalje, zalihe naftnih derivata, koje uključuju dizel i lož ulje, smanjile su se za 24.000 barela na 129,3 milijuna barela, u odnosu na očekivano smanjenje od 933.000 barela.

Na kraju, IEA procjenjuje da će OPEC i saveznici proizvoditi 700.000 b/d manje od procijenjene potražnje za četvrti kvartal 2021., što će dovesti do daljnjeg smanjenja zaliha i moguće volatilnosti cijena. Zalihe naftnih derivata pokazuju najveće opadanje u posljednjih osam godina (1,7 mb/d u 3Q21). To bi mogla biti "slamka spasa" za produkt tankere.

Kineski BDP porastao je za 9,8 posto na godišnjoj razini u prva tri tromjesečja, iako je gospodarski rast u trećem tromjesečju usporio na jednogodišnji najniži nivo od 4,9 posto uslijed neočekivanih gospodarskih izazova, ali je još uvijek unutar očekivanog raspona rasta.

Usporavanje rasta došlo je kao rezultat nedavnih ekonomskih izazova, od poplava u brojnim gradovima, ponovnog izbijanja koronavirusa do rasprostranjenog nestanka struje koji ometa proizvodnju u mnogim tvornicama, kao i nedavnih poskupljenja dobara na globalnoj razini.

U nedavnoj publikaciji International Energy Agency (IEA) upozorila je na povećanje inflacije koja bi mogla usporiti globalni oporavak od pandemije koronavirusom. Dijelom bi to mogla biti posljedica globalne energetske krize uslijed koje se očekuje kratkoročno povećanje potražnje za naftom za 500.000 b/d.

"Rekordne cijene ugljena i plina, kao i nestanci električne energije, potiču energetski sektor i energetski intenzivne industrije da se okrenu nafti *kako se svjetla ne bi ugasila* i kako bi proizvodnja neometano nastavila s radom", navodi IEA u svom mjesečnom izvješću o naftnim tržištima. "Više cijene energije također doprinose inflatornim pritiscima koji bi, zajedno s redukcijama u opskrbi električnom energijom, mogli dovesti do smanjenja industrijske aktivnosti i usporavanja gospodarskog oporavka."

Za 2022. IEA predviđa da će se potražnja potpuno oporaviti i dostići razinu prije pandemije, pritom naglašavajući da je u posljednjem tromjesečju zabilježeno najveće smanjenje zaliha u osam godina, pri čemu su zalihe zemalja OECD-a na najnižoj razini posljednjih godina.

Cijene nafte dosegnule su najviše višegodišnje razine podržane oporavkom potražnje i visokim cijenama prirodnog plina i ugljena što potiče korisnike da pređu na lož ulje i dizel za proizvodnju energije.

"Ublažavanje ograničenja u cijelom svijetu vjerojatno će pomoći oporavku potrošnje goriva", rekli su analitičari u ANZ banci, uz dodatak da bi samo prebacivanje s plina na naftu kod proizvodnje električne energije moglo povećati potražnju za čak 450.000 barela dnevno tijekom četvrtog tromjesečja.

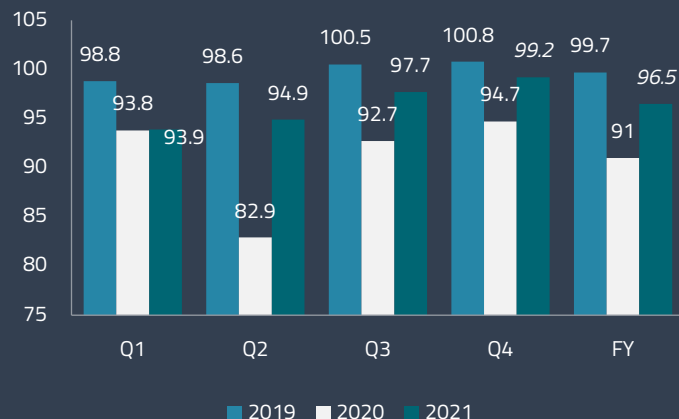
Japanski premijer Fumio Kishida najavio je da će Japan pozvati proizvođače nafte da povećaju proizvodnju i poduzeti korake za ublažavanje utjecaja rastućih troškova energije na industriju.

Kineska dnevna stopa prerade sirove nafte u rujnu pala je na najnižu razinu od svibnja 2020. zbog nedostatka sirovina i inspekcija zaštite okoliša koje su poremetile rafinerijsku proizvodnju.

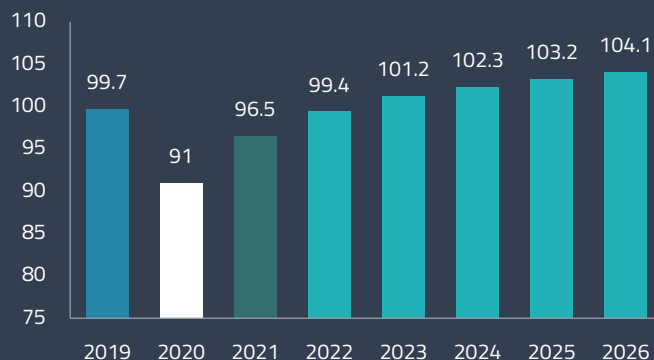
Kina je značajno pogođena jednim od najgorih nestanaka električne energije u posljednjih nekoliko godina, s najmanje 17 regija u cijeloj zemlji koje traže od industrijskih pogona smanjenje proizvodnje kako bi se smanjilo opterećenje na ponudu električne energije, što dodatno smanjuje potražnju za prijevozom naftnih derivata. U međuvremenu, neovisne rafinerije suočile su se s pooštavanjem uvoznih kvota za sirovu naftu, a tamošnje ministarstvo okoliša od kraja kolovoza provelo je novi krug inspekcija u pet provincija, uključujući kinesko središte za preradu nafte Shandong.

Sva su velika gospodarstva nakon pandemije pogođena problemima unutar lanca opskrbe i nedostatkom radne snage, dok su britanska nova imigracijska pravila dodatno otežala oporavak.

Globalna potražnja za naftom
(milijuna barela na dan)



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



Američko gospodarstvo

Porast kupnje robe široke potrošnje bilježi iznimne rezultate. Trgovina na malo (prilagođena za inflaciju) u SAD-u porasla je 14 posto u posljednje dvije godine, prema nedavnim podacima Ministarstva trgovine. To je veći porast nego u prethodnih sedam godina zajedno.

Amerikanci nisu jedini koji kupuju više robe. I u nizu drugih zemalja potrošači također ostvaruju povećanu potrošnju, obzirom da su vlade donijele niz velikih stimulacijskih paketa kao odgovor na krizu uzrokovanu pandemijom.

Prezasićenost gotovinom glavni je razlog povećane potražnje. "Došlo je do naglog i masovnog porasta potražnje koji daleko nadmašuje kapacitete tržišta", napisao je nedavno Craig Fuller, izvršni direktor FreightWaves, publikacije koja pokriva logistiku.

Ne postoji brzo rješenje za navedene probleme. Privatne tvrtke i državni dužnosnici poduzimaju korake za proširenje opskrbnog lanca, poput nedavne najave predsjednika Bidena da će luka u Los Angelesu raditi 24 sata dnevno. Takvi će potezi vjerojatno imati skroman učinak. No kašnjenja u lancu opskrbe i neugodno visoka inflacija vjerojatno će potrajati još barem nekoliko mjeseci.

Postoje također i drugi razlozi za poremećaje u lancu opskrbe i rastuću inflaciju. COVID-19 mjere opreza i poremećaji uzrokovanih pandemijom u tvornicama, skladištima i lukama također igraju važnu ulogu. Svijet nije ni blizu razine da bude potpuno procijepljen protiv korona virusa, a to

znači da tvornice u, recimo, Vijetnamu i dalje imaju problema sa zadovoljavanjem potražnje jer radnici stalno obolijevaju.

Važno je imati na umu da je poplava tržišta novcem gotovo sigurno privremena pojava, uzrokovana pandemijom i vjerojatno će završiti sljedeće godine. Veliki vladini programi poticaja većinom su okončani.

Japan

Potražnja Japana za naftom bilježi snažan oporavak

Prije nego što je Kina postala superiorna početkom 2000-ih, Japan je bio ključni pokretač potražnje izražene u tonskim milijama u Aziji. Dugi niz godina dominirao je trgovinom LNG-om, željeznom rudom i sirovom naftom u regiji. Japanski rast BDP -a značajno se usporio posljednjih desetljeća zbog razvijenog gospodarstva i starenja stanovništva. Uspon Kine i Indije zasjenio je Japance. Međutim, važnost Japana za globalno tržište tankera nije za podcijeniti. Još uvijek stvara 8% globalne potražnje za sirovom naftom izražene u tonskim milijama i nakon što je tijekom pandemije pretrpila snažan pad, potražnja za naftom u Japanu se snažno oporavila posljednjih mjeseci. Budući da se japanski uvoz uglavnom vrši na kontroliranu japansku tonažu, povećana aktivnost nema neposredan utjecaj na tržište tankera. Međutim, nastavi li se ovaj rast uvoza nafte, to može biti važan pokretač ukupne potražnje tankerima (i vozarine) u narednim mjesecima na azijskom tržištu.

Pogonsko gorivo

Niže cijene pogonskog goriva iz početne faze pandemije sada su se preokrenule. Brodovlasnici već sada imaju znatne dodatne troškove pogonskog goriva s kojima se moraju suočiti i te brojke sa početka 2020. je najbolje čim prije zaboraviti.

Cijene pogonskog goriva pale su na početku pandemije uslijed usporavanja globalne potražnje. Međutim, od početnog šoka, cijena goriva se oporavila i sada je na razinama koje nisu viđene nekoliko godina, pa cijena pogonskog goriva IFO380 sa udjelom sumpora do maksimalno 3,8% iznosi više od 530 USD po toni. Za brodove bez pročišćivača (scrubber) koja zahtijevaju VLSFO sa udjelom sumpora do maksimalno 0,5%, troškovi su porasli na oko 630 USD po toni.

Ipak, unatoč povećanju cijene nafte, razlika u cijeni između goriva s niskim i visokim udjelom sumpora ostala je stabilna na oko 100 do 130 USD po toni od početka 2021. To pak također znači da se relativna prednost posjedovanja pročišćivača i kupnje IFO380, u odnosu na ulaganje u pročišćivače i kupnju VLSFO -a, nije značajno promijenila tijekom 2021. godine.

Cijene pogonskog goriva u Singapuru tijekom 2021. godine



Ship and bunker, Listopad 2021
Lloyds List, Listopad 2021.

Globalna potrošnja nafte i tekućih goriva

(milijuna barela na dan)



Globalna proizvodnja nafte i tekućih goriva

(milijuna barela na dan)



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

Tankeri

Trenutačno, brodarska tržišta sve više pomno prate brzu nestašicu prirodnog plina u cijelom svijetu. To je dovelo do rekordnih cijena plina i prisililo mnoga gospodarstva da traže alternativne vrste energenata. U lančanoj reakciji, države bi se u nadolazećim zimskim mjesecima na sjevernoj hemisferi trebale okrenuti nafti i ugljenu, što bi pak trebalo osigurati povećanje potražnje za tankerima te brodovima za prijevoz suhog tereta, iako se razmjeri koristi tek trebaju vidjeti.

Tankerske vozarine nastavile su pad tijekom prva dva mjeseca trećeg kvartala, budući da su se fundamenti ponude i potražnje za naftom pogoršali, što je dovelo do rasta dostupne tonaže u odnosu na smanjenu dostupnost tereta. Ipak, na kraju, nakon devet mjeseci izrazito niskih vozarina, zarada VLCC-a je tijekom rujna za kratko izašla iz negativne spirale, što bismo željeli smatrati početkom oporavka.

