

TANKERSKA **NEXT GENERATION** d.d.

NEREVIDIRANI FINANCIJSKI IZVJEŠTAJI ZA ČETVRTO
TROMJESEČJE I 2019. GODINU

2019

Q1

Q2

Q3

Q4



TNG
Tankerska Next Generation

Sadržaj

	Komentar Uprave	1
	Uvjeti poslovanja	3
	Rezultati razdoblja	9
	Operativni podaci flote	13
	Skraćeni financijski izvještaji	16
	Upravljanje rizicima	24
	Nerevidirani financijski izvještaji	28
	Bilješke uz financijske izvještaje	38
	Bitni pojmovi i koncepti	39
	Upozorenje vezano uz predviđajuće izjave	46
	Kontakt	47

Rezultati 2019. godine

Prihodi brodova
40,5 mil. USD

EBITDA
16,7 mil. USD

EBIT
8,1 mil. USD

Neto dobit
3,6 mil. USD

TCE NETO: 14.794 USD/dan
OPEX: 6.657 USD/dan

UNCTAD očekuje da će se međunarodna pomorska trgovina povećati prosječnom godišnjom stopom rasta od 3,5 posto u razdoblju od 2019. do 2024. godine, ponajviše zbog povećane potražnje prijevoza kontejnerima, suhog rasutog tereta i plina. Međutim, i dalje je glavna tema brodarstva neizvjesnost koja je sve rizičnija.

Trgovinski sukobi i geopolitička nestabilnost bili su ključni pokretači svjetske ekonomije i njenih tržišta u 2019. godini, ali su pojavom smrtonosnog virusa isti ti pokretači pali u drugi plan. Iako je nagli porast rijetke zarazne bolesti ostavio samo tragove u financijskim izvješćima 2019. godine s obzirom da je bio u ranoj fazi, sasvim je sigurno da će ostaviti značajan trag 2020. godine u cijelom svijetu.

Unatoč povećanju tarifa između Kine i Sjedinjenih Država koja je dominirala naslovima u 2018. i početkom 2019. godine (procjenjuje se da je povećanje tarifa primijenjeno u rujnu 2018. te svibnju i lipnju 2019. utjecalo na gotovo 2% svjetskog pomorskog prometa), tankerska tržišta su uspjela ostvariti izvanredan povratak u četvrtom kvartalu 2019. godine.

U trenutku kada su brodari počeli zadovoljno trljati ruke, početak 2020. godine donio je nove brige. Jednadžba, međutim, nije jednodimenzionalna. Subjekti unutar lanca opskrbe brodova u regijama na Dalekom istoku, koje su bile duboko izložene pojavom virusa, proglasile su višu

silu što je zauzvrat značajno potaknulo potražnju za slobodnim brodskim prostorom i skladištenjem tereta na moru te blokiralo kineska brodogradilišta koja su bila predviđena za ugradnju sustava za pročišćavanje balastnih voda i pročišćivača.

Tržišni uvjeti u 2019. ponudili su Tankerskoj Next Generation priliku da provede u djelo svoj strateški koncept, a to je postizanje čvrste ravnoteže između upošljavanja brodova na putovanje i na vrijeme, s naglaskom prema potonjem. Potaknuta stanjem na tržištu, Tankerska Next Generation osigurala je u ožujku 12-mjesečni ugovor na vrijeme za jedan od ECO produkt tankera sa istaknutim unajmiteljem u iznosu od 16 000 USD, te zatim i jednogodišnje zaposlenje za konvencionalni produkt tanker ICE klase MT Velebit u iznosu od 14.500 USD, sa deklariranom opcijom produžetka na dodatnih osam mjeseci u iznosu od 15.500 USD dnevno. Dodatno, TNG je u svibnju osigurao i minimalno 6-mjesečno zaposlenje za jedan od ECO produkt tankera za 17.000 USD dnevno, te je nedugo nakon sklopljen ugovor sa istim vodećim američkim unajmiteljem za još jedan ECO produkt tanker na minimalno 6 do 12 mjeseci za približno 17.100 USD dnevno.

Neto dobit TNG-a iznosila je 23,3 milijuna HRK (3,6 mil. USD), što je između ostalog izravan rezultat:

- *pravovremeno osiguranih brodarskih ugovora na vrijeme za dio flote,*
- *posljedica odluke o vrijednosnom usklađenju materijalne imovine i*
- *snažnog oporavka spot tržišta u četvrtom tromjesečju, naročito prema samom kraju godine;*

Vrijednost broda „Dalmacija“ je umanjena za otprilike 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 4,688 milijuna kuna (0,705 mil. USD) je prikazan kao rashod u računu dobiti i gubitka te će biti prikazan u bilješkama uz financijske izvještaje.

Ulaskom u novu godinu, suočeni smo s novom stvarnošću, donekle različitom od onoga što tržište već odavno očekuje; dugo i temeljito planirani rasporedi popravaka i modifikacija brodova napravljeni u 2019. godini nisu naišli na plodno tlo, i dok brodogradilišta rade sve što je u njihovoj moći, trenutačne odgode snažno utječu na tržišne osnove i samu isplativost pročišćivača kao i sustava za pročišćivanje balastnih voda. Trenutno je jedini zadatak svih remontnih brodogradilišta obuhvaćenih odgodama prilagoditi se sve većem broju projekata sa postojećim ograničenim resursima ili alternativno ih odgoditi što je više moguće, suočavajući se sa smanjenim kapacitetom vezova, slobodnim

kapacitetom navoza, te se boriti sa sve više gorućim problemom - ograničenim ljudskim resursima.

Iako ne manje važno, za kraj valja istaknuti da smo ponosni na postignuća u vezi s ključnim pokazateljima poslovanja (KPI) Društva, inspekcijskim (*vetting results*) i tehničkim performansama koje smo postigli u godini izvanrednih rezultata. Društvo i njen upravitelj flote Tankerska Plovidba vjeruju u kontinuirano usavršavanje i redovnu obuku posade i časnika što se odražava i na sigurnosne pokazatelje.

Upravitelj flote, Tankerska Plovidba, još jednom je pokazao da ima kapacitet i sposobnost nadmašiti najbolje u industriji.

"Učestalost izgubljenog vremena uzrokovanog ozljedama" (*Lost Time Injury Frequency*) koja je ključna za procjenu sigurnosnih performansi zajedno s "Ukupnom učestalošću zabilježenog slučaja" (*Total Recordable Case Frequency*) nisu zabilježene u protekloj godini.

Zabilježen je svega 1 kvar koji se odnosio na kritičnu opremu; na brodovima nije došlo do izlivanja ili onečišćenja okoliša niti je došlo do prekida brodskog napona. Nije zabilježen nijedan izgubljeni dan zbog neplaniranog održavanja, čime je maksimiziran broj dana u eksploataciji.

Nadalje, nije bilo inspekcijskih pregleda s negativnim ishodom (*vetting failures*) dok je prosječan broj zabilježenih nedostataka bio 2, što predstavlja ostvarenje izuzetno zadovoljavajućeg nivoa.

Pregledavajući KPI-jeve u 2019. godini, Tankerska Plovidba bila je suočena s 3 opsežne revizije TMSA (*Tanker Management and Self Assessment*) tijekom godine, koje su uspješno okončane, što je rezultiralo odobrenjima od strane najvećih naftnih kompanija za potencijalno ugovaranje budućih brodarskih ugovora na duže razdoblje.

Tehnički KPI Društva bit će detaljnije obrađeni u našem godišnjem izvješću tijekom travnja ove godine, no možemo zaključiti da smo više nego zadovoljni s prošlogodišnjim uspjehom u tom pogledu.

Dugoročno gledano, najavljeni budući propisi o emisijama stakleničkih plinova, uz već navedene makro faktore, trebali bi postati ključne odrednice koje će na mnogo načina utjecati na novu ravnotežu na tankerskom tržištu, odnosno na prijevoz morem općenito. To je bez ikakve sumnje utjecalo na sve veću neizvjesnost u brodarstvu, stoga je knjiga narudžbi, koja je na najnižim razinama od 1997. godine, bez dvojbe u samom središtu pozornosti.

John Karavanić, član uprave



Uvjeti poslovanja

Nesigurnost je jedina izvjesnost na koju se možemo osloniti

Globalni tržišni uvjeti i trgovina

Mjere u energetskom sektoru doprinijet će ili umanjiti vjerojatnosti za uspjeh svijeta u suzbijanju klimatskih promjena, obzirom da taj sektor čini oko tri četvrtine globalnih emisija stakleničkih plinova. To ukazuje na hitnu potrebu za postupnim uvođenjem energetskih tehnologija s nižim udjelom ugljika i za učinkovitijim korištenjem energije. Ipak, trenutne projekcije su u suprotnosti s promjenama koje su nužne. Premda većina globalno novih kapaciteta za proizvodnju energije dolazi iz obnovljivih izvora - uglavnom koristeći energiju vjetra i sunca - većina energije koja se u globalu troši i dalje dolazi iz fosilnih goriva. Istodobno, potražnja za energijom u svijetu i dalje raste, a predviđa se da će porasti za gotovo 50 posto do 2050. Više od polovice predviđenog povećanja dogodit će se u Kini, Indiji i drugim zemljama istočne i južne Azije.

Sad već kontinuirani trgovinski rat između Kine i Sjedinjenih Država predstavlja gospodarski sukob između dvije najveće svjetske nacionalne ekonomije, zaokrenuo je prema pozitivnom smjeru rješenja konflikta. Trgovinski rat kritiziran je na međunarodnoj razini, uključujući američke tvrtke i poljoprivredne organizacije, iako je većina poljoprivrednika nastavila podržavati Trumpa. Među američkim političarima odaziv je pomiješan, dok većina i dalje smatra da na Kinu treba vršiti pritisak. Analiza koju je provela agencija Moody's Analytics procijenila je da je do kolovoza 2019. godine 300.000 američkih radnih mjesta izgubljeno ili nije stvoreno zbog trgovinskog

rata, s posebnim utjecajem na proizvodnju, logistiku i maloprodaju. Analiza Ujedinjenih naroda iz studenog 2019. izvijestila je da "američke tarife za Kinu ekonomski nanose štetu objema zemljama".

U sporu koji je u tijeku vidi se kako SAD i Kina obostrano nameću carine na robu vrijednosti stotine milijardi dolara. Američki predsjednik dugo je optuživao Kinu za nepoštene trgovačke prakse i krađu intelektualnog vlasništva. To će neizbježno uzeti danak međunarodnoj (pomorskoj) trgovini.

Tarifna politika Donalda Trumpa ima za cilj potaknuti potrošače na kupovinu američkih proizvoda čineći uvoznu robu skupljom. S druge strane, u Kini postoji percepcija da Amerika pokušava zaustaviti njihov uspon kao globalne ekonomske sile.

Usporeni rast Kine produbio se zbog trgovinskog sukoba između SAD i Kine

2019. godina bila je izazovna godina za Kinu. Nakon razdoblja relativne stabilnosti u razdoblju od 2016. do 2017. godine, službeni rast BDP-a znatno se usporio od sredine 2018. godine, spustivši se na 6,0% u Q3 2019 u odnosu na isto razdoblje prethodne godine (najniža stopa rasta od 1990.). Nije iznenađujuće da se ovo usporavanje dogodilo tijekom razdoblja eskaliranja tenzija u odnosima između SAD-a i Kine. U 2018. SAD je uveo carine na uvoz robe iz Kine vrijednosti 250 milijardi USD. Situacija se privremeno poboljšala nakon što su Trump i Xi postigli primirje u prosincu 2018. Međutim, u svibnju 2019. sukob je ponovno eskalirao povećavanjem postojećih carina za dodatnih 200 milijardi USD za uvezenu robu iz Kine i najavom novih

carina od 300 mlrd. USD (koje će se primijeniti u fazama i to 1. rujna i 15. prosinca iste godine). Bez obzira na smanjenje eskalacije koje se dogodilo u četvrtom tromjesečju 2019., trgovinsko-tehnološki rat (sa brojnim zaokretima) negativno je utjecao na poslovnu klimu kineskog gospodarstva kao i na domaću potrošnju (kako na investicije tako i na osobnu potrošnju) tijekom prošle godine.

Trgovinski sukob nije jedini čimbenik koji je usporio kineski rast. Naknadni učinci prethodne kampanje Pekinga za financijskim razduživanjem također su igrali ulogu, s najvećim efektom na privatni sektor i lokalne samouprave koje su se morale nositi s težim uvjetima financiranja. To je, na primjer, ilustrirano porastom broja stečajna poduzeća. Primjerice, broj tvrtki za prodaju nekretnina koje su podnijele zahtjev za bankrot povećao se, dijelom i zbog pooštavanja kreditnih uvjeta. Sve se to odražava i na usporavanje privatnih ulaganja tijekom prethodne godine.

Zahuktavanje situacije u Hong Kongu

Protesti u Hong Kongu eskalirali su tijekom prošle godine, pokazujući nezadovoljstvo građana koji osuđuju nedostatak političke slobode i neizvjesnosti oko budućnosti Hong Konga. Događanja su pokazala da se dovodi u pitanje zadani okvir „jedna zemlja, dva sustava“. S obzirom da je Hong Kong svojevrsno predvorje u Kinu kao međunarodno trgovačko i financijsko središte, vjerojatno će Peking nastaviti postupati oprezno, uzimajući u obzir i politički pritisak međunarodne zajednice.

IMO 2020

Neki kažu da je ovo najveća promjena u globalnim propisima o gorivu otkad je zabranjen olovni benzin. Može li se industrija s ovim nositi?

Brodarski sektor je u 2020.-oj prešao granicu špekulacija i suočio se s novim pravilima IMO-a, ali čini se da je prerano izvesti čvrste zaključke o implikacijama IMO-a 2020 na brodarstvo i naftnu industriju. Brodarstvo i njezini dionici čekali su ovaj dan s očajem, ustezanjem i otporom. Unatoč svemu, bez sumnje smo zakoračili preko još jednog praga strepnje. Kao da uredba IMO 2020 i pripadajuća novčana sredstva potrebna za usklađivanje nisu dodali dovoljno začina u ukupnu brodarsku jednadžbu, dodali smo i epidemiju.

U narednim tjednima sigurno ćemo pratiti što se događa s cijenama bunkera, dostupnošću i kvalitetom različitih vrsta goriva i utjecajem na vozarine.

Unatoč mnogim očekivanjima, čini se da raspoloživost raznih kompatibilnih goriva ne dopijeva na naslovnice medija. Dapače, tržišta nafte i brodarstva imala su vremena za pripremu implementacije IMO 2020. Naftne kompanije, dobavljači pogonskog goriva (bunker) i drugi sudionici na tržištu stvorili su zalihe kako bi mogli podnijeti porast potražnje za kompatibilnim gorivima. Usprkos tome, bilo je izvještaja o oskudnoj dostupnosti kod glavnih bunker čvorišta (posebno Gibraltar i Singapur) te je bilo spomena o navodnim kašnjenjima brodova koji su morali čekati na nadopunu kompatibilnog pogonskog goriva.

