

TANKERSKA **NEXT GENERATION** d.d.

NEREVIDIRANI FINANCIJSKI IZVJEŠTAJI ZA DRUGO
TROMJESEČJE I PRVIH ŠEST MJESECI 2020. GODINE

2020			
H1		H2	
Q1	Q2	Q3	Q4



Sadržaj

	Komentar Uprave	1
	Uvjeti poslovanja	3
	Rezultati razdoblja	9
	Operativni podaci flote	13
	Skraćeni financijski izvještaji	16
	Upravljanje rizicima	25
	Nerevidirani financijski izvještaji	28
	Bilješke uz financijske izvještaje	38
	Bitni pojmovi i koncepti	41
	Upozorenje vezano uz predviđajuće izjave	48
	Kontakt	49

Rezultati H1 2020

Prihodi brodova
19,9 mil. USD

EBITDA
10,2 mil. USD

EBIT
6,3 mil. USD

Neto dobit
4,5 mil. USD

TCE NETO
16.427 USD/dan

OPEX
6.580 USD/dan

Iako se čini da pojedina gospodarstva izlaze iz "prvog vala" pandemije ili su samo takvog uvjerenja, nesumnjivo je da će COVID-19 imati dugotrajan utjecaj na sve sektore brodarstva.

Zakoračivši u tek nešto više od pola godine u 2020., većina igrača na tržištu tankera složit će se da će ovo biti godina krajnjih oprečnosti. Tankerska Next Generation nije samo bila promatrač, već je aktivno djelovala.

Prvih šest mjeseci ove godine su najbolje u povijesti kompanije u pogledu financijskih rezultata. Dijametralno suprotno ovom svečarskom ishodu, industrija bilježi porast napada pirata kako u azijskim vodama, tako i u novim žarištima u Gvinejskom zaljevu, potencijalno opasnim po život ljudi. Međutim potrebno je istaknuti kako svjetsko brodarstvo dodatno izrazito pati zbog krize repatrijacije posada, u gorućoj potrebi za održivim rješenjem. Ovu prepreku treba prevladati „de jure” u pogledu maksimalnog trajanja službe, nepredviđeno dugih zadržavanja kod kuće, odnosno vremena „na čekanju” i prava na repatrijaciju nakon isteka ugovora pomoraca. Nadalje, treba također prevladati „de facto”, pragmatično, otvaranje pravaca i transporta za smjene pomoraca tretirajući ih kao ključne radnike. To je, međutim, lakše konstatirati nego učiniti. Smjene posada treba vratiti u normalu, kako bi se zauzvrat podržala ionako krhka gospodarstva. Da bi to učinili, tvrtke moraju biti u mogućnosti te operacije obavljati učinkovito i još važnije, sigurno. Do sada su ti pokušaji neuspjeli zbog nedostatka logistike i lošeg razumijevanja.

Na početku širenja virusa, vlade su od brodarskih zajednica „kupile vrijeme” potrebno za rješavanje prioritarnih pitanja vezanih uz epidemiju. Nakon nekoliko mjeseci bez pomaka, pri čemu bi "prvi val" mogao postati "trajni val", brodarske zajednice sada zahtijevaju hitnu intervenciju. Nezadovoljstvo je doseglo točku u kojoj se vlade otvoreno optužuju za neprofesionalno pristupanje, loše upravljanje i neznanje. Tradicionalni brodari,

poput TNG-a odnosno Tankerske kao Grupe, iskazuju izuzetnu zabrinutost pošto društva poput našeg visoko vrednuju vlastitu posadu, što u prijevodu znači i puno više od običnog čimbenika u našem poslovnom modelu.

Neto dobit TNG-a iznosila je 32,5 milijuna HRK (4,5 mil. USD), što je između ostalog izravan rezultat:

- *pravovremeno osiguranih brodarskih ugovora na vrijeme za dio flote,*
- *naglog pada cijene nafte*
- *pojave contango-a na tržištu sirove nafte što dovodi do velike potražnje za skladišnim kapacitetima na kopnu i moru*
- *nevjerojatnog oporavka spot tržišta koji je započeo u Q4 2019. (uvođenjem sankcija kineskom brodaru od strane SAD-a), ali se uglavnom pripisuje prvom tromjesečju, koje je u početku bilo istaknutije u sektoru tankera za prijevoz sirove nafte, dok je, uz manji vremenski odmak, sektor tankera za prijevoz naftnih derivata dočekaio jednak rast vozarina.*

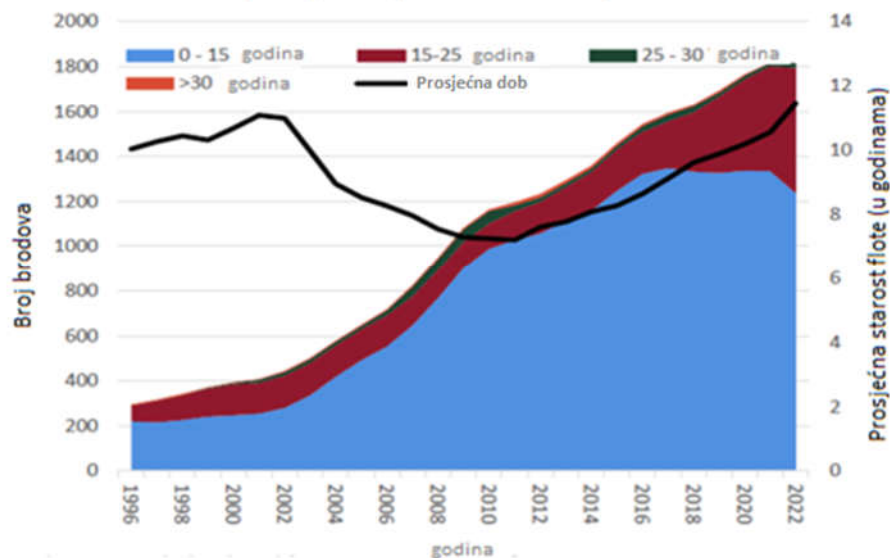
COVID-19 doveo je do smanjene potražnje za ugljikovodicima, što nije dobro za vlasnike tankera i operatere, ali isto tako se stvorio i tržišni contango koji je uzrokovao veću potražnju za skladišnim kapacitetom na moru, što se brodarima itekako dopalo. Širenje virusa se preklapilo sa kineskom Novom godinom, kada je uobičajena niža potražnja za brodskim prostorom na Dalekom Istoku. Kineska Nova godina je period kad se najviše putuje unutar države, što je i potaknulo širenje virusa u već lošoj epidemiološkoj situaciji. Produljene epidemiološke mjere u Kini su utjecale na brodarska tržišta te se gotovo odmah negativno odrazile na vozarine, stvarajući nejasnu sliku za srednjoročne izgled u ranoj fazi prve polovice 2020. godine.

Tada je Tankerska Next Generation osigurala 1.116 prihodovnih dana od maksimalnih 2.196. Ugovori na vrijeme, kroz zadnjih 6 mjeseci su bili povezani sa svjetskim imenima (Clearlake, Trafigura, Mjolner, Koch, Exxon Mobil).

U pozitivnom smislu, manja knjiga narudžbi bi trebala imati utjecaja na 2021-22 s obzirom da rast svjetske flote usporava, djelomično uzrokovano novim regulatornim ciljevima za smanjenje emisija stakleničkih plinova – budući da su brodari još uvijek nesigurni prilikom odabira novih rješenja kako bi ispunili sljedeće ciljeve:

- Nove pogonske tehnologije,
- Nove konstrukcijske izvedbe broda,
- Ili prelazak na dvo-pogonske brodove ili alternativna goriva

MR flota - kroz povijest i predviđena* (starosna struktura)



*trenutne narudžbe i buduća rashodovanja brodova stariji od 25 godina

Prema istraživanjima analitičara, dugoročno će ponuda broskog prostora biti manja od potražnje zbog kombinacije starenja flote i nedostatka narudžbi.

I u ovim okolnostima smanjenje zaduženosti ostaje dio naše strategije kako bi smo dioničarima stvorili dugoročnu vrijednost usprkos činjenici da smo uistinu kompanija s umjerenom zaduženošću. Usredotočujemo sve naše napore na stvaranje financijske

sigurnosti u poslovanju tvrtke.