Produkt tankeri

Vlasnici produkt tankera također se nadaju oporavku vozarina u završnom dijelu godine jer niske globalne zalihe rafiniranih proizvoda poput benzina i lož ulja povećavaju potražnju za pomorskim prijevozom. Prema nekim mjerama, globalna potražnja za rafiniranim proizvodima se oporavlja. Nakon što su dosegle najveće vrijednosti u 2020. godini, američke zalihe nafte pale su ispod svojih petogodišnjih prosjeka, a stope iskorištenosti rafinerijskih kapaciteta u SAD-u su se oporavile na iznad 90 posto kapaciteta. Međutim, putnički promet američkih zračnih prijevoznika i dalje je oko 20 posto ispod razine iz 2019., čime se ograničava potražnja za mlaznim gorivom, na koji se odnosi oko 10 posto tankerskog prometa.

Tržište MR tankera nastavlja borbu s niskim vozarinama što izaziva dodatnu zabrinutost jer sada ulazimo u snažniji dio godine s ograničenom volatilnošću o kojoj možemo govoriti. Triangulacija ruta Atlantskog bazena (TC2/TC14) pokazuje povrat za ECO brodove od oko 3.000 do 5.000 USD dnevno. Većina unajmitelja ograničava svoju izloženost *time charteru* u ovom segmentu tržišta (MR produkt tankeri) dok ne uoče povećanu aktivnost na tržištu, dok se brodovlasnici priklanjaju najmu na kraća razdoblja u nadi da će tržište pokazati znakove oporavka u tipično jačim zimskim mjesecima

Vojarine za brodarske ugovore na vrijeme ostale su stabilne, ali nenadahnjujuće tijekom Q3 2021., s jednogodišnjim vozarinama na otprilike 11.750 USD/dan. Na spot tržištu bio je to još jedan negativan mjesec (rujan) s prosječnim TCE-om na 4.660 USD/dan.

Trgovinu naftnim derivatima dodatno su pogodili porezni nameti koje je Kina uvela na uvoz sastavnica odnosno aditiva za miješanje poput *light cycle oil* i *mixed aromatics* tereta u drugoj polovici ove godine, što je ne samo pogodilo kineski uvoz tih proizvoda, već je i smanjilo izvoz dizela i benzina iz Kine.

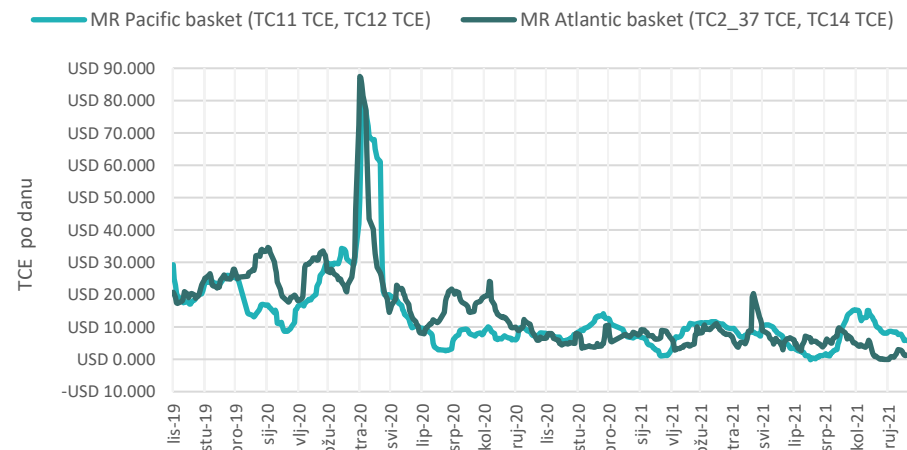
U trećem tromjesečju rafinerije nafte pogođene su uraganom Ida, a nestanci struje se još uvijek saniraju. U jednom trenutku gotovo desetak rafinerija bilo je izvan eksploatacije zbog prekida u opskrbi električnom energijom. To je zajedno sa slabom potražnjom za naftom i iskorištenosti rafinerijskih kapaciteta u Aziji zadržalo vozarine za produkt tankere na niskim razinama kako i na istoku i na zapadu tijekom tromjesečja.

Očekuje se da će se azijska potražnja zajedno s proizvodnjom rafinerija oporaviti u sljedećem tromjesečju. Štoviše, očekuje se da će se i sjevernoamerička proizvodnost rafinerija obnoviti u Q4 2021., nakon što je pala u Q3 2021. zbog zatvaranja uzrokovanim uraganom Ida. Općenito, očekuje se da će se proizvodnost rafinerija u Sjevernoj Americi i Aziji (uključujući Kinu) povećati za 0,7 mbd u Q4 u odnosu na prethodno tromjesečje, što bi trebalo podržati izvoz derivata.

Nakon toga, očekuje se da će trgovina naftnim derivatima dobiti poticaj u 2022. kako potražnja za naftom bude rasla tijekom godine. Štoviše, snažnije tržište tankera za sirovu naftu trebalo bi spriječiti prijevoz većih tankera za sirovu naftu koji iznimno prevoze naftne derivate na svojim inicijalnim putovanjima iz brodogradilišta i na taj način osužuju tržište produkt tankera.

Za sada su *spot* vozarine pa tako i *time charteri* i dalje na razinama ispod svojih petogodišnjih prosjeka. Ipak, očekivanja analitičara su da će trenutna neravnoteža početi pokazivati stanovite znakove oporavka tijekom sljedećih mjeseci, budući će potražnja vjerojatno postupno rasti tijekom četvrtog tromjesečja ove godine.

Prosječni ekvivalenti brodarskih ugovora na vrijeme MR produkta (USD na dan)



MR tankeri za prijevoz naftnih derivata

KRATAK PREGLED

(MR 25-59,999 DWT)

Ključni podaci flote

na 1. listopada 2021. godine

U eksploataciji: **2.648** tankera
ukupne tonaže: 116.664.062 dwt
godišnji rast do 1. listopada 2021. 0,91 %

Stariji od 20 godina: **242** tankera
ukupne tonaže: 9.692.084 dwt
u postotku flote: 9,14 %

Narudžbi: **182** tankera
ukupne tonaže: 8.229.619 dwt
u postotku flote: 6,87 %

Preostale isporuke za 2021.

od 1. listopada 2021. godine

Planirano: **22** tankera
Ukupne tonaže: 1.010.363 dwt
u postotku flote: 0,83 %

Promjene u 2021.

do 1. listopada 2021. godine

Isporuke: **74** tankera
ukupne tonaže: 3.555.638 dwt
u postotku flote: 2,82 %
od čega u rujnu '21: 9 tankera
od čega u Q3/21: 26 tankera

Nove narudžbe: **77** tankera
ukupne tonaže: 3.669.622 dwt
u postotku flote: 2,93 %
od čega u rujnu '21: 4 tankera
od čega u Q3/21: 22 tankera

Rashodovano: **50** tankera
ukupne tonaže: 2.059.061 dwt
u postotku flote: 1,91 %
od čega u rujnu '21: 8 tankera
od čega u Q3/21: 23 tankera

Allied, Listopad 2021.

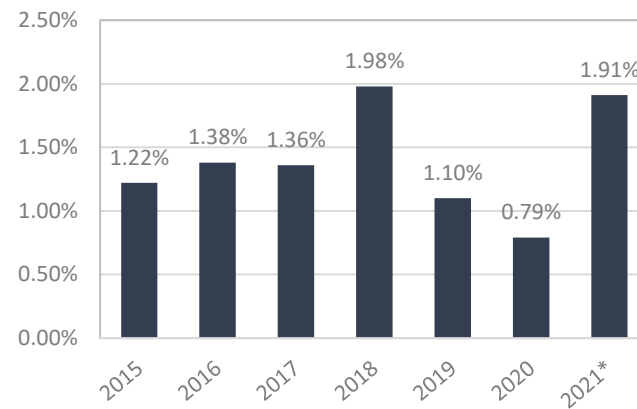
MR produkt tanker flota

Flota produkt tankera u prvih devet mjeseci 2021. godine rasla je za 0,91%, što predstavlja usporavanje u odnosu na 2020. i 2019. godinu kada je rast iznosio 3,3% odnosno 3,6% i time stvara potencijalni dugoročni pozitivni utjecaj na tržište produkt tankera.

Tijekom prvih devet mjeseci 2021. godine rashodovano je 50 MR produkt tankera, što je u apsolutnom iznosu više no u prethodne dvije godine zajedno (u 2020. rashodovano je 19 tankera, u 2019. rashodovano je 27 tankera).

Do 30. rujna 2021. zabilježena je isporuka 74 novogradnje, a očekuje se isporuka još 22 novogradnje do kraja godine. Ukupna knjiga narudžbi je na 182 tankera, od koje se u 2022. godini očekuje isporuka 22 tankera.

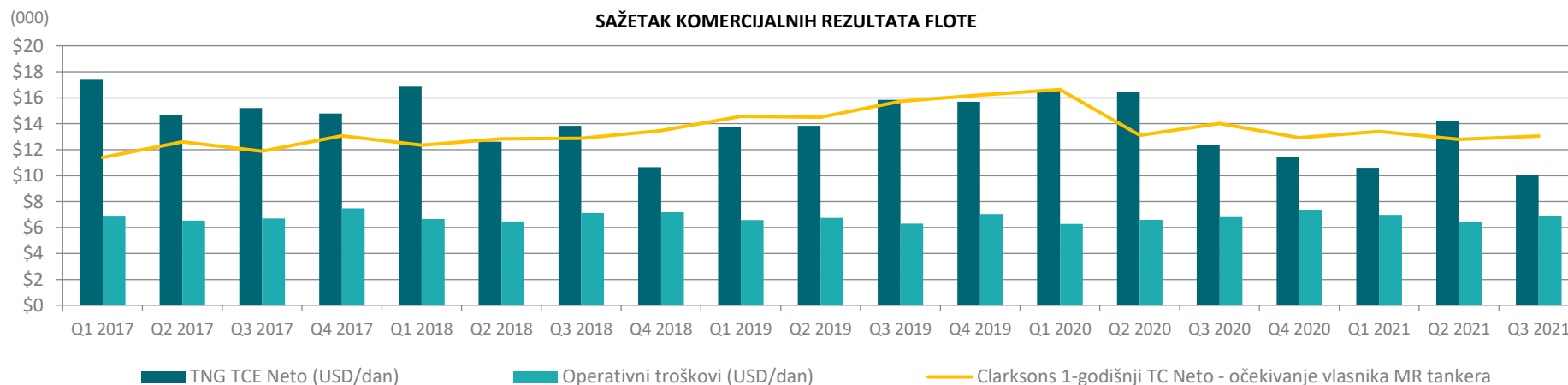
Rashodovanje kao udio u ukupnoj floti (u postocima %)



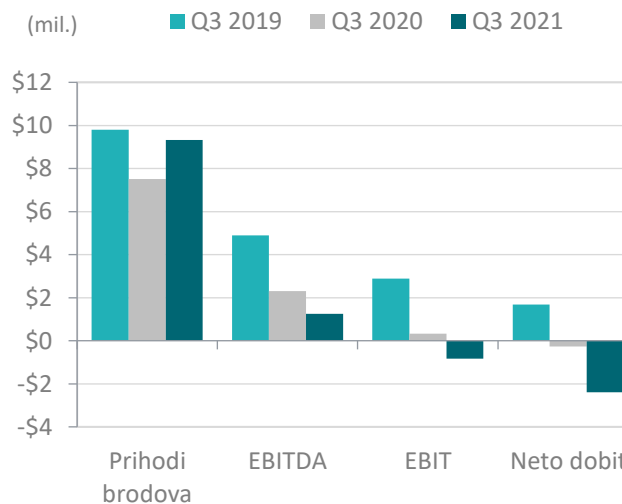
*Podaci do kraja rujna '21



Rezultati razdoblja



SAŽETAK PRIHODA I DOBITI	HRK 000				USD 000			
	Q1 2021	Q2 2021	Q3 2021	Q1-Q3 2021	Q1 2021	Q2 2021	Q3 2021	Q1-Q3 2021
Prihodi brodova	50.020	65.824	59.257	175.101	8.018	10.518	9.324	27.860
EBITDA	8.165	22.238	7.936	38.339	1.348	3.544	1.251	6.143
EBIT	(4.600)	9.435	(5.277)	(442)	(674)	1.489	(827)	(12)
Neto dobit	(9.463)	4.436	(15.185)	(20.212)	(1.446)	695	(2.384)	(3.135)



Prihodi u prvih devet mjeseci 2021. godine iznose 175,4 mil. HRK (27,9 mil. USD) što predstavlja smanjenje u odnosu na prihode ostvarene u istom razdoblju 2020. godine kada je ostvareno 189,7 mil. HRK (28,0 mil. USD).

