

TANKERSKA **NEXT GENERATION** d.d.

NEREVIDIRANI FINANCIJSKI IZVJEŠTAJI ZA DRUGO
TROMJESEČJE I PRVIH ŠEST MJESECI 2022. GODINE

2022			
H1		H2	
Q1	Q2	Q3	Q4



Sadržaj

	Komentar Uprave	2
	Uvjeti poslovanja	4
	Rezultati razdoblja	12
	Operativni podaci flote	16
	Skraćeni financijski izvještaji	19
	Upravljanje rizicima	28
	Nerevidirani financijski izvještaji	31
	Bilješke uz financijske izvještaje	41
	Bitni pojmovi i koncepti	44
	Upozorenje vezano uz predviđajuće izjave	51
	Kontakt	52

Rezultati H1 2022

Prihodi brodova
24,0 mil. USD

EBITDA
8,9 mil. USD

EBIT
5,1 mil. USD

Neto dobit
0,9 mil. USD

TCE NETO
15.512 USD/dan

OPEX
6.830 USD/dan

Tržišta produkt-tankera ponovno proživljavaju vremena prije financijske krize 2008. kada se TC2 indeks (Trans Atlantik) Baltic Exchange za MR2 brodove često zadržavao i iznad Worldscale 300. Međutim, knjiga narudžbi za razliku od 2008. sada ostaje blizu povijesno najnižih razina. Ipak ovog puta, kratkoročni i srednjoročni tržišni uvjeti tankera za prijevoz derivata umnogome imaju veze s geopolitičkim okruženjem i ruskim apetitom za prekrajanjem ukrajinske granice. Razdoblje otkako je Rusija napala istočnu Ukrajinu teče još od veljače uključivši i cijelo drugo tromjesečje, a izgledno je da će biti bez ikakvih znakova popuštanja i u trećem tromjesečju. U proteklih pet mjeseci svijet je svjedočio užasnoj brutalnosti. Gađani su civili, granatirane bolnice, nevini životi izgubljeni. Trošak, civilni i vojni, je nesaglediv.

Zapadne sankcije dosad su bile preskromne u pokušaju suzbijanja ruskog izvoza nafte, dok Kremlj preusmjerava sirovu naftu svojim više nego raspoložnim, novim stalnim kupcima iz Azije; Kini i Indiji.

Ovo je prema većini kriterija najveći rat u Europi od 1945. Usred takvog užasa, ponekad je teško shvatiti što se događa iz dana u dan. Samo trajanje rata može otežati njegovo praćenje što također ima tendenciju zasjeniti ostale makroekonomske pokretače. Srednjoročno gledano, sankcije bi trebale imati najveći utjecaj na tržište tankera. Spremnost OPEC-a da kompenzira mogući gubitak ruske proizvodnje energenata također može igrati značajnu ulogu u prilagođavanju toj jednadžbi.

Prilagodila se i Tankerska Next Generation. Društvo se obvezalo na dva višegodišnja brodarska ugovora na vrijeme na vrlo održivim razinama kako bi izdržala nepovoljne vjetrove iz loših prethodnih tržišnih okolnosti, a ipak ostala u dobroj poziciji da kapitalizira svoju izloženost na iznimno intenzivnom spot tržištu, postavljajući temelje za svjetliju perspektivu za ostatak flote. Naša Dalmacija je tako iznajmljena svjetskoj energetskoj i robno-trgovinskoj tvrtki za 16.000 USD po danu za fiksno razdoblje prema standardnim tržišnim uvjetima. Ovaj 4-godišnji ugovor na vrijeme za naš ECO tanker započeo je isporukom

početkom ožujka, dok je Clearlake odustao od mogućnosti produljenja Vinjerca za 15.750 USD po danu za dodatnu opcijsku godinu (iskonzumirani dvogodišnji dnevni najam iznosio je 15.250 USD po danu) čime je reisperučen TNG-u u Meksičkom Zaljevu u prvom tjednu lipnja, savršeno tempirano za uzlet na spot tržištu.

Generalno visoki troškovi bunkera odnosno pogonskog goriva, koji u pravilu vrše pritisak na smanjenje brzine plovidbe, više ne predstavljaju značajan čimbenik na strani ponude u komercijalnoj jednadžbi zbog izvanrednih uvjeta na spot tržištu koji prihodima trenutno znatno premašuju troškove putovanja brodovlasnika. Novčani priljevi i u Tankerskoj Next Generation počeli su nadmašivati odljeve. Budući da je sposobnost tvrtke u stvaranju vrijednosti za dioničare fundamentalno determinirana generiranjem pozitivnih novčanih tokova, vjerujemo da je ovo svakako nešto što vrijedi pozorno pratiti tijekom sljedećih tromjesečja.

Glavni čimbenici u drugom tromjesečju koji su odredili tržište tankera i operativne rezultate Tankerske Next Generation:

- **Ruska invazija na Ukrajinu, nestašice dizela i dugo očekivani učinci zatvaranja rafinerija doveli su do snažnog porasta vozarina naročito kod produkt tankera**
- **Znatna izloženost TNG flote potpuno oporavljenim razinama vozarina na spot tržištu od kraja veljače**
- **Visoki troškovi repatrijacije i pritisak na primanja pomoraca**
- **Osigurano 4-godišnje zaposlenje na vrijeme uz 16.000 USD s isporukom početkom ožujka**
- **Savršeno tempiran istek najma MT Vinjerac u lipnju**

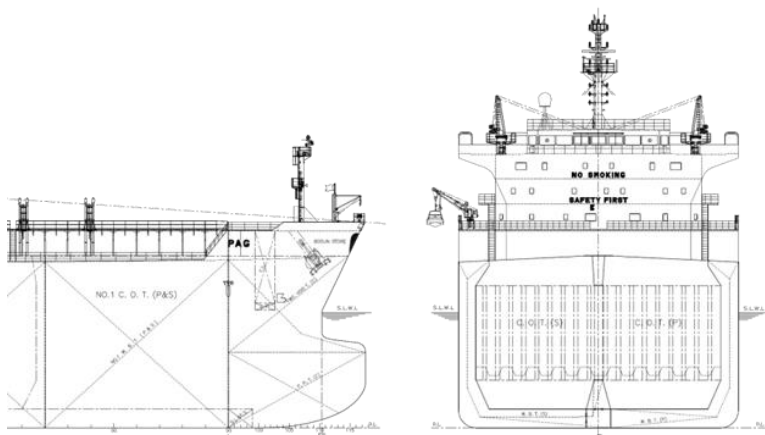
Ruska invazija na Ukrajinu, nestašice dizela i dugo očekivani učinci zatvaranja rafinerija doveli su do porasta cijena vozarina produkt tankera u drugom tromjesečju 2022., za razliku od ostalih segmenata tankerskog tržišta koji, čini se, zaostaju. Sve ovo temelji se na vrlo neuravnoteženoj globalnoj ekonomiji u kojoj sudeći prema raspoloženju kod nas i u svijetu prevladava mišljenje kako smo upravo izašli iz pandemije, iako je statistički gledano vjerojatno polovica svih slučajeva zaraza Covidom nastala ove kalendarske godine, a tek je srpanj. Na sreću, jaz između broja ukupnih slučajeva i teških stanja veći je nego što je ikada bio, sa samo malim dijelom zaraženih koji završavaju smrtnim ishodom; što je jedna desetina u odnosu na rane faze pandemije. No, jednostavno govoreći, daleko smo od idealne pozicije ne samo u pogledu zaraza.

Dugoročno gledano, posljedice ruske vojne akcije u Ukrajini također će imati posljedice i na dekarbonizaciju pa su tako analitičari primijetili da je ruska invazija na Ukrajinu stavila planiranu svjetsku energetska tranziciju u nezavidan položaj.

Prelazak s fosilnih goriva je izazov od ključne važnosti za izbjegavanje kataklizmičkog klimatskog scenarija s kojim se suočavaju svjetski lideri. Putinova invazija na Ukrajinu gurnula je pitanje energetske sigurnosti natrag na vrh političke agende. Doista, jedan od najhitnijih izazova s kojima se danas suočavaju europski čelnici jest kako prekinuti svoju ovisnost o ruskoj energiji, a istovremeno ubrzati borbu protiv klimatske krize. Međutim, ovaj izazov dodatno komplicira činjenica da su mnoge europske zemlje izrazito ovisne o ruskoj nafti i plinu. Treba li dekarbonizacija globalnog gospodarstva nakon ruske invazije biti stavljena na čekanje ili je to dodatni poticaj prema budućnosti obnovljive energije?

Stalna briga ostaje kriza pomoraca pri čemu se brodovlasnici suočavaju s poteškoćama pri zapošljavanju ukrajinskih pomoraca, nacije koja je postala prepoznata kao nacija dobrih pomoraca, i to još više od početka pandemije. Rusija i Ukrajina nude dva najveća izvora časnika i niže posade koji često istovremeno plove na istim brodovima. Ovo postaje još jedan izazov koji treba prevladati.

COVID-19 obilježio je 2020. i 2021. godinu širom svijeta. Čini se da su predsjednik Putin i ruska vojska već stavili pečat na 2022. To je naišlo na široku međunarodnu osudu, ali je također ostavilo snažan utjecaj na prijevoz kopnom, morem i zrakom. Poremećeni plovni putevi znače da se brodovi odlučuju za sigurnije, često duže pomorske rute. To zauzvrat zahtijeva duža putovanja što rezultira smanjenom ponudom brodova, što ima veliki utjecaj na zaradu. Kad bi bilo moguće odvojiti rezultate društva od užasnih posljedica sukoba u Ukrajini kao prevladavajućeg pokretača, današnje razine vozarina na tankerskom tržištu donijele bi dugo očekivano zadovoljstvo vlasnicima tankera. Zadovoljstvo bi bilo tim veće da nije pokrenuto iz posve pogrešnih geopolitičkih razloga.



John Karavanić, CEO



Uvjeti poslovanja

Globalni uvjeti poslovanja

Ruska invazija na Ukrajinu povećala je usporavanje globalnog gospodarstva još više naglašavajući štetu od pandemije COVID-19, koje potencijalno prelazi u ono što bi moglo postati dugotrajno razdoblje anemičnog rasta i povišene inflacije, navodi se u najnovijem izvješću Svjetske banke pod nazivom „Global Economic Prospects report“. To povećava rizik od stagflacije, s potencijalno štetnim posljedicama za gospodarstva sa srednjim i niskim dohotkom.

Očekuje se da će globalni rast pasti s 5,7 posto u 2021. na 2,9 posto u 2022. - znatno niže od 4,1 posto koliko se očekivalo još u siječnju.

Dok je ekonomska patnja od ruske invazije na Ukrajinu neravnomjerno raspoređena po cijelom svijetu, nema razloga za zadovoljstvo među manje pogođenim regijama. Što duže sukob traje, to su rizici veći. Financijska sredstva i druga imovina koja su kućanstva priskrbila tijekom nekoliko godina pandemije značajni su posebno u SAD-u, ali neće trajati zauvijek. Štoviše, pad povjerenja mogao bi se ubrzati ako se sukob i s njim povezane ekonomske nedaće produže sa svih strana. Neki analitičari stoga vjeruju da najgori ekonomski učinak sukoba vjerojatno tek dolazi.

S ratom na granici eurozone, nesigurnom opskrbbom energentima iz Rusije i rastućim rizikom od recesije, pritisci na euro konačno su toliko ojačali da je dosegao paritet s američkim dolarom.

Još značajnije od probijanja ove razine je koliko je brzo euro pao u odnosu na dolar. Valuta, koju dijeli 19 europskih zemalja (eurozona je počela sa 11 zemalja, sljedeće će godine primiti svoju 20. članicu), ove je

godine pala za više od 11 posto, budući da je snaga dolara bila gotovo nezaustavljiva. Pad eura pojačao je zabrinutost da će eurozona pasti u recesiju.

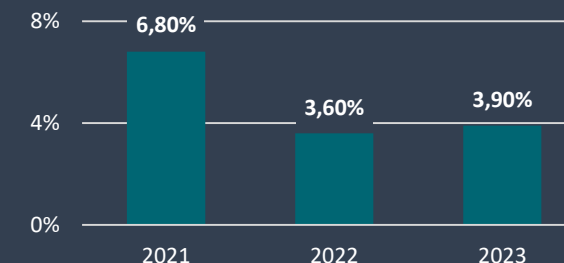
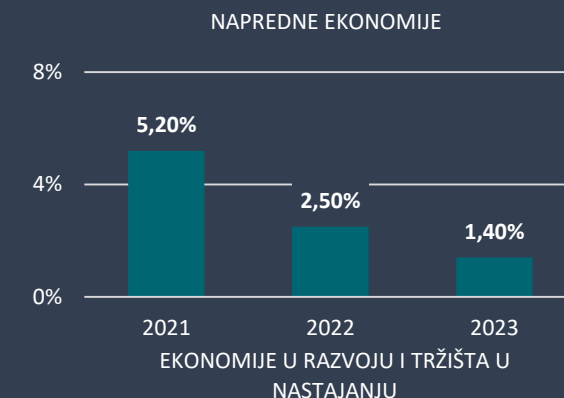
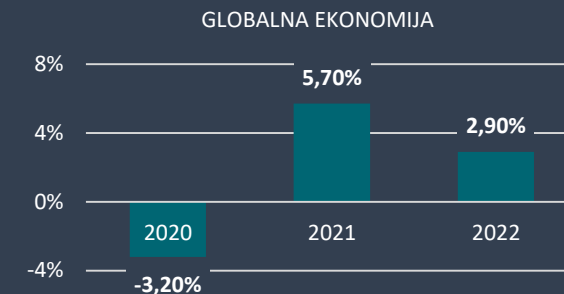
Međutim, posljednjih mjeseci, dok je rat predstavljao izazov za političku i financijsku stabilnost Europe, veliki broj čimbenika jačao je protiv eura i u korist američkog dolara, koji se ponovno potvrdio kao utočište tijekom ekonomskih nestabilnosti.

U nastojanju da stavi inflaciju pod kontrolu, Europska središnja banka prošlog je tjedna objavila da će povećati ključnu kamatnu stopu za pola postotnog boda. To je prvi put od 2011. da je ECB podigla stope i vratila glavnu europsku stopu na nulu. Stope u europskoj regiji negativne su od 2014. godine.

Povećanje, koje je stupilo na snagu 27. srpnja, dolazi u trenutku kada se Europa suočava s rekordnom inflacijom potaknutom naglim rastom cijena energenata i roba. Godišnja inflacija u Europskoj uniji u lipnju je skočila na 9,6 posto. Nešto manje, 8,6% za 19 zemalja koje koriste euro. Euro, koji je dostigao paritet s američkim dolarom prvi put u dva desetljeća, skočio je nakon ove objave na oko 1,02 dolara.

Slabost € valute još više pogoršava problem inflacije jer to znači da europske tvrtke moraju plaćati više za uvoz, uključujući energiju.

PREDVIĐANJE SVJETSKJE EKONOMIJE SRPANJ 2022.