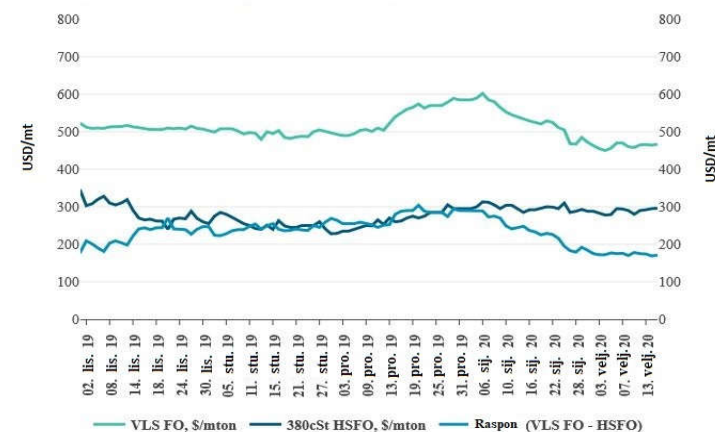
S druge strane, izgledi za široku dostupnost pogonskog goriva s visokim sumporom (High Sulphur Fuel Oil - HSFO) tema je koja bi mogla postati veći problem kasnije u ovoj godini, jer samo brodovi s pročišćivačima (scrubbers), koji trenutno predstavljaju oko 12% flote, još uvijek mogu koristiti ovo gorivo. Stoga, za dobavljače bunkera možda neće biti smisla da pohrane zalihe HSFO-a u svojim tankovima i baržama za skladištenje u manjim bunker lukama ako nema kontinuirane potražnje. Kao rezultat toga, broderske tvrtke koje su ugradile pročišćivače na svoju flotu, morat će biti pažljiviji prilikom planiranja nadopune bunkera, a u nekim slučajevima mogu postati skloni (možda čak i

primorani) kupnji bunkera s niskim sumporom.

Društvo je zauzelo mišljenje kako će se s vremenom povećavati dostupnost kompatibilnih goriva. Razlika u cijenama između VLSFO (Very Low Sulphur Fuel Oil) i HSFO širom svijeta se smanjila, te se u glavnim europskim bunker središtima kreće ispod 200 USD po toni.

S vremenom će tržišta bunkera postati uravnoteženije, a brodarstvo usklađenije pa će „poglavlje“ IMO 2020 s vremenom zastarjeti.

Rotterdam, cijene pogonskih goriva 2017 - 2020



BIMCO, veljača 2020.

Brodogradilišta - novogradnje i nadogradnje

Kina je također značajan dionik u svjetskoj industriji brodogradilišta. Čini se da bi isporuke novogradnji za siječanj 2020. mogle biti „neokrnute“, no BIMCO za naredne mjeseci ipak očekuje određeni utjecaj. To vrijedi i za ugradnju uređaja za uklanjanje ispušnih plinova, sustava za tretman balastnih voda itd.

Prema izvještajima, u brodogradilištima trenutno postoji kašnjenje četiri do pet mjeseci, koji su trebali imati završene nadogradnje do kraja 2019. godine. Nagomilao se i broj brodova koje je potrebno naknadno opremiti, tako da će vjerojatno trebati do travnja ili svibnja da se dovrše sve ugradnje svih pročišćivača na koje će dodatno utjecati i širenje epidemije Coronavirusa.

Razlozi su mnogostruki. Nedostatak radne snage, materijala i ograničeni kapacitet brodogradilišta najveći su problemi. Pred projektantima i brodogradilištima je izazov ugradnje dodatnih instalacija / pročišćivača, a nedostatak osoblja udvostručio je vrijeme instalacije s 40 na 80 dana.

Tržišta tankera bilježe dramatičan zaokret u Q4 2019

Nakon neinspirativnog desetljeća punog sumornog učinka i sličnog izgleda u prvih devet mjeseci 2019. godine, tržište prijevoza nafte i naftnih derivata tankerima se u Q4 popelo na najviše razine od 2008. Vozarine VLCC-a bile su na višegodišnjim vrhuncima počevši od sredine rujna, dosegnuvši gotovo 300 000

dolara dnevno. Iako su vozarine opale s vrhunca ovog poleta, one su u četvrtom tromjesečju i dalje iznosile preko 100 000 USD dnevno. Uslijedile su vozarine Suezmaxa, koje su često dosezale 150 000 USD dnevno i prosječno su iznosile više od 50-60 000 USD tijekom Q4 2019. Aframax segment je otprilike imao sličan učinak kroz cijelo tromjesečje.

Budući da su neposredni propisi IMO 2020 i zabrana flote COSCO-a postali ključni pokretači, u listopadu je došlo do oporavka tržišta tankera, potpomognutog sve većim brojem tankera izvan upotrebe zbog ugradnje instalacija za pročišćavanje, plutajućeg skladištenja i sankcija. Iako porast vozarina produkt tankera nije bio tako spektakularan, zarada na spot tržištu postupno je dosegla višegodišnji maksimum u Q4 2019.

Tankeri za prijevoz naftnih derivata

KRATAK PREGLED

MR (25-59,999DWT)

Ključni podatci flote

01. siječnja 2020. godine

U eksploataciji: **2,524** tankera
ukupne tonaže: 110.794.168 dwt
godišnji rast sa današnjim danom: 0,00 %

Stariji preko 20 godina: **208** tankera
ukupne tonaže: 8.402.738 dwt
u postotku flote: 8,24 %

Narudžbi: **186** tankera
ukupne tonaže: 8.456.001 dwt
u postotku flote: 7,37 %

Preostale narudžbe u 2019.

01. siječnja 2020. godine

Planirano: **0** tanker
ukupne tonaže: 0 dwt
u postotku flote: 0,00 %

Promjene u 2019.

01. siječnja 2020. godine

Isporuke: **115** tankera
ukupne tonaže: 5.299.331 dwt
u postotku flote: 4,56 %
od čega u prošlom mjesecu: 2 tankera
ukupne tonaže: 89.676 dwt

Nove narudžbe: **67** tankera
ukupne tonaže: 3.051.283 dwt
u postotku flote: 2,65 %
od čega u prošlom mjesec: 0 tankera
ukupne tonaže: 0 dwt

Rashodovano: **27** tankera
ukupne tonaže: 1.120.586 dwt
u postotku flote: 1,07 %
od čega u prošlom mjesecu: 2 tankera
ukupne tonaže: 82.929 dwt

TCE vozarine MR-ova pomaknule su se s ispodprosječnih razina prema iznosima višim od 20 tis. USD/dan, čime su nadmašile dnevne vozarine LR tankera dok je LR tržište bilo nešto malo manje uzbudljivo pošto je zamijećen značajan broj prelaženja LR2 tankera u Aframax segment i obrnuto što je rezultiralo manjim oscilacijama vozarina.

MR tržište tankera

Ukupno gledajući tržišta prijevoza naftnih prerađevina u 2019. zabilježilo je rast u odnosu na 2018. Prema Clarksons Platou, prosječna vozarina na spot tržištu MR tankera u 2019. iznosila je 16.500 USD/dan. Vrijedno je primijetiti da su spot vozarine za pet i deset godina iznosile u prosjeku 15.800 USD na dan, odnosno 14.800 USD dok je dvadesetogodišnji prosjek 17.300 USD.

Impresivni rast u Q4 na spot tržištu produkt tankera pretvorio je 2019. godinu iz prosječne u jednu od najboljih godina u desetljeću. U prvih 9 mjeseci 2019. referentni indeksi Baltic Exchange TC1, TC5, TC2_37 i TC11 TCE prosječno su iznosili 13.940 USD / dan; 11.128 USD / dan; 8.783 USD / dan; i 8.660 USD / dan, za razliku od Q4 u kojem su dosegle 33.796 USD / dan; 23.375 USD / dan; 15.340 USD / dan; i 14.040 USD / dan.

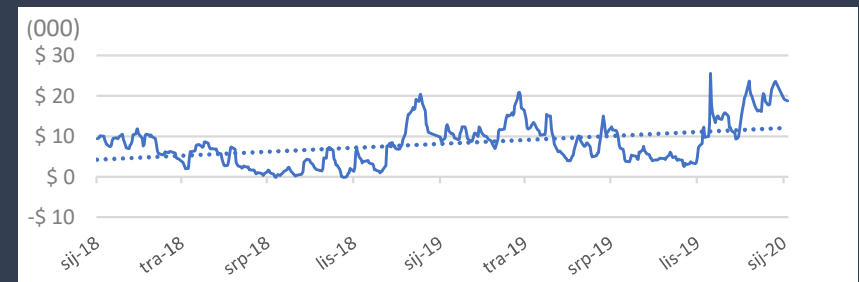
Knjiga narudžbi nalazi se na 20 godišnjem minimumu, mnoga brodogradilišta specijalizirana za izgradnju MR produkt tankera su zatvorena te prvi put u povijesti svjedočimo starenju flote produkt tankera.

Coronavirus pogodio globalnu brodsku industriju

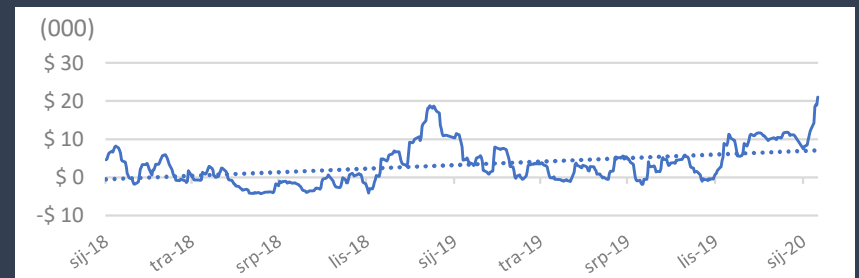
Izbijanjem Coronavirusa na tržištima diljem svijeta učinjen je korak unatrag. "Kad Kina kihne, svi uhvatimo gripu", postalo je više od poslovične izreke. Ovo posebno vrijedi za brodarsko tržište, u velikoj mjeri ovisno o Kini.

Virus se proširio istovremeno s kineskom lunarnom novom godinom, što je tradicionalna „mrtva” sezona za brodarska tržišta na Dalekom Istoku. Stoga je stvarne učinke do sada teško utvrditi. U svakom slučaju, produljeno zatvaranje Kine utjecat će na brodarska tržišta i isprva će negativno utjecati na vozarine, ostavljajući nejasnu sliku za srednjoročne prognoze.

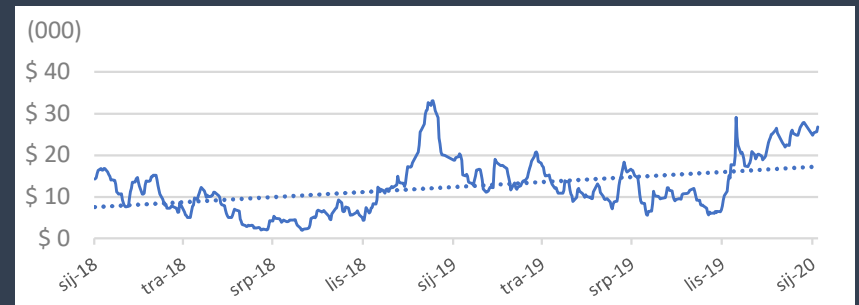
Clarksons Platou, siječanj 2020.
Baltic Exchange, siječanj 2020.



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



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



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

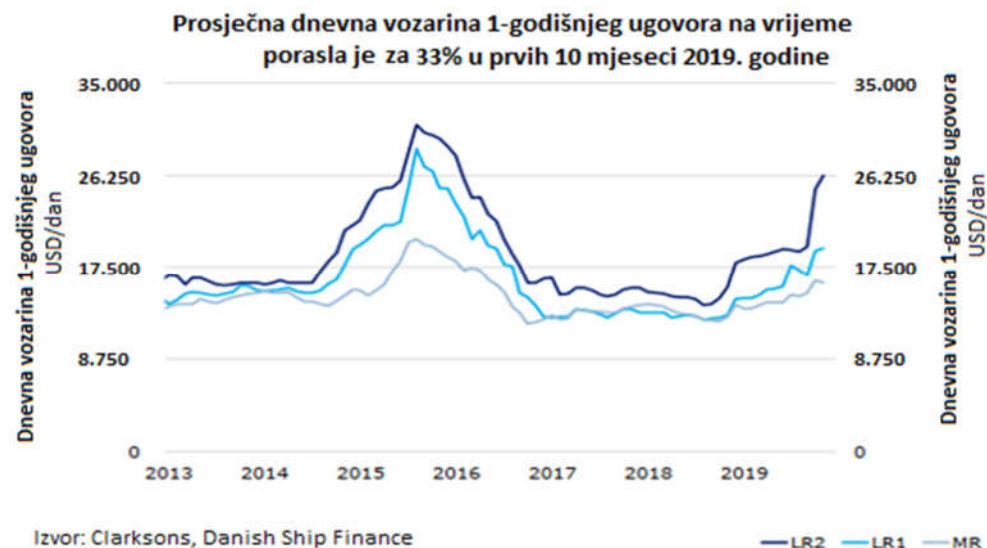
Svaki tjedan zastoja kineskog poslovanja usporava svjetski gospodarski rast. Pomorska trgovina usko je povezana s ekonomskim kretanjima u Aziji i učinci se već osjećaju na različite načine.

Iako je još uvijek u ranoj fazi izbijanja epidemije, očito je da će ova kriza usporiti kineski rast u prvom tromjesečju 2020., što će potencijalno imati utjecaj na godišnji rast BDP-a. S druge strane, potražnja za tankerima kao plutajućim skladištima, zbog nepristupačnih luka, može se povećati s rastućim *contango* tržištem (kada su cijene u budućim dospeljima veće od spot tržišne cijene).

Očigledno usporavanje potrošnje neće nužno biti nadoknađeno nakon stavljanja corona virusa pod kontrolu, ali kineski ekonomski titan uskoro bi mogao ponovno oživjeti što će imati komplementarni efekt na brodarsko tržište.

Virus pokazuje koliko je svijet postao ovisan o Kini s mnogim lancima opskrbe duboko implementiranim u međunarodno poslovanje. Anegdotican je podatak koji govori da su južnokorejski proizvođači automobila počeli smanjivati proizvodnju zbog nedostatka opskrbe kineskom robom.

Baltic Exchange, siječanj 2020.