Provizije i troškovi povezani s putovanjima brodova iznosili su 61,2 mil. HRK (9,7 mil. USD) u prvih devet mjeseci 2021. godine, dok su u istom razdoblju 2020. godine iznosili značajno manje, odnosno 25,3 mil. HRK (3,8 mil. USD). Rast troškova može se pripisati značajno većoj izloženosti „spot” tržištu tijekom prvih devet 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 poput pogonskog goriva, lučkih i agencijskih pristojbi i slično.

Operativni troškovi brodova u prvih devet mjeseci 2021. iznosili su 69,4 mil. HRK (11,0 mil. USD) dok su opći i administrativni troškovi iznosili 4,6 milijuna kuna (0,7 mil. USD), ovi troškovi zadržani su na približno istim razinama kao u promatranom razdoblju 2020. godine.

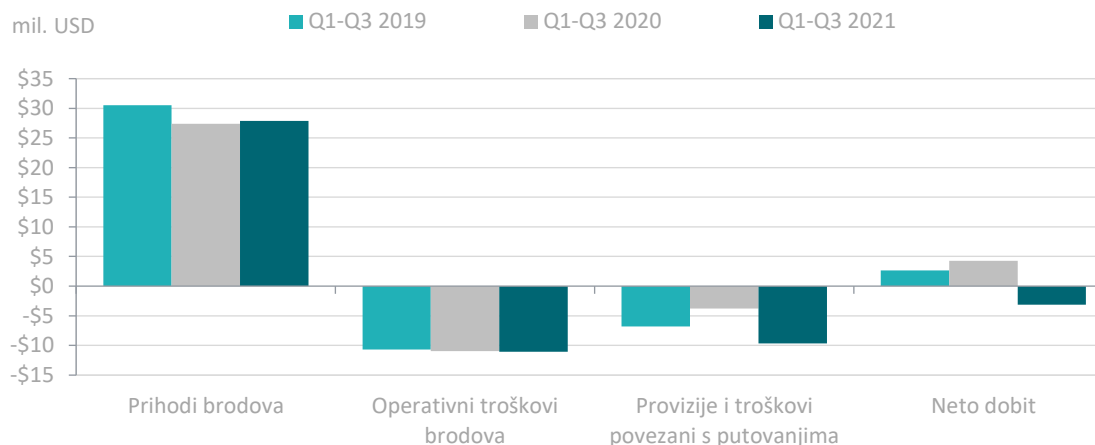
Dobit prije kamata, poreza i amortizacije (EBITDA) u prvih devet mjeseci 2021. godine iznosila je 38,3 mil. HRK (6,1 mil. USD), i značajno je smanjena u odnosu na isto razdoblje prošle godine kada je iznosila 86,0 mil. HRK (12,5 mil. USD).

Troškovi amortizacije u prvih devet mjeseci 2021. godine iznosili su 38,8 mil. HRK (6,2 mil. USD). Svi operativni brodovi amortiziraju se 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 tijekom prvih devet mjeseci 2021. godine iznosili su 13,1 mil. HRK (2,1 mil. USD), a neto rashod od tečajnih razlika zabilježen je na razini od značajnih 6,6 mil. HRK (1,0 mil. USD).

Društvo je u prvih devet mjeseci 2021. godine zabilježilo neto gubitak u iznosu 20,2 mil. HRK (3,1 mil. USD).

Prosječne TCE neto dnevne vozarine brodova u prvih devet mjeseci 2021. godine iznosile su 11.558 USD na dan.



Prihodi u trećem tromjesečju 2021. godine iznosili su 59,3 mil. HRK (9,3 mil. USD), što je porast u odnosu na prihode ostvarene u istom razdoblju 2020. godine kada su iznosili 52,5 mil. HRK (8,1 mil. USD).

Provizije i troškovi povezani s putovanjima brodova iznosili su 24,6 mil. HRK (3,9 mil. USD) u trećem tromjesečju 2021. godine, dok su u istom tromjesečju 2020. godine iznosili značajno manje, odnosno 11,6 mil. HRK (1,8 mil. USD). Rast troškova može se pripisati većoj izloženosti „spot” tržištu tijekom trećeg tromjesečja 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 poput pogonskog goriva, lučkih i agencijskih pristojbi i slično.

Operativni troškovi brodova u trećem tromjesečju 2021. iznosili su 24,1 mil. HRK (3,8 mil. USD) dok su opći i administrativni troškovi iznosili 1,4 milijuna kuna (0,2 mil. USD), te su zadržani ispod razina ostvarenih u usporednom razdoblju prošle godine.

Dobit prije kamata, poreza i amortizacije (EBITDA) u trećem tromjesečju 2021. godine iznosi 7,9 mil. HRK (1,3 mil. USD), i značajno je smanjena u odnosu na isto razdoblje prošle godine kada je iznosila 15,1 mil. HRK (2,3 mil. USD).

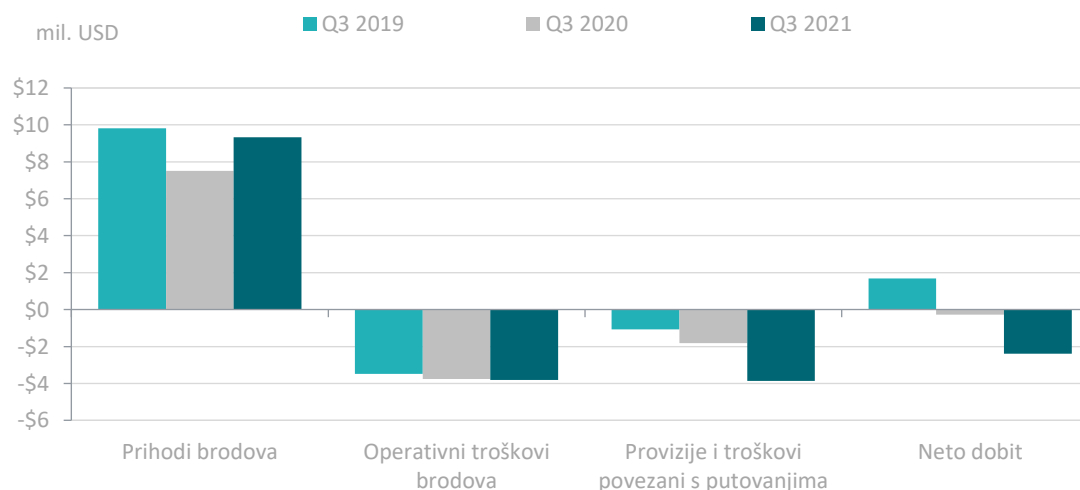
Troškovi amortizacije u trećem tromjesečju 2021. godine iznosili su 13,2 mil. HRK (2,1 mil. USD) i u skladu su s planom amortizacije.

Neto rashodi od kamata u trećem tromjesečju 2021. godine iznosili su 3,3 mil. HRK (0,5 mil. USD), a neto rashod od tečajnih razlika zabilježen je na razini od značajnih 6,7 mil. HRK (1,0 mil. USD).

Neto rashodi od tečajnih razlika se većim dijelom odnose na nerealizirane tečajne razlike po kreditnim obvezama u američkim dolarima društva Tankerska Next Generation d.d. te nemaju utjecaja na novčane tokove u američkim dolarima društva Tankerska Next Generation d.d. i njegovih ovisnih društava u inozemstvu.

Društvo je u trećem tromjesečju 2021. godine zabilježilo neto gubitak u iznosu 15,2 mil. HRK (2,4 mil. USD).

Prosječne TCE neto dnevne vozarine brodova u trećem tromjesečju ove godine iznosile su 10.088 USD na dan.





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. rujna 2021. godine, prosječna starost TNG flote iznosi 7,45 godina.

Počevši od trećeg tromjesečja 2020. godine, tankeri iz TNG flote odradili su svoje petogodišnje remonte i ugradnju BWTS opreme, te je isto do datuma pisanja ovog izvještaja izvršeno za sve tankere u floti, dok se očekuje kako će MT Vinjerac svoj petogodišnji remont i ugradnju BWTS opreme završiti tijekom četvrtog tromjesečja 2021. godine kao posljednji tanker u floti.

POSTOJEĆA STRATEGIJA UPOŠLJAVANJA BRODOVA

Vinjerac

Početkom 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, uz opciju unajmitelja da produži ugovor i na treću godinu uz iznos vozarine od 15.750 USD po danu. Tanker je krajem rujna predan tehničkom upravitelju kako bi se obavio redoviti petogodišnji remont, nakon čega će početkom studenog biti vraćen unajmitelju.

Pag

Petogodišnji remont i ugradnja BWTS s uređaja za MT Pag je započela u prosincu 2020. godine, a završena je u siječnju 2021., nakon čega je brod zaposlen na „spot” tržištu.

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

Vukovar

Tanker je tijekom srpnja 2020. obavio redoviti petogodišnji remont i ugradnju BWTS uređaja, nakon čega 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.

Velebit

Petogodišnji remont i ugradnja BWTS uređaja za MT Velebit je obavljena u Q2/2021, nakon čega je zaključen kratkoročni brodarski ugovor na vrijeme sa Trafigura Maritime Logistics („Trafigura”). Po isteku ugovora, brod je zaposlen 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	Q3 2020.	Q1-Q3 2020.	FY 2020.	Q1 2021.	Q2 2021.	Q3 2021.	Q1-Q3 2021.
TCE neto vozarina (USD/dan)	12.371	15.221	14.250	10.600	14.219	10.088	11.558
Dnevni operativni troškovi broda (USD/dan)	6.813	6.658	6.823	6.967	6.426	6.909	6.744
Operativni dani	552	1.644	2.196	540	546	552	1.638
Dani prihoda	461	1.550	2.079	514	516	542	1.572
Upislenost flote (%)	83,5%	94,3%	94,7%	95,2%	94,5%	98,2%	96,0%

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 broderskog tržišta vremenskog najma. U trećem tromjesečju su tankeri bili zaposleni brodarskim ugovorima na vrijeme, i to 208 dana od 542 dana prihoda, odnosno 38,4% prihodovnih dana.

