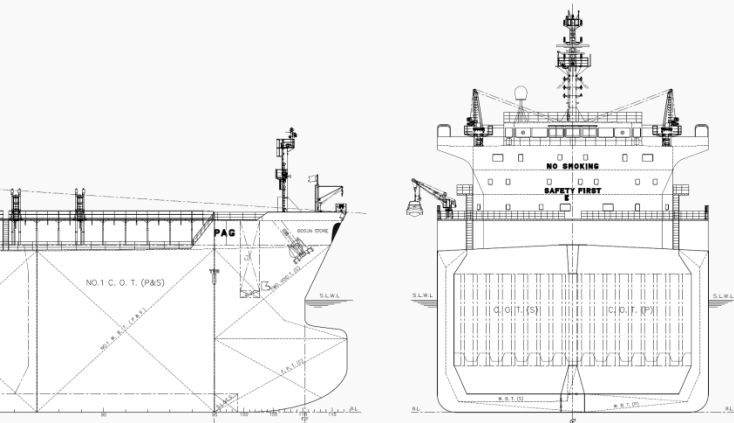


Tankerska
Next Generation
X.-XII. i I.-XII. 2018.



Sadržaj



- Komentar Uprave
- Uvjeti poslovanja
- Rezultati razdoblja
- Operativni podaci flote
- Skraćeni financijski izvještaji
- Upravljanje rizicima
- Nerevidirani financijski izvještaji
- Bilješke uz financijske izvještaje
- Bitni pojmovi i koncepti
- Upozorenje vezano uz predviđajuće izjave
- Kontakt
-

Ukupan broj tankera: 6

ECO dizajn MR Produkt tankeri: 4

ICE class MR Produkt tankeri: 2

M/t Vukovar, izgrađen: 2015

ECO design MR product tanker

Dužina/širina: 183/32 m

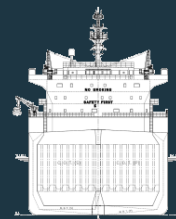
Nosivost: 49,990 dwt

M/t Pag, izgrađen: 2015

ECO design MR product tanker

Dužina/širina: 183/32 m

Nosivost: 49,990 dwt



M/t Zollo, izgrađen: 2015

ECO design MR product tanker

Dužina/širina: 183/32 m

Nosivost: 49,990 dwt

M/t Velebit, izgrađen 2011

ICE class MR product tanker

Dužina/širina: 195/32 m

Nosivost: 52,554 dwt

M/t Dalmacija, izgrađen: 2015

ECO design MR product tanker

Dužina/širina: 183/32 m

Nosivost: 49,990 dwt

M/t Vinjerac, izgrađen: 2011

ICE class MR product tanker

Dužina/širina: 195/32 m

Nosivost: 51,935 dwt

Komentar Uprave

Međuzvještaj posloводства

Krajem četvrtog kvartala (naročito u prosincu 2018. godine) tržište je započelo dugo očekivanu tendenciju rasta nakon tri uzastopna vrlo zahtjevna kvartala. Nepredviđeno nagli oporavak tržišta je nastao ponajviše zbog istovremenog povećanja proizvodnje OPEC-a, Rusije i SAD-a, a u međuvremenu je i rashodovanje starih brodova doprinijelo boljoj ravnoteži ponude i potražnje.

Bez obzira na rast na samom kraju godine, 2018. je bila teška godina za brodarstvo, te nešto manje za Tankersku Next Generation. Kao rezultat toga, tijekom godine financijski učinci lošeg tržišta bili su donekle prevladani zbog ranije potpisanih ugovora na vrijeme, a s druge strane, rast broderskog tržišta u četvrtom tromjesečju se počeo značajnije primjećivati tek samim krajem godine. Na financijski rezultat je između ostalog utjecala odluka Uprave o vrijednosnom usklađenju materijalne imovine, pri čemu je Društvo utvrdilo da postoje razlozi za promjenu knjigovodstvene vrijednosti brodova (vidi financijske zabilješke ad 3.)

Promatrajući cjelokupno tankersko tržište, smanjene aktivnosti donijele su i niže vozarine i upravo u trenutcima kada se gotovo izgubila svaka nada, godina je ipak

završila u pozitivnom tonu. Prva tri tromjesečja ove godine uvelike su bila pogođena smanjenjem proizvodnje članica OPEC-a i iskorištavanjem zaliha nafte i naftnih derivata u zemljama potrošačima od ljeta 2016. godine na ovamo. Sve u svemu, to je rezultiralo smanjenjem potražnje za transportom, što je u kombinaciji s velikim brojem novoizgrađenih brodova na Dalekom istoku dovelo do niskih vozarina.

U listopadu je tankersko tržište doživjelo početni rast, pri čemu su vozarine na kraju prosinca dosegle razine koje nismo vidjeli nekoliko godina.

Krajem 2018. godine nastaje dugo očekivana tržišna situacija koju su iščekivali svi brodari. Naravno, treba naglasiti da je tankersko tržište još uvijek nestabilno, s relativno jakim fluktuacijama, ali sa prosječnim vozarinama na višoj razini u odnosu na zadnjih par godina.

Na tako potisnutom tržištu prihodi su bili nešto skromniji, stoga se fokus brođara preusmjerio na učinkovitije praćenje troškova i pozicioniranje flote u skladu sa tržišnim uvjetima.

Pomorska sigurnost se razvojem kulture sigurnosti i propisa, poboljšala posljednjih

godina. Mnogi brodovlasnici sada su mnogo više proaktivni u pogledu sigurnosti nego što su bili u prošlosti. Broj nezgoda iz godine u godinu pada, što je dobar znak za brodarstvo. Međutim, ekonomski pritisci su doveli do smanjenja troškova u sektoru, što bi potencijalno moglo imati negativne posljedice na održavanje, obuku i kvalificiranu radnu snagu. Operativno, TNG je nastavio s učinkovitim i profesionalnim djelovanjem, te je 2018 bila još jedna godina za Društvo u kojoj nije bilo ozbiljnih nezgoda na brodovima.

Uprava nastavlja istraživati mogućnosti kojima bi mogla što bolje iskoristiti tankere klase ICE i ECO, u pokušaju plasiranja njihovih konkurentskih prednosti. S tom strategijom Tankerska Next Generation kontinuirano nadmašuje tržišni prosjek u MR segmentu.

Više vozarine na spot tržištu s prosjekom TCE-a do gotovo USD 20.000 po danu u MR segmentu s kraja godine su dugo očekivana vijest, dok su predviđanja za 2019. godinu još bolja ponajviše zbog utjecaja IMO 2020. Razmišljanja na razini industrije su da je rast vozarina koji se nedavno dogodio na spot tržištu samo potvrda da je ovo tek najava ranog oporavka tržišta.

IMO regulativa 2020. bi također trebala imati značajan utjecaj na tržište produkt tankera. Iako je velik dio fokusa na IMO 2020. bio vezan uz raspravu o pročišćivačima ispušnih plinova, vjerujemo da će novi propisi o niskom sadržaju sumpora imati značajne posljedice za brodarstvo.

Očekuje se da će prijelaz na gorivo sa niskim udjelom sumpora rezultirati značajnim povećanjem potražnje za gorivima u skladu s propisima, zajedno sa dislokacijom globalnih kapaciteta za preradu.

Povećani trgovinski pravci i volumeni će zasigurno rezultirati otklonom u plovidbenim trgovačkim rutama i pozitivno djelovati na potražnju za tonskom miljom.

Rezultati za 12 mjeseci 2018:

Prihodi brodova:	46,000 mil. USD
EBITDA:	13,589 mil. USD
EBIT:	5,040 mil. USD
Neto dobit:	971.000 USD
TCE Neto:	13.201 USD/dan
OPEX:	6.755 USD/dan



John Karavanić, član Uprave

Uvjeti poslovanja

Međuzvještaj posloводства

Povećani protekcionizam i trgovinske tarife između SAD-a i Kine su i dalje najbitniji čimbenici neizvjesnosti. Jasno da je 90-dnevno razdoblje prekratko za rješavanje temeljnih pitanja i za učinkovit doprinos neizvjesnim tržišnim uvjetima oko odnosa SAD-a i Kine.

Sankcije Iranu od strane SAD-a su također imale učinak na brodarstvo, točnije na rute naftnim derivatima, te se čeka svibanj 2019. godine kako bi saznali hoće li se iste obnoviti.

U jeku debate u brodarstvu od 01. siječnja 2020. prema pravilima Međunarodne pomorske organizacije (IMO) brodovi bez

pročišćivača više neće smjeti koristiti goriva s udjelom sumpora iznad 0,5%.

Sudeći po izvješćima, korisnici pročišćivača (engl. scrubber) će vjerojatno ostati u manjini, a relativno mali broj kandidata za ugradnju pročišćivača zapravo je glas povjerenja u rafinerije i naftne kompanije koje proizvode gorivo sa niskim sadržajem sumpora. No realnost je da će samo nekolicina zemalja biti spremna osigurati dovoljne količine goriva s niskim sadržajem sumpora prije 01. siječnja 2020. godine.

Pročišćivači su provjerena tehnologija za čišćenje industrijskih ispušnih plinova, ali u brodarstvu su novitet, te se ne može sa

stopostotnom točnošću tvrditi o njihovoj vjerodostojnosti. S obzirom na sve skoriji rok, brodovlasnici i operateri nemaju izbora nego ulagati velike količine novca na instalaciju pročišćivača ili testiranje skupljih goriva s niskim sadržajem sumpora koji su se nedavno pojavili na tržištu.

S druge pak strane, bliži se krajnji rok za provedbu Konvencije o upravljanju balastnim vodama (očekivano vršno razdoblje ugradnje sustava za pročišćavanje balastnih voda od 2019. do 2021. godine) što predstavlja još jedan operativni izazov za brodare, a isto tako i dodatan trošak.

Novonastala situacija između SAD-a i Venezuele još uvijek nema većeg utjecaja na brodersko tržište, ali tek predstoji vrijeme u kojem će se vidjeti utjecaj sankcija. Međutim, mjera započinje u vrijeme kada tankeri konačno vide oporavak vozarina, budući da je odnos ponude i potražnje i dalje bio negativan po brodarstvo.

Gotovo dva desetljeća Kina kao ekonomska sila ima ogromnu potrebu za uvozom sirovina kako bi imala uvjete za rast gospodarstva, što je uvelike odgovalo broderskoj industriji.



IZVORI:
 1 Lloyd's list, prosinac 2018.
 2 Vantage Shipbrokers PTE Ltd., prosinac 2018.
 3 ABN AMRO, prosinac 2018.
 4 Reuters, prosinac 2018.
 5 Baltic exchange, BCTI, prosinac 2018.

Uvjeti poslovanja

Međuzvještaj posloводства

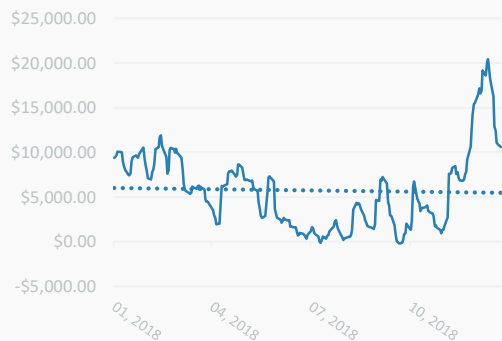
Međutim, iako je Kina i dalje najvažnije tržište globalnog tranzitnog brodarstva, njeno gospodarsko usporavanje potaknuto trgovinskim ratom u 2018. godini, osjetno utječe na brodarstvo.

Kina je već više od dva desetljeća glavni pokretač globalnog gospodarskog rasta, potičući potražnju za pomorskom trgovinom i bitnim trgovačkim proizvodima. Godišnji statistički podaci ovog Azijskog diva otkriveni su prije nekoliko tjedana, što je izazvalo zabrinutost za ekonomsko stanje te zemlje. Kineski

BDP se povećao za 6,6% prošle godine, što je u usporedbi s drugim zemljama OECD-a impresivno, no to je najniži rast koji je ta zemlja doživjela od 1990. godine. Osim toga, stopa rasta u posljednjem kvartalu 2018. godine iznosi 6,4%, što je najniža stopa rasta od globalne financijske krize. Budući da Kina čini jednu trećinu globalnog rasta, ne čudi što je MMF prognozirao globalni gospodarski rast 2019. godine smanjen za 0,2% i upozorio da su korekcije stope usporavanja gospodarstva vrlo moguće.