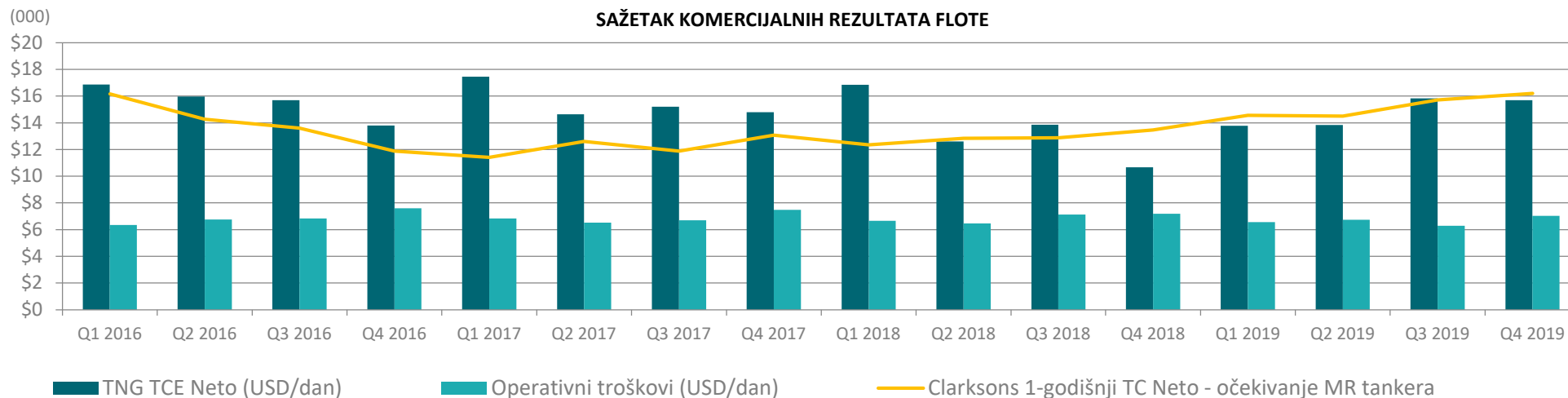


BCTI (Baltic Exchange Clean Tanker Index)

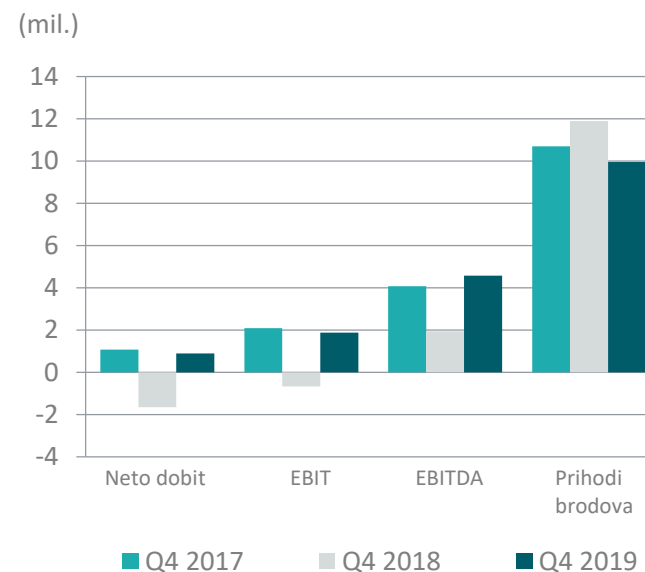




Rezultati razdoblja



SAŽETAK PRIHODA I DOBITI	HRK 000				USD 000			
	Q4 2018	Q4 2019	FY 2018	FY 2019	Q4 2018	Q4 2019	FY 2018	FY 2019
Prihodi brodova	79.179	66.789	297.586	267.944	11.889	9.955	46.000	40.508
EBITDA	13.294	30.648	87.909	110.392	1.935	4.571	13.588	16.704
EBIT	(3.882)	12.700	32.603	53.205	(659)	1.887	5.039	8.086
Neto dobit	(10.466)	5.778	6.284	23.340	(1.646)	903	970	3.545



Prihodi brodova u 2019. godini dosegli su 267,9 mil. HRK i bili su 10,0% niži u odnosu na isto razdoblje 2018. godine, dok je EBITDA iznosila 110,4 mil. HRK, što u usporedbi s 87,9 mil. HRK ostvarenih u 2018. godini predstavlja povećanje od 25,6%.

Neto dobit TNG-a iznosila je 23,3 milijuna HRK i rezultat je pozitivnog doprinosa četiri ugovora na vrijeme ugovorenih ove godine, snažnog oporavka spot tržišta u Q4 i posljedica odluke o vrijednosnom usklađenju materijalne imovine.

Operativna dobit 2019. godine iznosi 53,2 mil. HRK i rezultat je prihodovne stabilnosti ugovora na vrijeme. Prosječne TCE neto dnevne vozarine brodova tijekom cijele godine zabilježene su na razini od 14.794 USD.

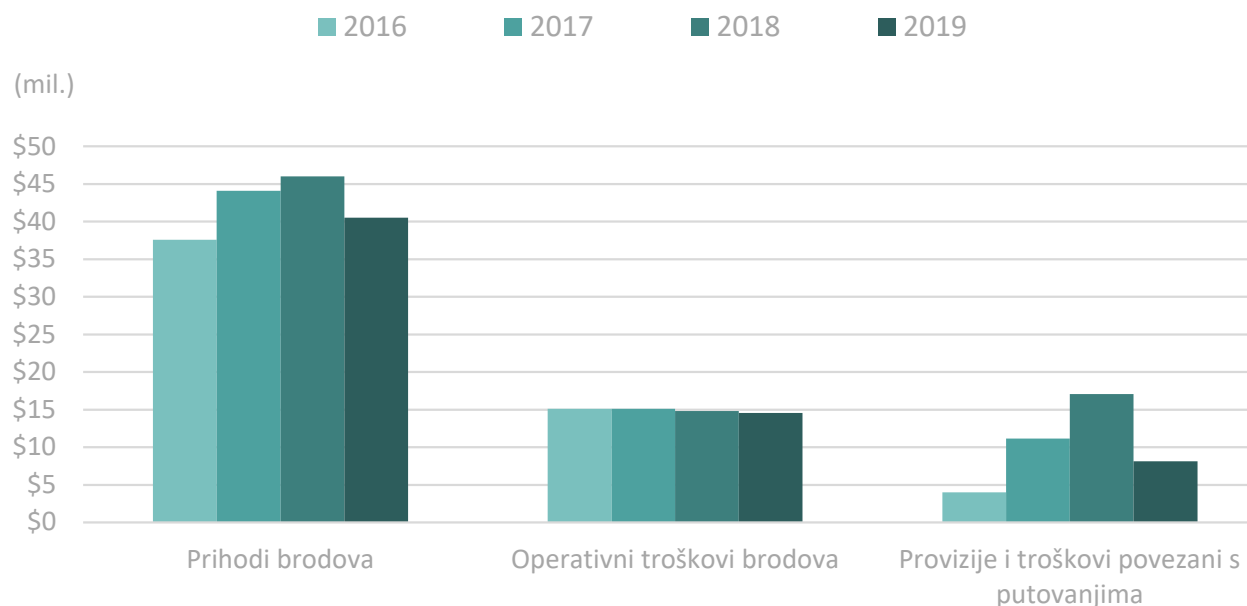
2019. godine bila je obilježena u najvećem dijelu uobičajenim troškovima operativnog poslovanja, zahvaljujući dodatnim naporima menadžmenta s ciljem unapređenja učinkovitosti operativnog poslovanja.

Provizije i troškovi povezani s putovanjima brodova iznosili su 53,6 mil. HRK, za razliku od istog razdoblja 2018. kada su iznosili 110,6 mil. HRK, obzirom da je u 2019. godini više brodova bilo pod ugovorom na vrijeme u odnosu na prethodnu godinu.

Ukupni troškovi flote u 2019. godini iznosili su 158,2 mil. HRK te su 25,4% niži u odnosu na 2018. godinu kada su iznosili 212,1 mil. HRK. Ovo smanjenje rezultat je promjene modaliteta zaposlenja m/t Vukovara, Velebita, Paga i Dalmacije kojima su prelaskom na ugovor na vrijeme smanjeni troškovi povezani s putovanjima jer ne uključuju lučke troškove i gorivo koje izravno podmiruje unajmitelj. U operativnoj valuti operativni troškovi pokazuju isti trend u odnosu na 2018. godinu. Ovaj trend rezultat je povećane učinkovitosti operativnog poslovanja.

Troškovi amortizacije u 2019. godini iznosili su 52,5 mil. HRK. 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 sniženi su na 5,6 mil. HRK a posljedica su kontinuiranih napora u pogledu kontrole troškova.



Prihodi od prodaje u četvrtom tromjesečju 2019. godine iznosili su 66,8 mil. HRK (10,0 mil. USD), a EBITDA je iznosila 30,7 mil. HRK (4,6 mil. USD).

Neto dobit Društva u četvrtom tromjesečju 2019. godine iznosila je 5,8 mil. HRK (0,9 mil. USD), dok operativna dobit (EBIT) iznosi 12,7 mil. HRK (1,9 mil. USD) i rezultat je vrijednosnog usklađenja materijalne imovine u iznosu od 4,7 mil. HRK te izloženosti na tržištu na kojemu su se vozarine stabilizirale na puno višoj razini u odnosu na 2018.

Prihodi brodova u četvrtom kvartalu 2019. godine iznose 66,8 mil. HRK (10,0 mil. USD), što u kunama predstavlja smanjenje u odnosu na prihode ostvarene u istom razdoblju 2018.

Ova promjena je rezultat manje 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 ove godine iznose 15.696 USD.

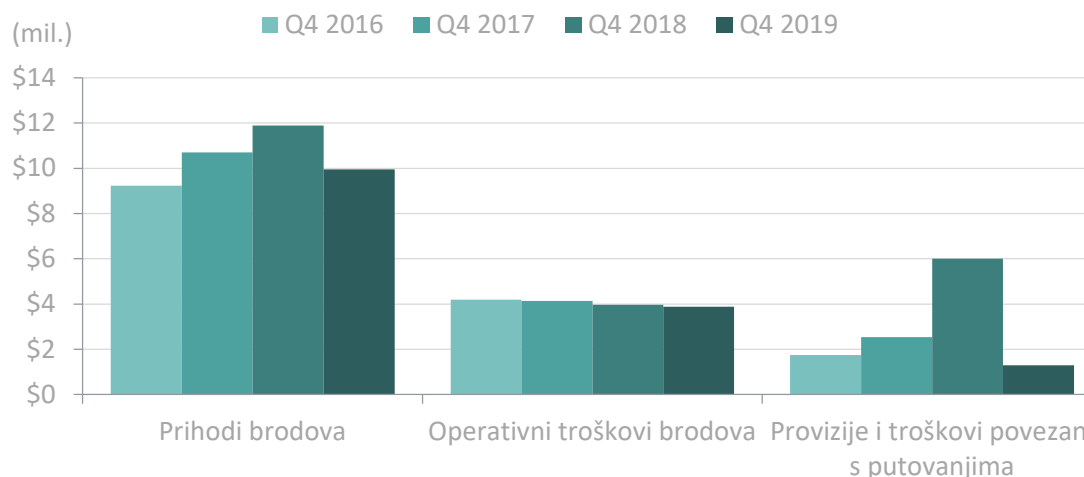
Operativni troškovi brodova iznosili su 26,1 mil. HRK (3,9 mil. USD) i blago su uvećani su u odnosu na zadnje tromjesečje kada su iznosili 23,2 mil. HRK (3,5 mil. USD).

Provizije i troškovi povezani s putovanjima brodova iznosili su 8,7 mil. HRK (1,3 mil. USD) u četvrtom kvartalu 2019. godine, dok su u istom kvartalu 2018. godine iznosili 39,6 mil. HRK (6,0 mil. USD), a smanjenje je izravna posljedica manje prisutnosti TNG flote na „spotu“.

Troškovi amortizacije u četvrtom tromjesečju 2019. godine iznosili su 13,3 mil. HRK (2,0 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 1,4 milijuna kuna (0,2 mil. USD) i u blagom su padu u odnosu na isto razdoblje prošle godine.





Operativni podaci flote

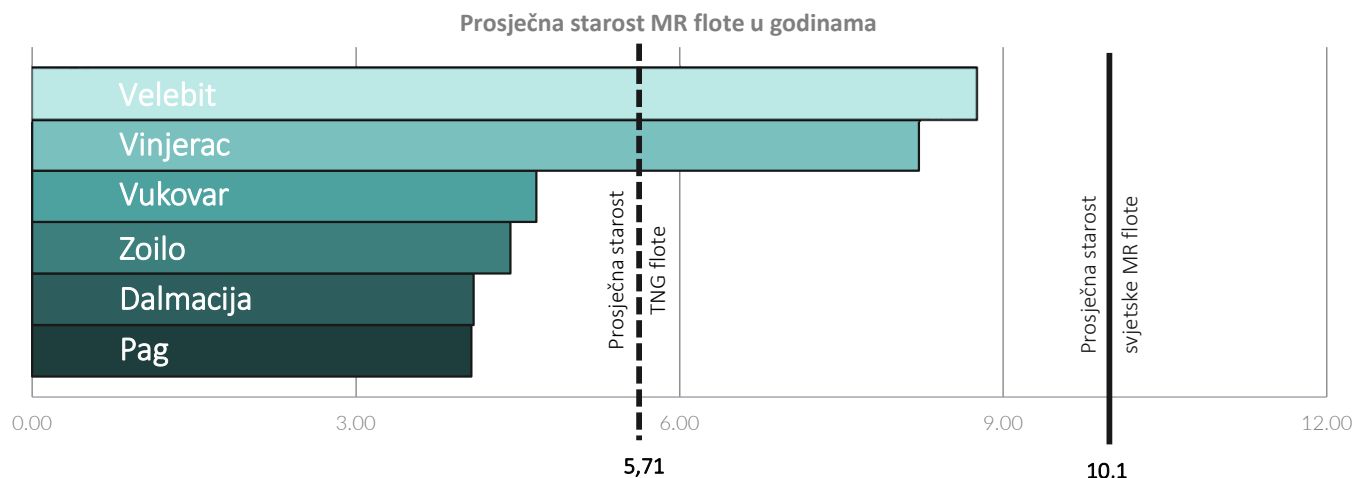
TRENTNA FLOTA TNG-A

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 2019., prosječna starost TNG flote je 5,71 godina.

POSTOJEĆA STRATEGIJA UPOŠLJAVANJA BRODOVA

Dalmacija

Tijekom prvog tromjesečja 2019. godine za Dalmaciju osiguran je dvanaestomjesečni ugovor na vrijeme uz vozarinu od 16.000 USD po danu s unajmiteljem Trafigura Maritime Logistics TCP DTD („Trafigura“). Po isteku sadašnjeg ugovora u Q1/20 unajmitelj ima opciju produžiti ugovor za dodatnih (maksimalnih) 385 dana uz slične uvjete.



Velebit

Tankerska Next Generation d.d. sredinom ožujka osigurala je osigurala jednogodišnju zaposlenost konvencionalnog ice class produkt tankera MT Velebit. Tanker će biti pod brodarskim ugovorom na vrijeme s unajmiteljem Clearlake Shipping Pte Ltd („Clearlake“) uz ugovorenu vozarinu od 14.500 USD po danu, te po isteku sadašnjeg ugovora, unajmitelj je iskoristio opciju produžetka za dodatnih 8 mjeseci uz

premiju od 1.000 USD sa početkom u ožujku 2020. godine.

Vukovar i Pag

Sredinom svibnja Tankerska Next Generation d.d. je osigurala zaposlenost za ECO class produkt tankere MT Vukovar i MT Pag. Tankeri će biti pod brodarskim ugovorom na vrijeme s unajmiteljem Koch Shipping Pte Ltd. u periodu od 6 do 12 mjeseci u unajmiteljevoj opciji.

Vinjerac i Zoilo

Kratkoročni brodarski ugovor na vrijeme MT Vinjerac s unajmiteljem Clearlake Shipping Pte Ltd („Clearlake“) istekao je početkom Q2 2019. te je nastavljeno zaposlenje broda na „spot“ tržištu. Mt Zoilo je isporučen u srpnju 2018. godine te od tad svoj kontinuitet zaposlenja nastavlja na „spot“ tržištu, procjenjujući kako ovaj način zapošljavanja predstavlja optimalnu strategiju korištenja komercijalnog potencijala flote.