Prosječne TCE neto dnevne vozarine u trećem tromjesečju 2021. godine iznose

10.088 USD, a prosječni dnevni operativni troškovi brodova za treće tromjesečje 2021. godine iznose 6.909 USD.

Tijekom trećeg tromjesečja 2021. zabilježeno je ukupno 10 dana bez prihoda, odnosno off-hire dana, koji većinom otpadaju na odlazak m/t Vinjerca u remont krajem rujna.

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 četiri od pet tankera koja su obavila svoj redovni petogodišnji remont (m/t Zoilo, m/t Vukovar, m/t Pag i m/t Velebit; 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, a u tijeku je redovni petogodišnji remont za m/t Vinjerac čiji

se završetak očekuje tijekom prve polovice posljednjeg tromjesečja 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 sa već implementiranim uređajem za pročišćavanje balastnih voda, te je sami trošak dokovanja za Dalmaciju iznosio 0,77 mil. USD.



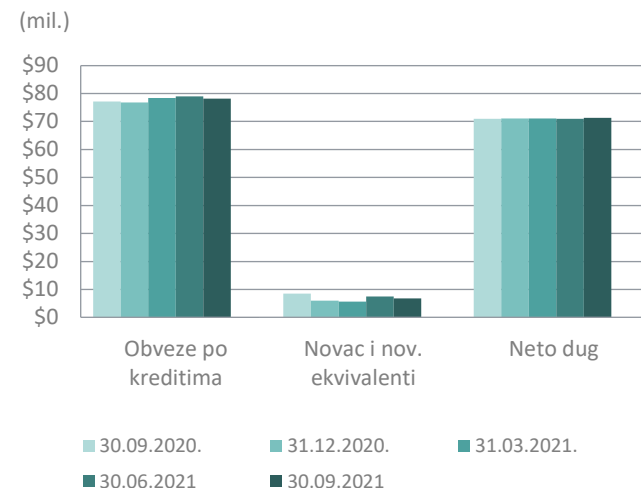
Sažetak financijske pozicije

Tankerska Next Generation završila je prvih devet mjeseci 2021. godine s omjerom zaduženosti od 44%. 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 tromjesečja 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 trećeg tromjesečja Društvo je ugovorilo dodatni revolving kredit s povezanim društvom u iznosu USD 3,0 milijuna za potrebe financiranja obrtnog kapitala. Na izvještajni datum, s povezanim društvom od ukupno ugovorenih USD 6 milijuna revolving kredita, iskorišteno je USD 4,5 milijuna.



SAŽETAK FINANCIJSKE POZICIJE	HRK 000					USD 000				
	30.09.2020.	31.12.2020.	31.03.2021.	30.06.2021.	30.09.2021.	30.09.2020.	31.12.2020.	31.03.2021.	30.06.2021.	30.09.2021.
Obveze po kreditima	497.769	471.431	505.524	496.986	502.060	77.137	76.792	78.392	79.007	78.123
Novac i novčani ekvivalenti	38.868	34.804	47.900	51.244	43.451	6.023	5.669	7.428	8.146	6.761
Neto dug	458.901	436.627	457.624	445.742	458.609	71.114	71.123	70.964	70.861	71.362
Kapital i rezerve	672.562	578.496	598.268	588.055	592.009	104.225	94.233	92.773	93.485	92.120
Omjer zaduženosti Neto dug / (Kapital i rezerve + Neto dug)	41%	43%	43%	43%	44%	41%	43%	43%	43%	44%

RAČUN DOBITI I GUBITKA ZA RAZDOBLJE OD 1. SIJEČNJA DO 30. RUJNA 2021. nerevidirano	HRK 000				USD 000			
	Q3 2020	Q3 2021	Q1-Q3 2020	Q1-Q3 2021	Q3 2020	Q3 2021	Q1-Q3 2020	Q1-Q3 2021
Prihodi brodova	48.583	59.257	185.712	175.101	7.513	9.324	27.395	27.860
Ostali prihodi	3.964	4	3.964	341	619	-	619	54
Prihodi od prodaje	52.547	59.261	189.676	175.442	8.132	9.324	28.014	27.914
Provizije i troškovi povezani s putovanjima	(11.555)	(24.649)	(25.304)	(61.180)	(1.809)	(3.858)	(3.800)	(9.686)
Operativni troškovi brodova	(24.330)	(24.124)	(73.219)	(69.361)	(3.761)	(3.814)	(10.946)	(11.046)
Opći i administrativni troškovi	(1.596)	(1.406)	(4.753)	(4.636)	(245)	(221)	(708)	(736)
Ostali troškovi	-	(1.146)	(345)	(1.926)	-	(180)	(52)	(303)
Ukupni operativni troškovi	(37.481)	(51.325)	(103.621)	(137.103)	(5.815)	(8.073)	(15.506)	(21.771)
Dobit prije kamata, poreza i amortizacije (EBITDA)	15.066	7.936	86.055	38.339	2.317	1.251	12.508	6.143
Amortizacija	(12.676)	(13.213)	(39.508)	(38.781)	(1.986)	(2.078)	(5.925)	(6.155)
Usklađenje vrijednosti brodova	-	-	-	-	-	-	-	-
Operativna dobit (EBIT)	2.390	(5.277)	46.547	(442)	331	(827)	6.583	(12)
Neto rashodi od kamata	(4.044)	(3.253)	(15.756)	(13.133)	(605)	(519)	(2.329)	(2.084)
Neto prihodi (rashodi) od tečajnih razlika	25	(6.655)	34	(6.637)	5	(1.038)	6	(1.039)
Neto dobit	(1.629)	(15.185)	30.825	(20.212)	(269)	(2.384)	4.260	(3.135)
Ostala sveobuhvatna dobit	(26.661)	19.139	(22.942)	33.788	7	1,019	10	1,032
Ukupna sveobuhvatna dobit	(28.290)	3.954	7.883	13.576	(262)	(1,365)	4,270	(2,103)
Prosječni vagani broj dionica, osnovnih i razrijeđenih (tis.)	8.710	8.705	8.710	8.706	8.710	8.705	8.710	8.706
Neto dobit po dionici, osnovna i razrijeđena	(0,19)	(1,74)	3,54	(2,32)	(0,03)	(0,27)	0,49	(0,36)

Izvještaj o financijskom položaju

NEREVIDIRANI FINANCIJSKI IZVJEŠTAJI ZA
TREĆE TROMJESEČJE I PRVIH DEVET MJESECI 2021. GODINE



IZVJEŠTAJ O FINANCIJSKOM POLOŽAJU NA DAN 30. RUJNA 2021. nerevidirano	HRK 000				USD 000			
	31.12.2020.	31.03.2021.	30.06.2021.	30.09.2021.	31.12.2020.	31.03.2021.	30.06.2021.	30.09.2021.
Dugotrajna imovina	1.002.442	1.047.893	1.020.324	1.030.568	163.290	162.496	162.203	160.361
Brodovi u funkciji	992.995	1.042.210	1.009.856	1.025.181	161.751	161.615	160.539	159.522
Materijalna imovina u pripremi	8.951	5.209	10.020	4.965	1.458	808	1.593	773
Ostala dugotrajna imovina	496	474	448	422	81	73	71	66
Kratkotrajna imovina	81.888	81.118	99.337	86.007	13.339	12.579	15.792	13.383
Zalihe	9.022	12.692	10.148	13.492	1.470	1.969	1.613	2.099
Potraživanja	33.838	14.609	30.968	23.032	5.512	2.265	4.923	3.584
Novac i novčani ekvivalenti	34.804	47.900	51.244	43.451	5.669	7.428	8.146	6.761
Ostala kratkotrajna imovina	4.224	5.917	6.977	6.032	688	917	1.110	939
Ukupno imovina	1.084.330	1.129.011	1.119.661	1.116.575	176.629	175.075	177.995	173.744
Kapital i rezerve	578.496	598.268	588.055	592.009	94.233	92.773	93.485	92.120
Temeljni kapital	436.667	436.667	436.667	436.667	67.500	67.500	67.500	67.500
Pričuve	85.065	114.330	99.713	118.852	19.024	19.015	19.037	20.056
Zadržana dobit	56.764	47.271	51.675	36.490	7.709	6.258	6.948	4.564
Dugoročne obveze	395.803	459.392	466.986	486.735	64.473	71.238	74.238	75.738
Obveze po kreditima	395.803	459.392	466.986	486.735	64.473	71.238	74.238	75.738
Kratkoročne obveze	110.031	71.351	64.620	37.831	17.923	11.064	10.272	5.886
Obveze po kreditima	75.628	46.132	30.000	15.325	12.319	7.154	4.769	2.385
Dobavljači	18.688	10.616	18.456	13.078	3.044	1.646	2.934	2.034
Ostalo	15.715	14.603	16.164	9.428	2.560	2.264	2.569	1.467
Ukupno kapital i obveze	1.084.330	1.129.011	1.119.661	1.116.575	176.629	175.075	177.995	173.744

IZVJEŠTAJ O NOVČANOM TIJEKU ZA PRVIH DEVET MJESECI 2021. GODINE Nerevidirano	HRK 000				USD 000			
	FY 2020	Q1 2021	H1 2021	Q1-Q3 2021	FY 2020	Q1 2021	H1 2021	Q1-Q3 2021
Dobit prije poreza	(31.684)	(9.463)	(5.027)	(20.212)	(5.907)	(1.446)	(751)	(3.135)
Amortizacija	52.792	12.765	25.568	38.781	8.027	2.022	4.077	6.155
Promjene u radnom kapitalu	(20.075)	5.016	(1.583)	(4.179)	(3.220)	897	(397)	(723)
Ostale promjene	50.043	3.252	1.858	10.364	9.146	32	46	1.118
Novčani tijek od poslovnih aktivnosti	51.076	11.570	20.816	24.754	8.046	1.505	2.975	3.415
Novčani primici od investicijskih aktivnosti	-	-	-	-	-	-	-	-
Novčani izdaci od investicijskih aktivnosti	(33.115)	(8.386)	(18.081)	(24.086)	(5.092)	(1.341)	(2.702)	(3.653)
Novčani tijek od investicijskih aktivnosti	(33.115)	(8.386)	(18.081)	(24.086)	(5.092)	(1.341)	(2.702)	(3.653)
Novčani primici od financijskih aktivnosti	12.319	493.659	512.381	521.919	2.000	78.392	81.392	82.892
Novčani izdaci od financijskih aktivnosti	(63.189)	(483.747)	(498.677)	(513.940)	(9.468)	(76.797)	(79.187)	(81.561)
Novčani tijek od financijskih aktivnosti	(50.870)	9.912	13.704	7.978	(7.468)	1.595	2.205	1.330
Neto promjene u novčanom tijeku	(32.908)	13.096	16.440	8.647	(4.513)	1.759	2.477	1.093
Novac i novčani ekvivalenti s početka razdoblja	67.712	34.804	34.804	34.804	10.182	5.669	5.669	5.669
Novac i novčani ekvivalenti na kraju razdoblja	34.804	47.900	51.244	43.451	5.669	7.428	8.146	6.761