Započeti program otkupa vlastitih dionica („Program”) pokazao se pravovremen s aspekta upotrebe slobodnih novčanih sredstava imajući u vidu dugoročne izgledе industrije kao i optimalno upravljanje likvidnošću Društva.

Do sada, menadžment Društva je umjerenom koristio mogućnost otkupa dionica unutar Programa (više o Programu na str. 24) u skladu s proklamiranim ciljevima te "otvaranjem vrata" dugoročnim dioničarima koji dijele naše stavove o tržištu.

Zaključno

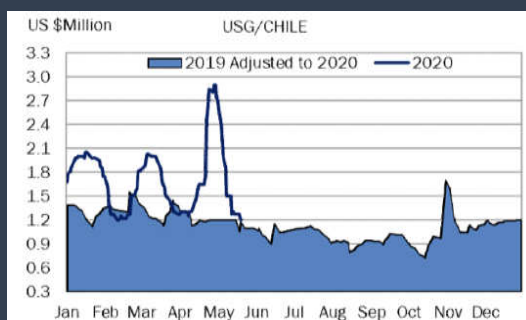
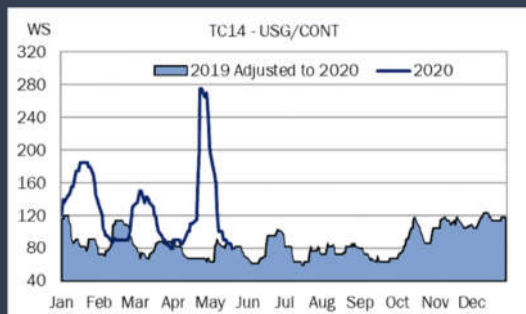
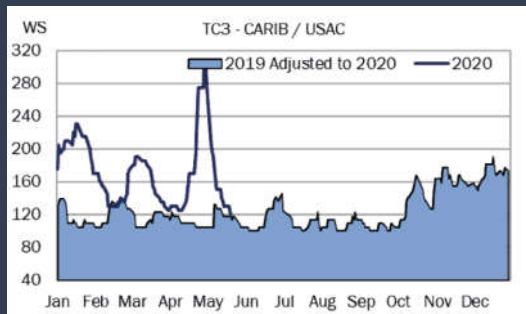
Rasprave o smjenama posada su konstantne, no većina vlasti širom svijeta nisu poduzele ni približno što su brodari očekivali ili se barem nadali. Repatrijacija posade, koja je provela dulje vrijeme na brodu od ugovorenog, bila je misija koja je pomakla ekonomske pokretače kompanije u drugi plan zbog ljudskih potreba, što će, vjerujemo, dugoročno prepoznati zaposlenici, časnici i posada. Jasno je da je otvoreni dijalog s našom hrvatskom posadom bio cijelo vrijeme pro-aktivan te činjenica da kompanija zapošljava pomorce iz velike lokalne zajednice donijela je dodatnu vrijednost više nego ikad prije. Nemoguće je izraziti se u mjernim jedinicama, no najblaže rečeno, provoditi tjedne i mjesecе na brodu s poznatim licima, sunarodnjacima, nešto je što ne treba podcijeniti u situacijama poput ove, gdje su pomorci „ostavljeni na moru” puno dulje nego li su mogli zamisliti.

Suprotno očekivanom, iako su rezultati perioda najbolji od nastanka Tankerske Next Generation d.d., ovaj osvrt prvenstveno podržava glas pomoraca u ovoj krizi jer smatramo da ovaj problem mora biti naglašen u najvećoj mogućoj mjeri pošto vjerujemo u našu posadu; njihov glas se nedovoljno čuje, stoga koristimo svaku priliku oglasiti se, pa i u ovom izvješću, bez obzira na to kakav naš doseg marginalan bio.

John Karavanić, član uprave



Uvjeti poslovanja



Pokretači u ranim mjesecima 2020. godine, nastavili su ići u korist brodarka, nastavno na pozitivan odjek utjecaja trgovinskog sporazuma „Phase One“ između SAD-a i Kine. Kao dio trgovinskog sporazuma potpisanog sredinom siječnja 2020. godine, Kina je pristala na uvoz dodatnih količina energenata iz SAD-a do 2021. godine u vrijednosti 52 milijarde USD. Kina u veljači 2020., ne samo da je smanjila carinu na uvoz američke sirove nafte s 5 na 2,5%, već je i najavila da tvrtke mogu podnijeti zahtjev za izuzeće od carina na širok raspon američke robe, uključujući i sirovu naftu.

S obzirom na raspoloživu tonažu na kraju 2019. godine, predviđanje je bilo da će rast tankerske flote za prijevoz sirove nafte biti na umjerenim razinama, odnosno oko 3% u 2020. u odnosu na preko 4% u 2019. godini. Štoviše, predviđalo se da će vrijeme potrebno za naknadnu ugradnju pročišćivača i dalje imati utjecaj na ponudu slobodnog brodskog prostora, s više od 1,5% tankera za prijevoz sirove nafte i 0,7% tankera za prijevoz naftnih derivata na kojima je trebala započeti ugradnja u 2020. godini. Nadalje, očekivala se i manja ponuda slobodnog brodskog prostora zbog velikog broja tankera iz VLCC segmenta koji se koriste u svrhu plutajućih skladišta kao zaštita od visokih cijena nafte u budućnosti. Preciznije, flota National Iranian Tanker-a, uključujući sankcionirane tankere iz raspona Aframax pa sve do VLCC segmenta bila je primarno zaposlena u službi plutajućih skladišta na obalama Irana.

Ukidanjem američkih sankcija Cosco Shipping Tanker-u početkom 2020. godine i povratkom njihovih tankera na tržište povećao se kapacitet slobodnog brodskog prostora, pridonijevši značajnom ublažavanju deficitarnog stanja na tankerskom tržištu u siječnju i veljači ove godine.

Rano razdoblje i počeci COVID-19

Do veljače, utjecaj COVID-19 na tržište sirove nafte, a samim time i na vozarine tankera, postaje sve očitiji. Cijene Brent sirove nafte našle su se pod znatnim pritiskom, snizivši se s prosječno oko 64,40 USD na oko 55 USD po barelu u veljači, uzrokovano padom potražnje za naftom u Kini. Potražnja za naftom strmoglavo je pala pretežito zbog ograničavanja putovanja, privremenom obustavom poslovanja i poremećajima, kao i smanjenim obujmom rada kineskih rafinerija. Ograničavanje putovanja u svrhu sprječavanja širenja virusa smanjila su potrebu za mlaznim gorivom a time su i opskrbeni lanci usporili, a industrijska aktivnost opadala jer su tvrtke zaposlenike uputile na rad od kuće te mnoge i u samoizolaciju.

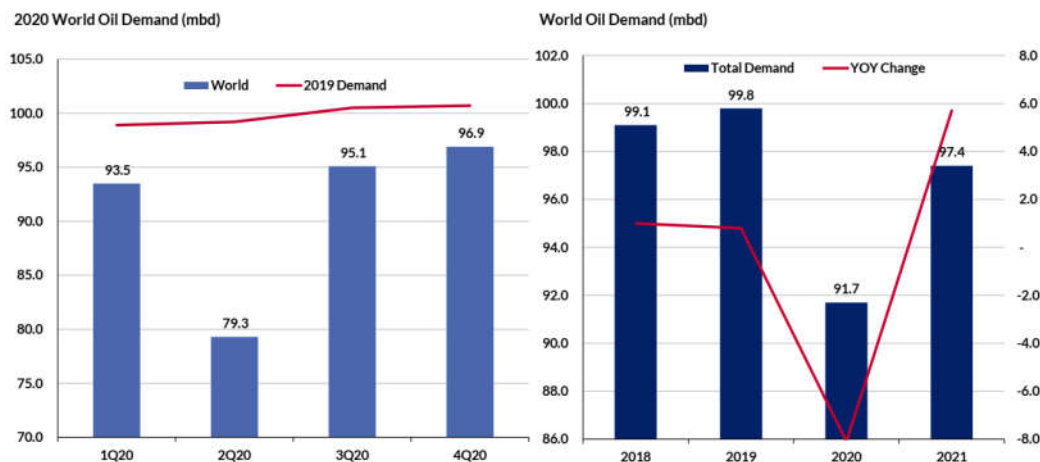
Šok smanjenja kineske potražnje za naftom uzrokovan COVID-19, kao i povećanje proizvodnje nafte na Bliskom Istoku, dovela je do pada cijene nafte do sredine ožujka 2020. godine na nešto više od 25 USD po barelu, što je odraz pogoršanja za oko 40% u odnosu na razine iz veljače, s očekivanom tržišnom potražnjom za barelom sirove nafte na oko 20 USD.