Brod	Nosivost (dwt)	Zaposlenje	Dnevna vozarina (USD)
Velebit	52.554	Clearlake Ugovor na vrijeme	14.500 (do 12.03.2020)
Vinjerac	51.935	SPOT tržište	Ugovor na putovanje
Vukovar	49.990	KOCH Ugovor na vrijeme	17.000 (6 do 12 mjeseci u unajmiteljevoj opciji)
Zoilo	49.990	SPOT tržište	Ugovor na putovanje
Dalmacija	49.990	Trafigura Ugovor na vrijeme	16.000 (do Q2 2020.)
Pag	49.990	KOCH Ugovor na vrijeme	17.150 (6 do 12 mjeseci u unajmiteljevoj opciji)

OPERATIVNI PODACI FLOTE	I-XII 2017.	I-XII 2018.	I-XII 2019.
TCE neto vozarina (USD/dan)	15.525	13.201	14.794
Dnevni operativni troškovi broda (USD/dan)	6.891	6.755	6.657
Operativni dani	2.190	2.190	2.190
Dani prihoda	1.123	2.190	2.190
Uposlenost flote (%)	96,9%	100,0%	100,0%

Tankerska Next Generation se strateški, prilikom zapošljavanja flote, vodi konzervativnim pristupom ugovaranja najмова 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 dio flote, odnosno četiri od šest tankera, zaposleno na "Time charter" koji pružaju odgovarajuću razinu novčanih tijekova.

S druge pak strane, pozicionirajući dio flote na spot tržištu 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.

Prosječne TCE neto dnevne vozarine u 2019. godini iznose 14.794 USD.

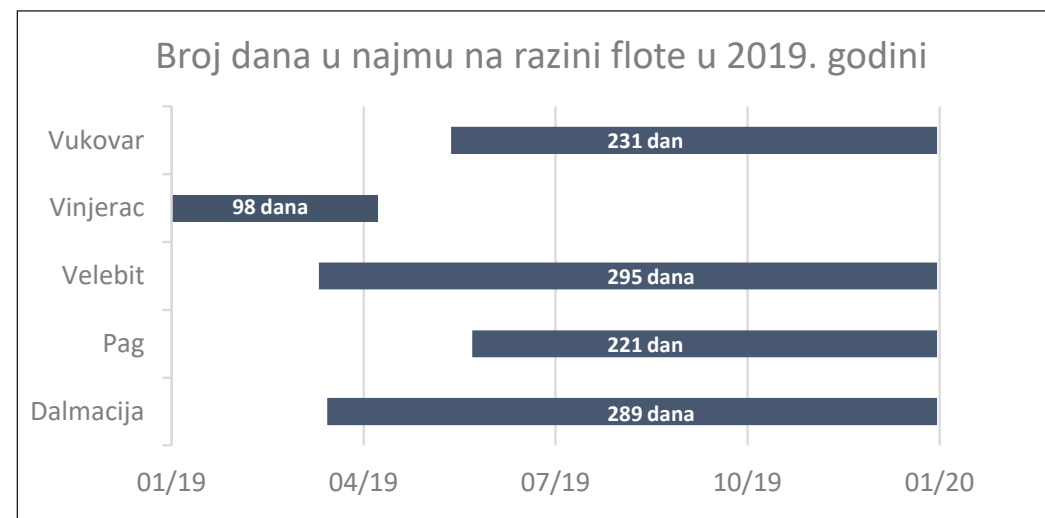
Prosječni dnevni operativni troškovi brodova u 2019. godini iznose 6.657 USD, te su umjereno sniženi u odnosu na razinu postignutu u istom razdoblju prethodne 2018. godine.

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 sredine 2020. 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 nametnuti nove rizike za brodare.

Sustav za pročišćenje balastnih voda aktivno uklanja, ubija ili onemogućuje reprodukciju organizma u balastnim vodama prije vraćanja u eko-sustav. Očekivani trošak samog uređaja iznosi od 450.000 do 550.000 dolara po brodu što ne uključuje trošak isporuke i ugradnje uz napomenu da je ECO tanker Dalmacija isporučen iz brodogradilišta s već implementiranim uređajem za pročišćavanje balastnih voda.

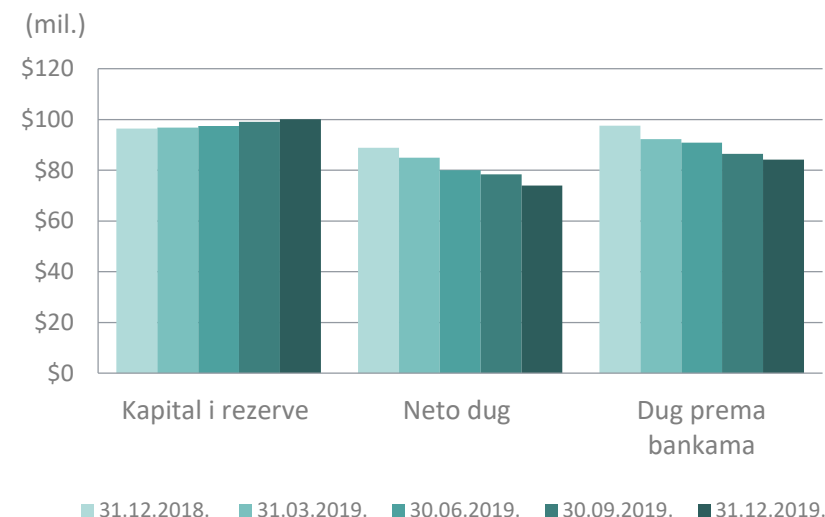




Sažetak financijske pozicije

SAŽETAK FINANCIJSKE POZICIJE	HRK 000			
	31.03.2019.	30.06.2019.	30.09.2019.	31.12.2019.
Dug prema bankama	609.513	590.196	586.161	559.749
Novac i novčani ekvivalenti	47.947	70.653	55.364	67.712
Neto dug	561.566	519.543	530.797	492.037
Kapital i rezerve	640.212	632.964	671.398	665.234
Omjer zaduženosti Neto dug / (Kapital i rezerve + Neto dug)	47%	45%	44%	43%

	USD 000			
	31.03.2019.	30.06.2019.	30.09.2019.	31.12.2019.
Dug prema bankama	92.210	90.865	86.519	84.174
Novac i novčani ekvivalenti	7.254	10.876	8.171	10.182
Neto dug	84.956	79.989	78.348	73.992
Kapital i rezerve	96.853	97.445	99.121	100.037
Omjer zaduženosti Neto dug / (Kapital i rezerve + Neto dug)	47%	45%	44%	43%



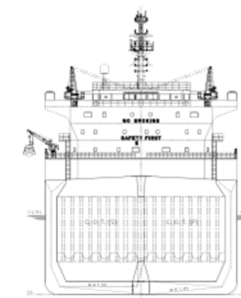
Tankerska Next Generation završila je 2019. godinu s omjerom zaduženosti od 43%, koji je smanjen za 5 postotnih poena u odnosu na kraj 2018. godine. Smanjena zaduženost je u skladu s otplatnim planom zajmova i redovitim smanjenjem kreditne zaduženosti prema bankama te očekujemo kako će se stupanj zaduženosti 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 kojima je istekao ugovor na vrijeme, na „spot” tržište prebačeni su m/t Vinjerac i m/t Zoilo. Na ovaj način TNG d.d. koristi prednosti ugovaranja jednokratnih putovanja do potpunog oporavka uvjeta na tržištu ugovora na vrijeme. Ovaj način zapošljavanja otvara mogućnost 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

NEREVIDIRANI FINANCIJSKI IZVJEŠTAJI ZA
ČETVRTO TROMJESEČJE I 2019. GODINU



RAČUN DOBITI I GUBITKA ZA RAZDOBLJE OD 1. SIJEČNJA DO 31. PROSINCA 2019. nerevidirano	HRK 000				USD 000			
	Q4 2018	Q4 2019	FY 2018	FY 2019	Q4 2018	Q4 2019	FY 2018	FY 2019
Prihodi brodova	79.179	66.789	297.586	267.944	11.889	9.955	46.000	40.508
Ostali prihodi	1.576	2	2.421	688	242	-	374	105
Prihodi od prodaje	80.755	66.791	300.007	268.632	12.131	9.955	46.374	40.613
Provizije i troškovi povezani s putovanjima	(39.584)	(8.671)	(110.557)	(53.589)	(6.005)	(1.291)	(17.090)	(8.109)
Operativni troškovi brodova	(26.410)	(26.061)	(95.698)	(96.592)	(3.971)	(3.884)	(14.793)	(14.578)
Opći i administrativni troškovi	(1.467)	(1.387)	(5.843)	(5.572)	(220)	(206)	(903)	(843)
Ostali troškovi	-	(24)	-	(2.487)	-	(3)	-	(379)
Ukupni operativni troškovi	(67.461)	(36.143)	(212.098)	(158.240)	(10.196)	(5.384)	(32.786)	(23.909)
Dobit prije kamata, poreza i amortizacije (EBITDA)	13.294	30.648	87.909	110.392	1.935	4.571	13.588	16.704
Amortizacija	(13.237)	(13.260)	(51.367)	(52.499)	(1.985)	(1.979)	(7.940)	(7.913)
Usklađenje vrijednosti brodova	(3.939)	(4.688)	(3.939)	(4.688)	(609)	(705)	(609)	(705)
Operativna dobit (EBIT)	(3.882)	12.700	32.603	53.205	(659)	1.887	5.039	8.086
Neto rashodi od kamata	(6.650)	(6.819)	(25.577)	(29.814)	(998)	(1.021)	(3.954)	(4.531)
Neto prihodi (rashodi) od tečajnih razlika	66	(103)	(742)	(51)	11	37	(115)	(10)
Neto dobit	(10.466)	5.778	6.284	23.340	(1.646)	903	970	3.545
Ostala sveobuhvatna dobit	6.263	(11.942)	19.757	17.666	946	14	3.054	-
Ukupna sveobuhvatna dobit	(4.203)	(6.164)	26.041	41.006	(700)	917	4.024	3.545
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	1,20	0,66	0,72	2,68	- 0,19	0,10	0,11	0,41

Izveštaj o financijskom položaju

NEREVIDIRANI FINANCIJSKI IZVEŠTAJI ZA
ČETVRTO TROMJESEČJE I 2019. GODINU



IZVEŠTAJ O FINANCIJSKOM POLOŽAJU NA DAN 31. PROSINCA 2019. nerevidirano	HRK 000			
	30.09.2018.	30.09.2019.	31.12.2018.	31.12.2019.
Dugotrajna imovina	1.191.076	1.204.435	1.186.408	1.165.009
Brodovi u funkciji	1.190.721	1.202.148	1.186.292	1.162.125
Brodovi u izgradnji	0	2.171	0	117
Ostala dugotrajna imovina	355	116	116	2.767
Kratkotrajna imovina	77.131	94.362	100.517	92.377
Zalihe	13.307	6.096	13.779	5.360
Potraživanja	20.278	31.289	25.806	15.977
Novac i novčani ekvivalenti	40.157	55.364	56.389	67.712
Ostala kratkotrajna imovina	3.389	1.613	4.543	3.328
Ukupno imovina	1.268.207	1.298.797	1.286.925	1.257.386
Kapital i rezerve	628.431	671.398	624.228	665.234
Temeljni kapital	436.667	436.667	436.667	436.667
Pričuve	114.128	150.312	120.390	138.370
Zadržana dobit	77.636	84.419	67.171	90.197
Dugoročne obveze	602.217	570.271	557.476	497.362
Banke	602.217	570.271	557.476	497.362
Kratkoročne obveze	37.559	57.128	105.221	94.790
Banke	15.017	15.890	73.630	62.387
Dobavljači	5.037	4.466	10.588	5.128
Ostalo	17.505	36.772	21.003	27.275
Ukupno kapital i obveze	1.268.207	1.298.797	1.286.925	1.257.386

USD 000			
30.09.2018.	30.09.2019.	31.12.2018.	31.12.2019.
186.026	177.778	183.394	175.192
185.971	177.441	183.376	174.758
-	320	-	18
55	17	18	416
12.046	13.950	15.538	13.891
2.078	923	2.130	806
3.167	4.618	3.989	2.403
6.272	8.171	8.717	10.182
529	238	702	500
198.072	191.728	198.932	189.083
98.150	99.121	96.493	100.037
68.200	67.500	67.500	67.500
17.825	18.644	18.610	18.657
12.125	12.977	10.383	13.880
94.056	84.174	86.174	74.792
94.056	84.174	86.174	74.792
5.866	8.433	16.265	14.254
2.345	2.345	11.382	9.382
787	658	1.637	770
2.734	5.430	3.246	4.102
198.072	191.728	198.932	189.083

IZVJEŠTAJ O NOVČANOM TIJEKU ZA 2019. GODINU nerevidirano	HRK 000				USD 000			
	Q1 2019	H1 2019	Q1 – Q3 2019	FY 2019	Q1 2019	H1 2019	Q1 – Q3 2019	FY 2019
Dobit prije poreza	2.386	6.383	17.562	23.340	361	953	2.642	3.545
Amortizacija	12.630	25.399	39.239	52.499	1.951	3.924	5.934	7.913
Promjene u radnom kapitalu	9.038	25.030	14.286	20.297	1.367	3.854	2.207	3.124
Ostale promjene	2.430	1.427	441	5.627	203	119	35	682
Novčani tijek od poslovnih aktivnosti	26.484	58.239	71.528	101.763	3.882	8.850	10.818	15.264
Novčani primici od investicijskih aktivnosti	-	-	-	-	-	-	-	-
Novčani izdaci od investicijskih aktivnosti	-	-	(2.177)	(2.780)	-	-	(327)	(417)
Novčani tijek od investicijskih aktivnosti	-	-	(2.177)	(2.176)	-	-	(327)	(417)
Novčani primici od financijskih aktivnosti	-	13.019	-	-	-	2.000	-	-
Novčani izdaci od financijskih aktivnosti	(34.926)	(56.994)	(72.553)	(88.264)	(5.345)	(8.691)	(11.036)	(13.382)
Novčani tijek od financijskih aktivnosti	(34.926)	(43.975)	(72.553)	(88.264)	(5.345)	(6.691)	(11.036)	(13.382)
Neto promjene u novčanom tijeku	(8.442)	14.264	(3.202)	11.323	(1.463)	2.159	(545)	1.465
Novac i novčani ekvivalenti s početka razdoblja	56.389	59.389	56.389	56.389	8.717	8.717	8.717	8.717
Novac i novčani ekvivalenti na kraju razdoblja	47.947	73.653	53.187	67.712	7.254	10.876	8.171	10.182

Izvještaj o promjenama kapitala

NEREVIDIRANI FINANCIJSKI IZVJEŠTAJI ZA
ČETVRTO TROMJESEČJE I 2019. GODINU



IZVJEŠTAJ O PROMJENAMA VLASNIČKE GLAVNICE <i>nerevidirano</i>	Temeljni kapital	Zadržana dobit	Ostale rezerve i ostala sveobuhvatna dobit	Rezerve od tečajnih razlika	Ukupno
Za razdoblje od 1. siječnja do 31. ožujka 2019.	HRK 000	HRK 000	HRK 000	HRK 000	HRK 000
Stanje na dan 1. siječnja 2019. godine	436.667	67.171	127.063	(6.673)	624.228
Neto dobit razdoblja	-	2.386	-	-	2.386
Promjene kapitala	-	-	-	-	-
Promjene ostalih rezervi	-	-	-	-	-
Promjene ostale sveobuhvatne dobiti	-	-	-	13.598	13.598
Stanje na dan 31. ožujka 2019. godine	436.667	69.557	127.063	6.925	640.212
Za razdoblje od 1. travnja do 30. lipnja 2019.	HRK 000	HRK 000	HRK 000	HRK 000	HRK 000
Stanje na dan 1. travnja 2019. godine	436.667	69.557	127.063	6.925	640.212
Neto dobit razdoblja	-	3.997	-	-	3.997
Promjene kapitala	-	-	-	-	-
Promjene ostalih rezervi	-	-	-	-	-
Promjene ostale sveobuhvatne dobiti	-	-	-	(11.245)	(11.245)
Stanje na dan 30. lipnja 2019. godine	436.667	73.554	127.063	(4.320)	632.964
Za razdoblje od 1. srpnja do 30. rujna 2019.	HRK 000	HRK 000	HRK 000	HRK 000	HRK 000
Stanje na dan 1. srpnja 2019. godine	436.667	73.554	127.063	(4.320)	632.964
Neto dobit razdoblja	-	11.179	-	-	11.179
Promjene kapitala	-	-	-	-	-
Promjene ostalih rezervi	-	-	-	-	-
Promjene ostale sveobuhvatne dobiti	-	-	-	27.255	27.255
Stanje na dan 30. rujna 2019. godine	436.667	84.419	127.063	23.249	671.398
Za razdoblje od 1. listopada do 31. prosinca 2019.	HRK 000	HRK 000	HRK 000	HRK 000	HRK 000
Stanje na dan 1. listopada 2019. godine	436.667	84.419	127.063	23.249	671.398
Neto dobit razdoblja	-	5.778	-	-	5.778
Promjene kapitala	-	-	-	-	-
Promjene ostalih rezervi	-	-	-	-	-
Promjene ostale sveobuhvatne dobiti	-	-	-	(11.942)	(11.942)
Stanje na dan 31. prosinca 2019. godine	436.667	90.197	127.377	10.993	665.234