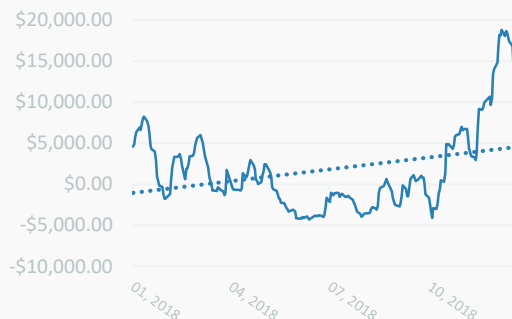
Svi, pa i sam Peking su očekivali usporavanje stope rasta gospodarstva, stoga se u Kini poduzimaju svi koraci kako bi se iz primarno proizvodne ekonomije s vremenom transformirali u uslužnu. Naravno, ovi utjecaji na globalnu trgovinu će biti spori i postupni. Anketa koju je proveo Reuters pokazala je da će kineska stopa gospodarskog rasta dodatno usporiti u 2019. na nižih 6,3%, dok će po procjenama MMF-a stopa rasta iznositi 6,2%.

Continent to US Atlantic coast TCE (CPP, UNL)



Full Route Description - TC2_37 37,000mt CPP/UNL. Continent to US Atlantic coast (Rotterdam to New York).

US Gulf to Continent TCE (CPP, UNL, diesel)



Full Route Description - TC14 38,000mt CPP/UNL/diesel. US Gulf to Continent (Houston to Amsterdam).

MR Atlantic triangulation (Uses: TC2 TCE & TC14 TCE)

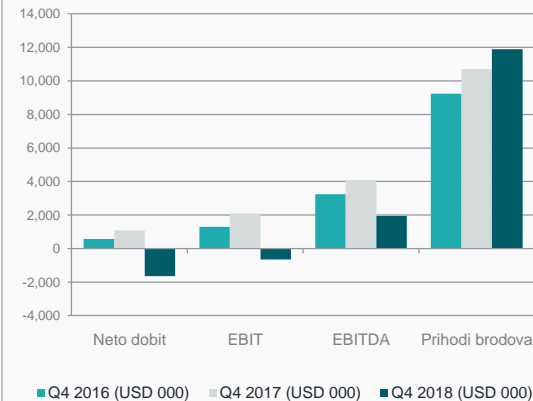
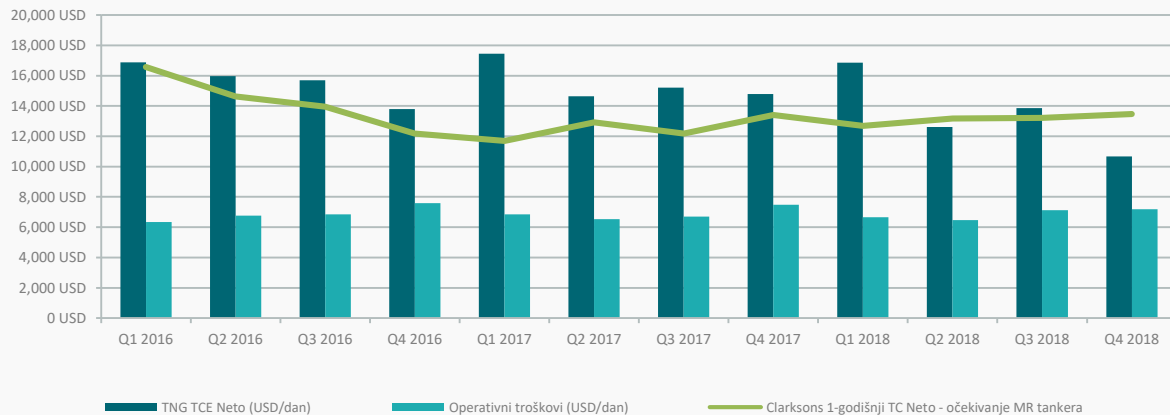


Full Route Description - MR Atlantic Basket Contributing routes: TC2 TCE & TC14 TCE

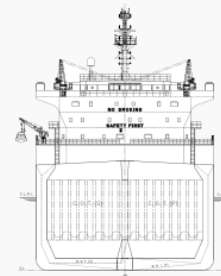
Rezultati

Međuzvijestaj posloводства

SAŽETAK KOMERCIJALNIH REZULTATA FLOTE



SAŽETAK PRIHODA I DOBITI	Listopad-Prosinac 2017. (HRK 000)	Siječanj-Prosinac 2017. (HRK 000)	Listopad-Prosinac 2018. (HRK 000)	Siječanj-Prosinac 2018. (HRK 000)	Listopad-Prosinac 2017. (USD 000)	Siječanj-Prosinac 2017. (USD 000)	Listopad-Prosinac 2018. (USD 000)	Siječanj-Prosinac 2018. (USD 000)
Prihodi brodova	64.277	276.491	79.179	297.586	10.701	44.099	11.889	46.000
EBITDA	24.480	110.156	13.294	87.909	4.085	17.569	1.936	13.589
EBIT	12.536	60.439	(3.822)	32.603	2.100	9.639	(658)	5.040
Neto dobit	6.456	32.132	(10.466)	6.284	1.083	5.124	(1.645)	971



Rezultati za 2018. godinu

Međuzvijestaj posloводства

TNG je poslovnu 2018. godinu završio s 300 mil. HRK prihoda (46,4 mil. USD), koji su za 4,1 posto porasli u odnosu prethodnu 2017. godinu, dok je EBITDA iznosila 87,9 mil. HRK (13,6 mil. USD), što u kunama u usporedbi s 110,2 mil. HRK ostvarenih u 2017. godini predstavlja smanjenje od 21,3 %.

Neto dobit TNG-a iznosila je 6,3 milijuna HRK (0,97 mil. USD), što je uz nepredviđeno spori oporavak tržišta između ostalog i posljedica odluke o vrijednosnom usklađenju materijalne imovine. Vrijednost broda „Dalmacija“ je umanjena za nešto manje od 2% procijenjene vrijednosti broda pošto joj je knjigovodstvena vrijednost po procjeni Uprave prelazila nadoknadivi iznos procijenjene vrijednosti utvrđen metodom diskontiranog novčanog tijeka. Gubitak od umanjnja od 0,609 mil. USD je prikazan kao rashod u računu dobiti i gubitka te će biti prikazan u bilješkama uz financijske izvještaje.

Operativna dobit 2018. godine iznosi 32,6 mil. HRK (5,1 mil. USD) i rezultat je prihodovne stabilnosti dva ugovora na vrijeme, doprinosa sa „spota“ te je moderirana povećanim troškovima kao posljedice veće izloženosti „spot“ tržištu. Povećani prihodi brodova

tijekom 2018. godine prvenstveno odražavaju prilagođenu strategiju zapošljavanja najvećeg broja jedinica na „spot“ tržištu (u većem dijelu godine) u kojem TNG kao brodar pomiruje troškove goriva, lučke i druge troškove povezane s putovanjima. U ovom modalitetu poslovanja ovaj značajni dio troškova, koji za jedinice koje su zaposlene ugovorima na vrijeme podmiruje izravno najmitelj, kompenzira se kroz povećane prihode.

Prosječne TCE neto dnevne vozarane brodova tijekom 2018. godine zabilježene su na razni od 13.201 USD, i pokazuju smanjenje u odnosu na razinu od 15.525 USD na dan ostvarenih u 2017. godini, te prate promjene tržišnih uvjeta.

Prošla 2018. godina također je bila obilježena u najvećem dijelu uobičajenim troškovima operativnog poslovanja brodova. Operativni troškovi brodova su blago smanjeni na 14,793 mil. USD.

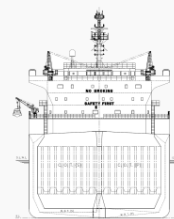
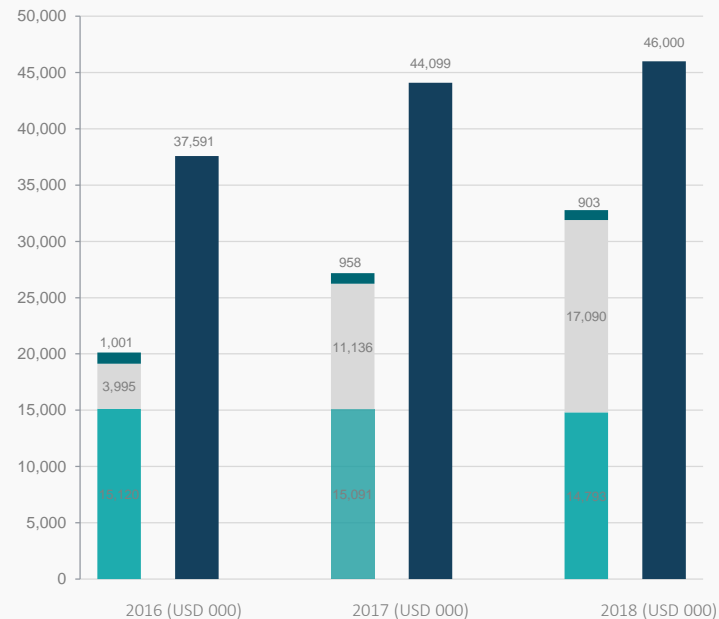
Provizije i troškovi povezani s putovanjima brodova iznosili su 110,6 mil. HRK, za razliku od istog razdoblja 2017. kada su iznosili 69,8 mil. HRK. Ovo značajno povećanje rezultat je promjene modaliteta zaposlenja m/t Dalmacije, Velebita i Paga kojima su

prelaskom na „spot“ tržište povećani troškovi povezani s putovanjima jer uključuju i lučke troškove i gorivo, koje u slučaju ugovora na vrijeme izravno podmiruje najmitelj.

Ukupni operativni troškovi iznosili su 212,1 mil. HRK (32,8 mil. USD) u 2018. godini. Ukupni operativni troškovi značajno su povećani u odnosu na 2017. (+19,7%), a povećanje je uzrokovano promjenom modela zaposlenja m/t Dalmacije, Velebita i Paga, odnosno povećanjem provizija i troškova povezanih s putovanjima. Troškovi amortizacije u 2018. godini iznosili su 51,4 mil. HRK (7,9 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 „scrap“ vrijednost broda koja se može ostvariti na međunarodnom tržištu.

Opći i administrativni troškovi 2018. godine iznosili su 5,8 mil. HRK (0,9 mil. USD) i smanjeni su 2,8% u odnosu na isto razdoblje 2017. godine kao posljedica povećane efikasnosti kontrole troškova.



- Prihodi brodova
- Opći i administrativni troškovi
- Provizije i troškovi povezani s putovanjima
- Operativni troškovi brodova

Rezultati za četvrto tromjesečje 2018. godine

Međuzvijestaj posloводства

Prihodi u četvrtom tromjesečju 2018. godine iznosili su 80,8 mil. HRK (12,1 mil. USD), a EBITDA je iznosila 13,3 mil. HRK (1,9 mil. USD).

Neto gubitak Društva u četvrtom tromjesečju 2018. godine iznosio je 10,5 mil. HRK (1,6 mil. USD). Operativni gubitak (EBIT) četvrtog tromjesečja 2018. iznosi 3,9 mil. HRK (0,66 mil. USD) i rezultat je povećane izloženosti na izuzetno lošem tržištu sa iznimkom zadnjih nekoliko tjedana u četvrtom tromjesečju što se nije moglo značajnije pozitivno reflektirati na rezultate tromjesečja.

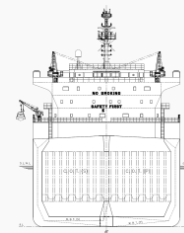
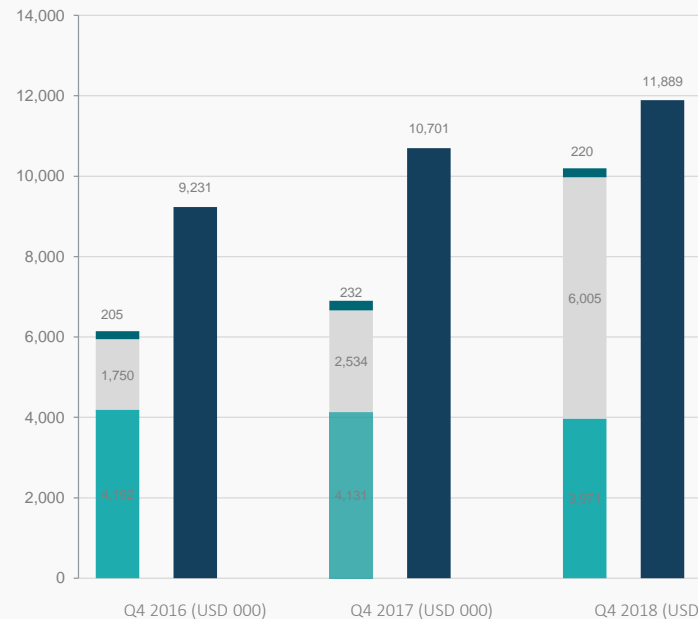
Prihodi brodova u četvrtom tromjesečju 2018. godine iznose 79,2 mil. HRK (11,9 mil. USD), što u kunama predstavlja nominalno povećanje u odnosu na prihode ostvarene u istom razdoblju 2017. Ova promjena je rezultat veće prisutnosti TNG flote na spot tržištu, gdje brodar ostvaruje nominalno veći prihod, ali je istovremeno opterećen i većim troškovima zbog prirode posla u kojem brodar podmiruje troškove povezane s putovanjem. Prosječne TCE neto dnevne vozarine

brodova četvrtog tromjesečja iznose 10.659 USD i manje su 31,4% u odnosu na isto tromjesečje prethodne godine zbog niže razine utilizacije i lošijeg ostvarenja u objektivno složenijim uvjetima u odnosu na 2017.