Rizici recesije mogli bi ograničiti sposobnost ECB-a da nastavi s povećanjem kamatnih stopa, što pomaže u borbi protiv inflacije, ali i usporava gospodarstvo.

ECB je daleko iza svojih kolega preko Atlantika u smislu povećanja referentnih stopa. Fed je snizio stope na nulu na početku pandemije i povećava stope od ožujka, podižući svoju referentnu stopu velikim koracima tijekom posljednjih nekoliko mjeseci kako bi se suočio s inflacijom.

U isto vrijeme, Rusija je počela prigušivati izvoz prirodnog plina u neke zemlje EU-a, što je pridonijelo krizi opskrbe energijom koja je pomogla da se inflacija u SAD-u i Europi podigne na najvišu razinu u desetljećima, a cijene benzina i dizela do rekordnih razina.

Ruski Gazprom je ipak nastavio s isporukom plina duž ključnog plinovoda Sjeverni tok 1 prošlog tjedna, ublaživši strahovanja da se neće vratiti u pogon nakon razdoblja planiranog održavanja. Ipak, plinovod ne radi punim kapacitetom i postoji zabrinutost da bi Rusija mogla zatvoriti plin u nekom trenutku kao odmazdu za zapadne sankcije.

Ukrajina, lockdown u Kini i prekidi u lancu opskrbe doprinose vjerojatnosti stagflacije. Za mnoge će zemlje biti teško izbjeći recesiju.

Ruska invazija na Ukrajinu potaknula je zapadne sile da zabrane uvoz ruske sirove nafte i rafiniranih proizvoda. Europska unija pristala je zabraniti 90 posto ruske nafte do kraja ove godine.

Globalne zalihe

Svjetsko gospodarstvo bilo je u prilično dobroj poziciji u prvim mjesecima 2022. Omikron varijanta COVID-19 napravila je nagli, ali kratkotrajni povratak i na koncu bila u zalasku gotovo posvuda. Šest mjeseci kasnije, globalni opskrbni lanci i dalje su neharmonizirani, uzurpirajući isporuku roba, stvarajući dodatne glavobolje tvrtkama i potičući svjetsku inflaciju. Međutim, postoje neki pokazatelji, na koje ukazuju stručnjaci, da situacija počinje prikazivati pozitivne pomake. Drugi pak vide ogromne rizike; od još jednog skoka u broju slučajeva zaraza korona virusom pa do nedostatka radne snage, uskih grla u otpremi roba, što sve otežava pretpostavke za pozitivno ozračje, zamagljujući pozitivne izgled globalnom gospodarstvu.

U stvarnosti, oporavak od pandemije oslobodio je val potražnje s kojim se industrija i distributerske mreže odnosno logistika za robu diljem svijeta nisu bili u stanju nositi. Ali nakon više bolnih mjeseci, ipak postoje neki znakovi da se situacija počinje popravljati.

Protok tereta teče lakše, a tranzit robe uglavnom se oporavio od početnog šoka rata u Ukrajini. Kontejneri se vraćaju u regularniji promet. Cijena zakupa kontejnera od 40 stopa pala je na gotovo 6.400 USD, prema platformi Freightos. Na početku godine bila je bliže 9.300 dolara nakon što je prošlog rujna dosegla vrhunac od 11.000 dolara.

Kina također uspijeva prihvatiti veće količine kontejnera u ključnim lukama unatoč

nametnutim ograničenjima čiji je cilj potpuno zaustaviti širenje Covid-19. Međutim, vremenski okvir za potpunu normalizaciju još je uvijek nepoznanica.

Prema anketi Morgan Stanleya, 54% ispitanika vjeruje da će se poremećaji u opskrbi povući u prvoj polovici iduće godine, dok gotovo trećina smatra da će to potrajati duže. Okolnosti se i dalje brzo mijenjaju, što prognoziranje čini teškom zadaćom.

Rastući broj zaraza povezan s podvarijantom BA.5 Omicron mogle bi izazvati novi val nedostatka radne snage i preopterećenje luka. Potencijal novih sankcija Rusiji ili još jednu rundu lockdown-a u Kini također treba imati u fokusu.

U međuvremenu bi globalna recesija trenutno smanjila pritisak na potražnju. Pad potražnje obuzdao bi promet u opskrbnom lancu mnogo prije nego što bi se očekivalo.

I OPEC i IEA (Međunarodna agencija za energiju) predviđaju da će tržište nafte sljedeće godine biti jedno od najzahtjevnijih u novijoj povijesti. Prema objavi Financial Timesa, te su dvije institucije temeljile ovu pretpostavku na oporavku potražnje u Kini i kontinuiranom rastu u Indiji. Ovo predviđanje je također u suprotnosti s raširenim strahovima od recesije. Budući da cijene nafte trenutno padaju s rekordno visokih razina, može biti teško predvidjeti kamo će tržište krenuti dalje.

Međutim, kako izvještava Investing.com, nije da IEA potpuno ignorira strahove od recesije. Zapravo, organizacija je smanjila svoj očekivani porast potražnje za sljedeću godinu upravo zbog recesijskih sila. Ipak, još uvijek predviđaju porast potražnje od 2,1 milijuna b/d – pad s 2,2 milijuna b/d procijenjenih prošlog mjeseca.

Ipak, nakon skoka cijena nafte 2022., je li uopće moguće odrediti u kojem smjeru će ići potražnja? U svojoj prvoj prognozi za 2023., OPEC je izjavio da očekuje porast prosječne potražnje za 2,7 milijuna barela dnevno sljedeće godine što se ukupno procjenjuje na oko 103 milijuna b/d. Prognoza se uvelike temelji na povećanoj gospodarskoj aktivnosti i čak zanemaruje bojazni da će recesija slomiti potražnju.

S jedne strane imate OPEC-ovo i IEA-ino optimistično stajalište o ograničenoj ponudi i rastućoj potražnji. S druge strane, imate prevladavajući negativan pogled na tržište. Navodi se da će recesijski pritisci na Zapadu i daljnji poremećaji povezani s lockdown-om u Kini omesti oporavak i drastično smanjiti potražnju.

I jedno i drugo može biti točno, naravno. Možda prvo opisuje dugoročno, a drugo kratkoročno predviđanje? Na kraju, puno će ovisiti o tome hoće li do recesije uopće doći ili ne i njezinoj ukupnoj težini. Također moramo uzeti u obzir oporavak Kine nakon ponovnog izbora predsjednika Xiija u listopadu i sposobnost Rusije da kontinuirano eksploatira i pronalazi tržišta za svoju naftu.

Previše je nepoznanica za ozbiljnija predviđanja u ovom trenutku i previše prostora za volatilitnost.

Kina & Indija

Godišnji rast u Kini u prvoj polovici godine pao je na 2,5% na polugodišnjoj razini (Q1: 4,8%). Ovo je skromna brojka s obzirom da je kineski službeni rast projiciran na 5,5%, što se sada čini nedostižnim. Međutim, prognostičari još uvijek očekuju da će se zamah rasta značajno ubrzati u drugoj polovici godine. To pod uvjetom da intenzitet lockdown-a u zemlji ostaje znatno manji nego u ožujku i travnju ove godine.

Zadržke još uvijek postoje u obliku naglih izbijanja virusa u kombinaciji sa strogim politikama zatvaranja zbog Covid-19, problemima u sektoru nekretnina i značajnim usporavanjem na glavnim kineskim izvoznim tržištima.

Sljedeće godine OPEC i IEA predviđaju posebno izazovno tržište nafte i nafnih derivata. Oporavak potražnje u Kini i nastavak rasta u Indiji igrat će ključnu ulogu na tržištu nafte 2023.

Važno je napomenuti da strahovi od tekućih poremećaja u Kini nisu ograničeni samo na naftu. Tako su pretprošli tjedan, blokade izazvane COVID-om rezultirale padom cijena željezne rudače zbog zabrinutosti oko slabljenja kineske potražnje.

U Azijskom dijelu Pacifika, najizravnija poveznica sa sukobom Rusije i Ukrajine je energetska ovisnost. Većina zemalja u regiji ima deficit u trgovini energijom. Više cijene energije glavna su varijabla utjecaja sukoba, koja pogađa i rast i inflaciju. Sveukupno, međutim, učinak Rusije i Ukrajine na rast Azije i Pacifika manje je očit nego drugdje na zapadnoj hemisferi.

Za Indiju, ključni utjecaj sukoba je preko viših cijena energije, što utječe na inflaciju. Iako bi financijska tržišta vjerojatno željela vidjeti da Indijska rezervna banka naginje prema strožjoj politici. Hoće li to učiniti ostaje za vidjeti, s obzirom na njen fokus na rast.

SAD

Osim možda Japana, najveće svjetsko gospodarstvo je relativno najmanje pogođeno sukobom Rusije i Ukrajine u usporedbi s preostalim zemljama OECD-a, s obzirom na njegovu energetska neovisnost i općenito slabe trgovinske i financijske veze s obje zemlje. Za sada su kućanstva i tvrtke uspjele apsorbirati više cijene energije, uključujući korištenje zaliha štednje formiranih za vrijeme izdašnih državnih doznaka povezanih s COVID-19.

Budući je inflacija u Sjedinjenim Državama na najvišoj stopi u zadnja četiri desetljeća, Federalne rezerve su pojačale svoje pooštavanje monetarne politike velikim povećanjem kamatnih stopa. Jerome H. Powell, predsjednik FED-a, rekao je na konferenciji krajem lipnja da očekuje da će referentna stopa ove godine dosegnuti čak 3,5 posto. Dodao je da postoji rizik da će središnja banka otići predaleko u podizanju kamata kako bi ohladila američko gospodarstvo, ali da je još veći rizik dopustiti da inflacija ostane visoka.

Više od tri mjeseca nakon što je Bidenova administracija krajem ožujka najavila najveće otpuštanje iz SPR-a (Strategic Petroleum Reserve) ikada - milijun barela nafte dnevno u sljedećih šest mjeseci - cijene nafte i dalje su oko 100 dolara, a maloprodajna cijena benzina pala je za samo oko 6 % od svoje rekordne visine u lipnju.

Nastavno na postojeću frustraciju, SAD je prošlog mjeseca izvezao više od 5 milijuna barela nafte u Europu i Aziju uključujući naftu koja je bila dio povijesnog oslobađanja iz SPR-a, izvijestio je Reuters prošlog tjedna, pozivajući se na pojedine podatke i izvore. To se objašnjava činjenicom da je američki izvoz nafte profitabilan i dopušta nekim rafinerijama slanje proizvoda koji ne zadovoljavaju američke specifikacije u inozemstvo gdje su specifikacije liberalnije. Ovaj izvoz je ostvaren u istom mjesecu kada su prosječne maloprodajne cijene običnog benzina na benzinskim postajama u toj zemlji dosegle rekordnu visinu.

Nakon mjeseci u kojima su cijene goriva utjecale na standard, umjereno su počele padati nudeći financijsko olakšanje mnogim Americancima.

Prosječna cijena u cijeloj zemlji pretprošlog je tjedna iznosila 4,49 USD po galonu, što je pad od vrhunca sa 5,01 USD u lipnju. Prosječna cijena benzina i dalje je oko 1,30 dolara viša nego prije godinu dana, ali sada već pada više od mjesec dana.

Iza ovih dobrih vijesti stoji nekoliko čimbenika. Proizvodnja nafte i plina je porasla u SAD-u i drugdje, povećavajući ponudu. Građani voze manje kako bi izbjegli visoke cijene, smanjujući potražnju. Kontinuirani poremećaji uzrokovani Covidom, osobito u Kini, također su igrali ulogu; zatvaranja dovode do manjeg broja ljudi koji putuju, što dodatno smanjuje globalnu potražnju za naftom i plinom.

Tankeri

Suočeni s neizvjesnošću oko toga koja goriva dugoročno koristiti za smanjenje emisije stakleničkih plinova, mnogi brodovlasnici odlučuju ostati sa svojim postojećim konvencionalnim flotama, no stariji brodovi će uskoro biti prisiljeni ploviti sporije kako bi se uskladila s novim ekološkim propisima.

Od sljedeće godine, Međunarodna pomorska organizacija (IMO) zahtijeva od svih brodova da izračunaju svoj godišnji intenzitet potrošnje ugljika na temelju emisija broda za teret koji prevozi - i pokazuju da se on postupno smanjuje.

Dok se stariji brodovi mogu naknadno opremiti uređajima za smanjenje emisija, analitičari kažu da je najbrže rješenje jednostavno ploviti sporije, s padom od 10% u brzini plovidbe smanjenje potrošnje goriva može postati značajno iz globalne perspektive.

Lanci opskrbe već su napeti zbog porasta potražnje dok se gospodarstva oporavljaju od blokada, pandemijskih poremećaja u lukama i nedostatka novih brodova. Ako i stari brodovi prijeđu u usporeni režim navigacije, kapacitet brodarstva mogao bi pretrpjeti još jedan udarac u vrijeme kada rekordne vozarine povećavaju inflaciju.

Trenutačno samo oko 5% svjetske flote može koristiti manje zagađujuće alternative u odnosu na mazut, iako će više od 40% novih narudžbi brodova imati tu mogućnost alternative, prema podacima analitičke tvrtke Clarksons Research. Nove narudžbe brodova ipak ne stižu dovoljno brzo da zaustave trend starenja flote kod sve tri glavne vrste trgovačkih brodova: tankere, kontejnerske brodove i brodove za rasuti teret.

Prosječna starost brodova za rasuti teret, koji prevoze rasuti teret poput žitarica i ugljena, skočila je na 11,4 godine do lipnja 2022. s 8,7 prije pet godina. Kontejnerski brodovi sada imaju prosjek od 14,1 godina, što je porast u odnosu na 11,6 dok je za tankere prosječna starost bila 12 godina, što je porast u odnosu na 10,3 godine u 2017., pokazuju podaci.

Brodarske tvrtke odgovorne su za oko 2,5% svjetskih emisija ugljika i nalaze se pod sve većim pritiskom da smanje onečišćenje zraka i mora.

Ove emisije porasle su prošle godine, naglašavajući razmjere izazova u ispunjavanju cilja IMO-a da se emisije prepolove do 2050. u odnosu na razine iz 2008. godine. Organizacija se sada suočava sa zahtjevima da ide dalje i posveti se ostvarenju cilja „neto nula do 2050. godine“.

Neke tvrtke testiraju i naručuju brodove koja koriste alternativna goriva kao što je metanol. Drugi razvijaju brodove koji se mogu naknadno opremiti za goriva osim mazuta, poput vodika ili amonijaka. Postoji čak i primjer povratka vjetru s golemim, visokotehnološkim jedrima koja testiraju tvrtke kao što je Cargill.

Ali mnoge potencijalne tehnologije s niskim udjelom ugljika u ranim su fazama razvoja s ograničenom komercijalnom primjenom, što znači da je većina novih narudžbi još uvijek za brodove koja pokreću mazut i druga fosilna goriva.