IZVJEŠTAJ O PROMJENAMA VLASNIČKE GLAVNICE <i>nerevidirano</i>	Temeljni kapital	Zadržana dobit	Ostale rezerve i ostala sveobuhvatna dobit	Rezerve od tečajnih razlika	Ukupno
Za razdoblje od 1. siječnja do 31. ožujka 2019.	USD 000	USD 000	USD 000	USD 000	USD 000
Stanje na dan 1. siječnja 2019. godine	67.500	10.383	19.641	(1.031)	96.493
Neto dobit razdoblja	-	361	-	-	361
Promjene kapitala	-	-	-	-	-
Promjene ostalih rezervi	-	-	-	-	-
Promjene ostale sveobuhvatne dobiti	-	-	-	2.057	2.057
Stanje na dan 31. ožujka 2019. godine	67.500	10.744	19.641	1.026	98.911
Za razdoblje od 1. travnja do 30. lipnja 2019.	USD 000	USD 000	USD 000	USD 000	USD 000
Stanje na dan 1. travnja 2019. godine	67.500	10.744	19.641	1.026	98.911
Neto dobit razdoblja	-	592	-	-	592
Promjene kapitala	-	-	-	-	-
Promjene ostalih rezervi	-	-	-	-	-
Promjene ostale sveobuhvatne dobiti	-	-	-	(2.058)	(2.058)
Stanje na dan 30. lipnja 2019. godine	67.500	11.336	19.641	(1.032)	97.445
Za razdoblje od 1. srpnja do 30. rujna 2019.	USD 000	USD 000	USD 000	USD 000	USD 000
Stanje na dan 1. srpnja 2019. godine	67.500	11.336	19.641	(1.032)	97.445
Neto dobit razdoblja	-	1.689	-	-	1.689
Promjene kapitala	-	-	-	-	-
Promjene ostalih rezervi	-	-	-	-	-
Promjene ostale sveobuhvatne dobiti	-	-	-	(13)	(13)
Stanje na dan 30. rujna 2019. godine	67.500	12.977	19.641	(997)	99.121
Za razdoblje od 1. listopada do 31. prosinca 2019.	USD 000	USD 000	USD 000	USD 000	USD 000
Stanje na dan 1. listopada 2019. godine	67.500	12.977	19.641	(997)	99.121
Neto dobit razdoblja	-	903	-	-	903
Promjene kapitala	-	-	-	-	-
Promjene ostalih rezervi	-	-	-	-	-
Promjene ostale sveobuhvatne dobiti	-	-	-	14	14
Stanje na dan 31. prosinca 2019. godine	67.500	13.880	19.689	(1.032)	100.038

IZRAČUN NETO VRIJEDNOSTI IMOVINE procjena	Na datum 31.12.2018. (000 USD)	Na datum 31.03.2019. (000 USD)	Na datum 30.06.2019. (000 USD)	Na datum 30.09.2019. (000 USD)	Na datum 31.12.2019. (000 USD)
Ukupna vrijednost flote	166.250	175.700	164.770	165.360	167.950
Investicije	-	-	-	-	-
Kratkotrajna imovina	6.821	7.631	4.821	5.779	3.709
Ostala dugotrajna imovina	18	18	17	17	416
Ukupna vrijednost ostale imovine	6.839	7.649	4.838	5.796	4.125
Novac i novčani ekvivalenti	8.717	7.254	10.876	8.171	10.182
Obveze prema bankama	(97.556)	(92.210)	(90.865)	(86.519)	(84.174)
Neto dug	(88.839)	(84.956)	(79.989)	(78.348)	(73.992)
Ostale dugoročne obveze	-	-	-	-	-
Ostale kratkoročne obveze	(4.884)	(7.264)	(6.856)	(6.088)	(4.872)
Ukupna vrijednost ostalih obveza	(4.884)	(7.264)	(6.856)	(6.088)	(4.872)
NETO VRIJEDNOST IMOVINE	79.366	91.129	82.763	86.720	93.211
Prosječni vagani broj dionica, osnovnih i razrijeđenih	8.720.145	8.720.145	8.720.145	8.720.145	8.720.145
Neto vrijednost imovine po dionici (USD)	9,10	10,45	9,49	9,94	10,69

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 te i na taj način odražavaju promjene u vozarinama, očekivanja o budućim vozarinama i druge čimbenike. Stupanj volatilnosti vozarina kod ugovora na vrijeme niži je za dugoročnije ugovore nego za kratkoročnije. TNG trenutno za većinu flote posjeduje ugovore na vrijeme.

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

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 brodarara.

Korekcije na tržištu vozarina u protekloj godini odrazile su se i na trenutne procjene vrijednosti brodova u transakcijama kupnje i prodaje. Vrijednost flote na kraju godine iznosi 168,0 milijuna USD što u ne promijenjenim ostalim uvjetima daje NPV po dionici od 10,69 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.

OBJAVE U 2019. GODINI

28.10.2019. Održana sjednica Uprave i Nadzornog odbora
23.10.2019. Najava sjednice Uprave i Nadzornog odbora
21.08.2019. Održana sjednica Uprave i Nadzornog odbora
29.07.2019. Održana sjednica Uprave i Nadzornog odbora
23.07.2019. Najava sjednice Uprave i Nadzornog odbora
04.07.2019. Odluke Glavne skupštine
24.05.2019. Osigurana zaposlenost za još jedan ECO tanker
23.05.2019. Poziv na Glavnu skupštinu
17.05.2019. Osiguran brodarski ugovor na vrijeme za ECO tanker
03.05.2019. Produženje mandata članu Uprave
30.04.2019. Održane sjednice Uprave i Nadzornog odbora
25.04.2019. Najava sjednica Uprave i Nadzornog odbora
14.03.2019. Osiguran brodarski ugovor na vrijeme za MT Velebit
06.03.2019. Osiguran brodarski ugovor na vrijeme za ECO tanker
26.02.2019. Održane sjednice Uprave i Nadzornog odbora
20.02.2019. Najava sjednica Uprave i Nadzornog odbora

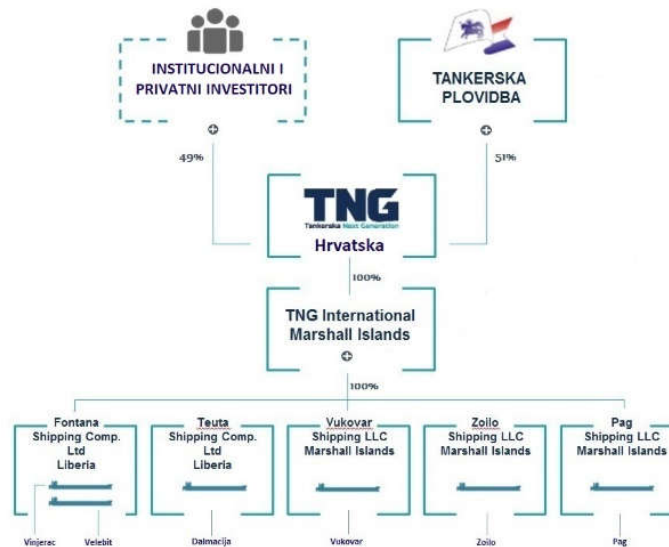
VLASNIČKA STRUKTURA

Dioničari 31. prosinca 2019.	Broj dionica	Udio (u %)
Tankerska Plovidba d.d.	4.454.994	51,01%
PBZ Croatia Osiguranje OMF Kat. B	839.000	9,61%
Erste Plavi OMF Kat. B	808.000	9,25%
Raiffeisen OMF Kat. B	752.036	8,61%
Raiffeisen DMF	372.103	4,26%
Ostali institucionalni i privatni investitori	1.507.212	17,26%
Total	8.733.345	100,00%

UPRAVA I NADZORNI ODBOR

Tijekom 2019. godine bilo je promjena u Nadzornom odboru Društva. Na dan 31. prosinca 2019. upravu čini član uprave John Karavanić. Nadzorni odbor čine Ivica Pijaca, predsjednik, Mario Pavić, zamjenik predsjednika, i članovi Joško Miliša, Nikola Koščica te od 21. kolovoza 2019. godine Dalibor Fell umjesto Nikole Mišetića.

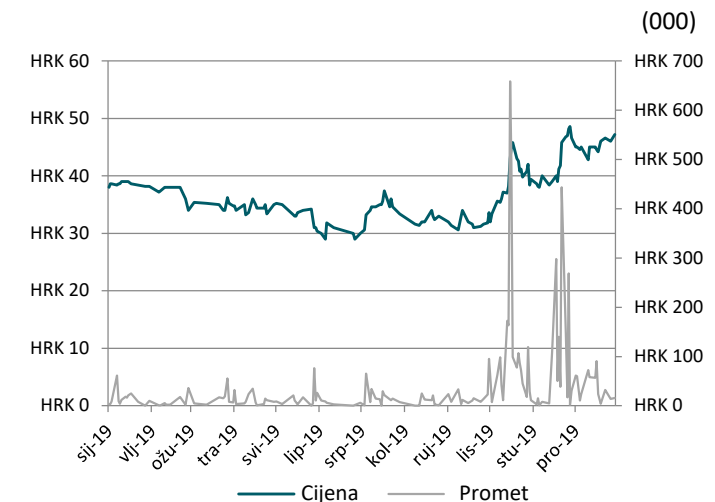
GRAFIČKI PRIKAZ ODNOSA S POVEZANIM STRANAMA



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 2019. godine nije bilo aktivnosti otkupa vlastitih dionica. Na dan 31. prosinca 2019. godine Društvo je imalo 13.200 vlastitih dionica.



Tijekom 2019. na Zagrebačkoj burzi protrgovano je s 146.855 redovnih dionica Društva, prilikom čega je ostvaren promet od 5,9 mil. kn što predstavlja rast od 2,9x u odnosu na prethodnu godinu. Pritom je ostvaren godišnji rast cijene dionice od 21,6% dok je zaključna cijena iznosila 47,20 kn. Tržišna kapitalizacija Društva na kraju 2019. godine uvećana je za 73,3 mil. kn na iznos od 411,6 mil. kn.



Upravljanje rizicima

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 tijekove TNG-a iz komercijalnih aktivnosti i bilančni rizik, a to je rizik da vrijednost neto monetarnih sredstava u stranim valutama bude niža prilikom preračunavanja u kune kao posljedica promjene valutnih tečajeva.

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

Kamatni rizik

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

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

Kreditni rizik

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

Rizik likvidnosti

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

Operativni rizici

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

Vozarine

Vozarine iz brodarskih ugovora na vrijeme obično su fiksirane za vrijeme trajanja najma. Brodovi zaposleni kroz ovakve ugovore, kroz određeno vremensko razdoblje, omogućavaju predvidljivije novčane tokove tijekom tog vremenskog razdoblja i ostvaruju konzervativne razine profitabilnosti. Prevladavajuće vozarine variraju sezonski iz godine u godinu odražavajući promjene visine vozarine „spot” tržišta, očekivanja o budućim vozarinama na „spot” tržištu i drugih čimbenika. Stupanj promjenjivosti vozarina kod brodarskih ugovora na vrijeme je niži kod dugoročnih 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 te osigurati stabilni povrat dioničarima u obliku dividende.

Strategija odabira unajmitelja

Financijska stabilnost unajmitelja i njegova pouzdanost je važan faktor koji utječe na rizik ugovaranja brodarskih ugovora. 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 okoliš pa tako potencijalno postoji i obveza naknade štete koje proizlaze iz operative brodova u međunarodnoj trgovini.

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

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



TROMJESEČNI FINANCIJSKI IZVJEŠTAJI ZA RAZDOBLJE OD 1. SIJEČNJA 2019. DO 31. PROSINCA 2019. (NEREVIDIRANO)

- I. Izveštaj Uprave o poslovanju za razdoblje od 1. siječnja 2019. do 31. prosinca 2019. godine
- II. Nerevidirani sažeti tromjesečni financijski izvještaji:
 - Bilanca stanja na dan 31. prosinca 2019. godine
 - Račun dobiti i gubitka za razdoblje od 1. siječnja 2019. do 31. prosinca 2019. godine
 - Izveštaj o novčanom tijeku za razdoblje od 1. siječnja 2019. do 31. prosinca 2019. godine
 - Izveštaj o promjenama kapitala za razdoblje od 1. siječnja 2019. do 31. prosinca 2019. godine
 - Bilješke uz financijske izvještaje
- III. Izjava o odgovornosti za sastavljanje financijskih izvještaja

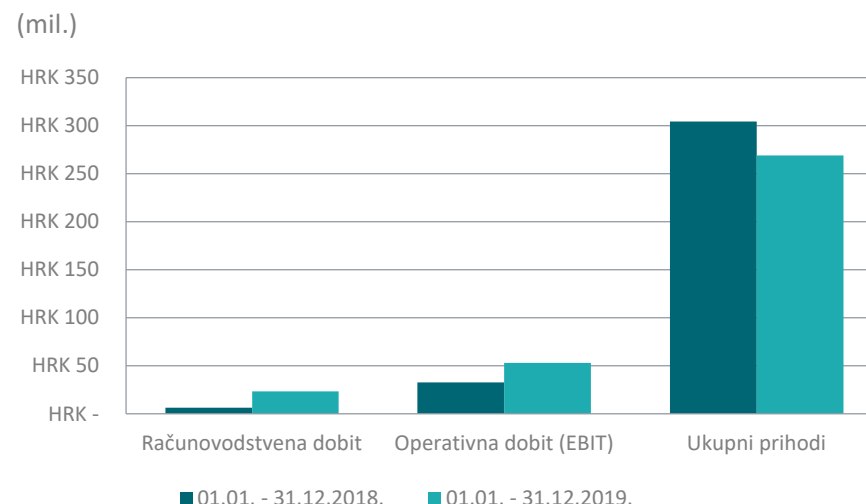
Izveštaj uprave o poslovanju

za razdoblje od 1. siječnja do 31. prosinca 2019.