Operativni troškovi brodova iznosili su 26,4 mil. HRK (3,97 mil. USD) i smanjeni su u odnosu na četvrto tromjesečje 2017. godine kada su iznosili 4,13 mil. USD. Četvrto tromjesečje 2018. godine bilo je obilježeno u najvećem dijelu uobičajenim operativnim troškovima, koji su zadržani na razini prošle godine, što se može pripisati trudu menadžmenta da optimizira operativno poslovanje, ali i ranije spominjanim rezultatima rada pomoraca koji protokom vremena ostvaruju sve bolje rezultate.

Provizije i troškovi povezani s putovanjima brodova iznosili su 39,6 mil. HRK (6,0 mil. USD) u četvrtom tromjesečju 2018. godine, dok su u četvrtom tromjesečju 2017. godine iznosili 15,1 mil. HRK (2,5 mil. USD), a ovo povećanje posljedica je veće

prisutnosti TNG flote na „spotu“. Troškovi amortizacije u četvrtom tromjesečju 2018. iznosili su 13,3 mil. HRK (1,99 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 „scrap“ vrijednost broda. Opći i administrativni troškovi iznosili su 1,47 milijuna kuna (0,22 mil. USD) i stabilni u odnosu na isto razdoblje prošle godine.



- Prihodi brodova
- Opći i administrativni troškovi
- Provizije i troškovi povezani s putovanjima
- Operativni troškovi brodova

Operativni podaci flote

Međuzvjestaj posloводства

TRENTNA FLOTA TNG-A

Flota TNG-a se trenutno sastoji od šest MR tankera na moru (Velebit, Vinjerac, Vukovar, Zoilo, Dalmacija i Pag). Flota se sastoji od dva konvencionalna ice class produkt tankera te četiri eko-dizajn moderna produkt tankera s ukupnim kapacitetom od 300.000 dwt-a. Na dan 31. prosinca 2018., prosječna starost TNG flote je 4,7 godina.

POSTOJEĆA STRATEGIJA UPOŠLJAVANJA BRODOVA

Dalmacija

Dalmacija je od isporuke iz brodogradilišta krajem studenog 2015., bila vezana trogodišnjim brodarskim ugovorom na

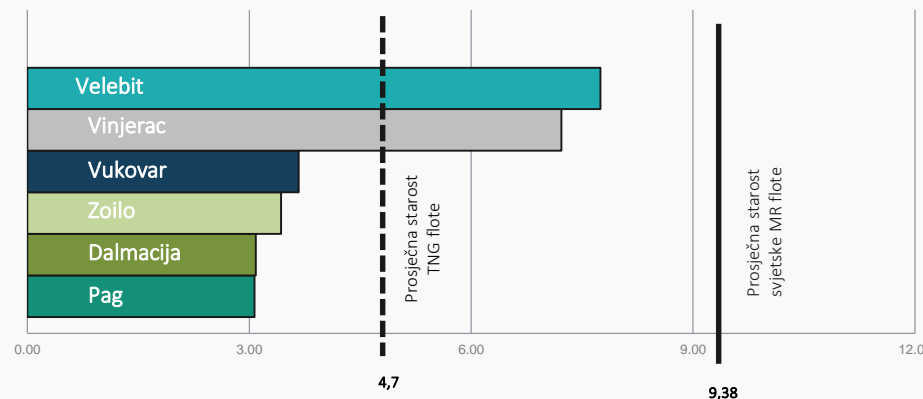
vrijeme uz dnevnu vozarinu od 17.750 USD. U rujnu je sporazumno okončan brodarski ugovor na vrijeme za m/t Dalmaciju, uz naknadu za prijevremeni izlazak iz ugovora.

Vinjerac

Tijekom prvog tromjesečja 2018. za Vinjerac je osiguran jednogodišnji ugovor na vrijeme uz vozarinu od 14.500 USD po danu s unajmiteljem Clearlake Shipping Pte Ltd („Clearlake“), koji je i prethodno unajmljivao Vinjerac na „spot“ tržištu i ugovaranjem kratkoročnih „time charter“ ugovora. Po isteku sadašnjeg ugovora u Q2/19 unajmitelj ima opciju produžiti ugovor za još jednu godinu uz vozarinu od USD 15.500 po danu.

Brod	Nosivost (dwt)	Zaposlenje	Dnevna vozarina (USD)
Velebit	52.554	SPOT tržište	Ugovor na putovanje
Vinjerac	51.935	Clearlake Ugovor na vrijeme	14.500 (do Q2 2019.)
Vukovar	49.990	SPOT tržište	Ugovor na putovanje
Zoilo	49.990	SPOT tržište	Ugovor na putovanje
Dalmacija	49.990	Trafigura Ugovor na vrijeme / Q4 SPOT tržište	17.750 (do Q4 2019.) / Ugovor na putovanje
Pag	49.990	SPOT tržište	Ugovor na putovanje

Prosječna starost MR flote u godinama



Vukovar i Zoilo

Od isporuke iz brodogradilišta u 2015. godini, brodovi su bili u komercijalnoj eksploataciji kroz trogodišnji brodarski ugovor na vrijeme s istaknutim unajmiteljima.

Vukovar je reispoređen kompaniji krajem travnja, a Zoilo početkom srpnja 2018. i to po isteku trogodišnjih brodarskih ugovora na vrijeme, pa svoj kontinuitet zaposlenja nastavljaju na „spot“ tržištu s ciljem maksimiziranja svog komercijalnog potencijala pri trenutnim tržišnim uvjetima, odnosno do oporavka vozarina na tržištu brodarskih ugovora na putovanje.

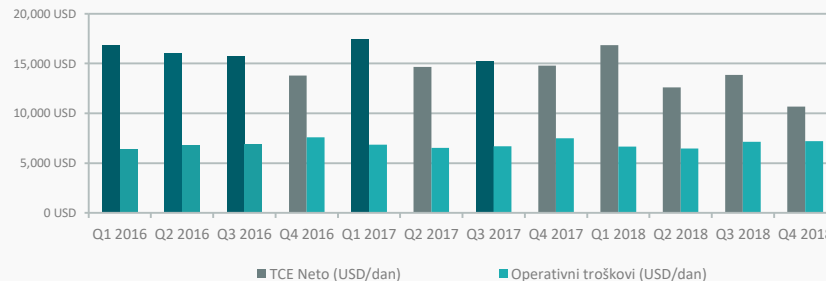
Velebit i Pag

Brodove Velebit i Pag TNG trenutno operira na „spot“ tržištu, procjenjujući kako ovaj način zapošljavanja u ovom trenutku predstavlja optimalnu strategiju korištenja komercijalnog potencijala flote do očekivanog oporavka uvjeta na tržištu ugovora na vrijeme.

Operativni podaci flote

Međuzvještaj posloводства

OPERATIVNI PODACI FLOTE	I-XII 2016.	I-XII 2017.	I-XII 2018.
TCE neto vozarina (USD/dan)	15.583	15.525	13.201
Dnevni operativni troškovi broda (USD/dan)	6.885	6.891	6.755
Operativni dani	2.196	2.190	2.190
Dani prihoda	2.156	2.123	2.190
Uposlenost flote (%)	98,2	96,9	100



Tankerska Next Generation se strateški prilikom zapošljavanja flote vodi konzervativnim pristupom ugovaranja najmova za svoje brodove, što je potvrđeno u uvjetima rastućeg tržišta tijekom 2015. kada su ključni najmovi bili ugovarani. Tada sklopljeni ugovori na vrijeme omogućili su TNG d.d. da u tom period ostvaruje rezultate iznad prosjeka tržišta. Trenutno je većina, odnosno pet od šest jedinica, zaposleno na spot tržištu zbog nepovoljnih uvjeta na tržištu najmova, koji pružaju neodgovarajuću razinu novčanih tijekom. S druge pak strane, pozicionirajući većinu flote na spot tržište menadžment je osigurao dovoljno fleksibilnosti za buduće zapošljavanje, bazirajući se na javno dostupnim industrijskim prognozama i analizama, prema kojima se očekuje oporavak vozarina u

srednjeročnom razdoblju. Smatramo da su se prve naznake suštinskog oporavka tržišta tankera za prijevoz derivata pojavile već u zadnjim tjednima 2018. godine.

Tijekom prvog kvartala osiguran je jednogodišnji ugovor na vrijeme za m/t Vinjerac uz dnevnu vozarinu od 14.500 USD, dok su tijekom drugog kvartala istekli brodarski ugovor na vrijeme za m/t Vukovar i tijekom trećeg kvartala za m/t Zoilo i m/t Dalmaciju, te im je zaposlenje nastavljeno na „spot“ tržištu.

Prosječne TCE neto dnevne vozarine za četvrti kvartal 2018. iznose 10.659 USD. U usporedbi s posljednjih nekoliko kvartala i prosječnom TCE neto dnevnom vozarinom za 2018. godinu od 13.201 USD, vidljiva je korekcija kao posljedica sezonski smanjene trgovine naftnim deri-

vatima te nepovoljnih utjecaja zbog pada potražnje.

Prosječni dnevni operativni troškovi brodova u 2018. godini iznose 6.755 USD, te su umjerenom smanjeni u odnosu na razinu postignutu u istom razdoblju prethodne 2017. godine.

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 će se sustavi ugrađivati na brodove prateći ciklus petogodišnjih obveznih remonta, koji bi trebali krenuti od kraja 2019. godine ovisno o obvezujućim rokovima i budućim

uvjetima poslovanja.

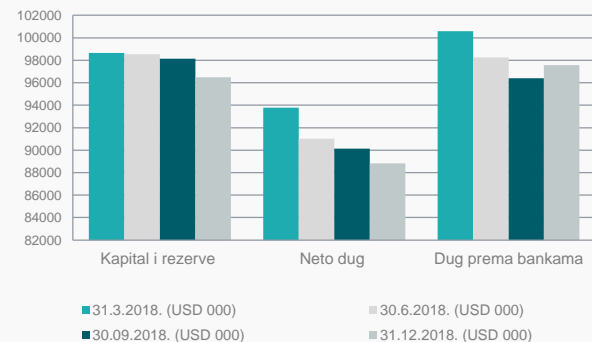
Ekološka kontrola raste s rekordnim kaznama koje se izdaju za onečišćenje. Nova pravila upravljanja balastnim vodama usmjerena na zaustavljanje širenja štetnih vodenih organizama su dobrodošla, ali će također dodati značajne troškove i potencijalno dovesti nove rizike za brodare.

Sustav za pročišćenje balastnih voda aktivno uklanja, ubija ili onemogućuje reprodukciju organizama u balastnim vodama prije vraćanja u eko-sustav. Očekivani trošak implementacije može iznositi od 500.000 do milijun dolara po brodu ovisno o pripremi i postojećim instalacijama.

Sažetak financijske pozicije

Međuzvještaj posloводства

SAŽETAK FINANCIJSKE POZICIJE	31.03.2018. (HRK 000)	30.06.2018. (HRK 000)	30.09.2018. (HRK 000)	31.12.2018. (HRK 000)	31.03.2018. (USD 000)	30.06.2018. (USD 000)	30.09.2018. (USD 000)	31.12.2018. (USD 000)
Dug prema bankama	606.523	622.546	617.234	631.106	100.592	98.247	96.401	97.556
Novac i novčani ekvivalenti	40.9902	45.806	40.157	56.389	6.798	7.229	6.272	8.717
Neto dug	565.533	576.740	577.077	574.717	93.794	91.018	90.129	88.839
Kapital i rezerve	594.781	624.361	628.431	624.227	98.644	98.533	98.150	96.492
Omjer zaduženosti <small>Neto dug / (Kapital i rezerve + Neto dug)</small>	49%	48%	48%	48%	49%	48%	48%	48%



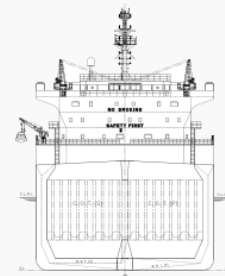
Tankerska Next Generation d.d. završila je 2018. godinu s omjerom zaduženosti od 48%, koji je smanjen za 2 postotna poena u odnosu na kraj 2017. godine. Smanjena zaduženost je u skladu s otplatnim planom zajmova i redovitim smanjenjem kreditne zaduženosti prema bankama, te očekujemo kako će se stupanj zaduženosti i u budućnosti smanjivati.