Izvještaj o promjenama kapitala

NEREVIDIRANI FINANCIJSKI IZVJEŠTAJI ZA
TREĆE TROMJESEČJE I PRVIH DEVET MJESECI 2021. GODINE



IZVJEŠTAJ O PROMJENAMA VLASNIČKE GLAVNICE <i>nerevidirano</i>	Temeljni kapital	Zadržana dobit	Ostale rezerve i ostala sveobuhvatna dobit	Rezerve od tečajnih razlika	Ukupno
Za razdoblje od 1. listopada do 31. prosinca 2020.	HRK 000	HRK 000	HRK 000	HRK 000	HRK 000
Stanje na dan 1. listopada 2020. godine	436.667	119.300	128.554	(11.949)	672.562
Neto dobit razdoblja	-	(62.509)	-	-	(62.509)
Promjene kapitala	-	-	-	-	-
Promjene ostalih rezervi	-	(27)	-	-	(27)
Promjene ostale sveobuhvatne dobiti	-	-	-	(31.531)	(31.531)
Stanje na dan 31. prosinca 2020. godine	436.667	56.764	128.544	(43.479)	578.496
Za razdoblje od 1. siječnja do 31. ožujka 2021.	HRK 000	HRK 000	HRK 000	HRK 000	HRK 000
Stanje na dan 1. siječnja 2021. godine	436.667	56.764	128.544	(43.479)	578.496
Neto dobit razdoblja	-	(9.463)	-	-	(9.463)
Promjene kapitala	-	-	-	-	-
Promjene ostalih rezervi	-	(32)	-	-	(32)
Promjene ostale sveobuhvatne dobiti	-	-	-	29.627	29.627
Stanje na dan 31. ožujka 2021. godine	436.667	56.764	128.544	(14.212)	598.268
Za razdoblje od 1. travnja do 30. lipnja 2021.	HRK 000	HRK 000	HRK 000	HRK 000	HRK 000
Stanje na dan 1. travnja 2021. godine	436.667	56.764	128.544	(14.212)	598.268
Neto dobit razdoblja	-	4.436	-	-	4.436
Promjene kapitala	-	-	-	-	-
Promjene ostalih rezervi	-	(30)	-	-	(30)
Promjene ostale sveobuhvatne dobiti	-	-	-	(14.619)	(14.619)
Stanje na dan 30. lipnja 2021. godine	436.667	51.675	128.544	(28.831)	588.055
Za razdoblje od 1. srpnja do 30. rujna 2021.	HRK 000	HRK 000	HRK 000	HRK 000	HRK 000
Stanje na dan 1. srpnja 2021. godine	436.667	51.675	128.544	(28.831)	588.055
Neto dobit razdoblja	-	(15.185)	-	-	(15.185)
Promjene kapitala	-	-	-	-	-
Promjene ostalih rezervi	-	-	-	-	-
Promjene ostale sveobuhvatne dobiti	-	-	-	19.139	19.139
Stanje na dan 30. rujna 2021. godine	436.667	36.490	128.554	(9.692)	592.009

IZVJEŠTAJ O PROMJENAMA VLASNIČKE GLAVNICE <i>nerevidirano</i>	Temeljni kapital	Zadržana dobit	Ostale rezerve i ostala sveobuhvatna dobit	Rezerve od tečajnih razlika	Ukupno
Za razdoblje od 1. listopada do 31. prosinca 2020.	USD 000	USD 000	USD 000	USD 000	USD 000
Stanje na dan 1. listopada 2020. godine	67.500	17.880	19.867	(1.022)	104.225
Neto dobit razdoblja	-	(10.167)	-	-	(10.167)
Promjene kapitala	-	-	-	-	-
Promjene ostalih rezervi	-	-	-	-	-
Promjene ostale sveobuhvatne dobiti	-	(4)	-	179	175
Stanje na dan 31. prosinca 2020. godine	67.500	7.709	19.867	(843)	94.233
Za razdoblje od 1. siječnja do 31. ožujka 2021.	USD 000	USD 000	USD 000	USD 000	USD 000
Stanje na dan 1. siječnja 2021. godine	67.500	7.709	19.867	(843)	94.233
Neto dobit razdoblja	-	(1.446)	-	-	(1.446)
Promjene kapitala	-	-	-	-	-
Promjene ostalih rezervi	-	(5)	-	-	(5)
Promjene ostale sveobuhvatne dobiti	-	-	-	(9)	(9)
Stanje na dan 31. ožujka 2021. godine	67.500	6.258	19.867	(852)	92.773
Za razdoblje od 1. travnja do 30. lipnja 2021.	USD 000	USD 000	USD 000	USD 000	USD 000
Stanje na dan 1. travnja 2021. godine	67.500	6.258	19.867	(852)	92.773
Neto dobit razdoblja	-	695	-	-	695
Promjene kapitala	-	-	-	-	-
Promjene ostalih rezervi	-	(5)	-	-	(5)
Promjene ostale sveobuhvatne dobiti	-	-	-	22	22
Stanje na dan 30. lipnja 2021. godine	67.500	6.948	19.867	(830)	93.485
Za razdoblje od 1. srpnja do 30. rujna 2021.	USD 000	USD 000	USD 000	USD 000	USD 000
Stanje na dan 1. srpnja 2021. godine	67.500	6.948	19.867	(830)	93.485
Neto dobit razdoblja	-	(2.384)	-	-	(2.384)
Promjene kapitala	-	-	-	-	-
Promjene ostalih rezervi	-	-	-	-	-
Promjene ostale sveobuhvatne dobiti	-	-	-	1.019	1.019
Stanje na dan 30. rujna 2021. godine	67.500	4.564	19.867	189	92.120

IZRAČUN NETO VRIJEDNOSTI IMOVINE procjena	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)	Na datum 30.09.2021. (000 USD)
Ukupna vrijednost flote	147.650	146.800	139.350	140.160	141.430
Investicije	-	-	-	-	-
Kratkotrajna imovina	7.287	7.670	5.151	7.464	6.622
Ostala dugotrajna imovina	39	81	73	71	66
Ukupna vrijednost ostale imovine	7.326	7.751	5.224	7.717	6.688
Novac i novčani ekvivalenti	6.023	5.669	7.428	8.146	6.761
Obveze po kreditima	(77.137)	(76.792)	(78.392)	(79.007)	(78.123)
Neto dug	(71.114)	(71.123)	(70.964)	(70.861)	(71.362)
Ostale dugoročne obveze	-	-	-	-	-
Ostale kratkoročne obveze	(5.523)	(5.604)	(3.910)	(5.503)	(3.501)
Ukupna vrijednost ostalih obveza	(5.523)	(5.604)	(3.910)	(5.503)	(3.501)
NETO VRIJEDNOST IMOVINE	78.339	77.824	69.700	71.513	73.255
Prosječni vagani broj dionica, osnovnih i razrijeđenih	8.710.299	8.709.407	8.706.421	8.705.817	8.705.549
Neto vrijednost imovine po dionici (USD)	8,99	8,94	8,01	8,21	8,41

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 brodaru.

Korekcije na tržištu vozarina odrazile su se i na trenutne procjene vrijednosti brodova u transakcijama kupnje i prodaje. Vrijednost flote 30. rujna 2021. godine iznosi 141,4 milijuna USD, što u nepromijenjenim ostalim uvjetima daje NAV po dionici od 8,41 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 DEVET 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
02.07.2021 Održana redovna Glavna skupština
22.07.2021 Najava sjednice Uprave i Nadzornog odbora
29.07.2021 Održana sjednica Uprave i Nadzornog odbora

VLASNIČKA STRUKTURA

Dioničari 30. rujna 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%
Total	8.733.345	100,00%

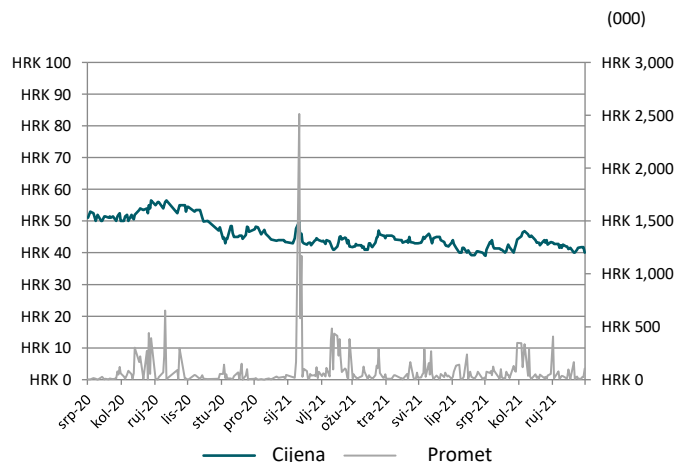
UPRAVA I NADZORNI ODBOR

Na dan 30. rujna 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.

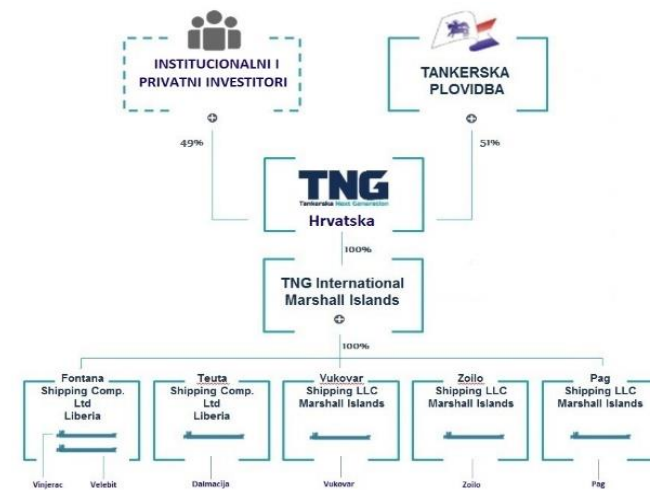


Od početka godine pa do 30. rujna 2021. Društvo je na uređenom tržištu ZSE otkupilo ukupno 1.399 vlastitih dionica koje čine 0,016% temeljnog kapitala. Za navedeno stjecanje vlastitih dionica Društvo je izdvojilo protuvrijednost u iznosu od 63.553 HRK.

Na dan 30. rujna 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 30.09.'21.

Broj otkupljenih dionica
15.119 (0,173% kapitala)

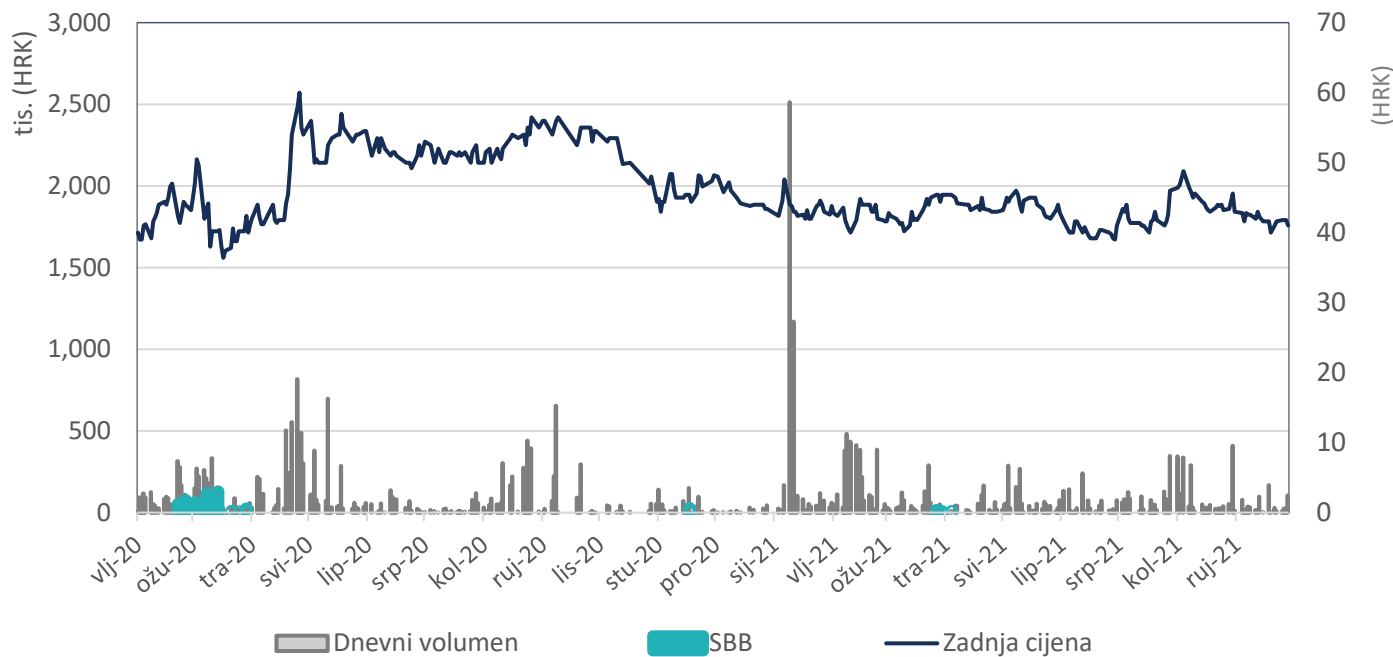
Otkupljen iznos
643,4 tis. HRK

Ostvaren promet TPNG na ZSE
u istom razdoblju
32,062 mil. HRK

Udio otkupljenih vlastitih dionica
u uk. prometu
2,0 %

Tržišna kapitalizacija
30.09.2021.