NEREVIDIRANI FINANCIJSKI IZVJEŠTAJI ZA
ČETVRTO TROMJESEČJE I 2019. GODINU

TNG
Tankerska Next Generation

OPIS	Razdoblje	
	01.01.-31.12.2018.	01.01.-31.12.2019.
Ukupni prihod (HRK)	HRK 304.356.578	HRK 269.128.633
Prihod iz osnovne djelatnosti / Ukupan prihod	98%	100%
Ostali prihodi / Ukupan prihod	1%	0%
Inozemno tržište / Ukupan prihod	98%	100%
Domaće tržište / Ukupan prihod	0%	0%
Materijalni troškovi / Poslovni rashodi	54%	41%
Troškovi zaposlenih / Poslovni rashodi	19%	24%
Financijski rashodi / Ukupni rashodi	10%	12%
Bruto marža	2,11%	8,69%
Računovodstvena dobit (HRK)	HRK 6.284.498	HRK 23.340.242
Operativna dobit (EBIT) (HRK)	HRK 32.603.760	HRK 53.076.218



Društvo je u izvještajnom razdoblju ostvarilo 268,7 mil. HRK poslovnih prihoda koji su najvećim dijelom rezultat ostvarenih prihoda od prodaje.

U istom razdoblju Društvo je ostvarilo 215,6 mil. HRK poslovnih rashoda. Najveći dio poslovnih rashoda čine materijalni troškovi u iznosu od 87,4 mil. HRK, zatim slijede troškovi amortizacije u iznosu od 52,5 mil. HRK (od čega na amortizaciju troškova dokovanja otpada 1,7 mil. HRK), troškovi osoblja u iznosu od 51,4 mil. HRK, te ostali troškovi u iznosu od 24,3 mil. HRK (od čega na troškove vrijednosnog usklađenja brodova otpada 4,7 mil. HRK).

U razdoblju završenom 31. prosinca 2019. godine, financijski prihodi iznosili su 0,4 mil. HRK, dok su financijski rashodi iznosili 30,2 mil. HRK.

Društvo je u izvještajnom razdoblju ostvarilo kumulativnu dobit u iznosu od 23,3 mil. HRK.

Društvo je svoj temeljni kapital u iznosu od 436,7 mil. HRK podijelilo na 8,7 mil. odobrenih, izdanih i u cijelosti plaćenih redovnih dionica bez nominalne vrijednosti. Tijekom 2019. godine nije bilo aktivnosti otkupa vlastitih dionica. Na dan 31. prosinca 2019. godine Društvo je imalo 13.200 vlastitih dionica.

Na dan 31. prosinca 2019. godine Društvo ima slijedeća društva u inozemstvu:

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

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

Prilog 1.

OPĆI PODACI ZA IZDAVATELJE

Razdoblje izvještavanja:

1.1.2019

do

31.12.2019

Godina:

2019

Kvartal:

4

Tromjesečni financijski izvještaji

Matični broj (MB): 04266838

Oznaka matične
države članice
izdavatelja:

HR

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

LEI:

Sifra
ustanove:

Tvrtna izdavatelja: Tankerska Next Generation d.d.

Poštanski broj i mjesto: 23000

Zadar

Ulica i kućni broj: Božidara Petranovića 4

Adresa e-pošte: tng@tng.hr

Internet adresa: www.tng.hr

Broj zaposlenih
(krajem): 136

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

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

Tvrtnke ovisnih subjekata (prema MSFI):

Sjedište:

MB:

Knjigovodstveni
servis: Da (Da/Ne)Tankerska plovidba d.d.
(tvrtna knjigovodstvenog servisa)Osoba za kontakt: Karavanić John
(unosi se samo prezime i ime osobe za kontakt)

Telefon: 023/202-132

Adresa e-pošte: tng@tng.hr

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

BILANCA
 stanje na dan 31.12.2019

u kunama

Obveznik: Tankerska Next Generation d.d.			
Naziv pozicije	AOP oznaka	Zadnji dan prethodne poslovne godine	Na izvještajni datum tekućeg razdoblja
1	2	3	4
A) POTRAŽIVANJA ZA UPISANJA NEUPLAĆENI KAPITAL	001	0	0
B) DUGOTRAJNA IMOVINA (AOP 003+010+020+031+036)	002	1.186.407.950	1.165.009.408
I. NEMATERIJALNA IMOVINA (AOP 004 do 009)	003	0	0
1. Izdaci za razvoj	004	0	0
2. Koncesije, patenti, licencije, robne i uslužne marke, softver i ostala prava	005	0	0
3. Goodwill	006	0	0
4. Predujmovi za nabavu nematerijalne imovine	007	0	0
5. Nematerijalna imovina u pripremi	008	0	0
6. Ostala nematerijalna imovina	009	0	0
II. MATERIJALNA IMOVINA (AOP 011 do 019)	010	1.186.301.689	1.164.900.179
1. Zemljište	011	0	0
2. Građevinski objekti	012	0	0
3. Postrojenja i oprema	013	1.186.301.689	1.162.133.624
4. Alati, pogonski inventar i transportna imovina	014	0	0
5. Biološka imovina	015	0	0
6. Predujmovi za materijalnu imovinu	016	0	2.560.722
7. Materijalna imovina u pripremi	017	0	205.833
8. Ostala materijalna imovina	018	0	0
9. Ulaganje u nekretnine	019	0	0
III. DUGOTRAJNA FINANCIJSKA IMOVINA (AOP 021 do 030)	020	106.261	109.229
1. Ulaganja u udjele (dionice) poduzetnika unutar grupe	021	0	0
2. Ulaganja u ostale vrijednosne papire poduzetnika unutar grupe	022	0	0
3. Dani za jmovi, depoziti i slično poduzetnicima unutar grupe	023	0	0
4. Ulaganja u udjele (dionice) društava povezanih sudjelujućim interesom	024	0	0
5. Ulaganja u ostale vrijednosne papire društava povezanih sudjelujućim interesom	025	0	0
6. Dani za jmovi, depoziti i slično društvima povezanim sudjelujućim interesom	026	0	0
7. Ulaganja u vrijednosne papire	027	0	0
8. Dani za jmovi, depoziti i slično	028	106.261	109.229
9. Ostala ulaganja koja se obračunavaju metodom udjela	029	0	0
10. Ostala dugotrajna financijska imovina	030	0	0
IV. POTRAŽIVANJA (AOP 032 do 035)	031	0	0
1. Potraživanja od poduzetnika unutar grupe	032	0	0
2. Potraživanja od društava povezanih sudjelujućim interesom	033	0	0
3. Potraživanja od kupaca	034	0	0
4. Ostala potraživanja	035	0	0
V. ODGOĐENA POREZNA IMOVINA	036	0	0
C) KRATKOTRAJNA IMOVINA (AOP 038+046+053+063)	037	95.973.771	89.135.543
I. ZALIHE (AOP 039 do 045)	038	13.778.961	5.360.667
1. Sirovine i materijal	039	13.778.961	5.360.667
2. Proizvodnja u tijeku	040	0	0
3. Gotovi proizvodi	041	0	0
4. Trgovačka roba	042	0	0
5. Predujmovi za zalihe	043	0	0
6. Dugotrajna imovina namijenjena prodaji	044	0	0
7. Biološka imovina	045	0	0
II. POTRAŽIVANJA (AOP 047 do 052)	046	25.805.521	16.063.267
1. Potraživanja od poduzetnika unutar grupe	047	11.555	0
2. Potraživanja od društava povezanih sudjelujućim interesom	048	0	0
3. Potraživanja od kupaca	049	24.175.791	15.977.046
4. Potraživanja od zaposlenika i članova poduzetnika	050	0	6.532
5. Potraživanja od države i drugih institucija	051	29.355	25.915
6. Ostala potraživanja	052	1.588.820	53.774
III. KRATKOTRAJNA FINANCIJSKA IMOVINA (AOP 054 do 062)	053	6.469.192	6.649.911
1. Ulaganja u udjele (dionice) poduzetnika unutar grupe	054	0	0
2. Ulaganja u ostale vrijednosne papire poduzetnika unutar grupe	055	0	0
3. Dani za jmovi, depoziti i slično poduzetnicima unutar grupe	056	0	0
4. Ulaganja u udjele (dionice) društava povezanih sudjelujućim interesom	057	0	0
5. Ulaganja u ostale vrijednosne papire društava povezanih sudjelujućim interesom	058	0	0
6. Dani za jmovi, depoziti i slično društvima povezanim sudjelujućim interesom	059	0	0
7. Ulaganja u vrijednosne papire	060	0	0
8. Dani za jmovi, depoziti i slično	061	6.469.192	6.649.911
9. Ostala financijska imovina	062	0	0
IV. NOVAC U BANČI I BLAGAJNI	063	49.920.097	61.061.698
D) PLAĆENITROŠKOVIBUDUĆEG RAZDOBLJA I	064	4.542.884	3.241.424
E) UKUPNO AKTIVA (AOP 001+002+037+064)	065	1.286.924.605	1.257.386.375
F) IZVANBILANČNI ZAPISI	066	0	0

PASIVA			
A) KAPITAL I REZERVE (AOP 068 do	067	624.227.623	665.234.069
I. TEMELJNI (UPISANI) KAPITAL	068	436.667.250	436.667.250
II. KAPITALNE REZERVE	069	68.425.976	68.425.976
III. REZERVE IZ DOBITI (AOP 071+072-073+074+075)	070	51.963.626	69.944.055
1. Zakonske rezerve	071	3.637.013	3.951.238
2. Rezerve za vlastite dionice	072	996.600	996.600
3. Vlastite dionice i udjeli (odbitna stavka)	073	-996.600	-996.600
4. Statutarne rezerve	074	0	0
5. Ostale rezerve	075	48.326.613	65.992.817
IV. REVALORIZACIJSKE REZERVE	076	0	0
V. REZERVE FER VRIJEDNOSTI (AOP 078 do 080)	077	0	0
1. Fer vrijednost financijske imovine raspoložive za prodaju	078	0	0
2. Učinkoviti dio zaštite novčanih tokova	079	0	0
3. Učinkoviti dio zaštite neto ulaganja u inozemstvu	080	0	0
VI. ZADRŽANA DOBIT ILI PRENESENI GUBITAK (AOP 082-083)	081	60.886.273	66.856.546
1. Zadržana dobit	082	60.886.273	66.856.546
2. Preneseni gubitak	083	0	0
VII. DOBIT ILI GUBITAK POSLOVNE GODINE (AOP 085-086)	084	6.284.498	23.340.242
1. Dobit poslovne godine	085	6.284.498	23.340.242
2. Gubitak poslovne godine	086	0	0
VIII. MANJINSKI (NEKONTROLIRAJUĆI) INTERES	087	0	0
B) REZERVIRANJA (AOP 089 do 094)	088	0	0
1. Rezerviranja za mirovine, otpremnine i slične obveze	089	0	0
2. Rezerviranja za porezne obveze	090	0	0
3. Rezerviranja za započete sudske sporove	091	0	0
4. Rezerviranja za troškove obnavljanja prirodnih bogatstava	092	0	0
5. Rezerviranja za troškove u jamstvenim rokovima	093	0	0
6. Druga rezerviranja	094	0	0
C) DUGOROČNE OBVEZE (AOP 096 do 106)	095	557.475.725	497.362.042
1. Obveze prema poduzetnicima unutar grupe	096	0	0
2. Obveze za zajmove, depozite i slično poduzetnika unutar grupe	097	0	0
3. Obveze prema društvima povezanim sudjelujućim interesom	098	0	0
4. Obveze za zajmove, depozite i slično društava povezanih sudjelujućim interesom	099	0	0
5. Obveze za zajmove, depozite i slično	100	0	0
6. Obveze prema bankama i drugim financijskim institucijama	101	557.475.725	497.362.042
7. Obveze za predujmove	102	0	0
8. Obveze prema dobavljačima	103	0	0
9. Obveze po vrijednosnim papirima	104	0	0
10. Ostale dugoročne obveze	105	0	0
11. Odgođena porezna obveza	106	0	0
D) KRATKOROČNE OBVEZE (AOP 108 do 121)	107	99.844.775	78.671.476
1. Obveze prema poduzetnicima unutar grupe	108	5.928.044	1.788.218
2. Obveze za zajmove, depozite i slično poduzetnika unutar grupe	109	0	0
3. Obveze prema društvima povezanim sudjelujućim interesom	110	0	0
4. Obveze za zajmove, depozite i slično društava povezanih sudjelujućim interesom	111	0	0
5. Obveze za zajmove, depozite i slično	112	0	0
6. Obveze prema bankama i drugim financijskim institucijama	113	73.630.070	62.387.128
7. Obveze za predujmove	114	5.328.229	0
8. Obveze prema dobavljačima	115	10.587.864	5.128.524
9. Obveze po vrijednosnim papirima	116	0	0
10. Obveze prema zaposlenicima	117	4.193.405	4.769.215
11. Obveze za poreze, doprinose i sličana davanja	118	32.267	111.495
12. Obveze s osnove udjela u rezultatu	119	53.773	53.774
13. Obveze po osnovi dugotrajne imovine namijenjene prodaji	120	0	0
14. Ostale kratkoročne obveze	121	91.123	4.433.122
E) ODGOĐENO PLACANJE TROSKOVA I PRIHOD BUDUĆEGA	122	5.376.482	16.118.788
F) UKUPNO – PASIVA (AOP 067+088+095+107+122)	123	1.286.924.605	1.257.386.375
G) IZVANBILANČNI ZAPISI	124	0	0

RAČUN DOBITI I GUBITKA
 u razdoblju 01.01.2019 do 31.12.2019

u kunama

Obveznik: Tankerska Next Generation d.d.