Od naručenih brodova, više od trećine, ili 741, koristi ukapljeni prirodni plin (LNG), 24 može pogoniti metanol, a šest vodik. Još 180 ima neki oblik hibridnog pogona pomoću baterija, pokazuju podaci Clarksona.

Mnoge brodarske tvrtke premošćuju rizik uglavnom tako što produlju životni vijek broda što je jeftinije i manje rizično od narudžbi novogradnje. Time također kupuju vrijeme dok čekaju da buduće dominantne nove tehnologije postanu mainstream.

Cargill tako kaže da od sada ne očekuje da će imati velik broj novogradnji u svojoj floti, te će umjesto toga ugraditi uređaje za uštedu energije na starije brodove i produžiti njihov vijek, dok još uvijek postoji neizvjesnost oko buduće tehnologije.

Produkt tankeri

Globalne neučinkovitosti rezultirale su većim prijeđenim udaljenostima za produkt tankere, ali količine roba prevezenih morem su još uvijek ispod razina prije Covida. Nizak neto rast flote zbog većeg rashodovanja pretočio se u veće vozarine u svim segmentima – iako su MR tankeri zasada najviše profitirali.

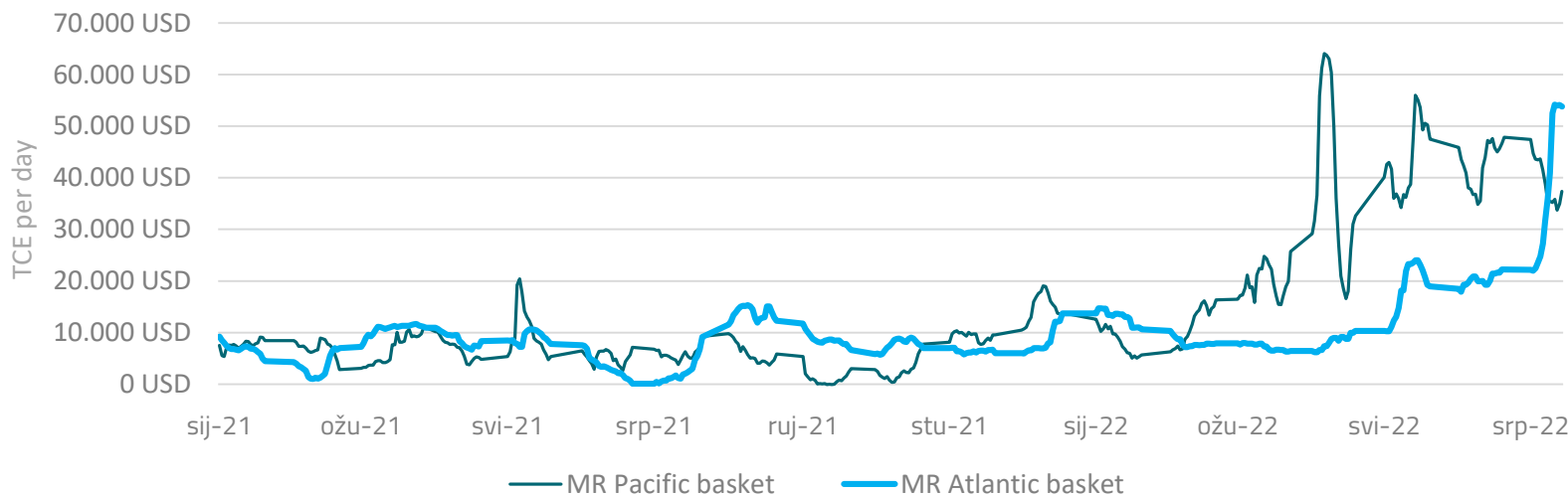
Kratkoročni izgledi za povećanu ponudu tonaže ohrabruju, budući da su se brodovlasnici držali podalje od tržišta novogradnji. Nadalje, nadolazeći propisi i sankcije protiv Rusije mogli bi dodatno smanjiti rast flote. Očekuje se i povećanje potražnje, ali i dalje postoji neizvjesnost zbog visokih stopa inflacije i neodgovarajuće opskrbe rafinerija sirovom naftom. Za sada se očekuje da će se vozarine povećati zbog veće potražnje po tonskim miljama i niskog rasta flote.

Zarada produkt tankera se više nego utrostručila, sa 6.400 USD po danu u rujnu 2021. na više od 26.000 USD po danu u travnju 2022. Povećanje je djelomično podržano porastom spot tečajeva za plovila koja trguju u Baltiku i Crnom moru (oko 10% ukupnih pristajanja u 2021.). Cijene rabljenih brodova također su porasle i ostaju znatno iznad razine medijana, odražavajući očekivanja veće zarade.

Nakon dvije godine (pod)nošenja maski, socijalnog distanciranja i zatvaranja, nema puno toga što bi moglo stati između potrošača i njihovog ljetovanja ove godine. Čini se da ih epidemije Covida-19 više ne sprječavaju u putovanjima - a na temelju uočene potražnje za avio putovanjima, niti više cijene ne predstavljaju prepreku.

No dok su potrošači možda preboljeli strahove od Covida, gospodarstvo je još uvijek prožeto njegovim utjecajima - uključujući visoke cijene goriva, poremećene lance opskrbe i tržište rada u SAD sa puno radnika koji se nadaju da će barem dio vremena raditi od kuće. Za zračne prijevoznike, užurbana ljetna putovanja pretvaraju se u sezonu operativnih i radnih glavobolja.

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



Manjak dizela u Europi predstavlja značajan rizik za europsko gospodarstvo, pošto je dizel jedna od glavnih komponenti za cestovni i industrijski sektor. Europske rafinerije rade sa punim kapacitetima kako bi proizvele više dizela, ali europske zemlje će vjerojatno morati uvoziti više sa većih udaljenosti.

Uvoz ruskog dizela u Europi skočio je ovog mjeseca na najvišu razinu od ožujka, pri čemu Rusija i dalje pokriva najveći dio potreba kontinenta, pokazali su podaci naftne analitičke tvrtke Vortexa.

Uvoz dizela iz Rusije u razdoblju od 1. do 19. srpnja dosegao je 825.000 barela dnevno, što je 24% više u odnosu na razinu iz lipnja i čini gotovo 60% europskog uvoza, pokazuju podaci.

Vortexa očekuje da će ne-ruski europski uvoz dosegnuti 660.000 barela dnevno u srpnju.

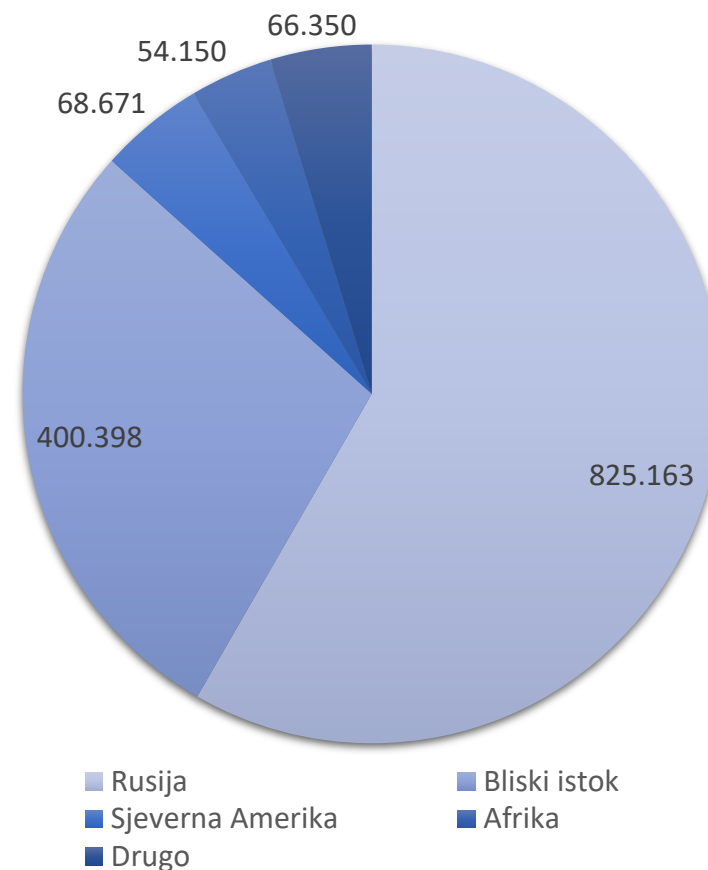
Sveukupno, europski uvoz u srpnju trebao bi dosegnuti 1,41 milijun bpd, što je najviši iznos od travnja i oko 14% više od lipanjskih razina.

Europska unija u svibnju je pristala smanjiti uvoz nafte iz Rusije za 90 posto do kraja ove godine.

Rusija je činila 40% europskog uvoza rafiniranih proizvoda, dosegnuvši 800 000 barela dnevno u 2020., od čega je 55% bilo dizel i plinsko ulje, pokazuju brojke Eurostata.

Uvoz iz Rusije uglavnom se prevezio MR tankerima, dok je uvoz na dugim relacijama iz Azije i Bliskog istoka transportiran LR2 tankerima.

Europski uvoz dizela u srpnju



Napomena: u barelima po danu, podaci od 1-19 Srpnja 2022.

MR produkt tanker flota

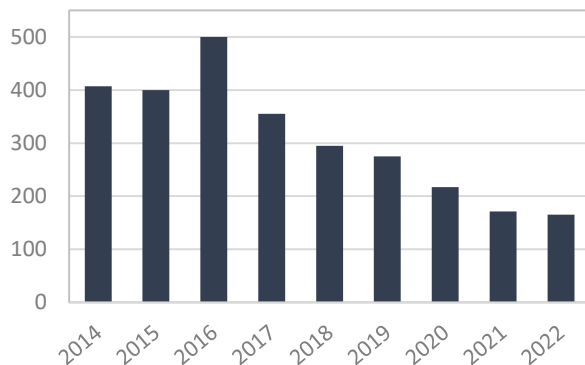
Flota produkt tankera u 2021. godini rasla je za 1,33% što predstavlja usporavanje u odnosu na 2020. i 2019. kada je rast iznosio 3,3% odnosno 3,6% i time stvara potencijalni dugoročni pozitivni utjecaj na tržište produkt tankera.

Tijekom 2021. godine rashodovano je 59 MR produkt tankera, što je više no u prethodne dvije godine zajedno (u 2020. rashodovano je 19 tankera, u 2019. rashodovano je 27). Tijekom prvih šest mjeseci 2022. ukupno 27 tankera (1,01% ukupne flote) u ovom segmentu poslano je u rezalište.

Do 30. lipnja 2022. zabilježena je isporuka 43 novogradnji, a očekuje se isporuka još 64 novogradnji do kraja godine.

MR knjiga narudžbi na početku godine

(broj brodova)



MR tankeri za prijevoz naftnih derivata

KRATAK PREGLED

(MR 25-59,999 DWT)

Ključni podaci flote

na 1. srpnja 2022. godine

U eksploataciji: **2.679** tankera
 ukupne tonaže: 118.353.646 dwt
 godišnji rast do 1.srpnja '22: 0,53 %

Stariji preko 20 godina: **282** tankera
 ukupne tonaže: 11.363.454 dwt
 u postotku flote: 10,53 %

Narudžbi: **142** tankera
 ukupne tonaže: 6.283.909 dwt
 u postotku flote: 5,30 %

Preostale isporuke za 2022.

od 1. srpnja 2022. godine

Planirano: **64** tankera
 Ukupne tonaže: 2.843.490 dwt
 u postotku flote: 2,39 %

Promjene u 2022.

do 1. srpnja 2022. godine

Isporuke: **43** tankera
 ukupne tonaže: 2.030.012 dwt
 u postotku flote: 1,61 %
 od čega u lipnju '22: 8 tankera

Nove narudžbe: **14** tankera
 ukupne tonaže: 647.300 dwt
 u postotku flote: 0,53 %
 od čega u lipnju '22: 2 tankera

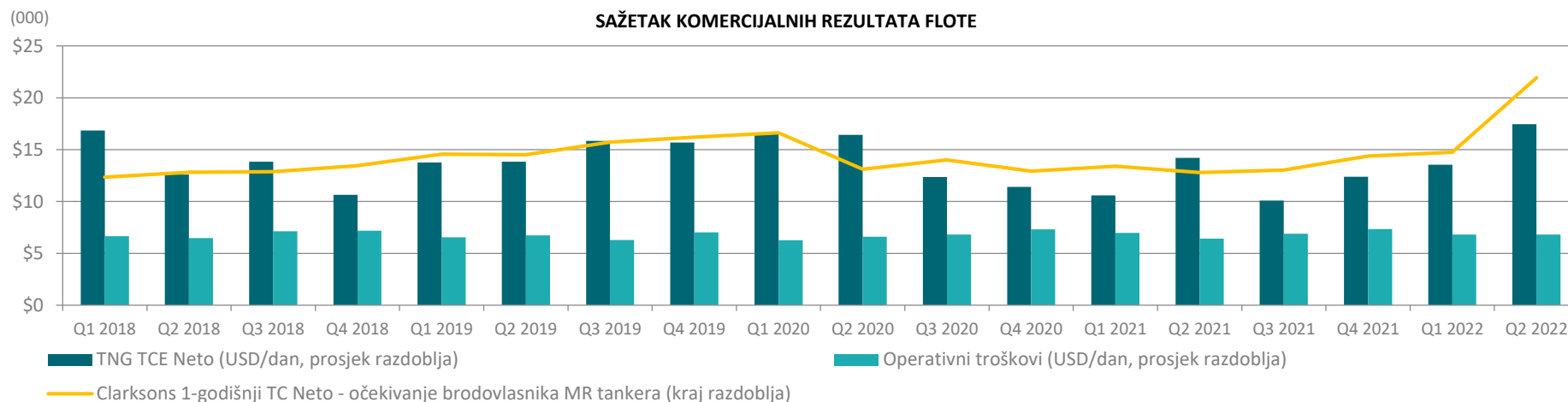
Rashodovano: **27** tankera
 ukupne tonaže: 1.106.817 dwt
 u postotku flote: 1,01 %
 od čega u lipnju '22: 2 tankera

Allied, Srpanj 2022.