356,9 mil. HRK



TPNG na ZSE	HRK					
	FY 2016.	FY 2017.	FY 2018.	FY 2019.	FY 2020.	Q1-Q3 2021.
Promet (mil.)	14,7	4,1	1,5	5,9	17,17	16,90
Zaključna cijena	75,00	54,00	38,80	47,20	43,00	41,00
Najviša cijena	79,99	84,89	57,00	49,60	60,00	49,80
Najniža cijena	66,00	54,00	33,40	28,80	36,00	38,80
Prosječna cijena	72,78	70,88	43,61	39,98	48,59	42,69



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. RUJNA 2021. GODINE

(NEREVIDIRANO)

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

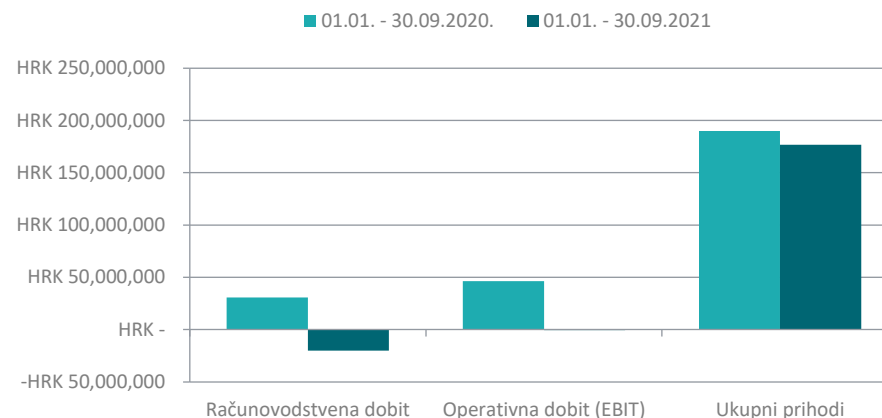
Izvještaj uprave o poslovanju

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

NEREVIDIRANI FINANCIJSKI IZVJEŠTAJI ZA
TREĆE TROMJESEČJE I PRVIH DEVET MJESECI 2021. GODINE

TNG
Tankerska Next Generation

OPIS	Razdoblje 01.01.-30.09.2020.	Razdoblje 01.01.-30.09.2021.
Ukupni prihod (HRK)	HRK 189.837.594	HRK 176.641.491
Prihod iz osnovne djelatnosti / Ukupan prihod	98%	99%
Ostali prihodi / Ukupan prihod	2%	1%
Inozemno tržište / Ukupan prihod	100%	100%
Domaće tržište / Ukupan prihod	0%	0%
Materijalni troškovi / Poslovni rashodi	37%	49%
Troškovi zaposlenih / Poslovni rashodi	26%	20%
Financijski rashodi / Ukupni rashodi	10%	11%
Neto marža	16,25%	(11,51%)
Računovodstvena dobit	HRK 30.825.232	(HRK 20.212.473)
Operativna dobit (EBIT)	HRK 46.440.067	(HRK 442.398)



Društvo je u izvještajnom razdoblju ostvarilo 175,6 mil. HRK poslovnih prihoda koji su najvećim dijelom rezultat ostvarenih prihoda od prodaje.

U istom razdoblju Društvo je ostvarilo 176,0 mil. HRK poslovnih rashoda. Najveći dio poslovnih rashoda čine materijalni troškovi u iznosu od 85,7 mil. HRK, zatim slijede troškovi amortizacije u iznosu od 38,9 mil. HRK (od čega na amortizaciju troškova dokovanja otpada 4,1 mil. HRK), troškovi osoblja u iznosu od 35,9 mil. HRK, te ostali troškovi u iznosu od 15,5 mil. HRK.

U razdoblju završenom 30. rujna 2021. godine financijski prihodi iznosili su 1,0 mil. HRK, dok su financijski rashodi iznosili 20,8 mil. HRK.

Društvo je u izvještajnom razdoblju ostvarilo kumulativni gubitak u iznosu od 20,2 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. rujna 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. rujna 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	30.09.2021
Godina:	2021		
Kvartal:	3		

Tromjesečni financijski izvještaji

Matični broj (MB):	04266838	Oznaka matične države članice:	HR
Matični broj subjekta (MBS):	110046753		
Osobni identifikacijski broj (OIB):	30312968003	LEI:	74780000Y04HB9CIA883
Šifra ustanove:	30559		
Tvrtka izdavatelj: 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)	136
--------------------------	-----

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

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

Tvrtke ovisnih subjekata (prema MSFI):	Sjedište:	MB:
--	-----------	-----

Knjigovodstveni članice:	Da	(Da/Ne)	Tankerska plovidba d.d.
			(tvrtka 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:	
	(tvrtka revizorskog društva)

Ovlašteni revizor:	
	(ime i prezime)

BILANCA			
stanje na dan 30.09.2021			
u kunama			
Obveznik: Tankerska Next Generation d.d.			
Naziv pozicije	AOP oznaka	Zadnji dan prethodne poslovne godine	Na izvještajni datum tekućeg razdoblja
1	2	3	4
A) POTRAŽIVANJA ZA UPISANI A NEUPLAĆENI KAPITAL	001	0	0
B) DUGOTRAJNA IMOVINA (AOP 003+010+020+031+036)	002	1.002.441.257	1.030.568.567
I. NEMATERIJALNA IMOVINA (AOP 004 do 009)	003	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
II. MATERIJALNA IMOVINA (AOP 011 do 019)	010	1.002.441.257	1.030.568.567
1. Zemljište	011	0	0
2. Građevinski objekti	012	0	0
3. Postrojenja i oprema	013	993.490.420	1.025.603.650
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	0
7. Materijalna imovina u pripremi	017	5.815.350	4.964.917
8. Ostala materijalna imovina	018	0	0
9. Ulaganje u nekretnine	019	0	0
III. DUGOTRAJNA FINANCIJSKA IMOVINA (AOP 021 do 030)	020	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
IV. POTRAŽIVANJA (AOP 032 do 035)	031	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
V. ODGOĐENA POREZNA IMOVINA	036	0	0
C) KRATKOTRAJNA IMOVINA (AOP 038+046+053+063)	037	78.030.528	80.352.178
I. ZALIHE (AOP 039 do 045)	038	9.022.302	13.492.237
1. Sirovine i materijal	039	9.022.302	13.492.237
2. Proizvodnja u tijeku	040	0	0
3. Gotovi proizvodi	041	0	0
4. Trgovacka 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
II. POTRAŽIVANJA (AOP 047 do 052)	046	34.204.292	23.409.247
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	23.031.928
4. Potraživanja od zaposlenika i članova poduzetnika	050	26.792	27.781
5. Potraživanja od države i drugih institucija	051	67.116	40.814
6. Ostala potraživanja	052	264.855	308.724
III. KRATKOTRAJNA FINANCIJSKA IMOVINA (AOP 054 do 062)	053	6.139.039	20.134.466
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	20.134.466
9. Ostala financijska imovina	062	0	0
IV. NOVAC U BANCII I BLAGAJNI	063	28.664.895	23.316.228
D) PLAĆENI TROŠKOVI BUDUĆEG RAZDOBLJA I OBRAČUNATI	064	3.865.421	5.654.632
E) UKUPNO AKTIVA (AOP 001+002+037+064)	065	1.084.337.206	1.116.575.377
F) IZVANBILANČNI ZAPISI	066	0	0

Naziv pozicije	AOP oznaka	Zadnji dan prethodne poslovne godine	Na izvještajni datum tekućeg razdoblja
1	2	3	4
PASIVA			
A) KAPITAL I REZERVE (AOP 068 do	067	578.497.199	592.008.969
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	-9.691.917
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	-9.691.917
VI. ZADRŽANA DOBIT ILI PRENESENI GUBITAK (AOP 084-085)	083	88.448.279	56.701.883
1. Zadržana dobit	084	88.448.279	56.701.883
2. Preneseni gubitak	085	0	0
VII. DOBIT ILI GUBITAK POSLOVNE GODINE (AOP 087-088)	086	-31.682.843	-20.212.473
1. Dobit poslovne godine	087	0	0
2. Gubitak poslovne godine	088	31.682.843	20.212.473
VIII. MANJINSKI (NEKONTROLIRAJUĆI) INTERES	089	0	0
B) REZERVIRANJA (AOP 091 do 096)	090	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
C) DUGOROČNE OBVEZE (AOP 098 do 108)	097	395.803.103	486.734.537
1. Obveze prema poduzetnicima unutar grupe	098	0	0
2. Obveze za zajmove, depozite i slično poduzetnika unutar grupe	099	0	28.919.597
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	457.814.940
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
D) KRATKOROČNE OBVEZE (AOP 110 do 123)	109	98.831.679	34.632.867
1. Obveze prema poduzetnicima unutar grupe	110	11.232.172	5.351.922
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	15.324.690
7. Obveze za predujmove	116	0	0
8. Obveze prema dobavljačima	117	7.459.721	7.728.832
9. Obveze po vrijednosnim papirima	118	0	0
10. Obveze prema zaposlenicima	119	4.329.249	3.815.581
11. Obveze za poreze, doprinose i slična davanja	120	55.620	53.383
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	2.304.685
E) ODGOĐENO PLACANJE TROŠKOVA I PRIHOD BUDUĆEGA RAZDOBLJA	124	11.205.225	3.199.004
F) UKUPNO – PASIVA (AOP 067+090+097+109+124)	125	1.084.337.206	1.116.575.377
G) IZVANBILANČNI ZAPISI	126	0	0