Osiguravanje dovoljne razine financijskih sredstava (u obliku vlasničkog kapitala i duga) omogućava stabilne temelje za

provođenje strategije tvrtke i povećanje dodatnog novčanog tijeka uz smanjenje rizika poslovanja fokusiranjem na ugovaranje srednjih do dugoročnih razdoblja zaposlenosti brodova.

S ciljem optimizacije komercijalne iskorištenosti flote jedinice kojima je tijekom godine istekao ugovor o najmu prebačene su na „spot“ tržište. Na ovaj način TNG d.d. koristi prednosti ugovaranja jednokratnih putovanja do oporavka uvjeta na tržištu ugovora na vrijeme. Ovaj način zapošljavanja otvara

moćnost ostvarivanja premije u odnosu na trenutne tržišne uvjete, ali zahtijeva od kompanije povećane rezerve likvidnosti zbog različitog vremenskog horizonta troškova i prihoda gdje brodar podmiruje sve troškove putovanja prije naplate vozarine, dok u slučaju ugovora na vrijeme brodar vozarine prima unaprijed.



RAČUN DOBITI I GUBITKA

Međuzvjestaj posloводства

KLJUČNI KOMENTARI:

Dnevni TCE neto prihodi brodova u 2018. godini u prosjeku su iznosili 13.201 USD dnevno.

Provizije i troškovi povezani s putovanjima bili su na razini od 37% prihoda od brodova, uključujući troškove goriva i lučke troškove povezane sa „spot” poslovanjem.

Operativni troškovi brodova u 2018. godini iznosili su 14,79 mil. USD, što uključuje i naknadu za usluge upravljanja brodom od strane Tankerske plovidbe u iznosu od 468 USD po brodu po danu.

Navedene tečajne razlike nastale su svođenjem dolarskih pozicija imovine na izvještajni dan u kune.

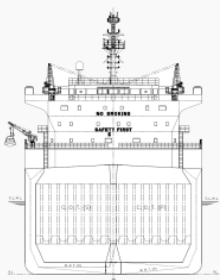
Financijski izvještaji izraženi u HRK, preračunati su iz USD vrijednosti po srednjem tečaju Hrvatske narodne banke na dan izvještavanja

(31.12.2018. 1 USD = 6,469192 HRK).
(30.09.2018. 1 USD = 6,402773 HRK).
(30.06.2018. 1 USD = 6,336577 HRK).
(31.03.2018. 1 USD = 6,029552 HRK).

RAČUN DOBITI I GUBITKA ZA RAZDOBLJE OD 1. TRAVNJA DO 31. PROSINCA 2018 nerevidirano	Listopad - Prosinac 2017. (HRK 000)	Siječanj - Prosinac 2017. (HRK 000)	Listopad - Prosinac 2018. (HRK 000)	Siječanj - Prosinac 2018. (HRK 000)	Listopad - Prosinac 2017. (USD 000)	Siječanj - Prosinac 2017. (USD 000)	Listopad - Prosinac 2018. (USD 000)	Siječanj - Prosinac 2018. (USD 000)
Prihodi brodova	64.227	276.491	79.179	297.586	10.701	44.099	11.889	46.000
Ostali prihodi	1.729	4.104	1.576	2.421	281	655	243	375
Prihodi od prodaje	66.006	280.595	80.755	300.007	10.982	44.754	12.132	46.375
Provizije i troškovi povezani s putovanjima	(15.161)	(69.821)	(39.584)	(110.557)	(2.534)	(11.136)	(6.005)	(17.090)
Operativni troškovi brodova	(24.975)	(94.614)	(26.410)	(95.698)	(4.131)	(15.091)	(3.971)	(14.793)
Opći i administrativni troškovi	(1.390)	(6.004)	(1.467)	(5.843)	(232)	(958)	(220)	(903)
Ukupni operativni troškovi	(41.526)	(170.439)	(67.461)	(212.098)	(6.897)	(27.185)	(10.196)	(32.786)
Dobit prije kamata, poreza i amortizacije (EBITDA)	24.480	110.156	13.294	87.909	4.085	13.484	1.936	13.589
Amortizacija	(11.944)	(49.717)	(13.237)	(51.367)	(1.985)	(5.945)	(1.985)	(7.940)
Usklađenje vrijednosti brodova	-	-	(3.939)	(3.939)	-	-	(609)	(609)
Operativna dobit (EBIT)	12.536	60.439	(3.882)	32.603	2.100	7.539	(658)	5.040
Neto rashodi od kamata	(6.073)	(25.944)	(6.650)	(25.577)	(1.011)	(4.138)	(998)	(3.954)
Neto prihodi (rashodi) od tečajnih razlika	(7)	(2.363)	(66)	(742)	(6)	(377)	11	(115)
Neto dobit	6.456	32.132	(10.466)	6.284	1.083	5.124	(1.645)	971
Ostala sveobuhvatna dobit	(7.611)	(81.264)	6.263	19.757	(1.369)	(12.961)	946	3.054
Ukupna sveobuhvatna dobit	(1.155)	(49.132)	4.203	26.041	(286)	(7.837)	(699)	4.025
Prosječni vagani broj dionica, osnovnih i razrijeđenih (tis.)	8.720	8.720	8.720	8.720	8.720	8.720	8.720	8.720
Neto dobit po dionici, osnovna i razrijeđena	0,74	3,68	1,20	0,72	0,12	0,59	0,19	0,11

IZVJEŠTAJ O FINANCIJSKOM POLOŽAJU

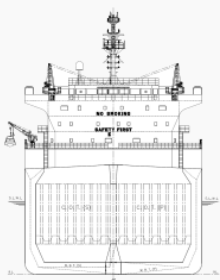
Međuzvještaj posloводства



IZVJEŠTAJ O FINANCIJSKOM POLOŽAJU NA DAN 31. PROSINCA 2018. nerevidirano	31.12.2017. (HRK 000)	30.09.2018. (HRK 000)	31.12.2018. (HRK 000)	31.12.2017. (USD 000)	30.09.2018. (USD 000)	31.12.2018. (USD 000)
Dugotrajna imovina	1.203.337	1.191.076	1.186.408	191.928	186.026	183.394
Brodovi u funkciji	1.203.318	1.190.721	1.186.292	191.925	185.971	183.376
Ostala dugotrajna imovina	19	355	116	3	55	18
Kratkotrajna imovina	92.597	77.131	100.517	14.769	12.046	15.538
Zalihe	8.370	13.307	13.779	1.335	2.078	2.130
Potraživanja	17.574	20.278	25.806	2.803	3.167	3.989
Novac i novčani ekvivalenti	63.792	40.157	56.389	10.175	6.272	8.717
Ostala kratkotrajna imovina	2.861	3.389	4.543	456	529	702
Ukupno imovina	1.295.934	1.268.207	1.286.925	206.697	198.072	198.932
Kapital i rezerve	603.418	628.431	624.227	96.243	98.150	96.492
Temeljni kapital	436.667	436.667	436.667	69.647	68.200	67.499
Pričuve	99.026	114.128	120.390	15.794	17.825	18.610
Zadržana dobit	67.725	77.636	67.170	10.802	12.125	10.383
Dugoročne obveze	611.647	602.217	557.476	97.556	94.056	86.174
Banke	611.647	602.217	557.476	97.556	94.056	86.174
Kratkoročne obveze	80.869	37.559	105.222	12.898	5.866	16.226
Banke	58.820	15.017	73.630	9.382	2.345	11.382
Dobavljači	9.338	5.037	10.588	1.489	787	1.637
Ostalo	12.711	17.505	21.004	2.027	2.734	3.247
Ukupno kapital i obveze	1.295.934	1.268.207	1.286.925	206.697	198.072	198.932

IZVJEŠTAJ O NOVČANOM TIJEKU

Međuzvještaj posloводства



IZVJEŠTAJ O NOVČANOM TIJEKU ZA 2018. GODINU Nerevidirano	Siječanj - Prosinac 2017. (HRK 000)	Siječanj – Prosinac 2018. (HRK 000)	Siječanj - Prosinac 2017. (USD 000)	Siječanj – Prosinac 2018. (USD 000)
Dobit prije poreza	32.132	6.284	5.125	971
Amortizacija	49.727	51.377	7.931	7.942
Promjene u radnom kapitalu	(6.217)	(5.624)	(992)	(869)
Ostale promjene	(4.107)	6.826	(655)	1.055
Novčani tijek od poslovnih aktivnosti	71.535	58.863	11.409	9.099
Novčani primici od investicijskih aktivnosti	-	-	-	-
Novčani izdaci od investicijskih aktivnosti	(3.983)	(346)	(635)	(53)
Novčani tijek od investicijskih aktivnosti	(3.983)	(346)	(635)	(53)
Novčani primici od financijskih aktivnosti	25.079	-	4.000	-
Novčani izdaci od financijskih aktivnosti	(72.754)	(65.920)	(11.604)	(10.190)
Novčani tijek od financijskih aktivnosti	(47.675)	(65.920)	(7.604)	(10.190)
Neto promjene u novčanom tijeku	19.877	(7.403)	3.170	(1.144)
Novac i novčani ekvivalenti s početka razdoblja	43.915	63.792	7.004	9.861
Novac i novčani ekvivalenti na kraju razdoblja	63.792	56.389	10.174	8.717

IZVJEŠTAJ O PROMJENAMA KAPITALA

Međuzvjestaj posloводства

IZVJEŠTAJ O PROMJENAMA VLASNIČKE GLAVNICE <i>nerevidirano</i>	Temeljni kapital	Zadržana dobit	Ostale rezerve i ostala sveobuhvatna dobit	Rezerve od tečajnih razlika	Ukupno
Za razdoblje od 01. siječnja do 31. ožujka 2018.	HRK 000	HRK 000	HRK 000	HRK 000	HRK 000
Stanje na dan 1. siječnja 2018. godine	436.667	67.725	125.456	(26.430)	603.418
Neto dobit razdoblja		14.406			14.406
Promjene kapitala					-
Promjene ostalih rezervi					-
Promjene ostale sveobuhvatne dobiti				(23.043)	(23.043)
Stanje na dan 31. ožujka 2018. godine	436.667	82.131	125.456	(49.473)	594.781
Za razdoblje od 1. travnja do 30. lipnja 2018.	HRK 000	HRK 000	HRK 000	HRK 000	HRK 000
Stanje na dan 1. travnja 2018. godine	436.667	82.131	125.456	(49.473)	594.781
Neto dobit razdoblja		49			49
Promjene kapitala					-
Promjene ostalih rezervi					-
Promjene ostale sveobuhvatne dobiti				29.531	29.531
Stanje na dan 30. lipnja 2018. godine	436.667	82.180	125.456	(19.942)	624.361
Za razdoblje od 1. srpnja do 30. rujna 2018.	HRK 000	HRK 000	HRK 000	HRK 000	HRK 000
Stanje na dan 1. srpnja 2018. godine	436.667	82.180	125.456	(19.942)	624.361
Neto dobit razdoblja		2.295			2.295
Promjene kapitala		(5.232)			(5.232)
Promjene ostalih rezervi		(1.607)	1.607		-
Promjene ostale sveobuhvatne dobiti				7.007	7.007
Stanje na dan 30. rujna 2018. godine	436.667	77.636	127.063	(12.935)	628.431
Za razdoblje od 1. listopada do 31. prosinca 2018.	HRK 000	HRK 000	HRK 000	HRK 000	HRK 000
Stanje na dan 1. listopada 2018. godine	436.667	77.636	127.063	(12.936)	628.430
Neto dobit razdoblja		(10.466)			(10.466)
Promjene kapitala					-
Promjene ostalih rezervi					-
Promjene ostale sveobuhvatne dobiti				6.263	6.263
Stanje na dan 31. prosinca 2018. godine	436.667	67.170	127.063	(6.673)	624.227