U tom trenutku, ta kretanja prebacila su kontrolu nad tržištem u „ruke“ brodarka, koji su odlučivali hoće li iskoristiti skok vozarina na „spot“ tržištu ili će svoje tankere zaposliti kao plutajuća skladišta, što je bila goruća tema u prvoj polovici 2020. godine.

Nagli porast vozarina tankera za prijevoz sirove nafte iz ožujka 2020. godine pokazao se kao kratkoročan, pogotovo ako se uzme u obzir da se puno tog ugovorenog u konačnici nije realiziralo.

Kratkoročni pregled

1. Popuštanjem epidemioloških mjera dolazi do pojave sve veće potražnje za naftom



- Prognozira se pad potražnje za naftom za 8,1 mil. b/p na godišnjoj razini
- Predviđa se potpuni oporavak tržišta do 2022. godine
- Značajan međugodišnji rast u 2021. godini mogao bi stvoriti šire arbitraže i oživjeti mogućnosti trgovanja
- Predviđa se da će potražnja za mlaznim gorivom doseći razine prije COVID-19 tek sa nešto većim vremenskim odmakom

2. Ključni faktori na koje treba obratiti pozornost u drugom polugodištu i 2021. godini

Potencijali	Ograničenja
Veća proizvodnja SAD-a	Drugi val Covid-19
Povratak Libije	Sporiji oporavak potražnje
Neuspjeh OPEC+	Promjena potrošačkih navika
Utjecaj sankcija na ponudu tankera	Povlačenje zaliha
Povratak tržišnog contango-a	Smanjivanje zakrčenosti u lukama
Snažan skok u potražnji za naftom, ekonomski poticaj	Manji broj plutajućih skladišta
Značajniji broj rashodovanja	

3. Ponuda tankera

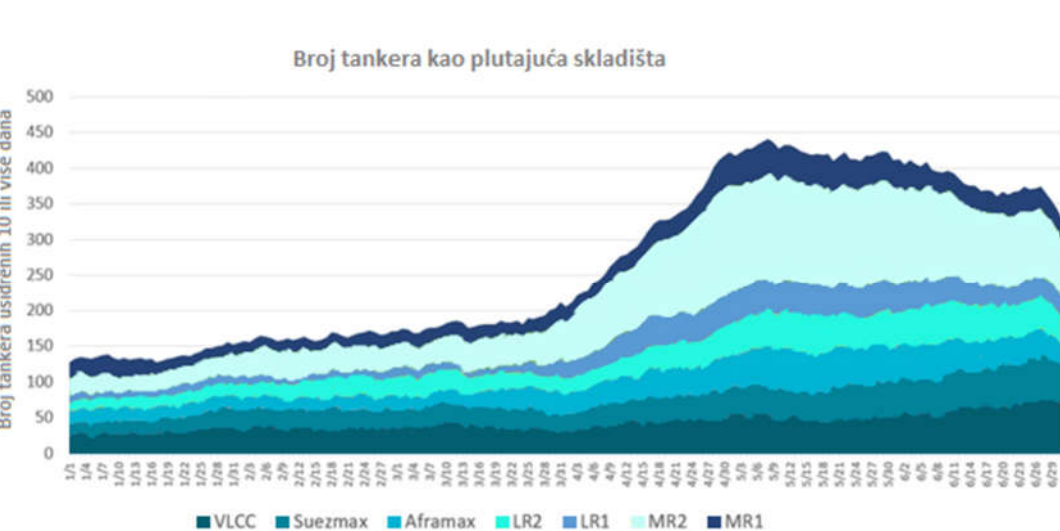
- Isporuke novogradnji će usporiti u narednih 12 do 18 mjeseci, dok 2022. godina ostaje nejasna
- Privlačnost nižih cijena tankera mogla bi biti zanemarena zbog strogih međunarodnih zahtjeva u vezi klimatskih promjena
- Regulatorni razvoj i starosni profil trebali bi poticati brodare na rashodovanje

4. Upravljanje brodovima postalo je logistički izazovnije

- Zločini na moru – porast piratstva i razbojništva
- Trgovinski ratovi na relaciji SAD – Kina
- Sankcioniranje prozvanih brodara od strane SAD-a za prijevoz sirove nafte i naftnih derivata iz sankcioniranih zemalja (Iran i Venezuela)
- Zahtjevne inspekcije brodova (na daljinu)

Tankeri kao plutajuća skladišta

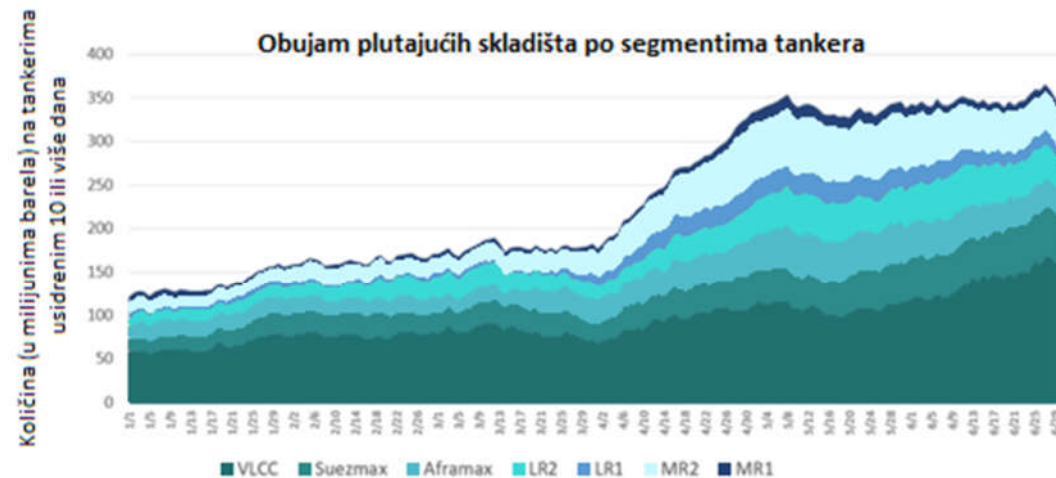
Broj tankera pod teretom usidrenih na 10 ili više dana



Brojke pokazuju vrhunac dosegnut početkom svibnja, praćem stalnim padom i naposljetku naglim padom krajem lipnja.

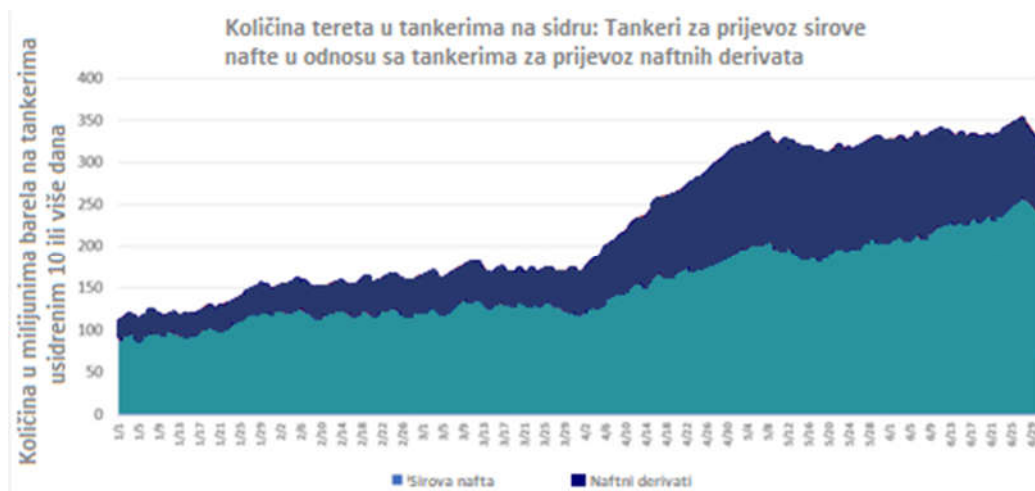
Ali stvarni tržišni efekt se procjenjuje veličinom tankera. Primjera radi, tanker VLCC segmenta može „nositi” preko 2 milijuna barela sirove nafte, dok tanker za prijevoz naftnih derivata MR1 segmenta „nosi” oko šestine VLCC obujma.