RACUN DOBITI I GUBITKA u razdoblju 01.01.2021 do 30.09.2021					
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
I. POSLOVNI PRIHODI (AOP 002 do 006)	001	189.685.940	52.550.760	175.601.842	59.276.870
1. Prihodi od prodaje s poduzetnicima unutar grupe	002	0	0	0	0
2. Prihodi od prodaje (izvan grupe)	003	185.712.218	48.583.427	175.100.685	59.256.887
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	3.973.722	3.967.333	501.157	19.983
II. POSLOVNI RASHODI (AOP 008+009+013+017+018+019+022+029)	007	143.245.873	50.171.766	176.044.240	63.566.038
1. Promjene vrijednosti zaliha proizvodnje u tijeku i gotovih	008	0	0	0	0
2. Materijalni troškovi (AOP 010 do 012)	009	53.206.963	22.507.816	85.665.817	33.186.565
a) Troškovi sirovina i materijala	010	23.273.062	10.360.621	44.425.188	17.930.768
b) Troškovi prodane robe	011	0	0	0	0
c) Ostali vanjski troškovi	012	29.933.901	12.147.195	41.240.629	15.255.797
3. Troškovi osoblja (AOP 014 do 016)	013	37.456.295	11.551.890	35.959.051	12.667.375
a) Neto plaće i nadnice	014	36.951.693	11.329.795	35.497.713	12.508.879
b) Troškovi poreza i doprinosa iz plaća	015	356.557	157.565	310.938	103.785
c) Doprinosi na plaće	016	148.045	64.530	150.400	54.711
4. Amortizacija	017	39.512.841	12.677.973	38.857.590	13.238.309
5. Ostali troškovi	018	12.694.848	3.434.087	14.729.253	4.421.012
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. Rezeriranja (AOP 023 do 028)	022	0	0	0	0
a) Rezeriranja za mirovine, otpremnine i slične obveze	023	0	0	0	0
b) Rezeriranja za porezne obveze	024	0	0	0	0
c) Rezeriranja za započete sudske sporove	025	0	0	0	0
d) Rezeriranja za troškove obnavljanja prirodnih bogatstava	026	0	0	0	0
e) Rezeriranja za troškove u jamstvenim rokovima	027	0	0	0	0
f) Druga rezeriranja	028	0	0	0	0
8. Ostali poslovni rashodi	029	374.926	0	832.529	52.777
III. FINANCIJSKI PRIHODI (AOP 031 do 040)	030	151.654	96.121	1.039.649	1.035.480
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	1.032.668	1.032.668
6. Prihodi od ostalih dugotrajnih financijskih ulaganja i zajmova	036	0	0	0	0
7. Ostali prihodi s osnove kamata	037	78.423	32.238	6.981	2.812
8. Tečajne razlike i ostali financijski prihodi	038	73.231	63.883	0	0
9. Nerealizirani dobiti (prihodi) od financijske imovine	039	0	0	0	0
10. Ostali financijski prihodi	040	0	0	0	0
IV. FINANCIJSKI RASHODI (AOP 042 do 048)	041	15.766.489	4.104.126	20.809.724	11.932.140
1. Rashodi s osnove kamata i slični rashodi s poduzetnicima unutar grupe	042	0	0	172.081	154.502
2. Tečajne razlike i drugi rashodi s poduzetnicima unutar grupe	043	39.193	39.193	0	0
3. Rashodi s osnove kamata i slični rashodi	044	15.727.296	4.064.933	12.967.895	4.090.271
4. Tečajne razlike i drugi rashodi	045	0	0	7.669.748	7.687.367
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
V. UDIO U DOBITI OD DRUŠTAVA POVEZANIH SUDJELJUJUĆIM INTERESOM	049	0	0	0	0
VI. UDIO U DOBITI OD ZAJEDNIČKIH POTHVATA	050	0	0	0	0
VII. UDIO U GUBITKU OD DRUŠTAVA POVEZANIH SUDJELJUJUĆIM INTERESOM	051	0	0	0	0
VIII. UDIO U GUBITKU OD ZAJEDNIČKIH POTHVATA	052	0	0	0	0
IX. UKUPNI PRIHODI (AOP 001+030+049 +050)	053	189.837.594	52.646.881	176.641.491	60.312.350
X. UKUPNI RASHODI (AOP 007+041+051 + 052)	054	159.012.362	54.275.892	196.853.964	75.498.178
XI. DOBIT ILI GUBITAK PRIJE OPOREZIVANJA (AOP 053-054)	055	30.825.232	-1.629.011	-20.212.473	-15.185.828
1. Dobit prije oporezivanja (AOP 053-054)	056	30.825.232	0	0	0
2. Gubitak prije oporezivanja (AOP 054-053)	057	0	-1.629.011	-20.212.473	-15.185.828
XII. POREZ NA DOBIT	058	0	0	0	0
XIII. DOBIT ILI GUBITAK RAZDOBLJA (AOP 055-059)	059	30.825.232	-1.629.011	-20.212.473	-15.185.828
1. Dobit razdoblja (AOP 055-059)	060	30.825.232	0	0	0
2. Gubitak razdoblja (AOP 059-055)	061	0	-1.629.011	-20.212.473	-15.185.828
PREKINUTO POSLOVANJE (popunjava poduzetnik obveznik MSF-a samo ako ima prekinuto poslovanje)					
XIV. DOBIT ILI GUBITAK PREKINUTOG POSLOVANJA PRIJE OPOREZIVANJA (AOP 063-064)	062	0	0	0	0
1. Dobit prekinutog poslovanja prije oporezivanja	063	0	0	0	0
2. Gubitak prekinutog poslovanja prije oporezivanja	064	0	0	0	0
XV. POREZ NA DOBIT PREKINUTOG POSLOVANJA	065	0	0	0	0
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
UKUPNO POSLOVANJE (popunjava samo poduzetnik obveznik MSF-a koji ima prekinuto poslovanje)					
XVI. DOBIT ILI GUBITAK PRIJE OPOREZIVANJA (AOP 055+062)	068	0	0	0	0
1. Dobit prije oporezivanja (AOP 068)	069	0	0	0	0
2. Gubitak prije oporezivanja (AOP 068)	070	0	0	0	0
XVII. POREZ NA DOBIT (AOP 058+065)	071	0	0	0	0
XVIII. DOBIT ILI GUBITAK RAZDOBLJA (AOP 068-071)	072	0	0	0	0
1. Dobit razdoblja (AOP 068-071)	073	0	0	0	0
2. Gubitak razdoblja (AOP 071-068)	074	0	0	0	0

RAČUN DOBITI I GUBITKA u razdoblju 01.01.2021 do 30.09.2021					
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
IZVJEŠTAJ O OSTALOJ SVEOBUHVAATNOJ DOBITI (popunjava poduzetnik obveznik primjene MSFI-a)					
I. DOBIT ILI GUBITAK RAZDOBLJA	078	30.825.232	-1.629.011	-20.212.473	-15.185.828
II. OSTALA SVEOBUHVAATNA DOBIT/GUBITAK PRIJE POREZA (AOP 80 + 87)	079	-22.941.931	-26.660.443	33.787.796	19.139.308
III. Stavke koje neće biti reklasificirane u dobit ili gubitak (AOP 081 do 085)	080	0	0	0	0
1. Promjene revalorizacijskih rezervi dugotrajne materijalne i nematerijalne imovine	081	0	0	0	0
2. Dobitak ili gubitak s osnove naknadnog vrednovanja vlasničkih vrijednosnih papira po fer vrijednosti kroz ostalu sveobuhvatnu dobit	082	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	083	0	0	0	0
4. Aktuarski dobiti/gubici po planovima definiranih primanja	084	0	0	0	0
5. Ostale stavke koje neće biti reklasificirane	085	0	0	0	0
6. Porez na dobit koji se odnosi na stavke koje neće biti reklasificirane	086	0	0	0	0
IV. Stavke koje je moguće reklasificirati u dobit ili gubitak (AOP 088 do 095)	087	-22.941.931	-26.660.443	33.787.796	19.139.308
1. Tečajne razlike iz preračuna inozemnog poslovanja	088	-22.941.931	-26.660.443	33.787.796	19.139.308
2. Dobitak ili gubitak s osnove naknadnog vrednovanja dužničkih vrijednosnih papira po fer vrijednosti kroz ostalu sveobuhvatnu dobit	089	0	0	0	0
4. Dobit ili gubitak s osnove učinkovite zaštite novčanih tokova	090	0	0	0	0
5. Dobit ili gubitak s osnove učinkovite zaštite neto ulaganja u inozemstvu	091	0	0	0	0
6. Udio u ostaloj sveobuhvatnoj dobiti/gubitku društava povezanih sudjelujućim interesom	092	0	0	0	0
6. Promjene fer vrijednosti vremenske vrijednosti opcije	093	0	0	0	0
7. Promjene fer vrijednosti terminskih elemenata terminskih ugovora	094	0	0	0	0
8. Ostale stavke koje je moguće reklasificirati u dobit ili gubitak	095	0	0	0	0
9. Porez na dobit koji se odnosi na stavke koje je moguće reklasificirati u dobit ili gubitak	096	0	0	0	0
V. NETO OSTALA SVEOBUHVAATNA DOBIT ILI GUBITAK (AOP 080+087 - 086 - 096)	097	-22.941.931	-26.660.443	33.787.796	19.139.308
VI. SVEOBUHVAATNA DOBIT ILI GUBITAK RAZDOBLJA (AOP 078+097)	098	7.883.301	-28.289.454	13.575.323	3.953.480
DODATAK Izvještaju o ostaloj sveobuhvatnoj dobiti (popunjava poduzetnik koji sastavlja konsolidirani izvještaj)					
VI. SVEOBUHVAATNA DOBIT ILI GUBITAK RAZDOBLJA (AOP 100+101)	099	0	0	0	0
1. Pripisana imateljima kapitala matice	100	0	0	0	0
2. Pripisana manjinskom (nekontrolirajućem) interesu	101	0	0	0	0

IZVJEŠTAJ O NOVČANOM TIJEKU - Indirektna metoda

u razdoblju 01.01.2021. do 30.09.2021.

u kunama

Obveznik: Tankerska Next Generation d.d.