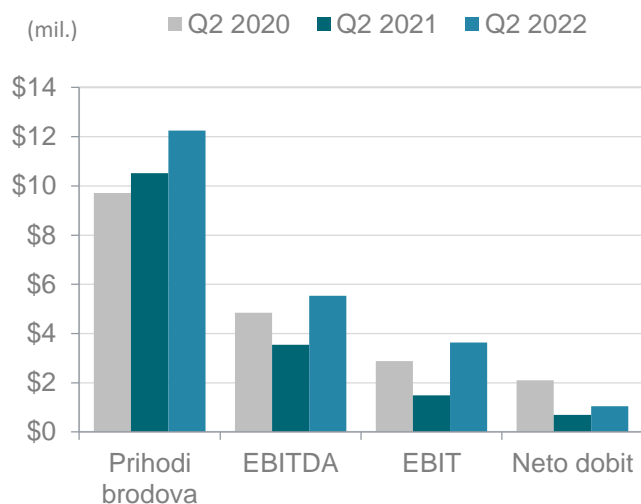


Rezultati razdoblja

SAŽETAK KOMERCIJALNIH REZULTATA FLOTE



SAŽETAK PRIHODA I DOBITI	HRK 000				USD 000			
	Q4 2021	Q1 2022	Q2 2022	H1 2022	Q4 2021	Q1 2022	Q2 2022	H1 2022
Prihodi brodova	78.768	78.840	85.898	164.738	11.915	11.762	12.245	24.007
EBITDA	20.730	22.409	38.373	60.782	3.095	3.373	5.536	8.909
EBIT	(58.623)	9.546	24.805	34.351	(8.868)	1.473	3.629	5.102
Neto dobit	(66.777)	(1.454)	6.090	4.636	(10.073)	(159)	1.044	885



Rezultati za prvih šest mjeseci 2022. godine

NEREVIDIRANI FINANCIJSKI IZVJEŠTAJI ZA DRUGO TROMJESEČJE I PRVIH ŠEST MJESECI 2022. GODINE

TNG
Tankerska Next Generation

Prihodi brodova u prvom polugodištu 2022. godine iznose 164,7 mil. HRK (24,0 mil. USD), što predstavlja povećanje u odnosu na prihode ostvarene u istom razdoblju 2021. godine kada je ostvareno 115,8 mil. HRK (18,5 mil. USD).

Provizije i troškovi povezani s putovanjima brodova iznosili su 49,9 mil. HRK (7,2 mil. USD) u prvih šest mjeseci 2022. godine, dok su u istom razdoblju 2021. godine iznosili nezanemarivo manje, odnosno 36,5 mil. HRK (5,8 mil. USD). Rast troškova može se pripisati većoj izloženosti „spot” tržištu tijekom prvih šest mjeseci 2022. u odnosu na isto razdoblje prethodne godine kada je većina brodova bila zaposlena brodarskim ugovorima na vrijeme. Kao najznačajniji faktor troškova povezanih s putovanjem, ističimo drastičan rast troška pogonskog goriva koji je u prethodnom period dosegao razine i više od 1.000 USD/mt u najmimentnijim bunker lukama.

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

Operativni troškovi brodova u prvih šest mjeseci 2022. iznosili su 50,9 mil. HRK (7,4 mil. USD) dok

su opći i administrativni troškovi iznosili 3,1 milijuna kuna (0,5 mil. USD).

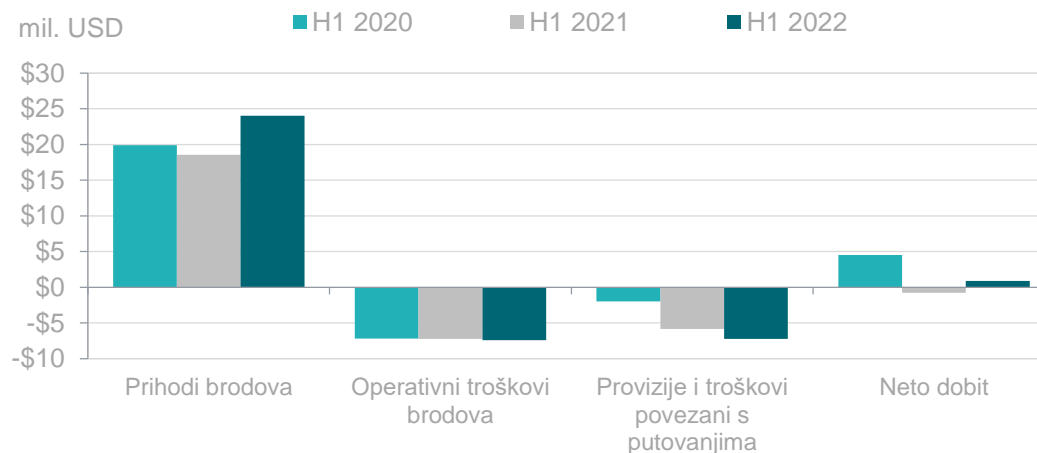
Dobit prije kamata, poreza i amortizacije (EBITDA) u prvih šest mjeseci 2022. godine iznosi 60,8 mil. HRK (8,9 mil. USD), i značajno je povećana u odnosu na isto razdoblje prošle godinu kada je iznosila 30,4 mil. HRK (4,9 mil. USD).

Troškovi amortizacije u prvoj polovici 2022. godine iznosili su 26,4 mil. HRK (3,8 mil. USD). Svi operativni brodovi amortiziraju se, u skladu s računovodstvenom politikom Društva, tijekom procijenjenog vijeka trajanja od 25 godina linearnom metodom amortizacije do rezidualne vrijednosti koja predstavlja rashodovanu vrijednost broda na međunarodnom tržištu.

Neto rashodi od kamata iznosili su 9,4 mil. HRK (1,4 mil. USD) i smanjeni su u odnosu na isto razdoblje 2021. godine kada su iznosili 9,9 mil. HRK (1,6 mil. USD) prvenstveno zbog kontinuirane otplate glavnice kredita unatoč negativnom utjecaju porasta referentne stope LIBOR.

Operativna dobit (EBIT) Društva za prvih šest mjeseci 2022. iznosila je 34,4 mil. HRK (5,1 mil. USD), dok je zabilježena neto dobit u iznosu 4,6 mil. HRK (0,9 mil. USD).

Prosječne TCE neto dnevne vozarine brodova u prvoj polovici ove godine iznose 15.512 USD.



Rezultati drugog tromjesečja 2022. godine

NEREVIDIRANI FINANCIJSKI IZVJEŠTAJI ZA DRUGO TROMJESEČJE I PRVIH ŠEST MJESECI 2022. GODINE



Prihodi brodova u drugom tromjesečju 2022. godine iznose 85,9 mil. HRK (12,2 mil. USD), što je značajno više u odnosu na prihode ostvarene u istom razdoblju 2021. godine kada su iznosili 65,8 mil. HRK (10,5 mil. USD).

Presudan utjecaj na povećanje prihoda u drugom tromjesečju 2022. godine su značajno više vozarine na „spot” tržištu. Dodatan faktor koji je utjecao na rast prihoda je izostanak neprihodovnih dana koji su u istom razdoblju prošle godine moderirali rezultat zbog provedenog petogodišnjeg ciklusa remonta za m/t Velebit završenog tijekom Q2 2021.

Provizije i troškovi povezani s putovanjima brodova iznosili su 19,9 mil. HRK (2,8 mil. USD) u drugom kvartalu 2022. godine, dok su u istom kvartalu 2021. godine iznosili 20,3 mil. HRK (3,3 mil. USD). Visoki troškovi povezani s putovanjima mogu se pripisati većoj izloženosti „spot” tržištu flote TNG-a tijekom drugog kvartala 2022. te visokim troškovima pogonskog goriva.

Operativni troškovi brodova u drugom tromjesečju 2022. iznosili su 26,1 mil. HRK (3,7 mil. USD) dok su opći i administrativni troškovi iznosili su 1,5 milijuna kuna (0,2 mil. USD).

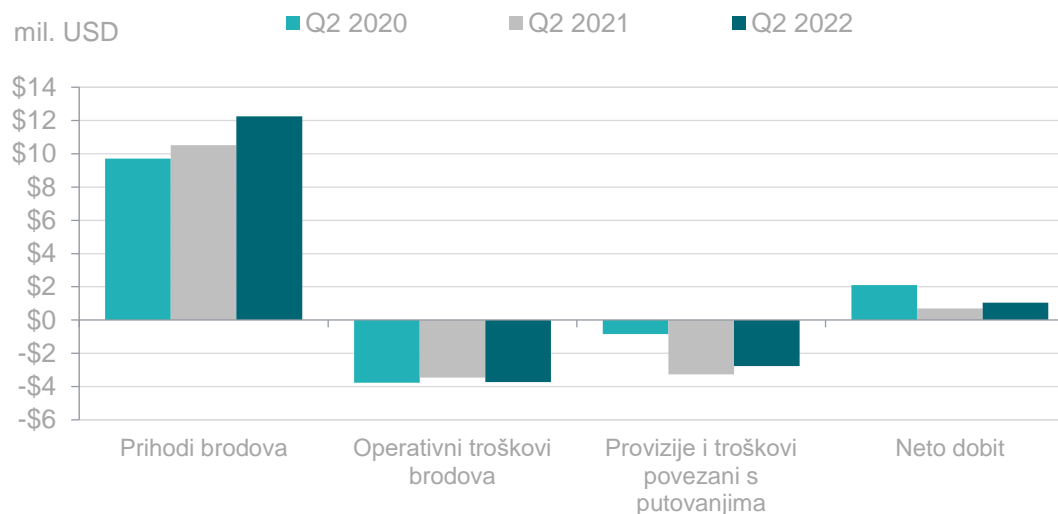
Dobit prije kamata, poreza i amortizacije (EBITDA) u drugom tromjesečju 2022. godine iznosi 38,4 mil. HRK (5,5 mil. USD), i značajno je povećana u odnosu na isto razdoblje prošle godinu kada je iznosila 22,2 mil. HRK (3,5 mil. USD).

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

Troškovi amortizacije u drugom tromjesečju 2022. godine iznosili su 13,6 mil. HRK (1,9 mil. USD) i u skladu su s planom amortizacije.

Operativna dobit (EBIT) drugog tromjesečja 2022. iznosila je 24,8 mil. HRK (3,6 mil. USD), dok neto dobit Društva u drugom tromjesečju 2022. godine iznosi 6,1 mil. HRK (1,0 mil. USD).

Prosječne TCE neto dnevne vozarine brodova drugog tromjesečja ove godine iznose 17.463 USD.





Operativni podaci flote

TRENTNA FLOTA TNG-A

Flota TNG-a se trenutno sastoji od šest MR tankera (Velebit, Vinjerac, Vukovar, Zoilo, Dalmacija i Pag) od kojih su dva konvencionalna ice class produkt tankera te četiri eko-dizajn moderna produkt tankera s ukupnim kapacitetom od približno 300.000 dwt-a. Na dan 30. lipnja 2022. godine, prosječna starost TNG flote iznosi 8,27 godina.

Počevši od trećeg tromjesečja 2020. godine do četvrtog tromjesečja 2021. godine, svi tankeri iz TNG flote odradili su svoje petogodišnje remonte i ugradnju BWTS opreme

Brod	Godina izgradnje	Tip	Zaposlenje	Dnevna vozarina (USD/dan)
Velebit	2011.	ICE class MR produkt	SPOT tržište	SPOT (od kolovoza 2021)
Vinjerac	2011.	ICE class MR produkt	SPOT tržište	SPOT (od lipnja 2022)
Vukovar	2015.	Eko MR produkt	EXXON	17.050 (do srpnja 2023)
Zoilo	2015.	Eko MR produkt	SPOT tržište	SPOT (od svibnja 2021)
Dalmacija	2015.	Eko MR produkt	HARTREE	16.000 (do ožujka 2026)
Pag	2015.	Eko MR produkt	SPOT tržište	SPOT (od svibnja 2022)

POSTOJEĆA STRATEGIJA UPOŠLJAVANJA BRODOVA

Vinjerac

Početakom svibnja 2020. godine za m/t Vinjerac je osiguran dvogodišnji ugovor na vrijeme s unajmiteljem Clearlake Shipping („Clearlake“) uz ugovorenu vozarinu od 15.250 USD po danu. Unajmitelj je imao opciju produžiti ugovor i na treću godinu uz iznos vozarine od 15.750 USD po danu što nije iskoristio te je početkom lipnja tanker reispoređen Društvu nakon čega je uposlen na „spot“ tržištu.

Velebit

Nakon uspješno obavljenog petogodišnjeg remonta i ugradnje BWTS uređaja u Q2/2021, zaključen je kratkoročni brodarski ugovor na vrijeme sa Trafigura Maritime Logistics („Trafigura“). Po isteku ugovora, od početka kolovoza 2021., brod je zaposlen na „spot“ tržištu.

Vukovar

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

Pag

U siječnju 2022. za brod je zaključen kratkoročni brodarski ugovor na vrijeme sa Trafigura Maritime Logistics („Trafigura“) sa eskalirajućom ratom vozarine (od 13.400 USD do 14.000 USD). Unajmitelj je po isteku ugovora u drugoj polovici svibnja 2022. izvršio reispoređivanje nakon čega je brod uposlen na „spot“ tržištu.

Zoilo

Po završetku brodarskog ugovora na vrijeme s unajmiteljem CSSA Chartering Shipping Services SA („CSSA“) s maksimalnom mogućnošću trajanja do 12 mjeseci u unajmiteljevoj opciji s eskalirajućom ratom vozarine, od svibnja 2021. brod je prebačen na „spot“ tržište.

Dalmacija

Početakom godine MT Dalmacija bila je zaposlena na „spot“ tržištu sve do 02.03.2022. kada je isporučena unajmitelju Hartree temeljem sklopljenog brodarskog ugovora na vrijeme na fiksni rok od četiri godine u iznosu od 16.000 USD po danu s mogućnošću produljenja ugovora za godinu dana u unajmiteljevoj opciji po 19.000 USD po danu.

OPERATIVNI PODACI FLOTE	Q1 2021.	Q2 2021.	H1 2021.	FY 2021.	Q1 2022.	Q2 2022.	H1 2022.
TCE neto vozarina (USD/dan)	10.602	14.054	12.403	11.763	13.549	17.463	15.512
Dnevni operativni troškovi broda (USD/dan)	6.967	6.355	6.696	6.897	6.828	6.832	6.830
Operativni dani*	540	546	1.080	2.190	540	546	1.086
Dani prihoda*	514	516	1.025	2.093	540	543	1.082
Uposlenost flote (%)*	95,3%	94,5%	94,9%	95,6%	99,9%	99,4%	99,7%

Tankerska Next Generation se strateški, prilikom zapošljavanja flote, vodi konzervativnim pristupom ugovaranja najмова za svoje brodove što je potvrđeno u uvjetima rastućeg tržišta kada su ključni najmovi bili ugovarani. Tada sklopljeni ugovori na vrijeme omogućili su TNG d.d. da u tom periodu ostvaruje rezultate iznad prosjeka tržišta brodarskog tržišta vremenskog najma.

Tijekom drugog kvartala, tankeri su bili zaposleni 302 dana brodarskim ugovorima na vrijeme od ukupno 543 prihodovnih dana odnosno 55,6%.

Prosječne TCE neto dnevne vozarine u drugom kvartalu 2022. godine iznose

17.463 USD, a prosječni dnevni operativni troškovi brodova za drugo tromjesečje 2022. godine iznose 6.832 USD.

Tijekom drugog polugodišta 2022. zabilježeno je ukupno 3,13 dana bez prihoda što se u cijelosti odnose na brod m/t Velebit.

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 pet od šest tankera koja su obavila svoj redovni petogodišnji remont (m/t Zoilo, m/t Vukovar i m/t Pag, m/t Vinjerac i m/t Velebit; dok je m/t Dalmacija imala implementiran „BWTS” još od isporuke).