Ponderirana vrijednost prema nosivosti brodova prikazuje stanje drugačijim. Prema tim podacima, tankeri pod teretom usidreni 10 ili više dana vrhunac dosežu 27. lipnja.



Bilješka o količinama: VLCC - 2,2 mil. barela; Suezmax - 1 mil.; LR2 - 900.000; LR1 - 600.000; MR2 425.000; MR1 - 340.000

Promatrani interval kod tankera za prijevoz naftnih derivata je vrlo različit od tankera za prijevoz sirove nafte. Količine naftnih prerađevina na sidru su počele opadati sredinom svibnja. No, količina sirove nafte na tankerima neprestano je rasla za razliku od količina naftnih prerađevina sve do vrhunca 27. lipnja nakon čega su opale.



Financiranje brodarskog sektora - ključni pokazatelji razvoja i rasta

- Kreditna izloženost vodećih 40 banaka prema brodarskom sektoru pala je s 300,7 mlrd. USD u 2018. godini na 294,4 mlrd. USD u 2019. godini.
- Udio kineskih banaka postupno opada u smislu izravnog, bilateralnog financiranja brodarstva.
- Kineske leasing kuće povećavaju svoju izloženost prema brodarstvu (sa USD 52,5 mlrd. USD u 2018. na 59,2 mlrd. USD u 2019.).

Kinesko financiranje brodarstva od strane banaka "uzelo je stanku" i pokazalo određene kontrakcije. To opadanje je, međutim, više nego uravnoteženo porastom financiranja kineskih leasing kuća. Sveukupno, globalno financiranje brodarstva pokazalo je samo neznatan pad, te su izgledi na kraju 2019. bili pozitivni, postavljeni za snažniji učinak u 2020. godini. Nažalost, pandemija COVID-19 i njeni popratni učinci stvorili su velik negativan utjecaj na globalnu ekonomsku aktivnost, međunarodnu trgovinu i cijenu nafte, što je u potpunosti promijenilo scenu 2020. Učinak lockdown-a i ograničenja putovanja dodatno su opteretili brodarsku industriju u cjelini.

Neki su sektori, poput offshore, cruising i

kontejnerskog brodarstva preuzeli veći dio tereta krize, dok su drugi, poput sektora rasutog tereta i tankera, pokazali povećanu volatilnost. Banke su na to reagirale s velikim oprezom. Iako je bilo zahtjeva za restrukturiranje kreditnih plasmana koja su zaprimila većina banaka, teško ih možemo kvantificirati kao značajnima.

Zapravo, brodska industrija, kao cjelina, do sada je dobro izdržala oluju s izuzetkom offshore i sektora krstarenja, koji se još uvijek suočavaju s ozbiljnim financijskim prijetnjama. Kao rezultat toga, odobrenja banaka postala su opreznija i zahtjevnija, što je rezultiralo sa strožim uvjetima i višim cijenama. Istovremeno, kineske leasing kompanije snažno su pogođene negativnim utjecajem izloženosti prema avio sektoru, što je u kombinaciji s višim troškovima financiranja u američkim dolarima rezultiralo usporavanjem njihovih aktivnosti financiranja brodarskih kompanija.

Međunarodno bankarsko okruženje, međutim, i dalje ostaje izazovno, jer su Basel kriteriji povišili omjer kapitala kao i druge regulatorne zahtjeve središnjih banaka, ograničavajući sposobnost banaka za kreditiranje. Središnje banke su, pak, osigurale atraktivnu uvjete financiranja za

likvidnost komercijalnih banaka kako bi se pospješio gospodarski oporavak što može dovesti do povećanog financiranja brodarskih kompanija od strane banaka.

Analitičari prognoziraju oporavak u obliku "V", u obliku "U", ili pak u obliku "W", drugi pak ne vide predvidljiv oporavak prije 2021. godine. Histerija koja je zavládala na tržištu tankera, zbog nedostatka skladišnih kapaciteta nafte, bila je kratkotrajna, te opadala kako je potražnja za naftom kopnjela.

Trgovinski protekcionizam rastuća je briga, zajedno s naglaskom na nacionalnu, a ne međunarodnu politiku glavnih gospodarskih sila. Brodarstvo ostaje u milosti međunarodnog trgovinskih okruženja i trenutnih napetosti.

Petrofin Research, srpanj 2020.

Gledajući godinu koja je pred nama, tržišta će ovisiti o ekonomskom oporavku i zdravstvenom rješenju COVIDa-19, kao i o tome kako će se razvijati trgovinski ratovi i sankcije tijekom godine u kojoj se održavaju američki predsjednički izbori.

Kako se narudžbe za novogradnje usporavaju, potražna strana oblikovat će tržišne uvjete. Prognozirati potražnju za slobodnim brodarskim prostorom za sljedeću godinu čini se posebno teškom jer postoji mnogo čimbenika u igri. Industrija financiranja brodarstva može biti zadovoljna performansama brodarstva industrije tijekom vrlo teškog razdoblja, ali geopolitički, pandemijski, gospodarski, okolišni i trgovinski čimbenici ostaju i dalje prisutni.

Iako je naftno tržište i dalje krhko, nedavni oporavak cijena nafte podrazumijeva da će prva polovica 2020. godine završiti u pozitivnijoj perspektivi nego što se očekivalo. Na strani potražnje, izlazak Kine iz lockdown-a rezultirao je oporavkom potražnje u travnju, dirnuvši razine iz 2019. godine. Pored toga, svjedoci smo snažnog porasta potražnje u Indiji u svibnju, ali je još uvijek znatno ispod prošlogodišnjih razina. U drugoj polovici godine ublažavanje globalnih mjera lockdown-a trebalo bi potaknuti naftno tržište. Unatoč tome, očekuje se da će potražnja u 2020. biti 8,1 mil bpd manja u odnosu na 2019. godinu, a da će

najveći pad biti zabilježen u prvoj polovici godine. Općenito, iako je ovaj šok bio potpuno nepoželjan, tržište će vremenom riješiti neravnoteže. Kad to učine, strukturni pokretači i dalje upućuju na snažne tržišne temelje.

Tankeri za prijevoz naftnih derivata

KRATAK PREGLED

MR (25-59,999DWT)

Ključni podatci flote

1. srpnja 2020. godine

U eksploataciji: **2,579** tankera

ukupne tonaže: 113.238.832 dwt

godišnji rast sa današnjim danom: 2,10 %

Stariji preko 20 godina: **245** tankera

ukupne tonaže: 9.904.931 dwt

u postotku flote: 9,50 %

Narudžbi: **166** tankera

ukupne tonaže: 7.671.848 dwt

u postotku flote: 6,44 %

Preostale narudžbe u 2020.

1. srpnja 2020. godine

Planirano: **55** tankera

Ukupne tonaže: 2.518.243 dwt

u postotku flote: 2,13 %

Promjene u 2020.