Naziv pozicije	AOP oznaka	Isto razdoblje prethodne godine		Tekuće razdoblje	
		Kumulativ	Tromjesečje	Kumulativ	Tromjesečje
1	2	3	4	5	6
I. POSLOVNI PRIHODI (AOP 126 do 130)	125	300.029.773	80.766.234	268.709.320	66.821.716
1. Prihodi od prodaje s poduzetnicima unutar grupe	126	0	0	0	0
2. Prihodi od prodaje (izvan grupe)	127	297.585.818	79.179.031	267.944.046	66.788.778
3. Prihodi na temelju upotrebe vlastitih proizvoda, robe i usluga	128	0	0	0	0
4. Ostali poslovni prihodi s poduzetnicima unutar grupe	129	0	0	0	0
5. Ostali poslovni prihodi (izvan grupe)	130	2.443.955	1.587.203	765.274	32.938
II. POSLOVNI RASHODI (AOP 131 do 152)	131	267.426.014	84.646.887	215.633.102	54.122.396
1. Promjene vrijednosti zaliha proizvođače u tjeku i gotovih proizvoda	132	0	0	0	0
2. Materijalni troškovi (AOP 134 do 136)	133	144.324.018	49.701.012	87.380.116	19.311.467
a) Troškovi sirovina i materijala	134	73.683.208	25.415.174	40.366.711	8.082.898
b) Troškovi prodane robe	135	6.275.832	4.121.110	0	0
c) Ostali vanjski troškovi	136	64.364.978	20.164.728	47.013.405	11.228.569
3. Troškovi osoblja (AOP 138 do 140)	137	50.994.269	13.473.607	51.383.148	13.621.827
a) Neto plaće i nadnice	138	50.277.461	13.350.733	50.919.146	13.491.894
b) Troškovi poreza i doprinosa iz plaća	139	501.655	85.317	333.975	92.141
c) Doprinosi na plaće	140	215.153	37.557	130.027	37.792
4. Amortizacija	141	51.377.315	13.239.870	52.505.691	13.261.865
5. Ostali troškovi	142	15.458.113	4.160.378	16.963.333	3.215.358
6. Vrijednosna usklađenja (AOP 144+145)	143	3.939.323	3.939.323	4.687.632	4.687.632
a) dugotrajne imovine osim financijske imovine	144	3.939.323	3.939.323	4.687.632	4.687.632
b) kratkotrajne imovine osim financijske imovine	145	0	0	0	0
7. Rezerviranja (AOP 147 do 152)	146	0	0	0	0
a) Rezerviranja za mirovine, otpremnine i slične obveze	147	0	0	0	0
b) Rezerviranja za porezne obveze	148	0	0	0	0
c) Rezerviranja za započete sudske sporove	149	0	0	0	0
d) Rezerviranja za troškove obnavljanja prirodnih bogatstava	150	0	0	0	0
e) Rezerviranja za troškove u jamstvenim rokovima	151	0	0	0	0
f) Druga rezerviranja	152	0	0	0	0
8. Ostali poslovni rashodi	153	1.332.976	132.697	2.713.182	24.247
III. FINANCIJSKI PRIHODI (AOP 155 do 164)	154	4.326.804	1.417.151	419.313	13.950
1. Prihodi od ulaganja u udjele (dionice) poduzetnika unutar grupe	155	0	0	0	0
2. Prihodi od ulaganja u udjele (dionice) društava povezanih sudjelujućim interesima	156	0	0	0	0
3. Prihodi od ostalih dugotrajnih financijskih ulaganja i zajmova poduzetnicima unutar grupe	157	0	0	0	0
4. Ostali prihodi s osnove kamata iz odnosa s poduzetnicima unutar grupe	158	0	0	0	0
5. Tečajne razlike i ostali financijski prihodi iz odnosa s poduzetnicima unutar grupe	159	0	0	37.631	0
6. Prihodi od ostalih dugotrajnih financijskih ulaganja i zajmova	160	0	0	0	0
7. Ostali prihodi s osnove kamata	161	4.291.177	1.351.636	381.682	13.950
8. Tečajne razlike i ostali financijski prihodi	162	35.627	65.515	0	0
9. Nerealizirani dobiti (prihodi) od financijske imovine	163	0	0	0	0
10. Ostali financijski prihodi	164	0	0	0	0
IV. FINANCIJSKI RASHODI (AOP 166 do 172)	165	30.646.065	8.002.292	30.155.289	6.934.702
1. Rashodi s osnove kamata i slični rashodi s poduzetnicima unutar grupe	166	0	0	0	0
2. Tečajne razlike i drugi rashodi s poduzetnicima unutar grupe	167	777.876	0	0	6.677
3. Rashodi s osnove kamata i slični rashodi	168	29.868.189	8.002.292	30.067.123	6.832.399
4. Tečajne razlike i drugi rashodi	169	0	0	88.166	95.626
5. Nerealizirani gubici (rashodi) od financijske imovine	170	0	0	0	0
6. Vrijednosna usklađenja financijske imovine (neto)	171	0	0	0	0
7. Ostali financijski rashodi	172	0	0	0	0
V. UDIO U DOBITI OD DRUŠTAVA POVEZANIH SUDJELUJUĆIM	173	0	0	0	0
VI. UDIO U DOBITI OD ZAJEDNIČKIH POTHVATA	174	0	0	0	0
VII. UDIO U GUBITKU OD DRUŠTAVA POVEZANIH SUDJELUJUĆIM	175	0	0	0	0
VIII. UDIO U GUBITKU OD ZAJEDNIČKIH POTHVATA	176	0	0	0	0
IX. UKUPNI PRIHODI (AOP 125+154+173 + 174)	177	304.356.577	82.183.385	269.128.633	66.835.666
X. UKUPNI RASHODI (AOP 131+165+175 + 176)	178	298.072.079	92.649.179	245.788.391	61.057.098
XI. DOBIT ILI GUBITAK PRIJE OPOREZIVANJA (AOP 177-178)	179	6.284.498	-10.465.794	23.340.242	5.778.568
1. Dobit prije oporezivanja (AOP 177-178)	180	6.284.498	0	23.340.242	5.778.568
2. Gubitak prije oporezivanja (AOP 178-177)	181	0	-10.465.794	0	0
XII. POREZ NA DOBIT	182	0	0	0	0
XIII. DOBIT ILI GUBITAK RAZDOBLJA (AOP 179-182)	183	6.284.498	-10.465.794	23.340.242	5.778.568
1. Dobit razdoblja (AOP 179-182)	184	6.284.498	0	23.340.242	5.778.568
2. Gubitak razdoblja (AOP 182-179)	185	0	-10.465.794	0	0

PREKINUTO POSLOVANJE (popunjavanje poduzetnik obveznika MSFI-a samo ako ima prekinuto poslovanje)					
XIV. DOBIT ILI GUBITAK PREKINUTOG POSLOVANJA PRIJE OPOREZIVANJA (ACP 187-188)	186	0	0	0	0
1. Dobit prekinutog poslovanja prije oporezivanja	187	0	0	0	0
2. Gubitak prekinutog poslovanja prije oporezivanja	188	0	0	0	0
XV. POREZ NA DOBIT PREKINUTOG POSLOVANJA	189	0	0	0	0
1. Dobit prekinutog poslovanja za razdoblje (ACP 186-189)	190				
2. Gubitak prekinutog poslovanja za razdoblje (ACP 189-186)	191				
UKUPNO POSLOVANJE (popunjavanje samo poduzetnik obveznik MSFI-a koji ima prekinuto poslovanje)					
XVI. DOBIT ILI GUBITAK PRIJE OPOREZIVANJA (ACP 179+186)	192	6.284.498	-10.465.794	23.340.242	5.778.568
1. Dobit prije oporezivanja (ACP 192)	193	6.284.498	-10.465.794	23.340.242	5.778.568
2. Gubitak prije oporezivanja (ACP 192)	194	0	0	0	0
XVII. POREZ NA DOBIT (ACP 182+189)	195	0	0	0	0
XVIII. DOBIT ILI GUBITAK RAZDOBLJA (ACP 192-195)	196	6.284.498	-10.465.794	23.340.242	5.778.568
1. Dobit razdoblja (ACP 192-195)	197	6.284.498	-10.465.794	23.340.242	5.778.568
2. Gubitak razdoblja (ACP 195-192)	198				
DODATAK RDG-u (popunjavanje poduzetnik koji sastavlja konsolidirani godišnji financijski izvještaj)					
XIX. DOBIT ILI GUBITAK RAZDOBLJA (ACP 200+201)	199	0	0	0	0
1. Pripisana imateljima kapitala matice	200	0	0	0	0
2. Pripisana manjinskom (nekontrolirajućem) interesu	201	0	0	0	0
IZVJEŠTAJ O OSTALOJ SVEOBUHVAATNOJ DOBITI (popunjavanje poduzetnik obveznik primjene MSFI-a)					
I. DOBIT ILI GUBITAK RAZDOBLJA	202	6.284.498	-10.465.794	23.340.242	5.778.568
II. OSTALA SVEOBUHVAATNA DOBIT/GUBITAK PRIJE POREZA (ACP 204 do 211)	203	19.756.391	6.262.626	17.666.204	-11.941.988
1. Tečajne razlike iz preračuna inozemnog poslovanja	204	19.756.391	6.262.626	17.666.204	-11.941.988
2. Promjene revalorizacijskih rezervi dugotrajne materijalne i nematerijalne imovine	205	0	0	0	0
3. Dobit ili gubitak s osnove naknadnog vrednovanja financijske imovine raspoložive za prodaju	206	0	0	0	0
4. Dobit ili gubitak s osnove učinkovite zaštite novčanih tokova	207	0	0	0	0
5. Dobit ili gubitak s osnove učinkovite zaštite neto ulaganja u inozemstvu	208	0	0	0	0
6. Udio u ostaloj sveobuhvatnoj dobiti/gubitku društava povezanih sudjelujućim interesom	209	0	0	0	0
7. Aktuarski dobiti/gubici po planovima definiranih primanja	210	0	0	0	0
8. Ostale nevasničke promjene kapitala	211	0	0	0	0
III. POREZ NA OSTALU SVEOBUHVAATNU DOBIT RAZDOBLJA	212	0	0	0	0
IV. NETO OSTALA SVEOBUHVAATNA DOBIT ILI GUBITAK (ACP 203-212)	213	19.756.391	6.262.626	17.666.204	-11.941.988
V. SVEOBUHVAATNA DOBIT ILI GUBITAK RAZDOBLJA (ACP	214	26.040.889	-4.203.168	41.006.446	-6.163.420
DODATAK Izvještaju o ostaloj sveobuhvatnoj dobiti (popunjavanje poduzetnik koji sastavlja konsolidirani izvještaj)					
VI. SVEOBUHVAATNA DOBIT ILI GUBITAK RAZDOBLJA (ACP	215	0	0	0	0
1. Pripisana imateljima kapitala matice	216	0	0	0	0
2. Pripisana manjinskom (nekontrolirajućem) interesu	217	0	0	0	0

IZVJEŠTAJ O NOVČANOM TIJEKU - Indirektna metoda
 u razdoblju 01.01.2019 do 31.12.2019

u kunama

Obveznik: Tankerska Next Generation d.d.			
Naziv pozicije	AOP oznaka	Isto razdoblje prethodne godine	Tekuće razdoblje
1	2	3	4
Novčani tokovi od poslovnih aktivnosti			
1. Dobit prije oporezivanja	001	6.284.498	23.340.242
2. Usklađenja (AOP 003 do 010):	002	81.993.269	87.025.622
a) Amortizacija	003	51.377.315	52.505.691
b) Dobici i gubici od prodaje i vrijednosna usklađenja dugotrajne materijalne i	004	3.939.323	4.687.632
c) Dobici i gubici od prodaje i nerealizirani dobiti i gubici i vrijednosno usklađenje	005	0	0
d) Prihodi od kamata i dividendi	006	-4.291.178	-381.682
e) Rashodi od kamata	007	29.868.190	29.272.431
f) Rezerviranja	008	0	0
g) Tečajne razlike (nerealizirane)	009	321.743	979.181
h) Ostala usklađenja za nenovčane transakcije i nerealizirane dobitke i gubitke	010	777.876	-37.631
I. Povećanje ili smanjenje novčanih tokova prije promjena u radnom kapitalu (AOP 001+002)	011	88.277.767	110.365.864
3. Promjene u radnom kapitalu (AOP 013 do 016)	012	-5.623.812	20.296.906
a) Povećanje ili smanjenje kratkoročnih obveza	013	8.900.260	7.152.225
b) Povećanje ili smanjenje kratkotrajnih potraživanja	014	-9.115.287	4.726.387
c) Povećanje ili smanjenje zaliha	015	-5.408.785	8.418.294
d) Ostala povećanja ili smanjenja radnog kapitala	016	0	0
II. Novac iz poslovanja (AOP 011+012)	017	82.653.955	130.662.770
4. Novčani izdaci za kamate	018	-25.745.240	-30.398.729
5. Plaćeni porez na dobit	019	0	0
A) NETO NOVČANI TOKOVI OD POSLOVNIH AKTIVNOSTI (AOP 017 do 019)	020	56.908.715	100.264.041
Novčani tokovi od investicijskih aktivnosti			
1. Novčani primici od prodaje dugotrajne materijalne i nematerijalne imovine	021	0	0
2. Novčani primici od prodaje financijskih instrumenata	022	0	0
3. Novčani primici od kamata	023	75.003	1.228.591
4. Novčani primici od dividendi	024	0	0
5. Novčani primici s osnove povrata danih zajmova i štednih uloga	025	0	0
6. Ostali novčani primici od investicijskih aktivnosti	026	0	0
III. Ukupno novčani primici od investicijskih aktivnosti (AOP 021 do 026)	027	75.003	1.228.591
1. Novčani izdaci za kupnju dugotrajne materijalne i nematerijalne imovine	028	0	-2.780.161
2. Novčani izdaci za stjecanje financijskih instrumenata	029	0	0
3. Novčani izdaci s osnove danih zajmova i štednih uloga za razdoblje	030	0	0
4. Stjecanje ovisnog društva, umanjeno za stečeni novac	031	0	0
5. Ostali novčani izdaci od investicijskih aktivnosti	032	-346.116	0
IV. Ukupno novčani izdaci od investicijskih aktivnosti (AOP 028 do 032)	033	-346.116	-2.780.161
B) NETO NOVČANI TOKOVI OD INVESTICIJSKIH AKTIVNOSTI (AOP 027+033)	034	-271.113	-1.551.570
Novčani tokovi od financijskih aktivnosti			
1. Novčani primici od povećanja temeljnog (upisanog) kapitala	035	0	0
2. Novčani primici od izdavanja vlasničkih i dužničkih financijskih instrumenata	036	0	0
3. Novčani primici od glavnice kredita, pozajmica i drugih posudbi	037	0	0
4. Ostali novčani primici od financijskih aktivnosti	038	0	0
V. Ukupno novčani primici od financijskih aktivnosti (AOP 035 do 038)	039	0	0
1. Novčani izdaci za otplatu glavnice kredita, pozajmica i drugih posudbi i dužničkih financijskih instrumenata	040	-60.691.686	-88.264.023
2. Novčani izdaci za isplatu dividendi	041	-5.227.987	0
3. Novčani izdaci za financijski najam	042	0	0
4. Novčani izdaci za otkup vlastitih dionica i smanjenje temeljnog (upisanog) kapitala	043	0	0
5. Ostali novčani izdaci od financijskih aktivnosti	044	0	0
VI. Ukupno novčani izdaci od financijskih aktivnosti (AOP 040 do 044)	045	-65.919.673	-88.264.023
C) NETO NOVČANI TOKOVI OD FINANCIJSKIH AKTIVNOSTI (AOP 039+045)	046	-65.919.673	-88.264.023
1. Nerealizirane tečajne razlike po novcu i novčanim ekvivalentima	047	1.879.617	873.872
D) NETO POVEĆANJE ILI SMANJENJE NOVČANIH TOKOVA (AOP 020+034+046+047)	048	-7.402.454	11.322.320
E) NOVAC I NOVČANI EKVALENTI NA POČETKU	049	63.791.743	56.389.289
F) NOVAC I NOVČANI EKVALENTI NA KRAJU RAZDOBLJA (AOP 048+049)	050	56.389.289	67.711.609