Na temelju obavljenih dokovanja, možemo konstatirati da su realizirani troškovi u skladu s planiranim. Drugim riječima, prosječan trošak isporuke i ugradnje BWTS i trošak dokovanja iznosio je po brodu približno 1,7 mil. USD uz napomenu da je ECO tanker Dalmacija

isporučen iz brodogradilišta kao novogradnja s već implementiranim uređajem za pročišćavanje balastnih voda, te je sami trošak dokovanja za Dalmaciju iznosio 0,77 mil. USD.

*Operativni dani = broj kalendarskih dana u razdoblju pomnožen sa brojem brodova u floti

*Dani prihoda = broj operativnih dana umanjeno za dane prekida ugovora (eng. off hire days) i dane provedene u remontu

*Uposlenost flote (%) = broj dana prihoda / broj operativnih dana

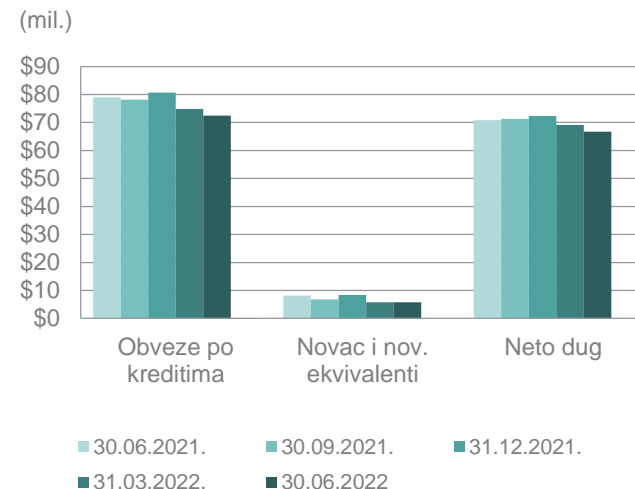


Sažetak financijske pozicije

Tankerska Next Generation završila je prvih šest mjeseci 2022. 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.

Sukladno svojoj strategiji očuvanja financijske stabilnosti i likvidnosti, Društvo je provedenim refinanciranjem kreditnih obveza krajem 2020. i početkom 2021., u potpunosti provelo plan refinanciranja kreditnih obveza koje dopijevaju u 2021. i 2022. godini, i time osiguralo refinanciranje za cijelu flotu po konkurentnim uvjetima za predstojeće petogodišnje razdoblje.

Tijekom prvog polugodišta, Društvo je izvršilo povrat revolving kredita Erste banke u iznosu od 0,5 mil USD te podmirilo dio revolving kredita povezanog društva u iznosu od USD 3,0 milijuna od ukupno ugovorenih USD 9 milijuna za potrebe financiranja obrtnog kapitala. Na dan 30. svibnja 2022. iskorišteno je USD 6 milijuna revolving kredita povezanog društva.



SAŽETAK FINANCIJSKE POZICIJE	HRK 000					USD 000				
	30.06.2021.	30.09.2021.	31.12.2021.	31.03.2022.	30.06.2022.	30.06.2021.	30.09.2021.	31.12.2021.	31.03.2022.	30.06.2022.
Obveze po kreditima	496.986	502.060	536.385	509.467	519.127	79.007	78.123	80.737	74.853	72.468
Novac i novčani ekvivalenti	51.244	43.451	55.433	39.129	40.979	8.146	6.761	8.344	5.749	5.721
Neto dug	445.742	458.609	480.952	470.338	478.148	70.861	71.362	72.393	69.104	66.747
Kapital i rezerve	588.055	592.009	548.290	567.085	617.782	93.485	92.120	82.530	83.320	86.242
Omjer zaduženosti Neto dug / (Kapital i rezerve + Neto dug)	43%	44%	47%	45%	44%	43%	44%	47%	45%	44%

Račun dobiti i gubitka

NEREVIDIRANI FINANCIJSKI IZVJEŠTAJI ZA
DRUGO TROMJESEČJE I PRVIH ŠEST MJESECI 2022. GODINE



RAČUN DOBITI I GUBITKA ZA RAZDOBLJE OD 1. SIJEČNJA DO 30. LIPNJA 2022. nerevidirano	HRK 000				USD 000			
	Q2 2021	Q2 2022	H1 2021	H1 2022	Q2 2021	Q2 2022	H1 2021	H1 2022
Prihodi brodova	65.824	85.898	115.844	164.738	10.518	12.245	18.536	24.007
Ostali prihodi	166	126	337	366	26	18	54	54
Prihodi od prodaje	65.990	86.024	116.181	165.104	10.544	12.263	18.590	24.061
Provizije i troškovi povezani s putovanjima	(20.304)	(19.909)	(36.531)	(49.897)	(3.263)	(2.765)	(5.828)	(7.216)
Operativni troškovi brodova	(21.752)	(26.124)	(45.237)	(50.884)	(3.470)	(3.730)	(7.232)	(7.417)
Opći i administrativni troškovi	(1.346)	(1.508)	(3.230)	(3.087)	(213)	(215)	(515)	(450)
Ostali troškovi	(350)	(110)	(780)	(454)	(54)	(17)	(123)	(69)
Ukupni operativni troškovi	(43.752)	(47.651)	(85.778)	(104.322)	(7.000)	(6.727)	(13.698)	(15.152)
Dobit prije kamata, poreza i amortizacije (EBITDA)	22.238	38.373	30.403	60.782	3.544	5.536	4.892	8.909
Amortizacija	(12.803)	(13.568)	(25.568)	(26.431)	(2.055)	(1.907)	(4.077)	(3.807)
Usklađenje vrijednosti brodova	-	-	-	-	-	-	-	-
Operativna dobit (EBIT)	9.435	24.805	4.835	34.351	1.489	3.629	815	5.102
Neto rashodi od kamata	(4.919)	(4.904)	(9.880)	(9.444)	(779)	(719)	(1.565)	(1.404)
Neto prihodi (rashodi) od tečajnih razlika	(80)	(13.811)	18	(20.271)	(15)	(1.866)	(1)	(2.813)
Neto dobit	4.436	6.090	(5.027)	4.636	695	1.044	(751)	885
Ostala sveobuhvatna dobit	(14.619)	44.607	14.648	64.856	22	1.878	13	2.827
Ukupna sveobuhvatna dobit	(10.183)	50.697	9.621	69.492	717	2.922	(738)	3.712
Prosječni vagani broj dionica, osnovnih i razrijeđenih (tis.)	8.707	8.705	8.706	8.705	8.707	8.705	8.706	8.705
Neto dobit po dionici, osnovna i razrijeđena	0,51	0,70	(0,58)	0,53	0,08	0,12	(0,09)	0,10

Izveštaj o financijskom položaju

NEREVIDIRANI FINANCIJSKI IZVEŠTAJI ZA
DRUGO TROMJESEČJE I PRVIH ŠEST MJESECI 2022. GODINE



IZVJEŠTAJ O FINANCIJSKOM POLOŽAJU NA DAN 30. LIPNJA 2022. nerevidirano	HRK 000			
	31.03.2021.	30.06.2021.	31.03.2022.	30.06.2022.
Dugotrajna imovina	1.047.893	1.020.324	1.013.725	1.053.300
Brodovi u funkciji	1.042.210	1.009.856	1.013.349	1.052.931
Materijalna imovina u pripremi	5.209	10.020	-	0
Ostala dugotrajna imovina	474	448	376	369
Kratkotrajna imovina	81.118	99.337	112.020	123.852
Zalihe	12.692	10.148	13.028	33.000
Potraživanja	14.609	30.968	54.315	40.111
Novac i novčani ekvivalenti	47.900	51.244	39.129	40.979
Ostala kratkotrajna imovina	5.917	6.977	5.548	9.762
Ukupno imovina	1.129.011	1.119.661	1.125.745	1.177.152
Kapital i rezerve	598.268	588.055	567.085	617.782
Temeljni kapital	436.667	436.667	436.667	436.667
Pričuve	114.330	99.713	162.159	176.479
Zadržana dobit	47.271	51.675	(31.741)	4.636
Dugoročne obveze	459.392	466.986	460.777	484.963
Obveze po kreditima	459.392	466.986	460.777	484.963
Kratkoročne obveze	71.351	64.620	97.883	74.407
Obveze po kreditima	46.132	30.000	48.690	34.164
Dobavljači	10.616	18.456	16.285	27.270
Ostalo	14.603	16.164	32.908	12.973
Ukupno kapital i obveze	1.129.011	1.119.661	1.125.745	1.177.152

USD 000			
31.03.2021.	30.06.2021.	31.03.2022.	30.06.2022.
162.496	162.203	148.942	147.038
161.615	160.539	148.886	146.986
808	1.593	-	-
73	71	56	52
12.579	15.792	16.458	17.290
1.969	1.613	1.914	4.607
2.265	4.923	7.980	5.599
7.428	8.146	5.749	5.721
917	1.110	815	1.363
175.075	177.995	165.400	164.328
92.773	93.485	83.320	86.242
67.500	67.500	67.500	67.500
19.015	19.037	21.488	17.857
6.258	6.948	(5.668)	885
71.238	74.238	67.699	67.699
71.238	74.238	67.699	67.699
11.064	10.272	14.381	10.387
7.154	4.769	7.154	4.769
1.646	2.934	2.393	3.807
2.264	2.569	4.834	1.811
175.075	177.995	165.400	164.328

IZVJEŠTAJ O NOVČANOM TIJEKU ZA PRVIH ŠEST MJESECI 2022. GODINE Nerevidirano	HRK 000				USD 000			
	Q1-Q3 2021	FY 2021	Q1 2022	H1 2022	Q1-Q3 2021	FY 2021	Q1 2022	H1 2022
Dobit prije poreza	(20.212)	(86.989)	(1.454)	4.636	(3.135)	(13.208)	(159)	885
Amortizacija	38.781	52.668	12.863	26.431	6.155	8.264	1.900	3.807
Promjene u radnom kapitalu	(4.179)	(14.561)	6.039	(10.533)	(723)	(1.982)	815	(1.587)
Ostale promjene	10.364	76.156	7.875	23.660	1.118	10.692	1.065	2.873
Novčani tijek od poslovnih aktivnosti	24.754	27.274	25.323	44.194	3.415	3.766	3.621	5.978
Novčani primici od investicijskih aktivnosti	-	-	-	-	-	-	-	-
Novčani izdaci od investicijskih aktivnosti	(24.086)	(31.669)	(2.170)	(2.176)	(3.653)	(5.026)	(331)	(332)
Novčani tijek od investicijskih aktivnosti	(24.086)	(31.669)	(2.170)	(2.176)	(3.653)	(5.026)	(331)	(332)
Novčani primici od financijskih aktivnosti	521.919	551.573	-	-	82.892	87.392	-	-
Novčani izdaci od financijskih aktivnosti	(513.940)	(526.550)	(39.457)	(56.472)	(81.561)	(83.456)	(5.885)	(8.269)
Novčani tijek od financijskih aktivnosti	7.978	25.023	(39.457)	(56.472)	1.330	3.935	(5.885)	(8.269)
Neto promjene u novčanom tijeku	8.647	20.628	(16.304)	(14.454)	1.093	2.676	(2.595)	(2.623)
Novac i novčani ekvivalenti s početka razdoblja	34.804	34.804	55.433	55.433	5.669	5.669	8.344	8.344
Novac i novčani ekvivalenti na kraju razdoblja	43.451	55.433	39.129	40.979	6.761	8.344	5.749	5.721

Izveštaj o promjenama kapitala

NEREVIDIRANI FINANCIJSKI IZVEŠTAJI ZA
DRUGO TROMJESEČJE I PRVIH ŠEST MJESECI 2022. GODINE



IZVEŠTAJ O PROMJENAMA VLASNIČKE GLAVNICE nerevidirano	Temeljni kapital	Zadržana dobit	Ostale rezerve i ostala sveobuhvatna dobit	Rezerve od tečajnih razlika	Ukupno
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	-	-	-	-	-
Stanje na dan 30. rujna 2021. godine	436.667	36.490	128.554	(9.692)	592.009
Za razdoblje od 1. listopada do 31. prosinca 2021.	HRK 000	HRK 000	HRK 000	HRK 000	HRK 000
Stanje na dan 1. listopada 2021. godine	436.667	36.490	128.544	(9.692)	592.009
Neto dobit razdoblja	-	(66.777)	-	-	(66.777)
Promjene kapitala	-	-	-	-	-
Promjene ostalih rezervi	-	-	-	-	-
Promjene ostale sveobuhvatne dobiti	-	-	-	23.058	23.058
Stanje na dan 31. prosinca 2021. godine	436.667	(30.287)	128.544	13.366	548.290
Za razdoblje od 1. siječnja do 31. ožujka 2022.	HRK 000	HRK 000	HRK 000	HRK 000	HRK 000
Stanje na dan 1. siječnja 2022. godine	436.667	(30.287)	128.544	13.366	548.290
Neto dobit razdoblja	-	(1.454)	-	-	(1.454)
Promjene kapitala	-	-	-	-	-
Promjene ostalih rezervi	-	-	-	-	-
Promjene ostale sveobuhvatne dobiti	-	-	-	20.249	20.249
Stanje na dan 31. ožujka 2022. godine	436.667	(31.741)	128.544	33.615	567.085
Za razdoblje od 1. travnja do 30. lipnja 2022.	HRK 000	HRK 000	HRK 000	HRK 000	HRK 000
Stanje na dan 1. travnja 2022. godine	436.667	(31.741)	128.544	33.615	567.085
Neto dobit razdoblja	-	6.090	-	-	6.090
Promjene kapitala	-	-	-	-	-
Promjene ostalih rezervi	-	30.287	(30.287)	-	-
Promjene ostale sveobuhvatne dobiti	-	-	-	44.607	44.607
Stanje na dan 30. lipnja 2022. godine	436.667	4.636	98.257	78.222	617.782

IZVEŠTAJ O PROMJENAMA VLASNIČKE GLAVNICE nerevidirano	Temeljni kapital	Zadržana dobit	Ostale rezerve i ostala sveobuhvatna dobit	Rezerve od tečajnih razlika	Ukupno
Za razdoblje od 1. srpnja do 30. rujna 2020.	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	-	-	-	-	-
Stanje na dan 30. rujna 2021. godine	67.500	4.564	19.867	940	92.871
Za razdoblje od 1. listopada do 31. prosinca 2021.	USD 000	USD 000	USD 000	USD 000	USD 000
Stanje na dan 1. listopada 2021. godine	67.500	4.564	19.867	940	92.871
Neto dobit razdoblja	-	(10.073)	-	-	(10.073)
Promjene kapitala	-	-	-	-	-
Promjene ostalih rezervi	-	-	-	-	-
Promjene ostale sveobuhvatne dobiti	-	-	-	(268)	(268)
Stanje na dan 31. prosinca 2021. godine	67.500	(5.509)	19.867	672	82.530
Za razdoblje od 1. siječnja do 31. ožujka 2022.	USD 000	USD 000	USD 000	USD 000	USD 000
Stanje na dan 1. siječnja 2022. godine	67.500	(5.509)	19.867	672	82.530
Neto dobit razdoblja	-	(159)	-	-	(159)
Promjene kapitala	-	-	-	-	-
Promjene ostalih rezervi	-	-	-	-	-
Promjene ostale sveobuhvatne dobiti	-	-	-	949	949
Stanje na dan 31. ožujka 2022. godine	67.500	(5.668)	19.867	1.621	83.320
Za razdoblje od 1. travnja do 30. lipnja 2022.	USD 000	USD 000	USD 000	USD 000	USD 000
Stanje na dan 1. travnja 2022. godine	67,500	(5,668)	19,867	1,621	83,320
Neto dobit razdoblja	-	1.044	-	-	1.044
Promjene kapitala	-	-	-	-	-
Promjene ostalih rezervi	-	5.509	(5.509)	-	-
Promjene ostale sveobuhvatne dobiti	-	-	-	1.878	1.878
Stanje na dan 30. lipnja 2022. godine	67.500	885	14.358	3.499	86.242