IZVJEŠTAJ O PROMJENAMA VLASNIČKE GLAVNICE <i>nerevidirano</i>	Temeljni kapital	Zadržana dobit	Ostale rezerve i ostala sveobuhvatna dobit	Rezerve od tečajnih razlika	Ukupno
Za razdoblje od 01. siječnja do 31. ožujka 2018.	USD 000	USD 000	USD 000	USD 000	USD 000
Stanje na dan 01. siječnja 2018. godine	68.734	10.422	19.466	(2.379)	96.243
Neto dobit razdoblja		2.389			2.389
Promjene kapitala					-
Promjene ostalih rezervi					-
Promjene ostale sveobuhvatne dobiti				12	12
Stanje na dan 31. ožujka 2018. godine	68.734	12.811	19.466	(2.367)	98.644
Za razdoblje od 1. travnja do 30. lipnja 2018.	USD 000	USD 000	USD 000	USD 000	USD 000
Stanje na dan 1. travnja 2018. godine	68.734	12.811	19.466	(2.367)	98.644
Neto dobit razdoblja		7			7
Promjene kapitala					-
Promjene ostalih rezervi					-
Promjene ostale sveobuhvatne dobiti				(118)	(118)
Stanje na dan 30. lipnja 2018. godine	68.734	12.818	19.466	(2.485)	98.533
Za razdoblje od 1. srpnja do 30. rujna 2018.	USD 000	USD 000	USD 000	USD 000	USD 000
Stanje na dan 1. srpnja 2018. godine	68.734	12.818	19.466	(2.485)	98.533
Neto dobit razdoblja	-	358	-		358
Promjene kapitala	-	(817)	-		(817)
Promjene ostalih rezervi	-	(251)	251		-
Promjene ostale sveobuhvatne dobiti	-	-	-	76	76
Stanje na dan 30. rujna 2018. godine	68.734	12.108	19.717	(2.409)	98.150
Za razdoblje od 1. listopada do 31. prosinca 2018.	USD 000	USD 000	USD 000	USD 000	USD 000
Stanje na dan 1. listopada 2018. godine	68.734	12.108	19.717	(2.409)	98.150
Neto dobit razdoblja		(1.645)			(1.645)
Promjene kapitala					-
Promjene ostalih rezervi					-
Promjene ostale sveobuhvatne dobiti				(13)	(13)
Stanje na dan 31. prosinca 2018. godine	68.734	10.463	19.717	(2.422)	96.492

IZRAČUN NETO VRIJEDNOSTI

Međuzvještaj posloводства

IZRAČUN NETO VRIJEDNOSTI IMOVINE procjena	Na datum 31.03.2018. (000 USD)	Na datum 30.06.2018. (000 USD)	Na datum 30.09.2018. (000 USD)	Na datum 31.12.2018. (000 USD)
Ukupna vrijednost flote	177.200	170.460	162.860	166.250
Investicije	-	-	-	-
Kratkotrajna imovina	5.246	3.801	5.774	6.821
Ostala dugotrajna imovina	56	56	55	18
Ukupna vrijednost ostale imovine	5.302	3.857	5.829	6.839
Novac i novčani ekvivalenti	6.798	7.229	6.272	8.717
Obveze prema bankama	(93.556)	(98.247)	(96.401)	(97.556)
Neto dug	(86.758)	(91.018)	(90.129)	(88.839)
Ostale dugoročne obveze	-	-	-	-
Ostale kratkoročne obveze	(2.804)	(2.261)	(3.521)	(4.884)
Ukupna vrijednost ostalih obveza	(2.804)	(2.261)	(3.521)	(4.884)
NETO VRIJEDNOST IMOVINE	92.940	81.038	75.039	79.366
Prosječni vagani broj dionica, osnovnih i razrijeđenih	8.720	8.720	8.720	8.720
Neto vrijednost imovine po dionici (USD)	10,66	9,29	8,61	9,10

KLJUČNI KOMENTARI:

Izračun vrijednosti operativne flote kompanije koji se bazira na prosječnim vrijednostima u industriji za specifičan tip broda u osnovi pretpostavki 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, 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. Kako je TNG u 2018. pa i trenutno većinu flote zapošljava na spot tržištu očekivani budući komercijalni potencijal baziran je na prosječnim konzervativnim očekivanjima industrijskih analitičara i brokera vezanim uz srednjoročni tržišni sentiment i očekivane vozarine.

Prihodovni potencijal TNG-a uobičajeno je bio uravnotežen „time charter“ ugovorima, čime je značajno ublažena uobičajena volatilnost vozarina, vidljiva i tijekom prethodne godine. 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 broдача.

Korekcije na tržištu vozarina u protekloj godini odrazile su se i na trenutne procjene vrijednosti brodova u transakcijama kupnje i prodaje. Vrijednost flote na dan izvještaja iznosi 166,25 milijuna USD, što u ne promijenjenim ostalim uvjetima daje NPV po dionici od 9,10 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 razvoj flote u ovom segmentu u dostupnim sektorskim analizama.

TANKERSKA NEXT GENERATION

Međuzvještaj posloводства

OBJAVE U 2018. GODINI

29.10.2018. Održane sjednice Uprave i Nadzornog odbora
 23.10.2018. Najava sjednica Uprave i Nadzornog odbora
 28.09.2018. Mt Dalmacija – završetak brodarskog ugovora na vrijeme
 01.08.2018. Odluke Glavne skupštine
 27.07.2018. Održane sjednice Uprave i Nadzornog odbora
 20.07.2018. Najava sjednica Uprave i Nadzornog odbora
 18.07.2018. Protuprijedlog na prijedlog odluka glavne skupštine
 02.07.2018. MT Zoilo – istek brodarskog ugovora na vrijeme
 20.06.2018. Poziv za Glavnu skupštinu
 27.04.2018. Odluke sa sjednica Uprave i Nadzornog odbora
 23.04.2018. MT Vukovar – istek brodarskog ugovora na vrijeme
 23.04.2018. Najava sjednica Uprave i Nadzornog odbora
 13.03.2018. Osiguran brodarski ugovor na vrijeme za MT Vinjerac
 26.02.2018. Održane sjednice Uprave i Nadzornog odbora
 21.02.2018. Najava sjednica Uprave i Nadzornog odbora

VLASNIČKA STRUKTURA

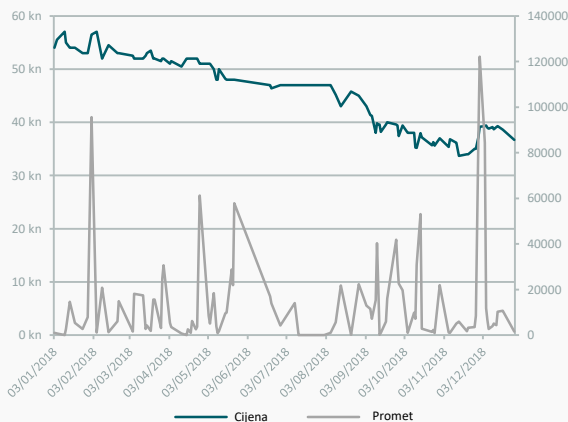
Dioničar	Broj dionica 31. prosinca 2018.	Udio (u %)
Tankerska Plovidba d.d.	4.454.994	51,01%
PBZ Croatia Osiguranje OMF	839.000	9,61%
Erste Plavi OMF	808.000	9,25%
Raiffeisen OMF	752.036	8,61%
Raiffeisen DMF	367.521	4,21%
Ostali institucionalni i privatni investitori	1.511.794	17,31%
Total	8.733.345	100,00%

UPRAVA I NADZORNI ODBOR

Tijekom 2018. godine nije bilo promjena u Upravi i Nadzornom odboru Društva. Na dan 31. prosinca 2018. upravu čini član uprave John Karavanić. Nadzorni odbor čine Ivica Pijaca,

predsjednik, Mario Pavić, zamjenik predsjednika, i članovi Joško Miliša, Nikola Mišetić i Nikola Koščica.

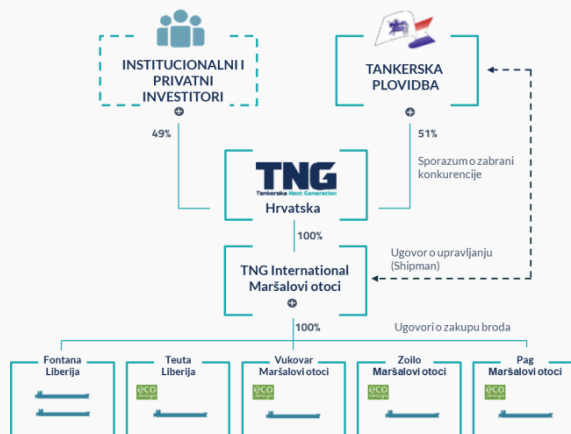
DIONICA TPNG-R-A



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

Dionice Društva s oznakom TPNG –R–A uvrštene su u Službenu kotaciju Zagrebačke burze. Tijekom 2018. godine nije bilo aktivnosti otkupa vlastitih dionica. Na dan 31. prosinca 2018. godine Društvo je imalo 13.200 vlastitih dionica.

GRAFIČKI PRIKAZ ODNOSA S POVEZANIM STRANAMA



Upravljanje rizicima

Međuzvještaj posloводства

Politika upravljanja rizicima u Tankerskoj Next Generation povezana s upravljanjem financijskim sredstvima, 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 tijekom 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 izloženo kamatnom riziku s obzirom da su primljeni dugoročni krediti odobreni s varijabilnom kamatnom stopom.

Ugovaranjem kamatnih swapova s najznačajnijim kreditorima omogućeno je ublažavanje rizika volatilnosti promjenjivih kamatnih stopa, omogućavajući kompaniji koja posluje u uvjetima unaprijed fiksno ugovoreni prihoda da upravlja profitabilnošću poslovanja fiksirajući jednu od značajnijih troškovnih komponenti.

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 dospjeća 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.

Upravljanje rizicima

Međuzvjestaj posloводства

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, programe stručnog osposobljavanja pomoraca i 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 te 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 prekogodišnja zaposlenja 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 i 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. Rizika takve vrste TNG minimizira pružajući usluge prijevoza velikim energetske kompanijama, velikim trgovcima naftom i njenim prerađevinama, velikim proizvođačima nafte i naftnih prerađevina i 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 okoliša, 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.

GODIŠNJI FINANCIJSKI IZVJEŠTAJ
ZA RAZDOBLJE OD 1. SIJEČNJA 2018. DO 31. PROSINCA 2018.
(NEREVIDIRANO)



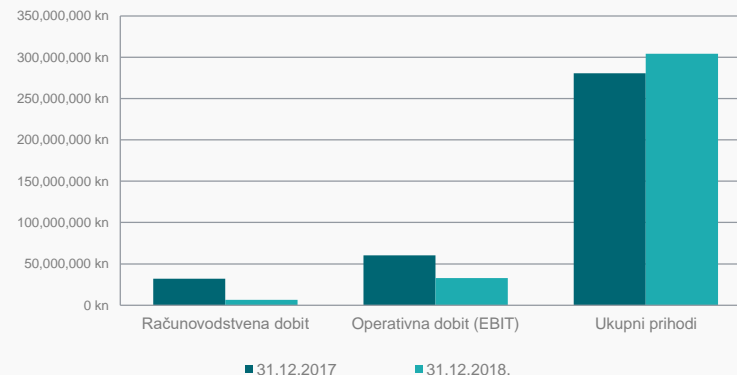
Sadržaj

- I. Izvještaj Uprave o poslovanju za razdoblje od 1. siječnja 2018. do 31. prosinca 2018. godine
- II. Nerevidirani sažeti tromjesečni financijski izvještaji
 - Bilanca stanja na dan 31. prosinca 2018. godine
 - Račun dobiti i gubitka za razdoblje od 1. siječnja 2018. do 31. prosinca 2018. godine
 - Izvještaj o novčanom tijeku za razdoblje od 1. siječnja 2018. do 31. prosinca 2018. godine
 - Izvještaj o promjenama kapitala za razdoblje od 1. siječnja 2018. do 31. prosinca 2018. godine
 - Bilješke uz financijske izvještaje
- III. Izjava o odgovornosti za sastavljanje financijskih izvještaja

Izvještaj uprave o poslovanju

za razdoblje od 1. siječnja do 31. prosinca 2018.

OPIS	Razdoblje 1.1.-31.12.2017.	Razdoblje 1.1.-31.12.2018.
Ukupni prihod (HRK)	280.759.340	304.356.578
Prihod iz osnovne djelatnosti / Ukupan prihod	98%	98%
Ostali prihodi / Ukupan prihod	1%	1%
Inozemno tržište / Ukupan prihod	98%	98%
Domaće tržište / Ukupan prihod	0%	0%
Materijalni troškovi / Poslovni rashodi	47%	54%
Troškovi zaposlenih / Poslovni rashodi	23%	19%
Financijski rashodi / Ukupni rashodi	11%	10%
Bruto marža	11,62%	2,11%
Računovodstvena dobit (HRK)	32.132.435	6.284.498
Operativna dobit (EBIT) (HRK)	60.438.683	32.603.760



Društvo je u izvještajnom razdoblju ostvarilo 300 mil. HRK poslovnih prihoda koji su najvećim dijelom rezultat ostvarenih prihoda od prodaje.

U istom razdoblju Društvo je ostvarilo 267,4 mil. HRK poslovnih rashoda. Najveći dio poslovnih rashoda čine materijalni troškovi u iznosu od 144,3 mil. HRK, zatim slijede troškovi amortizacije u iznosu od 51,4 mil. HRK (od čega na amortizaciju troškova dokovanja otpada 1,3 mil. HRK), troškovi osoblja u iznosu od 51,0 mil. HRK, te ostali troškovi u iznosu od 15,5 mil. HRK.