1. srpnja 2020. godine

Isporuke: **62** tankera

ukupne tonaže: 2.771.439 dwt

u postotku flote: 2,45 %

od čega u prošlom mjesecu: 14 tankera

ukupne tonaže: 554.208 dwt

Nove narudžbe: **26** tankera

ukupne tonaže: 1.240.694 dwt

u postotku flote: 1,03 %

od čega u prošlom mjesecu: 2 tanker

ukupne tonaže: 100.000 dwt

Rashodovano: **8** tankera

ukupne tonaže: 322.791 dwt

u postotku flote: 0,32 %

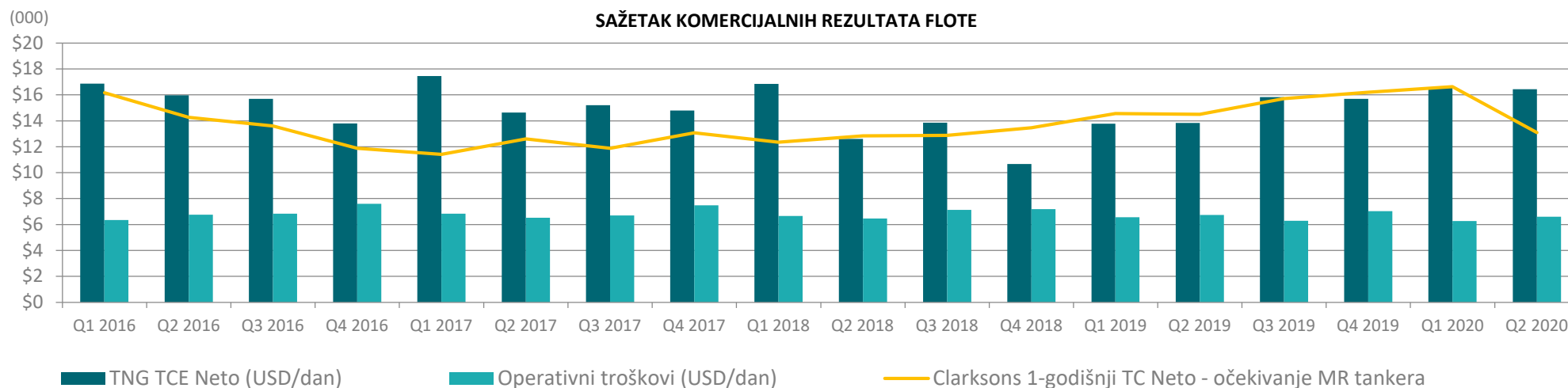
od čega u prošlom mjesecu: 2 tanker

ukupne tonaže: 82.070 dwt

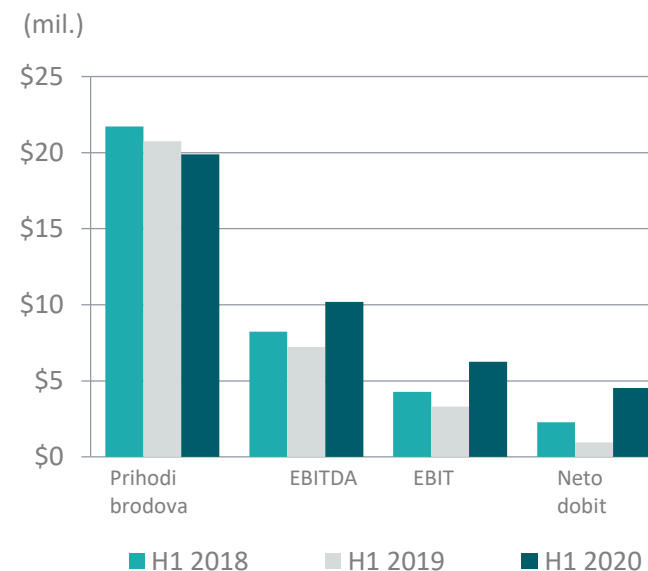


Rezultati razdoblja

SAŽETAK KOMERCIJALNIH REZULTATA FLOTE



SAŽETAK PRIHODA I DOBITI	HRK 000				USD 000			
	Q2 2019	Q2 2020	H1 2019	H1 2020	Q2 2019	Q2 2020	H1 2019	H1 2020
Prihodi brodova	62.984	67.869	136.126	137.129	9.526	9.711	20.744	19.882
EBITDA	24.545	34.408	47.435	70.989	3.709	4.848	7.231	10.191
EBIT	11.778	20.963	22.040	44.157	1.736	2.879	3.307	6.252
Neto dobit	3.997	15.589	6.383	32.454	592	2.100	953	4.529



Prihodi od prodaje u prvom polugodištu 2020. godine iznosili su 137,1 mil. HRK (19,9 mil. USD), a EBITDA je iznosila 71,0 mil. HRK (10,2 mil. USD).

Neto dobit Društva prvih šest mjeseci 2020. godine iznosila je 32,5 mil. HRK (4,5 mil. USD), dok operativna dobit (EBIT) iznosi 44,2 mil. HRK (6,3 mil. USD).

Prihodi brodova u prvom polugodištu 2020. godine iznose 137,1 mil. HRK (19,9 mil. USD), što predstavlja blagu promjenu u odnosu na prihode ostvarene u istom razdoblju 2019. godine.

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 u prvoj polovici ove godine iznose 16.427 USD.

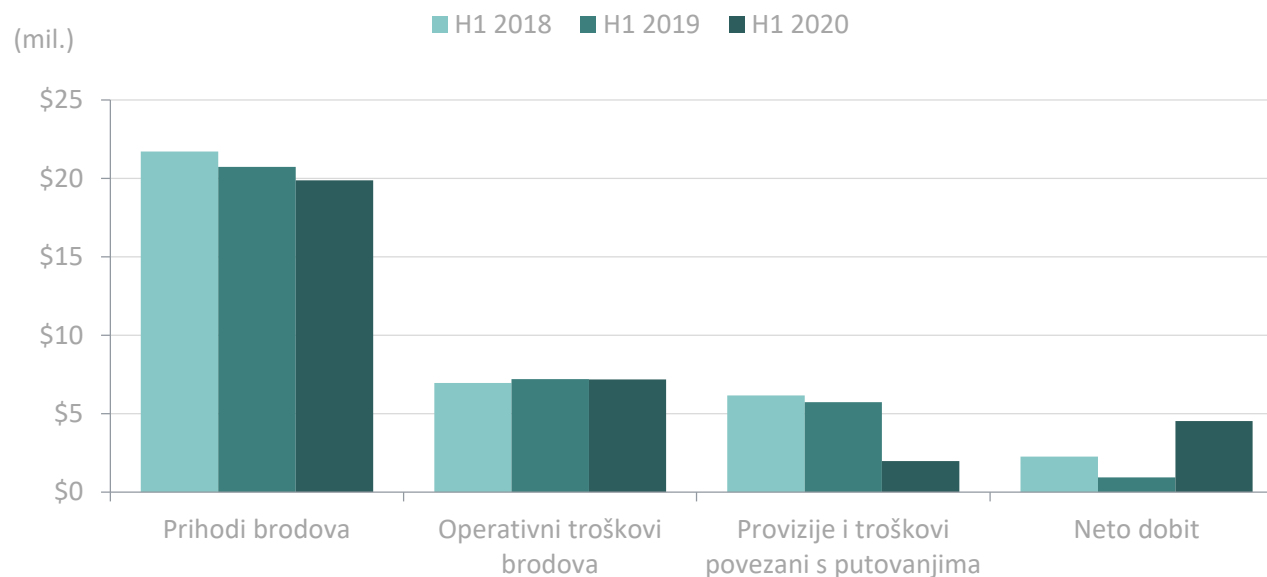
Operativni troškovi brodova iznosili su 48,9 mil. HRK (7,2 mil. USD) i blago su povišeni u odnosu na isto razdoblje prošle godine kada su iznosili 47,4 mil. HRK (7,2 mil. USD).

Provizije i troškovi povezani s putovanjima brodova iznosili su 13,4 mil. HRK (2,0 mil. USD) u prvom polugodištu 2020. godine, dok su u istom razdoblju 2019. godine iznosili 37,8 mil. HRK (5,8 mil. USD), a smanjenje je izravna posljedica manje prisutnosti TNG flote na „spotu“.

Troškovi amortizacije u prvih šest mjeseci 2020. godine iznosili su 26,8 mil. HRK (4,0 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 rashodovanu vrijednost broda.

Opći i administrativni troškovi iznosili su 3,2 milijuna kuna (0,5 mil. USD) i blago su povišeni u odnosu na isto razdoblje prošle godine.



Prihodi od prodaje u drugom tromjesečju 2020. godine iznosili su 67,9 mil. HRK (9,7 mil. USD), a EBITDA je iznosila 34,4 mil. HRK (4,8 mil. USD).

Neto dobit Društva drugog kvartala 2020. godine iznosi 15,6 mil. HRK (2,1 mil. USD), dok operativna dobit (EBIT) iznosi 21,0 mil. HRK (2,9 mil. USD).

Prihodi brodova u drugom kvartalu 2020. godine iznose 67,9 mil. HRK (9,7 mil. USD), što predstavlja blago povećanje od 0,9% u odnosu na prihode ostvarene u istom razdoblju 2019. godine.