IZRAČUN NETO VRIJEDNOSTI IMOVINE procjena	Na datum 30.06.2021. (000 USD)	Na datum 30.09.2021. (000 USD)	Na datum 31.12.2021. (000 USD)	Na datum 31.03.2022. (000 USD)	Na datum 30.06.2022. (000 USD)
Ukupna vrijednost flote	140.160	141.430	151.680	152.890	175.180
Investicije	-	-	-	-	-
Kratkotrajna imovina	7.646	6.622	10.528	10.709	11.569
Ostala dugotrajna imovina	71	66	60	56	52
Ukupna vrijednost ostale imovine	7.717	6.688	10.588	10.765	11.621
Novac i novčani ekvivalenti	8.146	6.761	8.344	5.749	5.721
Obveze po kreditima	(79.007)	(78.123)	(80.737)	(74.853)	(72.468)
Neto dug	(70.861)	(71.362)	(72.393)	(69.104)	(66.747)
Ostale dugoročne obveze	-	-	-	-	-
Ostale kratkoročne obveze	(5.503)	(3.501)	(6.450)	(7.227)	(5.618)
Ukupna vrijednost ostalih obveza	(5.503)	(3.501)	(6.450)	(7.227)	(5.618)
NETO VRIJEDNOST IMOVINE	71.513	73.255	83.425	87.324	114.436
Prosječni vagani broj dionica, osnovnih i razrijeđenih	8.705.817	8.705.549	8.705.549	8.705.549	8.705.549
Neto vrijednost imovine po dionici (USD)	8,21	8,41	9,58	10,03	13,15

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 ovoj godini. Značajan rast spot vozarina u 2022. godini, naročito nakon ruske invazije na Ukrajinu pozitivno je utjecao na rast tržišne vrijednosti flote društva.

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

Korekcije na tržištu vozarina odrazile su se i na trenutne procjene vrijednosti brodova u transakcijama kupnje i prodaje. Vrijednost flote 30. lipnja 2022. godine iznosi 175,2 milijuna USD što u nepromijenjenim ostalim uvjetima daje NAV po dionici od 13,15 USD.

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

OBJAVE U PRVIH 6 MJESECI 2022. GODINE

18.02.2022. Najava sjednice Uprave i Nadzornog odbora
24.02.2022. Održana sjednica Uprave i Nadzornog odbora
02.03.2022. Osiguran brodarski ugovor na vrijeme za ECO tanker Dalmacija
21.04.2022. Najava sjednice Uprave i Nadzornog odbora
29.04.2022. Održana sjednica Uprave i Nadzornog odbora
16.05.2022. Poziv na Glavnu skupštinu
28.06.2022. Održana Glavna skupština

VLASNIČKA STRUKTURA

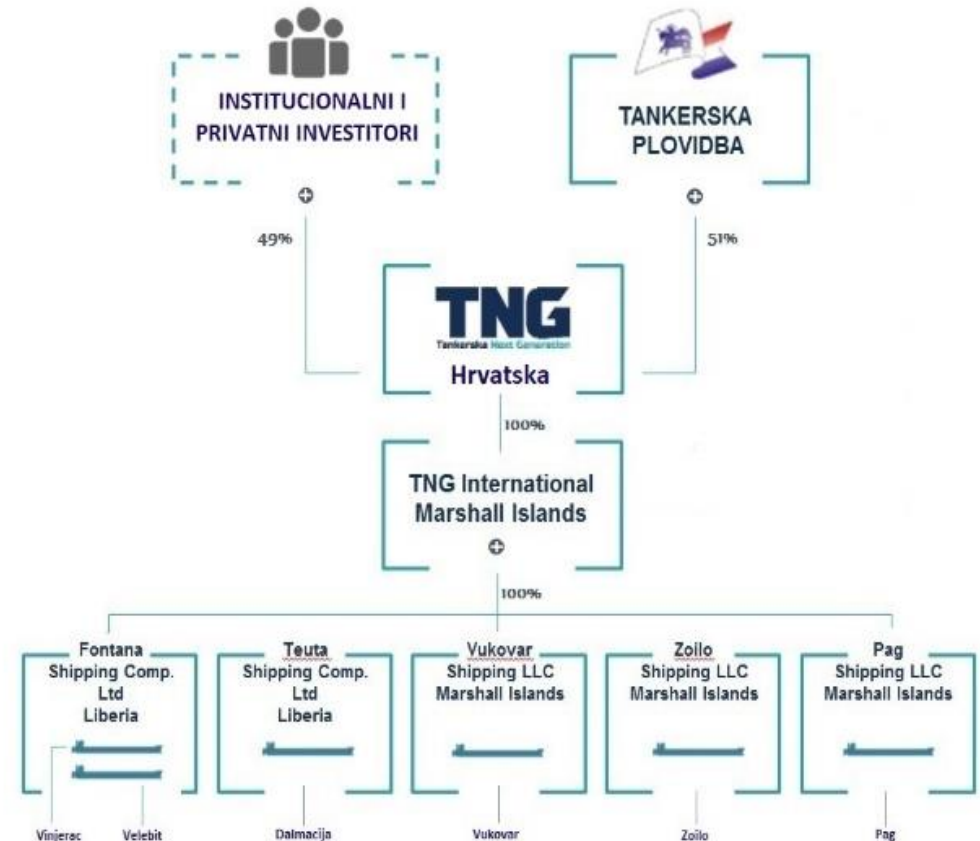
Dioničari 30. lipnja 2022.	Broj dionica	Udio (u %)
Tankerska Plovidba d.d.	4.500.994	51,54%
PBZ Croatia Osiguranje OMF Kat. B	839.000	9,61%
Erste Plavi OMF Kat. B	808.000	9,25%
Raiffeisen OMF Kat. B	752.036	8,61%
Raiffeisen DMF	372.103	4,26%
Ostali institucionalni i privatni investitori	1.461.212	16,73%
Total	8.733.345	100,00%

UPRAVA I NADZORNI ODBOR

Na dan 30. lipnja 2022. Upravu čini jedini član Uprave John Karavanić.

Tijekom 2022. 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.

GRAFIČKI PRIKAZ ODNOSA S POVEZANIM STRANAMA



DIONICA TPNG

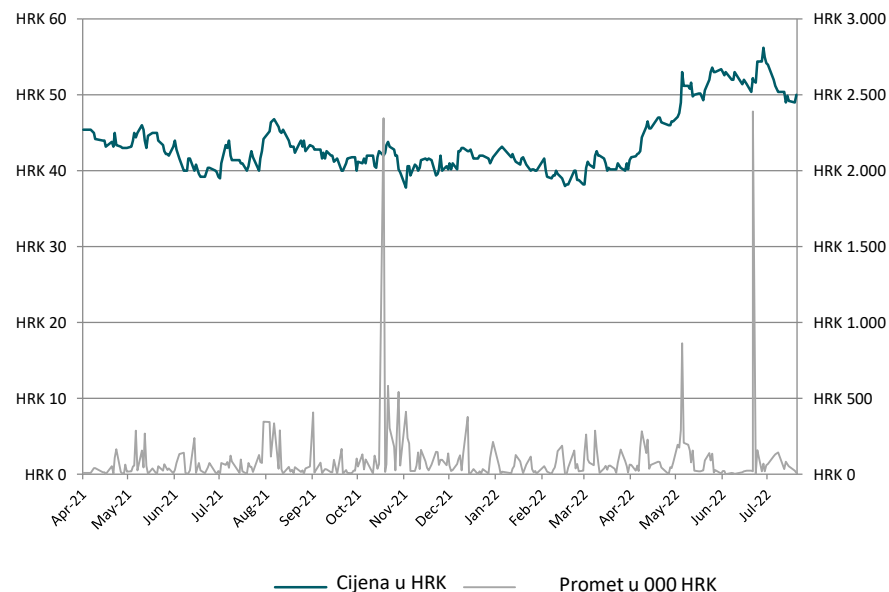
Temeljni kapital Društva iznosi 436.667.250,00 HRK i podijeljen je na 8.733.345 redovnih nematerijaliziranih dionica, bez nominalnog iznosa, od kojih svaka dionica daje jedan glas na Glavnoj skupštini društva.

Dionice Društva s oznakom TPNG uvrštene su u Službenu kotaciju Zagrebačke burze.

U prvih šest mjeseci 2022. godine dionica TPNG ostvarila je promet u iznosu od 10,9 milijuna kuna.

Kretanje cijena i prometa TPNG do kraja drugog tromjesečja 2022. godine

(000)



TPNG na ZSE	HRK						
	FY 2017.	FY 2018.	FY 2019.	FY 2020.	FY 2021.	Q1 2022.	H1 2022
Promet (mil.)	4,1	1,5	5,9	17,2	25,5	3,6	10,9
Zaključna cijena	54,00	38,80	47,20	43,00	41,80	41,40	54,20
Najviša cijena	84,89	57,00	49,60	60,00	49,80	43,20	56,20
Najniža cijena	54,00	33,40	28,80	36,00	37,20	37,40	37,40
Prosječna cijena	70,88	43,61	39,98	48,59	42,30	40,09	44,73



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.

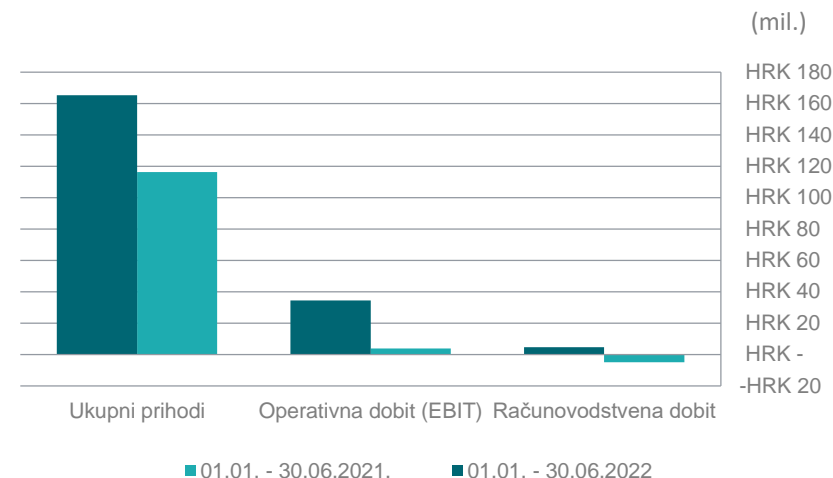


TROMJESEČNI FINANCIJSKI IZVJEŠTAJI

ZA RAZDOBLJE OD 1. SIJEČNJA 2022. DO 30. LIPNJA 2022. GODINE (NEREVIDIRANO)

- I. Izveštaj Uprave o poslovanju za razdoblje od 1. siječnja 2022. do 30. lipnja 2022. godine
- II. Nerevidirani sažeti tromjesečni financijski izvještaji:
 - Bilanca stanja na dan 30. lipnja 2022. godine
 - Račun dobiti i gubitka za razdoblje od 1. siječnja 2022. do 30. lipnja 2022. godine
 - Izveštaj o novčanom tijeku za razdoblje od 1. siječnja 2022. do 30. lipnja 2022. godine
 - Izveštaj o promjenama kapitala za razdoblje od 1. siječnja 2022. do 30. lipnja 2022. godine
 - Bilješke uz financijske izvještaje
- III. Izjava o odgovornosti za sastavljanje financijskih izvještaja

OPIS	Razdoblje	
	01.01.-30.06.2021.	01.01.-30.06.2022.
Ukupni prihod (HRK)	HRK 116.346.760	165.159.731
Prihod iz osnovne djelatnosti / Ukupan prihod	100%	100%
Ostali prihodi / Ukupan prihod	0%	0%
Inozemno tržište / Ukupan prihod	100%	100%
Domaće tržište / Ukupan prihod	0%	0%
Materijalni troškovi / Poslovni rashodi	47%	52%
Troškovi zaposlenih / Poslovni rashodi	21%	20%
Financijski rashodi / Ukupni rashodi	7%	19%
Neto marža	(4,32%)	2,81%
Računovodstvena dobit	(HRK 5.026.645)	HRK 4.636.366
Operativna dobit (EBIT)	HRK 3.846.769	HRK 34.350.980



Društvo je u izvještajnom razdoblju ostvarilo 165,2 mil. HRK poslovnih prihoda koji su najvećim dijelom rezultat ostvarenih prihoda od prodaje.

U istom razdoblju Društvo je ostvarilo 130,8 mil. HRK poslovnih rashoda. Najveći dio poslovnih rashoda čine materijalni troškovi u iznosu od 67,7 mil. HRK, zatim slijede troškovi amortizacije u iznosu od 26,4 mil. HRK, troškovi osoblja u iznosu od 26,4 mil. HRK, te ostali troškovi u iznosu od 10,0 mil. HRK.

U razdoblju završenom 30. lipnja 2022. godine financijski prihodi iznosili su 56 tis. HRK, dok su financijski rashodi iznosili 29,8 mil. HRK.

Društvo je u izvještajnom razdoblju ostvarilo kumulativnu dobit u iznosu od 4,6 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.

Na dan 30. lipnja 2022. godine Društvo je imalo 28.319 vlastitih dionica, što predstavlja 0,3243% ukupnog broja dionica. Pričuve za vlastite dionice ustrojene su iz zadržane dobiti Društva.