Naziv pozicije	AOP oznaka	Isto razdoblje prethodne godine	Tekuće razdoblje
1	2	3	4
Novčani tokovi od poslovnih aktivnosti			
1. Dobit prije oporezivanja	001	30.825.232	-20.212.473
2. Usklađenja (AOP 003 do 010):	002	51.804.215	59.343.056
a) Amortizacija	003	39.512.841	38.857.590
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	-78.423	-6.981
e) Rashodi od kamata	007	15.727.297	12.967.895
f) Rezerviranja	008	0	0
g) Tečajne razlike (nerealizirane)	009	-3.352.385	8.557.220
h) Ostala usklađenja za nenovčane transakcije i nerealizirane dobitke i gubitke	010	-5.115	-1.032.668
I. Povećanje ili smanjenje novčanih tokova prije promjena u radnom kapitalu (AOP 001+002)	011	82.629.447	39.130.583
3. Promjene u radnom kapitalu (AOP 013 do 016)	012	-23.254.463	-4.178.905
a) Povećanje ili smanjenje kratkoročnih obveza	013	-356.961	-6.934.777
b) Povećanje ili smanjenje kratkotrajnih potraživanja	014	-19.804.082	7.225.807
c) Povećanje ili smanjenje zaliha	015	-3.093.420	-4.469.935
d) Ostala povećanja ili smanjenja radnog kapitala	016	0	0
II. Novac iz poslovanja (AOP 011+012)	017	59.374.984	34.951.678
4. Novčani izdaci za kamate	018	-17.149.447	-12.467.413
5. Plaćeni porez na dobit	019	0	0
A) NETO NOVČANI TOKOVI OD POSLOVNIH AKTIVNOSTI (AOP 017 do 019)	020	42.225.537	22.484.265
Novčani tokovi od investicijskih aktivnosti			
1. Novčani primici od prodaje dugotrajne materijalne i nematerijalne imovine	021	0	0
2. Novčani primici od prodaje finansijskih instrumenata	022	0	0
3. Novčani primici od kamata	023	92.740	7.828
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
III. Ukupno novčani primici od investicijskih aktivnosti (AOP 021 do 026)	027	92.740	7.828
1. Novčani izdaci za kupnju dugotrajne materijalne i nematerijalne imovine	028	-22.555.414	-24.086.263
2. Novčani izdaci za stjecanje finansijskih 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
IV. Ukupno novčani izdaci od investicijskih aktivnosti (AOP 028 do 032)	033	-22.555.414	-24.086.263
B) NETO NOVČANI TOKOVI OD INVESTICIJSKIH AKTIVNOSTI (AOP 027+033)	034	-22.462.674	-24.078.435
Novčani tokovi od finansijskih aktivnosti			
1. Novčani primici od povećanja temeljnog (upisanog) kapitala	035	0	0
2. Novčani primici od izdavanja vlasničkih i dužničkih finansijskih instrumenata	036	0	0
3. Novčani primici od glavnice kredita, pozajmica i drugih posudbi	037	0	521.918.603
4. Ostali novčani primici od finansijskih aktivnosti	038	0	0
V. Ukupno novčani primici od finansijskih aktivnosti (AOP 035 do 038)	039	0	521.918.603
1. Novčani izdaci za otplate glavnice kredita, pozajmica i drugih posudbi i dužničkih finansijskih instrumenata	040	-47.542.547	-513.876.589
2. Novčani izdaci za isplatu dividendi	041	0	0
3. Novčani izdaci za finansijski najam	042	0	0
4. Novčani izdaci za otkup vlastitih dionica i smanjenje temeljnog (upisanog) kapitala	043	-554.668	-63.553
5. Ostali novčani izdaci od finansijskih aktivnosti	044	0	0
VI. Ukupno novčani izdaci od finansijskih aktivnosti (AOP 040 do 044)	045	-48.097.215	-513.940.142
C) NETO NOVČANI TOKOVI OD FINANCIJSKIH AKTIVNOSTI (AOP 039+045)	046	-48.097.215	7.978.461
1. Nerealizirane tečajne razlike po novcu i novčanim ekvivalentima	047	-509.190	2.262.469
D) NETO POVEĆANJE ILI SMANJENJE NOVČANIH TOKOVA (AOP 020+034+046+047)	048	-28.843.542	8.646.760
E) NOVAC I NOVČANI EKIVALENTI NA POČETKU RAZDOBLJA	049	67.711.609	34.803.934
F) NOVAC I NOVČANI EKIVALENTI NA KRAJU RAZDOBLJA (AOP 048+049)	050	38.868.067	43.450.694

Izvještaj o promjenama kapitala

NEREVIDIRANI FINANCIJSKI IZVJEŠTAJI ZA
TREĆE TROMJESEČJE I PRVIH DEVET MJESECI 2021. GODINE



IZVJEŠTAJ O PROMJENAMA KAPITALA

za razdoblje od 01.01.2021. do 30.09.2021.

u kunama

Raspodjeljivo imateljima kapitala matice

Opis pozicije	AOP oznaka	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 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)
Prethodno razdoblje																			
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	30.825.232	30.825.232	0	30.825.232
6. Tečajne razlike iz preračuna inozemnog poslovanja	06	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-22.941.931	0	0	-22.941.931	0	-22.941.931
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 finansijske 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 sudjelujući 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 neklasificirane 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. Otкуп 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	1.167.012	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-1.167.012	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	5.118.250	1.551.268	1.551.268	0	55.000.000	0	0	0	0	0	-11.949.114	88.475.108	30.825.232	672.562.702	0	672.562.702
DODATAK IZVJEŠTAJU O PROMJENAMA KAPITALA (popunjava poduzetnik obveznik primjene MSFI-a)																			
I. OSTALA SVEOBUHATNA DOBIT PRETHODNOG RAZDOBLJA, UMANJENO ZA POREZE (AOP 06 do 14)	25	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-22.941.931	0	0	-22.941.931	0	-22.941.931
II. SVEOBUHATNA DOBIT ILI GUBITAK PRETHODNOG RAZDOBLJA (AOP 05+25)	26	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-22.941.931	0	30.825.232	7.883.301	0	7.883.301
III. TRANSAKCIJE S VLASNICIMA PRETHODNOG RAZDOBLJA PRIZNATE DIREKTNO U KAPITALU (AOP 15 do 23)	27	0	0	1.167.012	554.668	554.668	0	0	0	0	0	0	0	0	-1.721.680	0	-554.668	0	-554.668

Izvještaj o promjenama kapitala

NEREVIDIRANI FINACIJSKI IZVJEŠTAJI ZA
TREĆE TROMJESEČJE I PRVIH DEVET MJESeci 2021. GODINE



Opis pozicije	AOP oznaka	Raspodjeljivo imateljima kapitala matice																	Manjinski (nekontrolirajući) interes	Ukupno kapital i rezerve
		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 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			
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)	
Tekuće razdoblje																				
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	-20.212.473	-20.212.473	0	-20.212.473	
6. Tečajne razlike iz preračuna inozemnog poslovanja	33		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	33.787.796	0	33.787.796	0	33.787.796		
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	
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	
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	
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	
12. Aktuarski dobiti/gubici po planovima definiranih primanja	39		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
13. Ostale neklasificirane promjene kapitala	40		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	
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. Otкуп vlastitih dionica/udjela	45	0	0	0	63.553	63.553	0	0	0	0	0	0	0	0	-63.553	-63.553	-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	-9.691.917	56.701.883	-20.212.473	592.008.969	0	592.008.969	
DODATAK IZVJEŠTAJU O PROMJENAMA KAPITALA (popunjava poduzetnik obveznik primjene MSF-a)																				
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	33.787.796	0	0	33.787.796	0	33.787.796	
II. SVEOBUHVAATNA DOBIT ILI GUBITAK TEKUĆEG RAZDOBLJA (AOP 32 + 52)	53	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	33.787.796	0	-20.212.473	13.575.323	0	13.575.323	
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	

BILJEŠKE 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. rujna 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. rujna 2021. godine uključuju imovinu i obveze odnosno prihode i rashode društva Tankerska Next Generation d.d. i njegovih ovisnih društava u inozemstvu (trgovačka broderska 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 broderska 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. rujna 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. Vlasnička glavica i pričuve

Društvo nije otkupljivalo vlastite dionice u trećem tromjesečju 2021. godine temeljem programa otkupa vlastitih dionica.

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

4. Zarada po dionici

ZARADA PO DIONICI	Razdoblje 1.1.-30.09.2020.	Razdoblje 1.1.-30.09.2021.
Neto (gubitak) / dobit dioničarima	HRK 30.825.232	(HRK 20.212.473)
Prosječno ponderirani broj dionica	8.710.299	8.705.549
Osnovni (gubitak) / zarada po dionici	HRK 3,54	(HRK 2,32)

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

5. Odnosi s povezanim stranama

ODNOSI S POVEZANIM STRANAMA	Razdoblje 1.1.-30.09.2020.	Razdoblje 1.1.-30.09.2021.
Prodaja povezanim društvima	HRK 0	HRK 0
Kupnja od povezanih društava	HRK 13.073.858	HRK 12.637.727
Potraživanja od povezanih društava	HRK 0	HRK 0
Obveze prema povezanim društvima	HRK 7.565.381	HRK 5.351.922
Dani krediti povezanim društvima	HRK 0	HRK 0
Primljeni krediti od povezanih društava	HRK 0	HRK 28.919.596

6. 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. rujna 2021. godine.

Izjava o odgovornosti za sastavljanje financijskih izvještaja

NEREVIDIRANI FINANCIJSKI IZVJEŠTAJI ZA
TREĆE TROMJESEČJE I PRVIH DEVET MJESECI 2021. GODINE

TNG
Tankerska Next Generation

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

Zadar, 28. listopada 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, umanjeno 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.

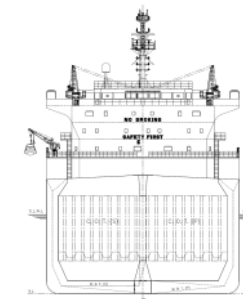
Dnevni operativni troškovi brodova (korišteni engleski izraz u industriji je **Daily vessel operating expenses**). Dnevni operativni troškovi brodova koriste se za ocjenu sposobnosti Grupe da efikasno upravlja operativnim troškovima brodova i da ograniči te troškove.

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.

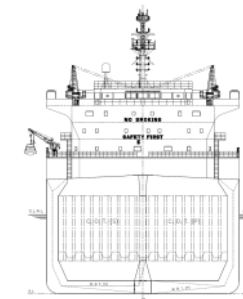
Brodarski ugovor na putovanje (korišteni engleski izraz u industriji je **Voyage charter**). Ugovor za prijevoz određene količine i vrste tereta između ukrcajnih i iskrcajnih luka, koji se većinom odnosi na samo jedno određeno putovanje. Brodar prima vozarinu izračunatu umnoškom tona ukrcanog tereta 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 brodara 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 klasifikacijskog 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 opisuju 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 prevladavaju 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 kratkoročnih 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 polica 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 naručitelj 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 iskrcaja 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 umanjenja njihove vrijednosti. Ako takve naznake postoje, procjenjuje se nadoknadiiva 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 broderskih 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 brodersku 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 broderskih 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 broderskom 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.

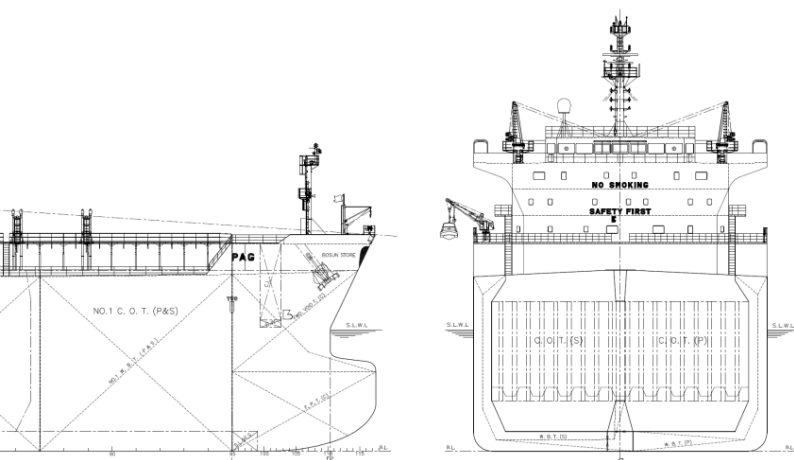
Uvođenjem poreza po tonaži, broderska društva sve više su prelazila od sustava oporezivanja dobiti iz poslovanja prema sustavu oporezivanja po tonaži broda. Kod oporezivanja po tonaži broda, porezna obveza ne obračunava se na temelju ostvarenih prihoda i rashoda kao što je slučaj kod oporezivanja dobiti,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

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

Bitni financijski i operativni pojmovi i koncepti

NEREVIDIRANI FINANCIJSKI IZVJEŠTAJI ZA
TREĆE TROMJESEČJE I PRVIH DEVET MJESECI 2021. GODINE

TNG
Tankerska Next Generation



VRSTA TROŠKA	GLAVNA KOMPONENTA	BRODARSKI UGOVOR NA VRIJEME	BRODARSKI UGOVOR NA PUTOVANJE
Kapital i financiranje	Kapital Otplata glavnice Kamata		
Operativni	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		
Provizije	Provizija naručitelja Posrednička provizija		
<i>Naknada za usluge komercijalnog upravljanja*</i>	<i>Usluge ugovaranja i komercijalnog upravljanja</i>		
Troškovi povezani s putovanjem (manji)	Izmjer gaza Čišćenje tankova Poštarine Ostali razni manji troškovi		
Troškovi povezani s putovanjem (veći)	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, konkurentске 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

www.tng.hr



[LinkedIn](#)