Pomalo paradoksalno, manja izloženosti TNG flote na spot tržištu (gdje brodar ostvaruje nominalno veći prihod, ali je istovremeno opterećen i većim troškovima) nije bitno utjecala na razinu prihoda Tankerske Next Generation, prvenstveno zbog izvanrednog stanja na tankerskom tržištu početkom drugog kvartala i pravovremeno osiguranih ugovora na vrijeme.

Prosječne TCE neto dnevne vozarine brodova drugog tromjesečja ove godine iznose 16.274 USD.

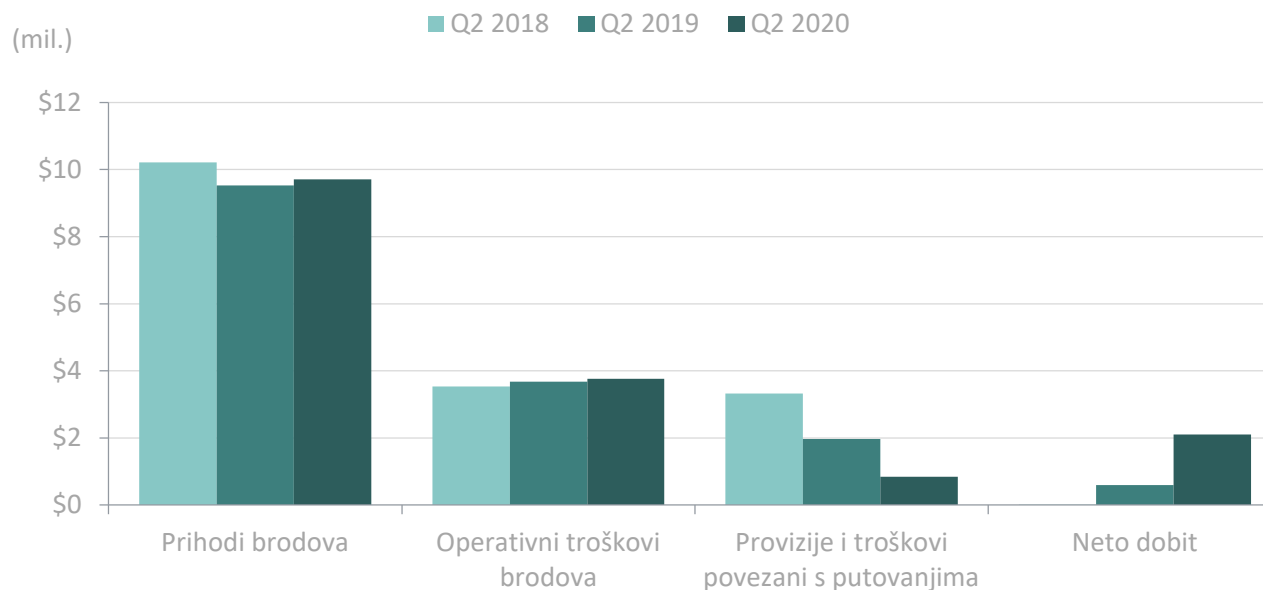
Operativni troškovi brodova iznosili su 25,8 mil. HRK (3,8 mil. USD) i viši su u odnosu na zadnje tromjesečje kada su iznosili 23,1 mil. HRK (3,4 mil. USD).

Provizije i troškovi povezani s putovanjima brodova iznosili su 5,9 mil. HRK (0,8 mil. USD) u drugom kvartalu 2020. godine, dok su u istom kvartalu 2019. godine iznosili 13,0 mil. HRK (2,0 mil. USD), a smanjenje je izravna posljedica manje prisutnosti TNG flote na „spotu“.

Troškovi amortizacije u drugom tromjesečju 2020. godine iznosili su 13,4 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 1,5 milijuna kuna (0,2 mil. USD) i blago su povišeni u odnosu na isto razdoblje prošle godine.





Operativni podaci flote

TRENTNA FLOTA TNG-A

Flota TNG-a se trenutno sastoji od šest MR tankera (Velebit, Vinjerac, Vukovar, Zoilo, Dalmacija i Pag) od kojih su dva konvencionalna ice class produkt tankera te četiri eko-dizajn moderna produkt tankera s ukupnim kapacitetom od 300.000 dwt-a. Na dan 30. lipnja 2020. godine, prosječna starost TNG flote je 6,21 godina.

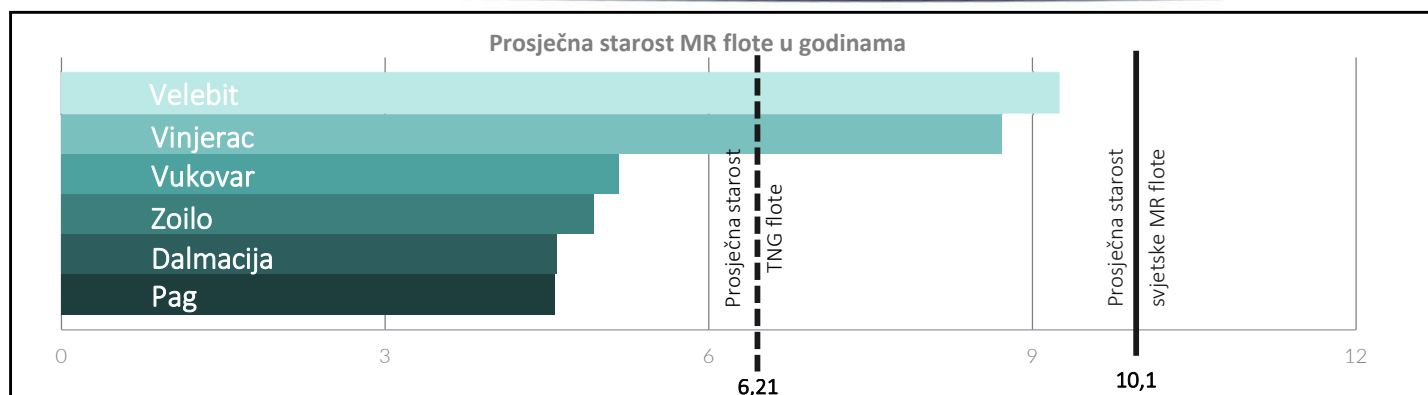
POSTOJEĆA STRATEGIJA UPOŠLJAVANJA BRODOVA

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 („Trafigura“). Po isteku istog ugovora u Q1/20 unajmitelj je iskoristio opciju od dodatnih (do maksimalnih) 385 dana uz 16.800 USD po danu.

Velebit

Tankerska Next Generation d.d. sredinom ožujka 2019. godine osigurala je 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

Sredinom svibnja 2019. godine Tankerska Next Generation d.d. osigurala je zaposlenost za ECO class produkt tanker MT Vukovar u periodu od 6 do 12 mjeseci u unajmiteljevoj opciji. Po završetku ugovora krajem svibnja 2020. godine, tanker je zaposlen na „spot“ tržištu. Tanker će tijekom srpnja obaviti redoviti petogodišnji remont nakon kojeg je predviđena isporuka unajmitelju sukladno zaključenom brodarskom ugovoru na vrijeme.

Pag

Brodarski ugovor na vrijeme MT Pag s unajmiteljem Koch Shipping Pte Ltd u periodu od 6 do 12 mjeseci u unajmiteljevoj opciji istekao je početkom veljače te je neposredno nakon osiguran novi kratkoročni brodarski ugovor na vrijeme uz ugovorenu vozarinu od 16.850 USD dnevno u periodu od tri mjeseca s mogućnošću trajanja do šest mjeseci.

Zoilo

Mt Zoilo je isporučen u srpnju 2018. godine te od tada svoj kontinuitet zaposlenja nastavlja na „spot“ tržištu, procjenjujući kako ovaj način zapošljavanja predstavlja optimalnu strategiju korištenja komercijalnog potencijala flote.

Vinjerac

Za MT Vinjerac je osigurano dvogodišnje zaposlenje s početkom u svibnju 2020. godine. Tanker će biti pod ugovorom s istaknutim unajmiteljem uz ugovorenu vozarinu od oko 15.250 USD po danu, uz uobičajene tržišne uvjete. Unajmitelj ima opciju produžiti ugovor, bez prekida u poslovanju, i na treću godinu u iznosu od približno 15.750 USD po danu.