Na dan 30. lipnja 2022. 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:	01.01.2022	do	30.06.2022
Godina:	2022		
Kvartal:	2		

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 izdavateljca:	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) 135

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

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

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

Knjigovodstveni servis: Da (Da/Ne) Tankerska plovidba d.d. (tvrtka knjigovodstvenog servisa)

Osoba za kontakt: KARAVANIĆ JOHN (unosi 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 30.06.2022			
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	1.002.145.792	1.053.299.667
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	1.002.145.792	1.053.299.667
1. Zemljište	011	0	0
2. Građevinski objekti	012	0	0
3. Postrojenja i oprema	013	1.002.145.792	1.053.299.667
4. Alati, pogonski inventar i transportna imovina	014	0	0
5. Biološka imovina	015	0	0
6. Predujmovi za materijalnu imovinu	016	0	0
7. Materijalna imovina u pripremi	017	0	0
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	120.342.037	114.259.878
I. ZALIHE (AOP 039 do 045)	038	14.003.606	32.999.721
1. Sirovine i materijal	039	14.003.606	32.999.721
2. Proizvodnja u tijeku	040	0	0
3. Gotovi proizvodi	041	0	0
4. Trgovačka roba	042	0	0
5. Predujmovi za zalihe	043	0	0
6. Dugotrajna imovina namijenjena prodaji	044	0	0
7. Biološka imovina	045	0	0
II. POTRAŽIVANJA (AOP 047 do 052)	046	50.905.901	40.281.283
1. Potraživanja od poduzetnika unutar grupe	047	0	0
2. Potraživanja od društava povezanih sudjelujućim interesom	048	0	0
3. Potraživanja od kupaca	049	50.796.065	40.111.273
4. Potraživanja od zaposlenika i članova poduzetnika	050	21.308	47.330
5. Potraživanja od države i drugih institucija	051	34.754	68.906
6. Ostala potraživanja	052	53.774	53.774
III. KRATKOTRAJNA FINANCIJSKA IMOVINA (AOP 054 do 062)	053	20.814.236	22.443.148
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	20.814.236	22.443.148
9. Ostala financijska imovina	062	0	0
IV. NOVAC U BANCI I BLAGAJNI	063	34.618.294	18.535.726
D) PLAĆENI TROŠKOVI BUDUĆEG RAZDOBLJA I OBRAČUNATI	064	5.038.203	9.592.285
E) UKUPNO AKTIVA (AOP 001+002+037+064)	065	1.127.526.032	1.177.151.830
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	548.289.831	617.781.960
I. TEMELJNI (UPISANI) KAPITAL	068	436.667.250	436.667.250
II. KAPITALNE REZERVE	069	68.425.976	38.139.035
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	1.641.650	1.641.650
3. Vlastite dionice i udjeli (odbitna stavka)	073	-1.641.650	-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	13.365.296	78.221.059
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	13.365.296	78.221.059
VI. ZADRŽANA DOBIT ILI PRENESENI GUBITAK (AOP 084-085)	083	56.701.883	0
1. Zadržana dobit	084	56.701.883	0
2. Preneseni gubitak	085	0	0
VII. DOBIT ILI GUBITAK POSLOVNE GODINE (AOP 087-088)	086	-86.988.824	4.636.366
1. Dobit poslovne godine	087	0	4.636.366
2. Gubitak poslovne godine	088	86.988.824	0
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	469.695.100	484.962.815
1. Obveze prema poduzetnicima unutar grupe	098	0	0
2. Obveze za zajmove, depozite i slično poduzetnika unutar grupe	099	59.791.932	42.980.814
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	409.903.168	441.982.001
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	98.677.540	66.546.668
1. Obveze prema poduzetnicima unutar grupe	110	5.136.508	4.449.949
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	66.690.074	34.163.737
7. Obveze za predujmove	116	0	0
8. Obveze prema dobavljačima	117	21.734.054	22.832.002
9. Obveze po vrijednosnim papirima	118	0	0
10. Obveze prema zaposlenicima	119	4.946.125	4.942.182
11. Obveze za poreze, doprinose i slična davanja	120	55.318	60.132
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	61.687	44.892
E) ODGOĐENO PLAĆANJE TROŠKOVA I PRIHOD BUDUĆEGA RAZDOBLJA	124	10.863.561	7.860.387
F) UKUPNO – PASIVA (AOP 067+090+097+109+124)	125	1.127.526.032	1.177.151.830
G) IZVANBILANČNI ZAPISI	126	0	0

RAČUN DOBITI I GUBITKA					
u razdoblju 01.01.2022 do 30.06.2022					
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	116.324.972	66.118.121	165.103.557	85.999.812
1. Prihodi od prodaje s poduzetnicima unutar grupe	002	0	0	0	0
2. Prihodi od prodaje (izvan grupe)	003	115.843.798	65.823.667	164.737.856	85.897.414
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	481.174	294.454	365.701	102.398
II. POSLOVNI RASHODI (AOP 008+009+013+017+018+019+022+029)	007	112.478.203	57.105.942	130.752.577	61.194.748
1. Promjene vrijednosti zaliha proizvodnje u tijeku i gotovih	008	0	0	0	0
2. Materijalni troškovi (AOP 010 do 012)	009	52.479.253	27.764.539	67.687.928	28.701.992
a) Troškovi sirovina i materijala	010	26.494.421	14.313.494	35.097.176	15.366.655
b) Troškovi prodane robe	011	0	0	0	0
c) Ostali vanjski troškovi	012	25.984.832	13.451.045	32.590.752	13.335.337
3. Troškovi osoblja (AOP 014 do 016)	013	23.291.676	11.366.338	26.376.143	13.498.085
a) Neto plaće i nadnice	014	22.988.834	11.215.892	26.008.003	13.312.292
b) Troškovi poreza i doprinosa iz plaća	015	207.152	102.887	242.614	122.673
c) Doprinosi na plaće	016	95.690	47.559	125.526	63.120
4. Amortizacija	017	25.619.280	12.828.958	26.430.839	13.542.500
5. Ostali troškovi	018	10.308.241	4.797.631	10.010.091	5.404.286
6. Vrijednosna usklađenja (AOP 020+021)	019	0	0	0	0
a) dugotrajne imovine osim financijske imovine	020	0	0	0	0
b) kratkotrajne imovine osim financijske imovine	021	0	0	0	0
7. Rezerviranja (AOP 023 do 028)	022	0	0	0	0
a) Rezerviranja za mirovine, otpremnine i slične obveze	023	0	0	0	0
b) Rezerviranja za porezne obveze	024	0	0	0	0
c) Rezerviranja za započete sudske sporove	025	0	0	0	0
d) Rezerviranja za troškove obnavljanja prirodnih bogtstava	026	0	0	0	0
e) Rezerviranja za troškove u jamstvenim rokovima	027	0	0	0	0
f) Druga rezerviranja	028	0	0	0	0
8. Ostali poslovni rashodi	029	779.753	348.476	247.576	47.885
III. FINANCIJSKI PRIHODI (AOP 031 do 040)	030	21.789	2.679	56.173	53.479
1. Prihodi od ulaganja u udjele (dionice) poduzetnika unutar grupe	031	0	0	0	0
2. Prihodi od ulaganja u udjele (dionice) društava povezanih sudjelujućim interesima	032	0	0	0	0
3. Prihodi od ostalih dugotrajnih financijskih ulaganja i zajmova poduzetnicima unutar grupe	033	0	0	0	0
4. Ostali prihodi s osnove kamata iz odnosa s poduzetnicima unutar grupe	034	0	0	0	0
5. Tečajne razlike i ostali financijski prihodi iz odnosa s poduzetnicima unutar grupe	035	0	0	0	0
6. Prihodi od ostalih dugotrajnih financijskih ulaganja i zajmova	036	0	0	0	0
7. Ostali prihodi s osnove kamata	037	4.170	2.679	56.173	53.479
8. Tečajne razlike i ostali financijski prihodi	038	17.619	0	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	8.895.203	4.578.145	29.770.787	18.767.994
1. Rashodi s osnove kamata i slični rashodi s poduzetnicima unutar grupe	042	17.579	17.579	353.271	0
2. Tečajne razlike i drugi rashodi s poduzetnicima unutar grupe	043	0	0	0	0
3. Rashodi s osnove kamata i slični rashodi	044	8.877.624	4.560.566	9.146.610	4.957.280
4. Tečajne razlike i drugi rashodi	045	0	0	20.270.906	13.810.714
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 SUDJELUJUĆIM 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 SUDJELUJUĆIM 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	116.346.761	66.120.800	165.159.730	86.053.291
X. UKUPNI RASHODI (AOP 007+041+051 + 052)	054	121.373.406	61.684.087	160.523.364	79.962.742
XI. DOBIT ILI GUBITAK PRIJE OPOREZIVANJA (AOP 053-054)	055	-5.026.645	4.436.713	4.636.366	6.090.549
1. Dobit prije oporezivanja (AOP 053-054)	056	0	4.436.713	4.636.366	6.090.549
2. Gubitak prije oporezivanja (AOP 054-053)	057	-5.026.645	0	0	0
XII. POREZ NA DOBIT	058	0	0	0	0
XIII. DOBIT ILI GUBITAK RAZDOBLJA (AOP 055-059)	059	-5.026.645	4.436.713	4.636.366	6.090.549
1. Dobit razdoblja (AOP 055-059)	060	0	4.436.713	4.636.366	6.090.549
2. Gubitak razdoblja (AOP 059-055)	061	-5.026.645	0	0	0

Naziv pozicije	AOP oznaka	Isto razdoblje prethodne godine		Tekuće razdoblje	
		Kumulativ	Tromjesečje	Kumulativ	Tromjesečje
1	2	3	4	5	6
PREKINUTO POSLOVANJE (popunjava poduzetnik obveznika 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
DODATAK RDG-u (popunjava poduzetnik koji sastavlja konsolidirani godišnji financijski izvještaj)					
XIX. DOBIT ILI GUBITAK RAZDOBLJA (AOP 076+077)	075	0	0	0	0
1. Pripisana imateljima kapitala matice	076	0	0	0	0
2. Pripisana manjinskom (nekontrolirajućem) interesu	077	0	0	0	0
IZVJEŠTAJ O OSTALOJ SVEOBUHVAATNOJ DOBITI (popunjava poduzetnik obveznik primjene MSF-a)					
I. DOBIT ILI GUBITAK RAZDOBLJA	078	-5.026.645	4.436.713	4.636.366	6.090.549
II. OSTALA SVEOBUHVAATNA DOBIT/GUBITAK PRIJE POREZA (AOP 80 + 87)	079	14.648.487	-14.617.065	64.855.763	44.606.543
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 dobici/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	14.648.487	-14.617.065	64.855.763	44.606.543
1. Tečajne razlike iz preračuna inozemnog poslovanja	088	14.648.487	-14.617.065	64.855.763	44.606.543
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	14.648.487	-14.617.065	64.855.763	44.606.543
VI. SVEOBUHVAATNA DOBIT ILI GUBITAK RAZDOBLJA (AOP 078+097)	098	9.621.842	-10.180.352	69.492.129	50.697.092
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 01.01.2022. do 30.06.2022.

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	-5.026.645	4.636.366
2. Usklađenja (AOP 003 do 010):	002	34.818.958	56.145.452
a) Amortizacija	003	25.619.280	26.430.839
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	-4.168	-56.173
e) Rashodi od kamata	007	8.877.624	9.499.881
f) Rezerviranja	008	0	0
g) Tečajne razlike (nerealizirane)	009	326.222	20.270.905
h) Ostala usklađenja za nenovčane transakcije i nerealizirane dobitke i gubitke	010	0	0
I. Povećanje ili smanjenje novčanih tokova prije promjena u radnom kapitalu (AOP 001+002)	011	29.792.313	60.781.818
3. Promjene u radnom kapitalu (AOP 013 do 016)	012	-1.582.511	-10.532.530
a) Povećanje ili smanjenje kratkoročnih obveza	013	865.120	-901.759
b) Povećanje ili smanjenje kratkotrajnih potraživanja	014	-1.321.844	8.186.692
c) Povećanje ili smanjenje zaliha	015	-1.125.787	-17.817.463
d) Ostala povećanja ili smanjenja radnog kapitala	016	0	0
II. Novac iz poslovanja (AOP 011+012)	017	28.209.802	50.249.288
4. Novčani izdaci za kamate	018	-8.551.429	-9.386.445
5. Plaćeni porez na dobit	019	0	0
A) NETO NOVČANI TOKOVI OD POSLOVNIH AKTIVNOSTI (AOP 017 do 019)	020	19.658.373	40.862.843
Novčani tokovi od investicijskih aktivnosti			
1. Novčani primici od prodaje dugotrajne materijalne i nematerijalne imovine	021	0	0
2. Novčani primici od prodaje financijskih instrumenata	022	0	0
3. Novčani primici od kamata	023	5.016	59.540
4. Novčani primici od dividendi	024	0	0
5. Novačani 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	5.016	59.540
1. Novčani izdaci za kupnju dugotrajne materijalne i nematerijalne imovine	028	-18.080.697	-2.176.469
2. Novčani izdaci za stjecanje financijskih instrumenata	029	0	0
3. Novačani 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	-18.080.697	-2.176.469
B) NETO NOVČANI TOKOVI OD INVESTICIJSKIH AKTIVNOSTI (AOP 027+033)	034	-18.075.681	-2.116.929
Novčani tokovi od financijskih aktivnosti			
1. Novčani primici od povećanja temeljnog (upisanog) kapitala	035	0	0
2. Novčani primici od izdavanja vlasničkih i dužničkih financijskih instrumenata	036	0	0
3. Novčani primici od glavnice kredita, pozajmica i drugih posudbi	037	512.381.090	0
4. Ostali novčani primici od financijskih aktivnosti	038	0	0
V. Ukupno novčani primici od financijskih aktivnosti (AOP 035 do 038)	039	512.381.090	0
1. Novčani izdaci za otplatu glavnice kredita, pozajmica i drugih posudbi i dužničkih financijskih instrumenata	040	-498.613.693	-56.471.980
2. Novčani izdaci za isplatu dividendi	041	0	0
3. Novčani izdaci za financijski najam	042	0	0
4. Novčani izdaci za otkup vlastitih dionica i smanjenje temeljnog (upisanog) kapitala	043	-63.553	0
5. Ostali novčani izdaci od financijskih aktivnosti	044	0	0
VI. Ukupno novčani izdaci od financijskih aktivnosti (AOP 040 do 044)	045	-498.677.246	-56.471.980
C) NETO NOVČANI TOKOVI OD FINACIJSKIH AKTIVNOSTI (AOP 039+045)	046	13.703.844	-56.471.980
1. Nerealizirane tečajne razlike po novcu i novčanim ekvivalentima	047	1.153.703	3.272.411
D) NETO POVEĆANJE ILI SMANJENJE NOVČANIH TOKOVA (AOP 020+034+046+047)	048	16.440.239	-14.453.655
E) NOVAC I NOVČANI EKVIVALENTI NA POČETKU RAZDOBLJA	049	34.803.934	55.432.530
F) NOVAC I NOVČANI EKVIVALENTI NA KRAJU RAZDOBLJA (AOP 048+049)	050	51.244.173	40.978.875