U razdoblju završenom 31. prosinca 2018. godine financijski prihodi iznosili su 304,4 mil. HRK, dok su financijski rashodi iznosili 30,6 mil. HRK.

Društvo je u izvještajnom razdoblju ostvarilo kumulativnu dobit u iznosu od 6,3 mil. HRK.

Dividenda u iznosu od 0,60 HRK po dionici dioničarima Društva koji su na dan 16. kolovoza 2018. godine bili evidentirani u depozitoriju Središnjeg klirinškog depozitarnog društva kao imatelji redovnih dionica koje glase na ime isplaćena je dana 31. kolovoza 2018. godine.

Društvo je svoj temeljni kapital u iznosu od 436,7 mil. HRK podijelilo na 8,7 mil. odobrenih, izdanih i u cijelosti plaćenih redovnih dionica bez nominalne vrijednosti. Tijekom 2018. godine nije bilo aktivnosti otkupa vlastitih dionica. Na dan 31. prosinca 2018. godine Društvo je imalo 13.200 vlastitih dionica.

Na dan 31. prosinca 2018. godine Društvo ima slijedeća društva u inozemstvu:

Tankerska Next Generation International Ltd., Majuro, Maršalovi Otoci;
Fontana Shipping Company Limited, Monrovia, Liberija;
Teuta Shipping Company Ltd., Monrovia, Liberija;
Vukovar Shipping, LLC, Majuro, Maršalovi Otoci;
Zoilo Shipping, LLC, Majuro, Maršalovi Otoci;
Pag Shipping, LLC, Majuro, Maršalovi Otoci.

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

BILANCA stanje na dan 31.12.2018.			
Obveznik: 30312968003; TANKERSKA NEXT GENERATION D.D.			
Naziv pozicije	AOP oznaka	Prethodno razdoblje	Tekuće razdoblje
1	2	3	4
A) POTRAŽIVANJA ZA UPISANI A NEUPLAĆENI KAPITAL	001	0	0
B) DUGOTRAJNA IMOVINA (003+010+020+029+033)	002	1.203.337.183	1.186.407.950
I. NEMATERIJALNA IMOVINA (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 (011 do 019)	010	1.203.337.183	1.186.301.689
1. Zemljište	011	0	0
2. Građevinski objekti	012	0	0
3. Postrojenja i oprema	013	1.203.317.758	1.186.292.014
4. Alati, pogonski inventari i transportna imovina	014	19.425	9.675
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 (021 do 028)	020	0	106.261
1. Udjeli (dionice) kod povezanih poduzetnika	021	0	0
2. Dani zajmovi povezanim poduzetnicima	022	0	0
3. Sudjelujući interesi (udjeli)	023	0	0
4. Zajmovi dani poduzetnicima u kojima postoje sudjelujući interesi	024	0	0
5. Ulaganja u vrijednosne papire	025	0	0
6. Dani zajmovi, depoziti i slično	026	0	106.261
7. Ostala dugotrajna financijska imovina	027	0	0
8. Ulaganja koja se obračunavaju metodom udjela	028	0	0
IV. POTRAŽIVANJA (030 do 032)	029	0	0
1. Potraživanja od povezanih poduzetnika	030	0	0
2. Potraživanja po osnovi prodaje na kredit	031	0	0
3. Ostala potraživanja	032	0	0
V. ODGOĐENA POREZNA IMOVINA	033	0	0
C) KRATKOTRAJNA IMOVINA (035+043+050+058)	034	89.735.865	95.973.771
I. ZALIH (036 do 042)	035	8.370.175	13.778.960
1. Sirovine i materijal	036	8.370.175	13.778.960
2. Proizvodnja u tijeku	037	0	0
3. Gotovi proizvodi	038	0	0
4. Trgovačka roba	039	0	0
5. Predujmovi za zalihe	040	0	0
6. Dugotrajna imovina namijenjena prodaji	041	0	0
7. Biološka imovina	042	0	0
II. POTRAŽIVANJA (044 do 049)	043	17.573.947	25.805.522
1. Potraživanja od povezanih poduzetnika	044	0	11.555
2. Potraživanja od kupaca	045	16.700.445	24.175.791
3. Potraživanja od sudjelujućih poduzetnika	046	0	0
4. Potraživanja od zaposlenika i članova poduzetnika	047	6.212	0
5. Potraživanja od države i drugih institucija	048	31.888	29.355
6. Ostala potraživanja	049	835.402	1.588.821
III. KRATKOTRAJNA FINANCIJSKA IMOVINA (051 do 057)	050	6.269.733	6.469.192
1. Udjeli (dionice) kod povezanih poduzetnika	051	0	0
2. Dani zajmovi povezanim poduzetnicima	052	0	0
3. Sudjelujući interesi (udjeli)	053	0	0
4. Zajmovi dani poduzetnicima u kojima postoje sudjelujući interesi	054	0	0
5. Ulaganja u vrijednosne papire	055	0	0
6. Dani zajmovi, depoziti i slično	056	6.269.733	6.469.192
7. Ostala financijska imovina	057	0	0
IV. NOVAC U BANCII I BLAGAJNI	058	57.522.010	49.920.097
D) PLAĆENI TROŠKOVI BUDUĆEG RAZDOBLJA I OBRAČUNATI PRIHODI	059	2.860.484	4.542.884
E) UKUPNO AKTIVA (001+002+034+059)	060	1.295.933.532	1.286.924.805
F) IZVANBILANČNI ZAPISI	061	0	0

PASIVA			
A) KAPITAL I REZERVE (063+064+065+071+072+075+078)	062	603.418.822	624.227.623
I. TEMELJNI (UPISANI) KAPITAL	063	436.667.250	436.667.250
II. KAPITALNE REZERVE	064	68.425.976	68.425.976
III. REZERVE IZ DOBITI (066+067+068+069+070)	065	57.030.391	58.637.013
1. Zakonske rezerve	066	2.030.391	3.637.013
2. Rezerve za vlastite dionice	067	996.600	996.600
3. Vlasite dionice i udjeli (dobitna stavka)	068	996.600	996.600
4. Statutarne rezerve	069	0	0
5. Ostale rezerve	070	55.000.000	55.000.000
IV. REVALORIZACIJSKE REZERVE	071	-26.429.776	-6.673.387
V. ZADRŽANA DOBIT ILI PRENESENI GUBITAK (073-074)	072	35.592.546	60.886.273
1. Zadržana dobit	073	35.592.546	60.886.273
2. Prenešeni gubitak	074	0	0
VI. DOBIT ILI GUBITAK POSLOVNE GODINE (076-077)	075	32.132.435	6.284.498
1. Dobit poslovne godine	076	32.132.435	6.284.498
2. Gubitak poslovne godine	077	0	0
VII. MANJINSKI INTERES	078	0	0
B) REZERVIRANJA (080 do 082)	079	0	0
1. Rezerviranja za mirovine, otpremnine i slične obveze	080	0	0
2. Rezerviranja za porezne obveze	081	0	0
3. Druga rezerviranja	082	0	0
C) DUGOROČNE OBVEZE (084 do 092)	083	611.647.455	557.475.725
1. Obveze prema povezanim poduzetnicima	084	0	0
2. Obveze za zajmove, depozite i slično	085	0	0
3. Obveze prema bankama i drugim financijskim institucijama	086	611.647.455	557.475.725
4. Obveze za predujmove	087	0	0
5. Obveze prema dobavljačima	088	0	0
6. Obveze po vrijednosnim papirima	089	0	0
7. Obveze prema poduzetnicima u kojima postoje sudjelujući interesi	090	0	0
8. Ostale dugoročne obveze	091	0	0
9. Odgođena porezna obveza	092	0	0
D) KRATKOROČNE OBVEZE (094 do 105)	093	76.112.878	99.844.775
1. Obveze prema povezanim poduzetnicima	094	259.441	5.928.044
2. Obveze za zajmove, depozite i slično	095	0	0
3. Obveze prema bankama i drugim financijskim institucijama	096	58.820.431	73.630.070
4. Obveze za predujmove	097	3.416.201	5.328.229
5. Obveze prema dobavljačima	098	9.337.468	10.587.863
6. Obveze po vrijednosnim papirima	099	0	0
7. Obveze prema poduzetnicima u kojima postoje sudjelujući interesi	100	0	0
8. Obveze prema zaposlenicima	101	4.114.044	4.193.404
9. Obveze za poreze, doprinose i slična davanja	102	58.966	32.267
10. Obveze s osnove udjela u rezultatu	103	49.674	53.774
11. Obveze po osnovi dugotrajne imovine namijenjene prodaji	104	0	0
12. Ostale kratkoročne obveze	105	56.653	91.124
E) ODGOĐENO PLAĆANJE TROŠKOVA I PRIHOD BUDUĆEGA RAZDOBLJA	106	4.754.377	5.376.482
F) UKUPNO – PASIVA (062+079+083+093+106)	107	1.295.933.532	1.286.924.805
G) IZVANBILANČNI ZAPISI	108	0	0
DODATAK BILANCI (popunjava poduzetnik koji sastavlja konsolidirani financijski izvještaj)			
A) KAPITAL I REZERVE			
1. Pripisano imateljima kapitala matice	109		
2. Pripisano manjinskom interesu	110		

Napomena 1.: Dodatak bilanci popunjavaju poduzetnici koji sastavljaju konsolidirane financijske izvještaje.

RAČUN DOBITI I GUBITKA
u razdoblju 1.1.2018. do 31.12.2018.

Obveznik: 30312968003; TANKERSKA NEXT GENERATION D.D.

Naziv pozicije	AOP oznaka	Prethodno razdoblje		Tekuće razdoblje	
		Kumulativno	Tromjeseče	Kumulativno	Tromjeseče
1	2	3	4	5	6
I. POSLOVNI PRIHODI (112+113)	111	280.607.388	66.009.580	300.020.773	80.766.234
1. Prihodi od prodaje	112	276.491.028	64.277.350	287.568.518	79.179.031
2. Ostali poslovni prihodi	113	4.116.360	1.732.230	2.443.955	1.587.203
II. POSLOVNI RASHODI (115+116+120+124+125+126+129+130)	114	220.168.704	53.474.447	287.426.013	84.646.687
1. Promjene vrijednosti zalih proizvođače u tijeku i gotovih proizvoda	115	0	0	0	0
2. Materijalni troškovi (117 do 119)	116	103.554.775	24.858.671	144.324.018	49.701.012
a) Troškov sirovina i materijala	117	43.235.735	12.670.343	73.683.208	25.415.174
b) Troškovi prodane robe	118	5.065.360	-8.101	6.275.832	4.121.110
c) Ostali vanjski troškovi	119	55.253.680	12.256.428	64.364.978	20.164.728
3. Troškovi osobija (121 do 123)	120	49.941.362	12.243.297	60.994.269	13.473.608
a) Neto plaće i nadnice	121	49.208.995	12.066.686	60.277.460	13.350.733
b) Troškovi poreza i doprinosa iz plaća	122	505.988	121.829	501.655	85.318
c) Doprinosi na plaće	123	226.379	54.782	215.153	37.557
4. Amortizacija	124	49.727.153	11.947.292	51.377.315	13.239.870
5. Ostali troškovi	125	15.430.926	3.906.407	15.458.113	4.160.378
6. Vrijednosno usklađivanje (127+128)	126	0	0	3.939.323	3.939.323
a) dugotrajne imovine (osim financijske imovine)	127	0	0	3.939.323	3.939.323
b) kratkotrajne imovine (osim financijske imovine)	128	0	0	0	0
7. Rezerviranja	129	0	0	0	0
8. Ostali poslovni rashodi	130	1.514.488	518.780	1.332.976	132.696
III. FINANCIJSKI PRIHODI (132 do 136)	131	151.951	74.850	4.326.805	1.417.151
1. Kamate, tečajne razlike, dividende i slični prihodi iz odnosa s povezanim poduzetnicima	132	15.731	0	0	0
2. Kamate, tečajne razlike, dividende, slični prihodi iz odnosa s nepovezanim poduzetnicima i drugim osobama	133	136.220	74.850	4.326.805	1.417.151
3. Dio prihoda od pridruženih poduzetnika i sudjelujućih interesa	134	0	0	0	0
4. Nerealizirani dobici (prihodi) od financijske imovine	135	0	0	0	0
5. Ostali financijski prihodi	136	0	0	0	0
IV. FINANCIJSKI RASHODI (138 do 141)	137	28.458.200	6.153.646	30.646.067	8.002.292
1. Kamate, tečajne razlike i drugi rashodi s povezanim poduzetnicima	138	0	0	777.876	0
2. Kamate, tečajne razlike i drugi rashodi iz odnosa s nepovezanim poduzetnicima i drugim osobama	139	28.458.200	6.153.646	29.868.191	8.002.292
3. Nerealizirani gubici (rashodi) od financijske imovine	140	0	0	0	0
4. Ostali financijski rashodi	141	0	0	0	0
V. UDIO U DOBITI OD PRIDRUŽENIH PODUZETNIKA	142	0	0	0	0
VI. UDIO U GUBITKU OD PRIDRUŽENIH PODUZETNIKA	143	0	0	0	0
VII. IZVANREDNI - OSTALI PRIHODI	144	0	0	0	0
VIII. IZVANREDNI - OSTALI RASHODI	145	0	0	0	0
IX. UKUPNI PRIHODI (111+131+142+144)	146	280.759.339	66.084.430	304.356.578	82.183.385
X. UKUPNI RASHODI (114+137+143+145)	147	248.626.904	59.628.093	298.072.080	92.649.179
XI. DOBIT ILI GUBITAK PRIJE OPOREZIVANJA (146-147)	148	32.132.435	6.456.337	6.284.498	-10.465.794
1. Dobit prije oporezivanja (146-147)	149	32.132.435	6.456.337	6.284.498	0
2. Gubitak prije oporezivanja (147-146)	150	0	0	0	10.465.794
XII. POREZ NA DOBIT	151	0	0	0	0
XIII. DOBIT ILI GUBITAK RAZDOBLJA (148-151)	152	32.132.435	6.456.337	6.284.498	-10.465.794
1. Dobit razdoblja (149-151)	153	32.132.435	6.456.337	6.284.498	0
2. Gubitak razdoblja (151-148)	154	0	0	0	10.465.794