Broj	Nosivost (dwt)	Zaposlenje	Dnevna vozarina (USD)
1	52.554	Clearlake	15.500 (do Q4 2020)
2	51.935	Clearlake	15.250 (od svibnja 2020)
3	49.990	KOCH	17.000 (do kraja svibnja 2020)
4	49.990	SPOT tržište	13.500* (do kraja lipnja 2020)
5	49.990	Trafigura	16.800 (do početka srpnja 2020)
6	49.990	KOCH / MJØLNER	16.850 (do početka srpnja 2020)

*Minimalan osiguran iznos dnevne vozarine s dodatnom mogućnošću podjele dobiti iznad navedenog iznosa u omjeru 50:50

OPERATIVNI PODACI FLOTE	H1 2018.	H1 2019.	H1 2020.
TCE neto vozarina (USD/dan)	14.313	13.807	16.427
Dnevni operativni troškovi broda (USD/dan)	6.408	6.649	6.580
Operativni dani	1.086	1.086	1.092
Dani prihoda	1.086	1.086	1.089
Uposlenost flote (%)	100%	100%	99,7%

Tankerska Next Generation se strateški, prilikom zapošljavanja flote, vodi konzervativnim pristupom ugovaranja najmova za svoje brodove što je potvrđeno u uvjetima rastućeg tržišta kada su ključni najmovi bili ugovarani. Tada sklopljeni ugovori na vrijeme omogućili su TNG d.d. da u tom period ostvaruje rezultate iznad prosjeka tržišta. U drugom kvartalu je većina flote, odnosno pet 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.

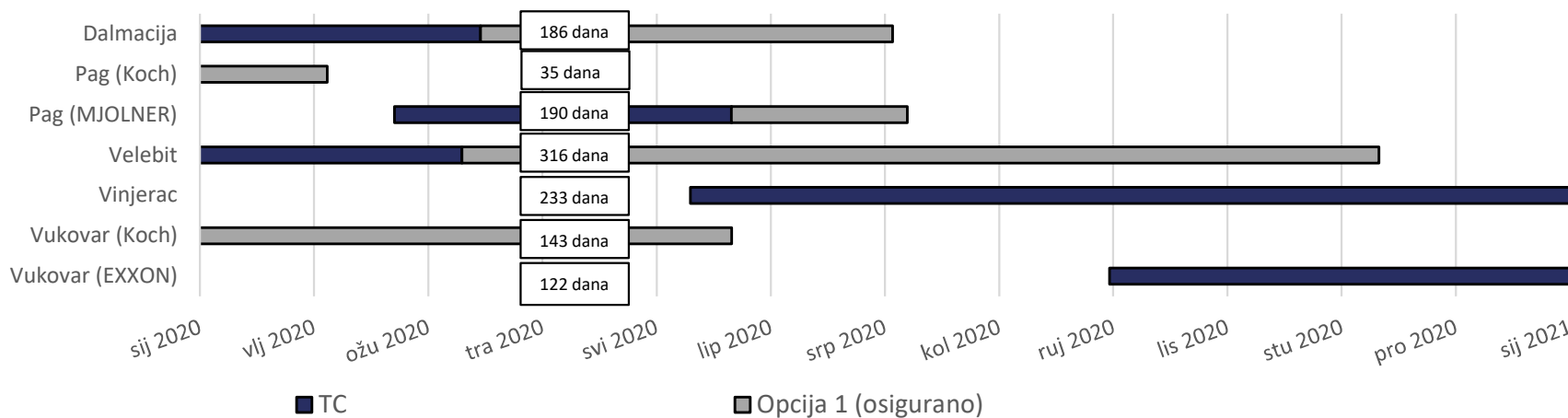
Prosječne TCE neto dnevne vozarine u drugom tromjesečju 2020. godine iznose 16.274 USD.

Prosječni dnevni operativni troškovi brodova u istom razdoblju 2020. godine iznose 6.896 USD, te su blago povišeni u odnosu na razinu postignutu u istom razdoblju prethodne 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 će krenuti od sredine 2020. godine ovisno o obvezujućim rokovima i budućim uvjetima poslovanja.

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 organizama u balastnim vodama prije vraćanja u eko-sustav. Očekivani trošak samog uređaja iznosi do oko 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.

Broj osiguranih dana TNG flote u 2020. godini



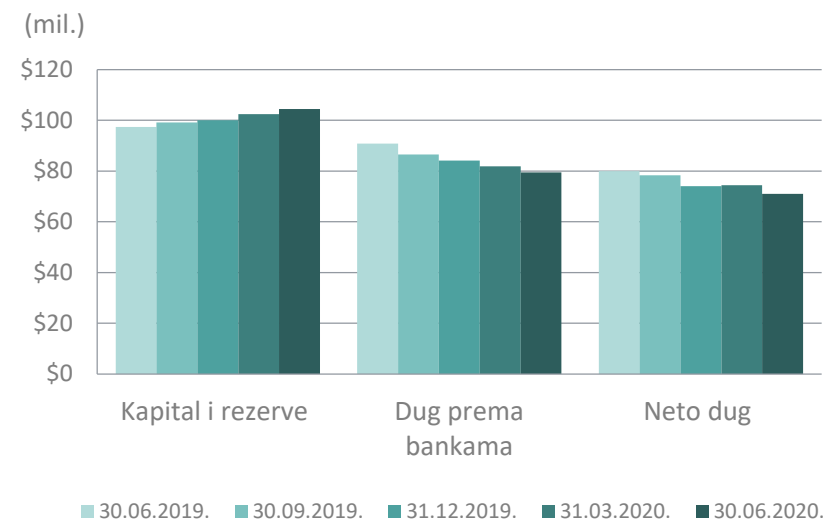


Sažetak financijske pozicije

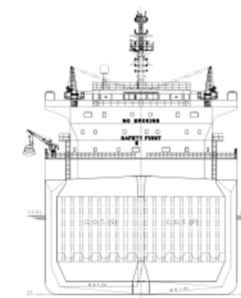
Tankerska Next Generation završila je prvo polugodište 2020. godine s omjerom zaduženosti od 40%, koji je smanjen za 3 postotna poena u odnosu na kraj 2019. godine. Smanjena zaduženost je u skladu s otplatnim planom zajmova i redovitim smanjenjem kreditne zaduženosti prema bankama te očekujemo kako će 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 Zoilo i m/t Vukovar. Na ovaj način TNG 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.



SAŽETAK FINANCIJSKE POZICIJE	HRK 000					USD 000				
	30.06.2019.	30.09.2019.	31.12.2019.	31.03.2020.	30.06.2020.	30.06.2019.	30.09.2019.	31.12.2019.	31.03.2020.	30.06.2020.
Dug prema bankama	590.196	586.161	559.749	562.672	533.142	90.865	86.519	84.174	81.828	79.483
Novac i novčani ekvivalenti	70.653	55.364	67.712	51.179	57.073	10.876	8.171	10.182	7.443	8.509
Neto dug	519.543	530.797	492.037	511.493	476.069	79.989	78.348	73.992	74.385	70.974
Kapital i rezerve	632.964	671.398	665.234	704.015	700.852	97.445	99.121	100.037	102.284	104.487
Omjer zaduženosti Neto dug / (Kapital i rezerve + Neto dug)	45%	44%	43%	42%	40%	45%	44%	43%	42%	40%