Izveštaj o promjenama kapitala

NEREVIDIRANI FINANIJSKI IZVJEŠTAJI ZA DRUGO TROMJESEČJE I PRVIH ŠEST MJESECI 2022. GODINE



IZVJEŠTAJ O PROMJENAMA KAPITALA

		za razdoblje od 01.01.2022 do 30.06.2022		Raspodjeljivo imateljima kapitala matice															u kunama	
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	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	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	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	05	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-5.026.645	-5.026.645	0	-5.026.645	
6. Tečajne razlike iz preračuna inozemnog poslovanja	06	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	14.648.487	0	0	14.648.487	0	14.648.487	
7. Promjene revalorizacijskih rezervi dugotrajne materijalne i nematerijalne imovine	07	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
8. Dobitak ili gubitak s osnove naknadnog vrednovanja financijske imovine prema fer vrijednosti kroz ostalu sveobuhvatnu dobit (raspoloživa za prodaju)	08	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
9. Dobitak ili gubitak s osnove učinkovite zaštite novčanog toka	09	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
10. Dobitak ili gubitak s osnove učinkovite zaštite neto ulaganja u inozemstvu	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
11. Udio u ostaloj sveobuhvatnoj dobiti/gubitku društava povezanih sudjeljujućim 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 nevlasnicičke 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. Otkup vlastitih dionica/udjela	18	0	0	0	63.553	63.553	0	0	0	0	0	0	0	0	-63.553	0	-63.553	0	-63.553	
19. Uplate članova/dioničara	19	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
20. Isplate udjela u dobiti/dividende	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
21. Ostale raspodjele i isplate članovima/dioničarima	21	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
22. Prijenos u pozicije rezervi po godišnjem rasporedu	22	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
23. Povećanje rezervi u postupku predstečajne nagodbe	23	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
24. Stanje na zadnji dan izvještajnog razdoblja prethodne poslovne godine (04 do 23)	24	436.667.250	68.425.976	5.118.250	1.641.650	1.641.650	0	55.000.000	0	0	0	0	0	-28.831.226	56.701.883	-5.026.645	588.055.488	0	588.055.488	
DODATAK IZVJEŠTAJU O PROMJENAMA KAPITALA (popunjava poduzetnik obveznik primjene MSFI-a)																				
I. OSTALA SVEOBUHVAATNA DOBIT PRETHODNOG RAZDOBLJA, UMANJENO ZA POREZE (AOP 06 do 14)	25	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	14.648.487	0	0	14.648.487	0	14.648.487	
II. SVEOBUHVAATNA DOBIT ILI GUBITAK PRETHODNOG RAZDOBLJA (AOP 05+25)	26	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	14.648.487	0	-5.026.645	9.621.842	0	9.621.842	
III. TRANSAKCIJE S VLASNICIMA PRETHODNOG RAZDOBLJA PRIZNATE DIREKTNO U KAPITALU (AOP 15 do 23)	27	0	0	0	63.553	63.553	0	0	0	0	0	0	0	0	-63.553	0	-63.553	0	-63.553	

Izveštaj o promjenama kapitala

NEREVIDIRANI FINANCIJSKI IZVJEŠTAJI ZA DRUGO TROMJESEČJE I PRVIH ŠEST MJESECI 2022. GODINE



Opis pozicije	AOP oznaka	Raspodjelivo imaloima kapitala matice																	
		Temeljni (upisan) kapital	Kapitalne rezerve	Zakonske rezerve	Re zerve za vlastite dionice	Vlastite dionice u djelu (odbitna stavka)	Statutarne rezerve	Ostale rezerve	Revalorizacijske rezerve	Per vrijednost financijske imovine kroz ostalo sveobuhvatnu dobit (raspoloživa za prodaju)	Učinkoviti dio zaštite novčanog toka	Učinkoviti dio zaštite neto ulaganja u mozgalno	Ostale re zerve per vrijednosti	Tečajne razlike iz prethodnog razdoblja	Zadržana dobit / preneseni gubitak	Dobit / gubitak poslovnih godina	Ukupno raspodjelivo imaloima kapitala matice	Manjak / (prekoračujući) 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)
Tekuće razdoblje																			
1. Stanje na dan početka tekuće poslovne godine	28	436.667.250	68.425.976	5.118.250	1.641.650	1.641.650	0	55.000.000	0	0	0	0	0	13.365.296	-30.286.941	0	548.289.831	0	548.289.831
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	1.641.650	1.641.650	0	55.000.000	0	0	0	0	0	13.365.296	-30.286.941	0	548.289.831	0	548.289.831
5. Dobit/gubitak razdoblja	32	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4.636.366	4.636.366	0	4.636.366
6. Tečajne razlike iz preračuna inozernog poslovanja	33	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	64.855.763	0	64.855.763	0	64.855.763	
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 osnovne naknadnog vrednovanja financijske imovine prema fer vrijednosti kroz ostalu sveobuhvatnu dobit (raspoloživa za prodaju)	35	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
9. Dobitak ili gubitak s osnovne učinkovite zaštite novčanog toka	36	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
10. Dobitak ili gubitak s osnovne učinkovite zaštite neto ulaganja u inozemstvu	37	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
11. Udio u ostaloj sveobuhvatnoj dobiti/gubitku društava povezanih sudjeljujućim interesom	38	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
12. Aktuarski dobici/gubici po planovima definiranih primanja	39	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
13. Ostale nevlasnicičke promjene kapitala	40	0	-30.286.941	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30.286.941	0	0	0	0
14. Porez na transakcije priznate direktno u kapitalu	41	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
15. Smanjenje temeljnog (upisanog) kapitala (osim u postupku predstečajne nagodbe i nastalog reinvestiranjem dobiti)	42	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
16. Smanjenje temeljnog (upisanog) kapitala u postupku predstečajne nagodbe	43	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
17. Smanjenje temeljnog (upisanog) kapitala nastalog reinvestiranjem dobiti	44	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
18. Otkup vlastitih dionica/udjela	45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
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	38.139.035	5.118.250	1.641.650	1.641.650	0	55.000.000	0	0	0	0	0	78.221.059	0	4.636.366	617.781.960	0	617.781.960
DODATAK IZVJEŠTAJU O PROMJENAMA KAPITALA (popunjava poduzetnik obveznik primjene MSR-a)																			
I. OSTALA SVEOBUHVAATNA DOBIT TEKUĆEG RAZDOBLJA, UMANJENO ZA POREZE (AOP 33 do 41)	52	0	-30.286.941	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	64.855.763	30.286.941	0	64.855.763	0	64.855.763
II. SVEOBUHVAATNA DOBIT ILI GUBITAK TEKUĆEG RAZDOBLJA (AOP 32 + 52)	53	0	-30.286.941	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	64.855.763	30.286.941	4.636.366	69.492.129	0	69.492.129
III. TRANSAKCIJE S VLASNICIMA TEKUĆEG RAZDOBLJA PRIZNATE DIREKTNO U KAPITALU (AOP 42 do 50)	54	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

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 2022. godine do izdavanja ovih izvještaja članovi Nadzornog odbora su kako slijedi:

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

Na dan 30. lipnja 2022. godine temeljni kapital Tankerske Next Generation d.d. iznosio je 436.667.250 HRK podijeljenih u 8.733.345 redovnih TPNG-R-A dionica bez nominalne vrijednosti.

Ovi financijski izvještaji za razdoblje koje je završilo 30. lipnja 2022. 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. lipnja 2022. 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 2021. 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 2021. godine.

3. Vlasnička glavnica i pričuve

Društvo nije otkupljivalo vlastite dionice u prvom polugodištu 2022.godine.

Na dan 30. lipnja 2022. godine Društvo drži ukupno 28.319 vlastitih dionica, što predstavlja 0,3243% temeljnog kapitala Društva (30. lipnja 2021.: 28.319 vlastitih dionica, što predstavlja 0,3243% temeljnog kapitala).

4. Zarada po dionici

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

ZARADA PO DIONICI	Razdoblje 1.1.-30.06.2021.	Razdoblje 1.1.-30.06.2022.
Neto (gubitak) / dobit dioničarima	(HRK 5.026.645)	HRK 4.636.366
Prosječno ponderirani broj dionica	8.705.817	8.705.817
Osnovni (gubitak) / zarada po dionici	(HRK 0,58)	HRK 0,53

5. Odnosi s povezanim stranama

ODNOSI S POVEZANIM STRANAMA	Razdoblje 1.1.-30.06.2021.	Razdoblje 1.1.-30.06.2022.
Prodaja povezanim društvima	HRK 0	HRK 0
Kupnja od povezanih društava	HRK 8.611.987	HRK 9.221.382
Potraživanja od povezanih društava	HRK 0	HRK 0
Obveze prema povezanim društvima	HRK 3.931.037	HRK 4.449.949
Dani krediti povezanim društvima	HRK 0	HRK 0
Primljeni krediti od povezanih društava	(HRK 18.722.347)	HRK 0

6. Događaji nakon datuma bilance

Utjecaj COVID-19 na poslovanje Društva

Širenje zaraznijih varijanti virusa COVID-19 i varijanti otpornijih na cjepiva onemogućava potpuno ponovno otvaranje globalnog gospodarstva, čime se sprječava da potražnja za rafiniranim naftnim proizvodima dosegne razine prije pandemije.

Utjecaj Ukrajinske krize na poslovanje Društva

Daljnji razvoj, trajanje i utjecaj Ukrajinske krize se ne može predvidjeti. Društvo je neizravno izloženo ovim događajima i susreće se sa problemima u lancu opskrbe, povećanju troškova (uključujući cijene sirovina/energije) i trenutnim trendom inflacije.

Osim gore navedenog, nije bilo drugih događaja nakon datuma bilance koji bi značajno utjecali na financijske izvještaje Društva na dan 30. lipnja 2022. godine.

Izjava o odgovornosti za sastavljanje financijskih izvještaja

NEREVIDIRANI FINANCIJSKI IZVJEŠTAJI ZA
DRUGO TROMJESEČJE I PRVIH ŠEST MJESECI 2022. GODINE

TNG
Tankerska Next Generation

Financijski izvještaji za period 1. siječnja 2022. do 30. lipnja 2022., 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 2022. do 30. lipnja 2022. sadrži istinit i vjeran prikaz razvoja i rezultata poslovanja i položaja Društva uz opis najznačajnijih rizika i neizvjesnosti kojima je Društvo izloženo.

Zadar, 28. srpnja 2022. godine



John Karavanić, član Uprave

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

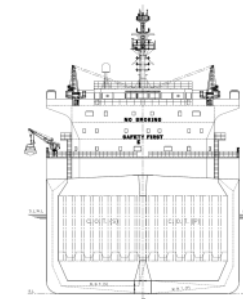
Dnevni operativni troškovi brodova (korišteni engleski izraz u industriji je **Daily vessel operating expenses**). Dnevni operativni troškovi brodova koriste se za ocjenu sposobnosti Grupe da efikasno upravlja operativnim troškovima brodova i da ograniči te troškove.

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

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

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

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



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

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

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

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

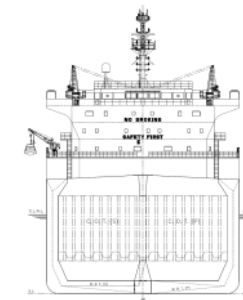
Brodarski ugovor na putovanje (korišteni engleski izraz u industriji je **Voyage charter**). Ugovor za prijevoz određene količine i vrste tereta između ukrcajnih i iskrcajnih luka, koji se većinom odnosi na samo jedno određeno putovanje. Brodar prima vozarinu izračunatu umnoškom tona ukrcanog tereta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

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

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

zakup zakupoprimcu na određeno razdoblje za određenu dnevnu zakupninu, a zakupoprimac snosi sve operativne troškove broda i troškove povezane s putovanjem te sve rizike upravljanja brodom. Zakupoprimac održava brod u dobrom operativnom stanju te snosi troškove dokovanja za vrijeme trajanja ugovora, sukladno zahtjevima klasičakcijskog 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 prevla-davaju povoljni uvjeti na tržištu. Vozarine po brodarskim Ugovorima na vrijeme pretežito su sezonske naravi i mijenjaju se svake godine zavisno od promjena u „spot“ vozarinama, očekivanih budućih „spot“ vozarina po tim ugovorima i drugih čimbenika. Stupanj volatilnosti vozarina po brodarskim ugovorima na vrijeme niži je što je razdoblje dulje, dok je slučaj kod kratkoročnijih brodarskih ugovora na vrijeme suprotan.

Ostali prihodi. Ostali prihodi prvenstveno se sastoje od prihoda ostvarenih od naručitelja prijevoza po osnovi drugih usluga te od sudjelovanja u dobiti po osnovi 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 naručitelji prijevoza doznače vozarinu ili se ona nadoknadi nekim drugim instrumentima. Provizija koja se plaća prema brodarskom ugovoru na putovanje plaća se na vozarinu, ali i na mrtvu vozarinu i naknadu za prekostojnice.

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

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

Veći troškovi povezani s putovanjem odnose se na korištenje flote na „spot tržištu“ i na dugoročne brodarske ugovore na putovanje (eng. contracts of affreightment - COA). Veći troškovi su troškovi pogonskog goriva, lučke pristojbe, troškovi ukrcaja i 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 umanjivanja njihove vrijednosti. Ako takve naznake postoje, procjenjuje se nadoknativa vrijednost danog broda. Brodovi koji podliježu obračunu amortizacije podvrgavaju se provjeri usklađenja vrijednosti kad god događaji ili promjene okolnosti ukazuju na mogućnost da knjigovodstvenu vrijednost možda neće biti moguće nadoknaditi. Knjigovodstvena vrijednost brodova ne odražava nužno njihovu tržišnu fer vrijednost u određeno vrijeme jer se cijene rabljenih brodova mijenjaju zavisno od promjena vozarina i troškova novogradnji. Povijesno gledano, i vozarine i vrijednosti brodova pokazuju cikličnost.

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

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

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

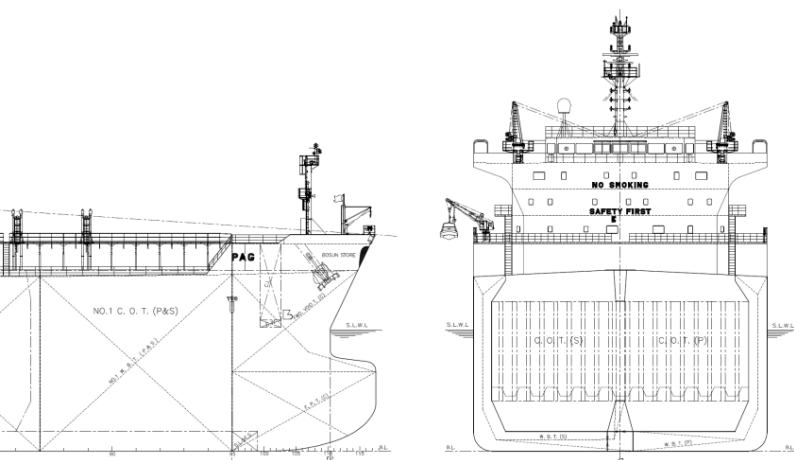
Porez po tonaži broda. Sustav oporezivanja po tonaži broda uveden je u hrvatske zakone i propise koji reguliraju brodarsku djelatnost izmjenama i dopunama Pomorskog zakonika koje su na snazi od 1. siječnja 2014. godine. Prema relevantnim odredbama Pomorskog zakonika („Pomorski zakonik“), društva

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

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

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

Bitni financijski i operativni pojmovi i koncepti



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, konkurentne 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