DODATAK RDG-u (popunjava poduzetnik koji sastavlja konsolidirani financijski izvještaj)					
XIV. DOBIT ILI GUBITAK RAZDOBLJA					
1. Pripisana imateljima kapitala matice	155				
2. Pripisana manjinskom interesu	156				
IZVJEŠTAJ O OSTALOJ SVEOBUHVAATNOJ DOBITI (popunjava poduzetnik obveznik primjene MSP-a)					
I. DOBIT ILI GUBITAK RAZDOBLJA (= 152)	157	32.132.435	6.456.337	6.284.498	-10.465.794
II. OSTALA SVEOBUHVAATNA DOBIT/GUBITAK PRIJE POREZA (159 do 165)	158	-81.263.612	-7.610.657	19.756.391	6.262.628
1. Tečajne razlike iz preračuna inozemnog poslovanja	159	-81.263.612	-7.610.657	19.756.391	6.262.628
2. Promjene revalorizacijskih rezervi dugotrajne materijalne i nematerijalne imovine	160	0	0	0	0
3. Dobit ili gubitak s osnove ponovnog vrednovanja financijske imovine raspoložive za prodaju	161	0	0	0	0
4. Dobit ili gubitak s osnove učinkovite zaštite novčanog toka	162	0	0	0	0
5. Dobit ili gubitak s osnove učinkovite zaštite neto ulaganja u inozemstvu	163	0	0	0	0
6. Udio u ostaloj sveobuhvatnoj dobiti/gubitku pridruženih poduzetnika	164	0	0	0	0
7. Aktuarski dobici/gubici po planovima definiranih primanja	165	0	0	0	0
III. POREZ NA OSTALU SVEOBUHVAATNU DOBIT RAZDOBLJA	166	0	0	0	0
IV. NETO OSTALA SVEOBUHVAATNA DOBIT ILI GUBITAK RAZDOBLJA (158-166)	167	-81.263.612	-7.610.657	19.756.391	6.262.628
V. SVEOBUHVAATNA DOBIT ILI GUBITAK RAZDOBLJA (157+167)	168	-49.131.177	-1.154.320	26.040.889	-4.203.166
DODATAK Izvještaju o ostaloj sveobuhvatnoj dobiti (popunjava poduzetnik koji sastavlja konsolidirani financijski izvještaj)					
VI. SVEOBUHVAATNA DOBIT ILI GUBITAK RAZDOBLJA	169				
1. Pripisana imateljima kapitala matice	169				
2. Pripisana manjinskom interesu	170				

IZVJEŠTAJ O NOVČANOM TIJEKU - Indirektna metoda

u razdoblju 1.1.2018. do 31.12.2018.

Obveznik: 30312968003; TANKERSKA NEXT GENERATION D.D.			
Naziv pozicije	AOP oznaka	Prethodno razdoblje	Tekuće razdoblje
1	2	3	4
NOVČANI TIJEK OD POSLOVNIH AKTIVNOSTI			
1. Dobit prije poreza	001	32.132.435	6.284.498
2. Amortizacija	002	49.727.153	51.377.315
3. Povećanje kratkoročnih obveza	003	0	8.900.260
4. Smanjenje kratkotrajnih potraživanja	004	0	0
5. Smanjenje zaliha	005	2.435.384	0
6. Ostalo povećanje novčanog tijeka	006	1.632.304	9.161.892
I. Ukupno povećanje novčanog tijeka od poslovnih aktivnosti (001 do 006)	007	85.927.276	75.723.965
1. Smanjenje kratkoročnih obveza	008	3.696.907	0
2. Povećanje kratkotrajnih potraživanja	009	4.955.138	9.115.287
3. Povećanje zaliha	010	0	5.408.785
4. Ostalo smanjenje novčanog tijeka	011	5.739.676	2.336.558
II. Ukupno smanjenje novčanog tijeka od poslovnih aktivnosti (008 do 011)	012	14.391.721	16.860.630
A1) NETO POVEĆANJE NOVČANOG TIJEKA OD POSLOVNIH AKTIVNOSTI (007-012)	013	71.535.555	58.863.335
A2) NETO SMANJENJE NOVČANOG TIJEKA OD POSLOVNIH AKTIVNOSTI (012-007)	014	0	0
NOVČANI TIJEK OD INVESTICIJSKIH AKTIVNOSTI			
1. Novčani primici od prodaje dugotrajne materijalne i nematerijalne imovine	015	0	0
2. Novčani primici od prodaje vlasničkih i dužničkih instrumenata	016	0	0
3. Novčani primici od kamata	017	0	0
4. Novčani primici od dividendi	018	0	0
5. Ostali novčani primici od investicijskih aktivnosti	019	0	0
III. Ukupno novčani primici od investicijskih aktivnosti (015 do 019)	020	0	0
1. Novčani izdaci za kupnju dugotrajne materijalne i nematerijalne imovine	021	3.983.417	0
2. Novčani izdaci za stjecanje vlasničkih i dužničkih financijskih instrumenata	022	0	0
3. Ostali novčani izdaci od investicijskih aktivnosti	023	0	346.116
IV. Ukupno novčani izdaci od investicijskih aktivnosti (021 do 023)	024	3.983.417	346.116
B1) NETO POVEĆANJE NOVČANOG TIJEKA OD INVESTICIJSKIH AKTIVNOSTI (020-024)	025	0	0
B2) NETO SMANJENJE NOVČANOG TIJEKA OD INVESTICIJSKIH AKTIVNOSTI (024-020)	026	3.983.417	346.116
NOVČANI TIJEK OD FINANCIJSKIH AKTIVNOSTI			
1. Novčani primici od izdavanja vlasničkih i dužničkih financijskih instrumenata	027	0	0
2. Novčani primici od glavnice kredita, zadužnica, pozajmica i drugih posudbi	028	25.078.932	0
3. Ostali primici od financijskih aktivnosti	029	0	0
V. Ukupno novčani primici od financijskih aktivnosti (027 do 029)	030	25.078.932	0
1. Novčani izdaci za otplatu glavnice kredita i obveznica	031	58.820.431	60.691.686
2. Novčani izdaci za isplatu dividendi	032	13.933.468	5.227.987
3. Novčani izdaci za financijski najam	033	0	0
4. Novčani izdaci za otkup vlastitih dionica	034	0	0
5. Ostali novčani izdaci od financijskih aktivnosti	035	0	0
VI. Ukupno novčani izdaci od financijskih aktivnosti (031 do 035)	036	72.753.899	65.919.673
C1) NETO POVEĆANJE NOVČANOG TIJEKA OD FINANCIJSKIH AKTIVNOSTI (030-036)	037	0	0
C2) NETO SMANJENJE NOVČANOG TIJEKA OD FINANCIJSKIH AKTIVNOSTI (036-030)	038	47.674.967	65.919.673
Ukupno povećanje novčanog tijeka (013 – 014 + 025 – 026 + 037 – 038)	039	19.877.171	0
Ukupno smanjenje novčanog tijeka (014 – 013 + 026 – 025 + 038 – 037)	040	0	7.402.454
Novac i novčani ekvivalenti na početku razdoblja	041	43.914.572	63.791.743
Povećanje novca i novčanih ekvivalenata	042	19.877.171	0
Smanjenje novca i novčanih ekvivalenata	043	0	7.402.454
Novac i novčani ekvivalenti na kraju razdoblja	044	63.791.743	56.389.289

IZVJEŠTAJ O PROMJENAMA KAPITALA

za razdoblje od 01/01/2018 do 31/12/2018

Naziv pozicije	AOP oznaka	Prethodna godina	Tekuća godina
1	2	3	4
1. Upisani kapital	001	436.667.250	436.667.250
2. Kapitalne rezerve	002	68.425.976	68.425.976
3. Rezerve iz dobiti	003	57.030.391	58.637.013
4. Zadržana dobit ili preneseni gubitak	004	35.592.546	60.886.273
5. Dobit ili gubitak tekuće godine	005	32.132.435	6.284.498
6. Revalorizacija dugotrajne materijalne imovine	006	0	0
7. Revalorizacija nematerijalne imovine	007	0	0
8. Revalorizacija financijske imovine raspoložive za prodaju	008	0	0
9. Ostala revalorizacija	009	0	0
10. Ukupno kapital i rezerve (AOP 001 do 009)	010	629.848.598	630.901.010
11. Tečajne razlike s naslova neto ulaganja u inozemno poslovanje	011	-26.429.776	-6.673.387
12. Tekući i odgođeni porezi (dici)	012	0	0
13. Zaštita novčanog tijeka	013	0	0
14. Promjene računovodstvenih politika	014	0	0
15. Ispravak značajnih pogrešaka prethodnog razdoblja	015	0	0
16. Ostale promjene kapitala	016	0	0
17. Ukupno povećanje ili smanjenje kapitala (AOP 011 do 016)	017	-26.429.776	-6.673.387
17 a. Pripisano imateljima kapitala matice	018		
17 b. Pripisano manjinskom interesu	019		

Stavke koje umanjuju kapital upisuju se s negativnim predznakom

Podaci pod AOP oznakama 001 do 009 upisuju se kao stanje na datum bilance

Bilješke uz financijske izvještaje

Međuzvještaj posloводства

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 2018. godine i do izdavanja ovih izvještaja članovi Nadzornog odbora bili su kako slijedi:
Ivica Pijaca, predsjednik
Mario Pavić, zamjenik
Nikola Koščica, član
Joško Miliša, član
Nikola Mišetić, član

Na dan 31. prosinca 2018. 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 31. prosinca 2018. 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. i 26/15.) 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, Monroviya, Liberija;
3. Teuta Shipping Company Ltd., Monroviya, 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 31. prosinca 2018. 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 2017. 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 2017. godine.

3. Odluka Uprave o vrijednosnom usklađenju materijalne imovine

Društvo je utvrdilo da postoje razlozi za promjenu knjigovodstvene vrijednosti brodova te je provedeno umanjenje vrijednosti brodova za MT Dalmaciju u iznosu USD 608.935,87. Primijenjene su odredbe MRS-a 36 „Umanjenje imovine“, nakon čega je prilagođeni iznos usporediv s nadoknadivim. Gubitak iz umanjenja vrijednosti priznat je u računu dobiti i gubitka u iznosu od USD 608.935,87.

Za nadoknadivi iznos imovine - broda uzeta je procijenjena vrijednost metodom diskontiranog novčanog tijeka utvrđena na dan 31. prosinca 2018. temeljem podataka objavljenih na internetskoj stranici www.VesselsValue.com¹. Gubitak od umanjenja imovine - broda treba se priznati kao rashod u računu dobiti i gubitka.

IZVORI:

1 VesselsValue Ltd., London 01. veljače 2019. godine.

Bilješke uz financijske izvještaje

Međuzvještaj posloводства

Iako Uprava vjeruje kako su postavke korištene za vrednovanje procjene vrijednosnog usklađenja razumne i prepoznate kao mjerodavne, iste su podložne subjektivnoj procjeni. Premda se testiranjem vrijednosti ukazala potreba za vrijednosnim usklađenjem materijalne imovine kod broda Dalmacija, testiranje s istim postavkama nije pokazalo potrebu za ažuriranjem knjigovodstvenih vrijednosti kod ostatka TNG flote.