Izveštaj o promjenama kapitala

NEREVIDIRANI FINANCIJSKI IZVJEŠTAJI ZA
ČETVRTO TROMJESEČJE I 2019. GODINU



IZVJEŠTAJ O PROMJENAMA KAPITALA

za razdoblje od 01/01/2019 do 31/12/2019

u kunama

Opis pozicije	AOP oznaka	Raspodje livo imateljima kapitala matice														Manjinski (nekontrolirajući) interes	Ukupno kapital i rezerve
		Temeljni (upisani) kapital	Kapitalne rezerve	Zakonske rezerve	Rezerve za vlastite dionice	Vlastite dionice i udjeli (odbitna stavka)	Statutarne rezerve	Ostale rezerve	Revalorizacijske rezerve	Fer vrijednost financijske imovine raspoložive za prodaju	Učinkoviti dio zaštite novčanih tokova	Učinkoviti dio zaštite neto ulaganja u inozemstvo	Zadržana dobit / preneseni gubitak	Dobit / gubitak poslovne godine	Ukupno raspodje livo imateljima kapitala matice		
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16 (3 do 6 - 7 + 8 do 15)	17	18 (16+17)
Prethodno razdoblje																	
1. Stanje na dan početka prethodne poslovne godine	01	436.667.250	68.425.976	2.030.391	996.600	996.600		28.570.224	0	0	0	0	67.724.981	0	603.418.822	0	603.418.822
2. Promjene računovodstvenih politika	02	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
3. Ispravak pogreški	03	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
4. Stanje na dan početka prethodne poslovne godine (prepravljeno) (AOP 01 do 03)	04	436.667.250	68.425.976	2.030.391	996.600	996.600	0	28.570.224	0	0	0	0	67.724.981	0	603.418.822	0	603.418.822
5. Dobit/gubitak razdoblja	05	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6.284.498	6.284.498	0	6.284.498
6. Tečajne razlike iz preračuna inozemnog poslovanja	06	0	0	0	0	0	0	19.756.389	0	0	0	0	0	0	19.756.389	0	19.756.389
7. Promjene revalorizacijskih rezervi dugotrajne materijalne i nematerijalne imovine	07	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
8. Dobitak ili gubitak s osnove naknadnog vrednovanja financijske imovine raspoložive za prodaju	08	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
9. Dobitak ili gubitak s osnove učinkovite zaštite novčanog toka	09	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
10. Dobitak ili gubitak s osnove učinkovite zaštite neto ulaganja u inozemstvu	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
11. Udio u ostaloj sveobuhvatnoj dobiti/gubitku društava povezanih sudjelujućim interesom	11	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
12. Aktuarski dobiti/gubici po planovima definiranih primanja	12	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
13. Ostale nevlasničke promjene kapitala	13	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
14. Porez na transakcije priznate direktno u kapitalu	14	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
15. Povećanje/smanjenje temeljnog (upisanog) kapitala (osim reinvestiranjem dobiti i u postupku predstečajne nagodbe	15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
16. Povećanje temeljnog (upisanog) kapitala reinvestiranjem dobiti	16	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
17. Povećanje temeljnog (upisanog) kapitala u postupku predstečajne nagodbe	17	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
18. Otkup vlastitih dionica/udjela	18	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
19. Isplata udjela u dobiti/dividende	19	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-5.232.086	0	-5.232.086	0	-5.232.086
20. Ostale raspodjele vlasnicima	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
21. Prijenos u pozicije rezervi po godišnjem rasporedu	21	0	0	1.606.622	0	0	0	0	0	0	0	0	-1.606.622	0	0	0	0
22. Povećanje rezervi u postupku predstečajne nagodbe	22	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
23. Stanje na zadnji dan izvještajnog razdoblja prethodne poslovne godine (04 do 22)	23	436.667.250	68.425.976	3.637.013	996.600	996.600	0	48.326.613	0	0	0	0	60.886.273	6.284.498	624.227.623	0	624.227.623
DODATAK IZVJEŠTAJU O PROMJENAMA KAPITALA (popunjava poduzetnik obveznik primjene MSFI-a)																	
I. OSTALA SVEOBUHVAATNA DOBIT PRETHODNOG RAZDOBLJA, UMANJENO ZA POREZE (AOP 06 do 14)	24	0	0	0	0	0	0	19.756.389	0	0	0	0	0	0	19.756.389	0	19.756.389
II. SVEOBUHVAATNA DOBIT ILI GUBITAK PRETHODNOG RAZDOBLJA (AOP 05+24)	25	0	0	0	0	0	0	19.756.389	0	0	0	0	0	6.284.498	26.040.887	0	26.040.887
III. TRANSAKCIJE S VLASNICIMA PRETHODNOG RAZDOBLJA PRIZNATE DIREKTNO U KAPITALU (AOP 15 do 22)	26	0	0	1.606.622	0	0	0	0	0	0	0	0	-6.838.708	0	-5.232.086	0	-5.232.086

Izveštaj o promjenama kapitala

NEREVIDIRANI FINANCIJSKI IZVJEŠTAJI ZA
ČETVRTO TROMJESEČJE I 2019. GODINU



Tekuće razdoblje																	
1. Stanje na dan početka tekuće poslovne godine	27	436.667.250	68.425.976	3.637.013	996.600	996.600	0	48.326.613	0	0	0	0	67.170.771	0	624.227.623	0	624.227.623
2. Promjene računovodstvenih politika	28	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
3. Ispravak pogreški	29	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
4. Stanje na dan početka tekuće poslovne godine (prepravljeno) (AOP 27 do 29)	30	436.667.250	68.425.976	3.637.013	996.600	996.600	0	48.326.613	0	0	0	0	67.170.771	0	624.227.623	0	624.227.623
5. Dobit/gubitak razdoblja	31	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	23.340.242	23.340.242	0	23.340.242
6. Tečajne razlike iz preračuna inozemnog poslovanja	32	0	0	0	0	0	0	17.666.204	0	0	0	0	0	0	17.666.204	0	17.666.204
7. Promjene revalorizacijskih rezervi dugotrajne materijalne i nematerijalne imovine	33	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
8. Dobitak ili gubitak s osnove naknadnog vrednovanja finansijske imovine raspoložive za prodaju	34	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
9. Dobitak ili gubitak s osnove učinkovite zaštite novčanog toka	35	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
10. Dobitak ili gubitak s osnove učinkovite zaštite neto ulaganja u inozemstvu	36	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
11. Udio u ostaloj sveobuhvatnoj dobiti/gubitku društava povezanih sudjelujućim interesom	37	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
12. Aktuarski dobiti/gubici po planovima definiranih primanja	38	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
13. Ostale nevladničke promjene kapitala	39	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
14. Porez na transakcije priznate direktno u kapitalu	40	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
15. Povećanje/smanjenje temeljnog (upisanog) kapitala (osim reinvestiranjem dobiti i u postupku predstečajne nagodbe)	41	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
16. Povećanje temeljnog (upisanog) kapitala reinvestiranjem dobiti	42	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
17. Povećanje temeljnog (upisanog) kapitala u postupku predstečajne nagodbe	43	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
18. Otkup vlastitih dionica/udjela	44	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
19. Isplata udjela u dobiti/dividende	45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
20. Ostale raspodjele vlasnicima	46	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
21. Prijenos u pozicije rezervi po godišnjem rasporedu	47	0	0	314.225	0	0	0	0	0	0	0	0	-314.225	0	0	0	0
22. Povećanje rezervi u postupku predstečajne nagodbe	48	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
23. Stanje na zadnji dan izvještajnog razdoblja tekuće poslovne godine (AOP 30 do 48)	49	436.667.250	68.425.976	3.951.238	996.600	996.600	0	65.992.817	0	0	0	0	66.856.546	23.340.242	665.234.069	0	665.234.069
DODATAK IZVJEŠTAJU O PROMJENAMA KAPITALA (popunjava poduzetnik obveznik primjene MSFI-a)																	
I. OSTALA SVEOBUHVAATNA DOBIT TEKUĆEG RAZDOBLJA, UMANJENO ZA POREZE (AOP 32 do 40)	50	0	0	0	0	0	0	17.666.204	0	0	0	0	0	0	17.666.204	0	17.666.204
II. SVEOBUHVAATNA DOBIT ILI GUBITAK TEKUĆEG RAZDOBLJA (AOP 31 + 50)	51	0	0	0	0	0	0	17.666.204	0	0	0	0	23.340.242	41.006.446	0	41.006.446	
III. TRANSAKCIJE S VLASNICIMA TEKUĆEG RAZDOBLJA PRIZNATE DIREKTNO U KAPITALU (AOP 41 do 48)	52	0	0	314.225	0	0	0	0	0	0	0	0	-314.225	0	0	0	0

BILJEŠKE UZ FINANCIJSKE IZVJEŠTAJE

1. Opći podaci

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

Članovi Uprave:

- John Karavanić, jedini član

Od 1. siječnja 2019. godine do 20. kolovoza 2019. članovi Nadzornog odbora bili su kako slijedi:

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

Od 21. kolovoza 2019. godine do izdavanja ovih izvještaja članovi Nadzornog odbora su kako slijedi:

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

Na dan 31. prosinca 2019. 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 2019. godine uključuju imovinu i obveze odnosno prihode i rashode društva Tankerska Next Generation d.d. i njegovih ovisnih društava u inozemstvu (trgovačka broderska društva koja posluju u međunarodnoj plovidbi), kojima društvo Tankerska Next Generation d.d. upravlja iz jedinstvenog sjedišta poslovne uprave pod jedinstvenim vodstvom, te za koja je dužno, sukladno članku 429.a stavak 4. Pomorskog zakonika ("Narodne novine" br. 181/04., 76/07., 146/08., 61/11., 56/13., 26/15. i 17/19.) voditi poslovne knjige i sastavljati financijska izvješća za

cjelovito poslovanje u tuzemstvu i inozemstvu uključujući sva trgovačka broderska društva kojima je većinski vlasnik, a koja obavljaju gospodarsku djelatnost brodovima čija neto tonaža sudjeluje u obračunu poreza po tonaži broda.

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

2. Osnovne računovodstvene politike

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

1. Tankerska Next Generation International Ltd., Majuro, Maršalovi Otoci;
2. Fontana Shipping Company Limited, 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 2019. 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 2018. 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 2018. godine.

3. Brodovi i oprema

U promatranom razdoblju, Društvo je uložilo 2,6 mil. HRK u

nabavku uređaja za pročišćavanje balastnih voda. Društvo je izvršilo vrijednosno usklađenje imovine – broda u iznosu od 4,7 mil. HRK.

4. Zarada po dionici

ZARADA PO DIONICI	Razdoblje 01.01.-31.12.2018.	Razdoblje 01.01.-31.12.2019.
Neto (gubitak) / dobit dioničarima	HRK 6.284.498	HRK 23.340.242
Prosječno ponderirani broj dionica	8.720.145	8.720.145
Osnovni (gubitak) / zarada po dionici	HRK 0,72	HRK 2,68

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

5. Odnosi s povezanim strankama

ODNOSI S POVEZANIM STRANKAMA	Razdoblje 01.01.-31.12.2018.	Razdoblje 01.01.-31.12.2019.
Prodaja povezanim društvima	HRK 0	HRK 0
Kupnja od povezanih društava	HRK 18.913.909	HRK 18.618.701
Potraživanja od povezanih društava	HRK 11.555	HRK 0
Obveze prema povezanim društvima	HRK 5.928.044	HRK 1.788.218
Dani krediti povezanim društvima	HRK 0	HRK 0
Primljeni krediti od povezanih društava	HRK 0	HRK 0

6. Događaji nakon datuma bilance

Nije bilo događaja nakon datuma bilance koji bi značajno utjecali na financijske izvještaje Društva na dan 31. prosinca 2019. godine.

III. IZJAVA O ODGOVORNOSTI ZA SASTAVLJANJE FINANCIJSKIH IZVJEŠTAJA

Financijski izvještaji za period 1. siječnja 2019. do 31. prosinca 2019., 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 2019. do 31. prosinca 2019. sadrži istinit i vjeran prikaz razvoja i rezultata poslovanja i položaja Društva uz opis najznačajnijih rizika i neizvjesnosti kojima je Društvo izloženo.

Zadar, 21. veljače 2020. godine



John Karavanić, član Uprave

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

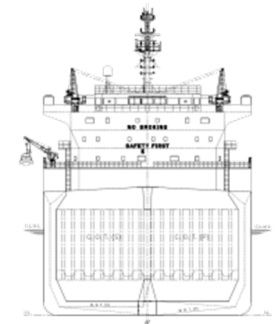
Dnevni operativni troškovi brodova (korišteni engleski izraz u industriji je **Daily vessel operating expenses**). Dnevni operativni troškovi brodova koriste se za ocjenu sposobnosti Grupe da efikasno upravlja operativnim troškovima brodova i da ograniči te troškove.

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

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

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

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



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

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

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

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

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

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

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

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

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



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

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

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

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

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

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

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

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

Osnovna distinkcija između brodarskih ugovora

	Brodarski ugovor na vrijeme	Brodarski ugovor na putovanje
Tipična duljina odgovora	1-5 godina	Brodarski ugovori na jedno ili više putovanja i dugoročni brodarski ugovor na putovanje
Baza za vozarinu (1)	Dnevno	Varira
Naknada za usluge komercijalnog upravljanja (2)	Grupa plaća	Grupa plaća
Provizije (2)	Grupa plaća	Grupa plaća
Veći troškovi povezani s putovanjem (2)	Klijent plaća	Grupa plaća
Manji troškovi povezani s putovanjem (2)	Grupa plaća	Grupa plaća
Operativni troškovi brodova (2)	Grupa plaća	Grupa plaća

(1) Vozarina se odnosi na osnovno plaćanje od strane naručitelja

(2) Vidjeti 'Bitni financijski i operativni pojmovi' ispod

(3) Dani prekida ugovora odnose se na vrijeme u kojem brod nije dostupan Grupi primarno radi dokovanja te planiranih ili neplaniranih zaustavljanja

Naknade za usluge komercijalnog upravljanja.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Usklađenje vrijednosti brodova. Knjigovodstvene vrijednosti brodova provjeravaju se na svaki datum bilance da bi se utvrdilo eventualno postojanje naznaka da je došlo do umanjavanja 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 nadoknadi. Knjigovodstvena vrijednost brodova ne odražava nužno njihovu tržišnu fer vrijednost u određeno vrijeme jer se cijene rabljenih brodova mijenjaju zavisno od promjena vozarina i troškova novogradnji. Povijesno gledano, i vozarine i vrijednosti brodova pokazuju cikličnost.

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

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

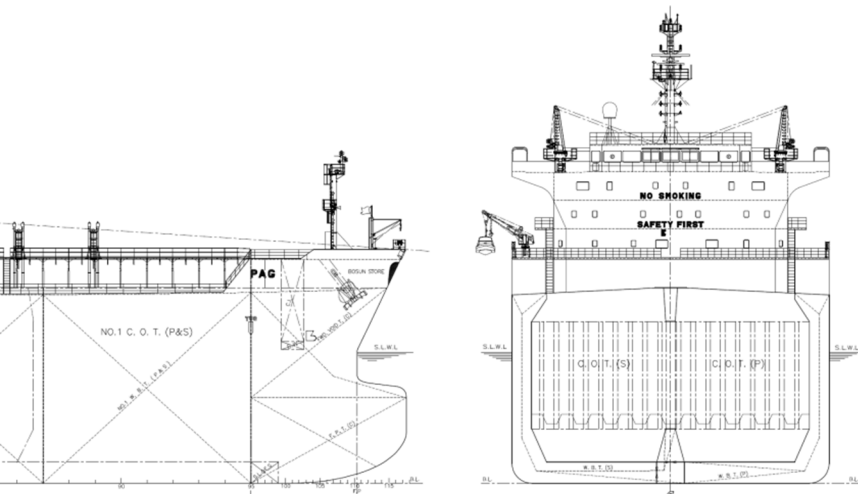
Kamatni i financijski rashodi. Kamatni i financijski rashodi sastoje se od kamata na zajmove i kredite te tečajnih razlika.

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

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

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

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



VRSTA TROŠKA	GLAVNA KOMPONENTA	BRODARSKI UGOVOR NA VRIJEME	BRODARSKI UGOVOR NA PUTOVANJE
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 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 brodarar

■ Trošak naručitelja

* Naknade plaćene Upravitelju flote sukladno Ugovoru o upravljanju

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

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

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

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

TANKERSKA NEXT GENERATION d.d.

Božidara Petranovića 4

23 000 Zadar

Hrvatska

Tel: +385 23 202 135

Fax: +385 23 250 580

e-mail: tng@tng.hr

www.tng.hr