4. Vlasnička glavnica i pričuve

Dana 31. kolovoza 2018. godine dioničarima Tankerske Next Generation d.d. isplaćena je dividenda iz dobiti ostvarene u 2017. godini u iznosu od 0,60 HRK po dionici

5. Zarada po dionici

(Prikazano na tablici)

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

6. Odnosi s povezanim strankama

(Prikazano na tablici)

7. Događaji nakon datuma bilance

Nije bilo događaja nakon datuma bilance koji bi značajno utjecali na financijske izvještaje Društva na dan 31. prosinca 2018. godine.

ZARADA PO DIONICI	Razdoblje 1.1.-31.12.2017.	Razdoblje 1.1.-31.12.2018.
Neto (gubitak) / dobit dioničarima	HRK 32.132.435	HRK 6.284.498
Prosječno ponderirani broj dionica	8.720.145	8.720.145
Osnovni (gubitak) / zarada po dionici	HRK 3,68	HRK 0,72

ODNOSI S POVEZANIM STRANKAMA	Razdoblje 1.1.-31.12.2017.	Razdoblje 1.1.-31.12.2018.
Prodaja povezanim društvima	HRK 0	HRK 0
Kupnja od povezanih društava	HRK 18.292.905	HRK 18.913.909
Potraživanja od povezanih društava	HRK 0	HRK 11.555
Obveze prema povezanim društvima	HRK 259.441	HRK 5.928.044
Dani krediti povezanim društvima	HRK 0	HRK 0
Primljeni krediti od povezanih društava	HRK 0	HRK 0

Bilješke uz financijske izvještaje

Međuzvještaj posloводства

IZJAVA O ODGOVORNOSTI ZA SASTAVLJANJE FINANCIJSKIH IZVJEŠTAJA

Financijski izvještaji za period 1. siječnja 2018. do 31. prosinca i 1. listopada do 31. prosinca 2018., 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 2018. do 31. prosinca i 1. listopada do 31. prosinca 2018. sadrži istinit i vjeran prikaz razvoja i rezultata poslovanja i položaja Društva uz opis najznačajnijih rizika i neizvjesnosti kojima je Društvo izloženo.

Zadar, 25. veljače 2019. godine



John Karavanić, član Uprave

Bitni sektorski pojmovi

Međuzvještaj posloводства

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.

Bitni sektorski pojmovi

Međuzvijestaj posloводства

TCE neto prihodi su pokazatelj profitabilnosti broda ili flote na danom putovanju ili putovanjima i izražavaju se u američkim dolarima. TCE neto prihodi kako ih definira Grupa ne moraju odgovarati onima korištenima od strane drugih kompanija u brodarskom ili drugim sektorima.

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 ugovoreni 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

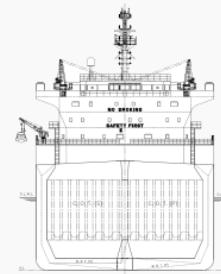
troškovima brodova i da ograniči te troškove.

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.



Bitne vrste brodarskih ugovora

Međuzvijestaj posloводства

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, polumjesečno 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 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 vozarskim stavom po

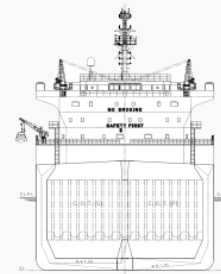
toni tereta. Brodar je odgovoran za plaćanje svih troškova broda uključujući provizije, troškove povezane s putovanjem, operativne troškove broda. Naručitelj prijevoza je odgovoran za sve troškove povezane s bilo kakvom odgodom na ukrcajnim ili iskrcajnim lukama. Vozarine ugovorene na putovanje su volatilne 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 brodarka i naručitelja prijevoza:

- **Ugovor o zakupu** (korišteni engleski izraz u industriji je Bareboat charter). Ugovor o zakupu je ugovor prema kojem vlasnik broda daje brod u zakup zakupoprimcu na određeno razdoblje za određenu dnevnu zakupninu, a zakupoprimac snosi sve operativne troškove broda i troškove povezane s putovanjem te sve rizike upravljanja brodom. Zakupoprimac održava brod u dobrom operativnom

stanju te snosi troškove dokovanja za vrijeme trajanja ugovora, sukladno zahtjevima klasifikacijskog društva.

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



Bitni financijski i operativni pojmovi i koncepti

Međuzvještaj posloводства

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

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

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

Brodarski ugovor na putovanje, prema kojima se brodovi daju na

korištenje naručiteljima prijevoza na kraće intervale koji se naplaćuju prema trenutnim ili vozarinama ugovorenima na „spot tržištu“.

Prema brodarskom ugovoru na vrijeme, naručitelj prijevoza plaća gotovo sve troškove povezane s putovanjem. Brodar plaća provizije na ukupne bruto prihode od vozarina kao i operativne troškove broda. Vozarine ugovorene na vrijeme uobičajeno su fiksne tijekom trajanja ugovora.

Brodovi koji su zaposleni na temelju brodarskih ugovora na vrijeme kroz određeno razdoblje omogućuju kvalitetnije predviđanje novčanog tijeka, ali se po njima mogu ostvariti i niže marže nego kod brodarskih ugovora na putovanje u vremenima u kojima prevladavaju povoljni uvjeti na tržištu. Vozarine po brodarskim ugovorima na vrijeme pretežito

su sezonske naravi i mijenjaju se svake godine zavisno od promjena u „spot“ vozarinama, očekivanih budućih „spot“ vozarina po tim ugovorima i drugih čimbenika. Stupanj volatilnosti vozarina po brodarskim ugovorima na vrijeme niži je što je razdoblje dulje, dok je slučaj kod 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		

Bitni financijski i operativni pojmovi i koncepti

Međuzvještaj posloводства

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

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

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

Posrednička provizija plaća se na vozarinu kod brodarskih ugovora na vrijeme, a zavisno od točnih odredbi brodarskog ugovora, pravo posrednika na proviziju nastaje samo kad naručitelj prijevoza doznače vozarinu ili se ona nadoknadi nekim drugim instrumentima. Provizija koja se plaća prema

brodarskom ugovoru na putovanje plaća se na vozarinu, ali i na mrtvu vozarinu i naknadu za prekostojnice.

Troškovi povezani s putovanjem. Troškove povezane s putovanjem u pravilu plaća brodar prema brodarskom ugovoru na putovanje, dok ih kod brodarskog ugovora na vrijeme plaća naručitelj prijevoza. Troškovi povezani s putovanjem su svi troškovi koji se odnose na određeno putovanje. Grupa razlikuje veće i manje troškove povezane s putovanjem.

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

Manji troškovi su troškovi izmjera gaza, troškovi čišćenja tankova, poštarine i ostali razni manji troškovi povezani s putovanjem i u pravilu ih plaća brodar.

Brodar povremeno plaća i manji dio ranije navedenih većih troškova povezanih s putovanjem.

Operativni troškovi brodova. Grupa je odgovorna za operativne troškove brodova koji obuhvaćaju troškove posade, popravaka i održavanja, maziva, osiguranja, rezervnih dijelova, brodskih zaliha, upisa brodova u upisnik brodova, komunikacije te ostale sitne troškove.

Operativni troškovi brodova također uključuju naknade za upravljanje, plaćene Upravitelju flote, sukladno Ugovoru o upravljanju, za pružanje usluga tehničkog upravljanja, upravljanja posadom, aranžiranja osiguranja te računovodstva.

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

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

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

Bitni financijski i operativni pojmovi i koncepti

Međuzvještaj posloводства

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

Usklađenje vrijednosti brodova. Knjigovodstvene vrijednosti brodova provjeravaju se na svaki datum bilance da bi se utvrdilo eventualno postojanje naznaka da je došlo do umanjenja njihove vrijednosti. Ako takve naznake postoje, procjenjuje se 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 presudba 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.

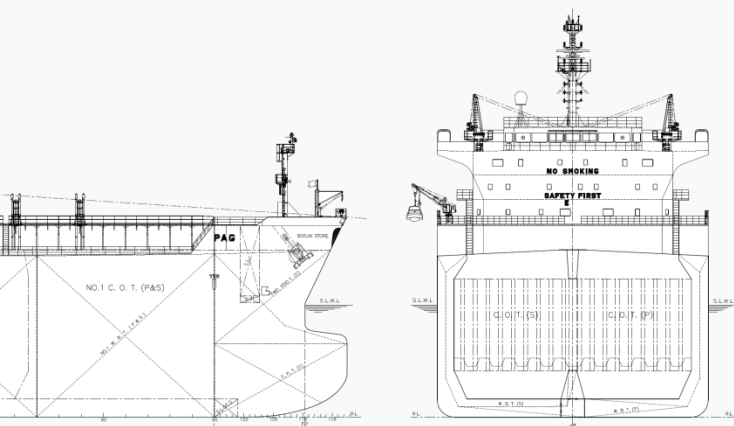
Porez po tonaži broda. Sustav oporezivanja po tonaži broda uveden je u hrvatske zakone i propise koji reguliraju brodarsku djelatnost izmjenama i dopunama Pomorskog zakonika koje su na snazi od 1. siječnja 2014. godine. Prema relevantnim odredbama Pomorskog zakonika („Pomorski zakonik“), društva mogu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

Međuzvještaj posloводства



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> - <i>tehničko upravljanje</i> - <i>upravljanje posadom</i> - <i>aranžiranje osiguranja</i> - <i>računovodstvene usluge</i>		
Provizije	Provizija naručitelja Posrednička provizija		
Naknada za usluge komercijalnog upravljanja*	<i>Usluge ugovaranja i komercijalnog upravljanja</i>		
Troškovi povezani s putovanjem (manji)	Izmjer gaza Čišćenje tankova Poštarine Ostali i 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

Upozorenje vezano uz predviđajuće izjave

Međuzvještaj posloводства

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

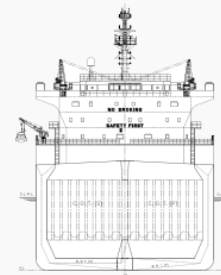
Izrazi kao što su „vjeruje“, „anticipira“, „ocjenjuje“, „očekuje“, „namjerava“, „predviđa“, „prognozira“, „može“, „smije“, „hoće“, „planira“ i drugi slični izrazi imaju za svrhu označavanje predviđajućih izjava, ali nisu jedina

sredstva označavanja takvih izjava.

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

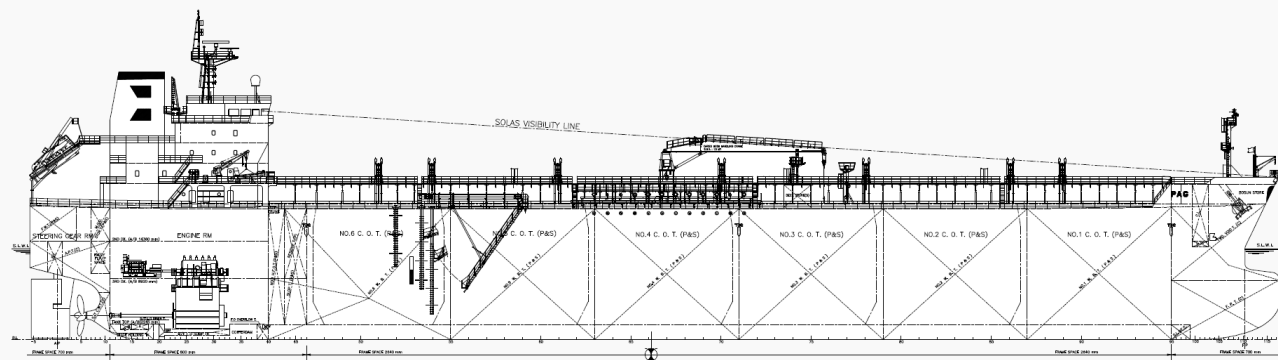
Prilikom oslanjanja na predviđajuće izjave, ulagatelji bi trebali pažljivo razmotriti događaje vezane uz političko, ekonomsko, društveno i pravno okruženje u kojem Grupa djeluje. Takve predviđajuće izjave odnose se samo na datum kada su dane. Prema tome, Društvo ne preuzima nikakvu obvezu za ažuriranje ili revidiranje ijedne od njih, bilo kao posljedica novih informacija, budućih događaja ili drugog, osim ukoliko je isto predviđeno primjenjivim zakonodavstvom ili Pravilima Zagrebačke burze. Društvo ovime ne daje izjavu, jamstvo niti procjenu da će

rezultati koji se očekuju predviđajućim izjavama zaista i biti ostvareni, te takve predviđajuće izjave predstavljaju, u svakom slučaju, samo jedan od mnogih mogućih scenarija te se iste ne bi trebale smatrati kao najvjerojatniji ili uobičajeni scenarij.



Kontakti

Međuzvještaj posloводства



TANKERSKA NEXT GENERATION d.d.

Božidara Petranovića 4

23 000 Zadar

Hrvatska

Tel: +385 23 202 135

Fax: +385 23 250 580

e-mail: tng@tng.hr

www.tng.hr