RAČUN DOBITI I GUBITKA ZA RAZDOBLJE OD 1. SIJEČNJA DO 30. LIPNJA 2020. GODINE nerevidirano	HRK 000				USD 000			
	Q2 2019	Q2 2020	H1 2019	H1 2020	Q2 2019	Q2 2020	H1 2019	H1 2020
Prihodi brodova	62.984	67.869	136.126	137.129	9.526	9.711	20.744	19.882
Ostali prihodi	356	-	562	-	54	-	86	-
Prihodi od prodaje	63.340	67.869	136.688	137.129	9.580	9.711	20.830	19.882
Provizije i troškovi povezani s putovanjima	(13.042)	(5.912)	(37.762)	(13.749)	(1.967)	(848)	(5.750)	(1.991)
Operativni troškovi brodova	(24.245)	(25.840)	(47.383)	(48.889)	(3.676)	(3.765)	(7.221)	(7.185)
Opći i administrativni troškovi	(1.340)	(1.458)	(2.644)	(3.157)	(203)	(212)	(403)	(463)
Ostali troškovi	(168)	(251)	(1.464)	(345)	(25)	(38)	(225)	(52)
Ukupni operativni troškovi	(38.795)	(33.461)	(89.253)	(66.140)	(5.871)	(4.863)	(13.599)	(9.691)
Dobit prije kamata, poreza i amortizacije (EBITDA)	24.545	34.408	47.435	70.989	3.709	4.848	7.231	10.191
Amortizacija	(12.767)	(13.445)	(25.395)	(26.832)	(1.973)	(1.969)	(3.924)	(3.939)
Usklađenje vrijednosti brodova	-	-	-	-	-	-	-	-
Operativna dobit (EBIT)	11.778	20.963	22.040	44.157	1.736	2.879	3.307	6.252
Neto rashodi od kamata	(7.835)	(5.451)	(15.714)	(11.712)	(1.193)	(792)	(2.404)	(1.724)
Neto prihodi (rashodi) od tečajnih razlika	54	77	57	9	49	13	50	1
Neto dobit	3.997	15.589	6.383	32.454	592	2.100	953	4.529
Ostala sveobuhvatna dobit	(11.244)	(18.752)	2.354	3.719	(2.058)	3	(1)	3
Ukupna sveobuhvatna dobit	(7.247)	(3.163)	8.737	36.173	(1.466)	2.103	952	4.532
Prosječni vagani broj dionica, osnovnih i razrijeđenih (tis.)	8.720	8.707	8.720	8.712	8.720	8.707	8.720	8.712
Neto dobit po dionici, osnovna i razrijeđena	0,46	1,79	0,73	3,73	0,07	0,24	0,11	0,52

IZVJEŠTAJ O FINANCIJSKOM POLOŽAJU NA DAN 30. LIPNJA 2020. nerevidirano	HRK 000			
	31.03.2019.	30.06.2019.	31.03.2020.	30.06.2020.
Dugotrajna imovina	1.199.337	1.165.712	1.197.570	1.159.208
Brodovi u funkciji	1.199.221	1.165.599	1.188.132	1.145.787
Materijalna imovina u pripremi	0	0	9.319	13.295
Ostala dugotrajna imovina	116	113	119	126
Kratkotrajna imovina	98.392	101.963	102.217	102.502
Zalihe	10.346	6.619	5.173	7.748
Potraživanja	35.916	22.924	24.189	32.319
Novac i novčani ekvivalenti	47.947	70.653	51.179	57.073
Ostala kratkotrajna imovina	4.183	1.767	21.676	5.362
Ukupno imovina	1.297.729	1.267.675	1.299.787	1.261.710
Kapital i rezerve	640.212	632.964	704.015	700.852
Temeljni kapital	436.667	436.667	436.667	436.667
Pričuve	133.988	122.743	160.841	142.089
Zadržana dobit	69.557	73.554	106.507	122.096
Dugoročne obveze	556.393	559.728	514.289	501.678
Banke	556.393	559.728	514.289	501.678
Kratkoročne obveze	101.124	74.983	81.483	59.180
Banke	53.120	30.468	48.383	31.464
Dobavljači	11.856	5.792	3.855	5.094
Ostalo	36.148	38.723	29.245	22.622
Ukupno kapital i obveze	1.297.729	1.267.675	1.299.787	1.261.710

USD 000			
31.03.2019.	30.06.2019.	31.03.2020.	30.06.2020.
181.442	179.469	174.160	172.820
181.424	179.452	172.788	170.819
-	-	1.355	1.982
18	17	17	19
14.885	15.697	14.866	15.281
1.565	1.019	752	1.155
5.433	3.529	3.518	4.818
7.254	10.876	7.443	8.509
633	273	3.153	799
196.327	195.166	189.026	188.101
96.853	97.445	102.384	104.487
67.500	67.500	67.500	67.500
18.609	18.609	18.658	18.661
10.744	11.336	16.226	18.326
84.174	86.174	74.792	74.792
84.174	86.174	74.792	74.792
15.300	11.547	11.850	8.822
8.036	4.691	7.036	4.691
1.795	895	561	759
5.469	5.961	4.253	3.372
196.327	195.166	189.026	188.101

IZVJEŠTAJ O NOVČANOM TIJEKU ZA PRVIH ŠEST MJESECI 2020. GODINE nerevidirano	HRK 000				USD 000			
	Q1 – Q3 2019	FY 2019	Q1 2020	H1 2020	Q1 – Q3 2019	FY 2019	Q1 2020	H1 2020
Dobit prije poreza	17.562	23.340	16.865	32.454	2.642	3.545	2.429	4.529
Amortizacija	39.239	52.499	13.387	26.832	5.934	7.913	1.970	3.939
Promjene u radnom kapitalu	14.286	20.297	(25.560)	(24.902)	2.207	3.124	(3.735)	(3.718)
Ostale promjene	441	5.627	1.443	(1.915)	35	682	(42)	(117)
Novčani tijek od poslovnih aktivnosti	71.528	101.763	6.135	32.469	10.818	15.264	622	4.633
Novčani primici od investicijskih aktivnosti	-	-	-	-	-	-	-	-
Novčani izdaci od investicijskih aktivnosti	(2.177)	(2.780)	(6.307)	(10.304)	(327)	(417)	(934)	(1.533)
Novčani tijek od investicijskih aktivnosti	(2.177)	(2.176)	(6.307)	(10.304)	(327)	(417)	(934)	(1.533)
Novčani primici od financijskih aktivnosti	-	-	-	-	-	-	-	-
Novčani izdaci od financijskih aktivnosti	(72.553)	(88.264)	(16.361)	(32.804)	(11.036)	(13.382)	(2.427)	(4.773)
Novčani tijek od financijskih aktivnosti	(72.553)	(88.264)	(16.361)	(32.804)	(11.036)	(13.382)	(2.427)	(4.773)
Neto promjene u novčanom tijeku	(3.202)	11.323	(16.533)	(10.639)	(545)	1.465	(2.739)	(1.673)
Novac i novčani ekvivalenti s početka razdoblja	56.389	56.389	67.712	67.712	8.717	8.717	10.182	10.182
Novac i novčani ekvivalenti na kraju razdoblja	53.187	67.712	51.179	57.073	8.171	10.182	7.443	8.509

Izveštaj o promjenama kapitala

NEREVIDIRANI FINANCIJSKI IZVJEŠTAJI ZA
DRUGO TROMJESEČJE I PRVIH ŠEST MJESECI 2020. GODINE



IZVJEŠTAJ O PROMJENAMA VLASNIČKE GLAVNICE nerevidirano	Temeljni kapital	Zadržana dobit	Ostale rezerve i ostala sveobuhvatna dobit	Rezerve od tečajnih razlika	Ukupno
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
Za razdoblje od 1. siječnja do 31. ožujka 2020.	HRK 000	HRK 000	HRK 000	HRK 000	HRK 000
Stanje na dan 1. siječnja 2020. godine	436.667	90.197	127.377	10.993	665.234
Neto dobit razdoblja	-	16.865	-	-	16.865
Promjene kapitala	-	-	-	-	-
Promjene ostalih rezervi	-	(555)	-	-	(555)
Promjene ostale sveobuhvatne dobiti	-	-	-	22.471	22.471
Stanje na dan 31. ožujka 2020. godine	436.667	106.507	127.377	33.464	704.015
Za razdoblje od 1. travnja do 30. lipnja 2020.	HRK 000	HRK 000	HRK 000	HRK 000	HRK 000
Stanje na dan 1. travnja 2020. godine	436.667	106.507	127.377	33.464	704.015
Neto dobit razdoblja	-	15.589	-	-	15.589
Promjene kapitala	-	-	-	-	-
Promjene ostalih rezervi	-	-	-	-	-
Promjene ostale sveobuhvatne dobiti	-	-	-	(18.752)	(18.752)
Stanje na dan 30. lipnja 2020. godine	436.667	122.096	127.377	14.712	700.852

IZVJEŠTAJ O PROMJENAMA VLASNIČKE GLAVNICE nerevidirano	Temeljni kapital	Zadržana dobit	Ostale rezerve i ostala sveobuhvatna dobit	Rezerve od tečajnih razlika	Ukupno
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
Za razdoblje od 1. siječnja do 31. ožujka 2020.	USD 000	USD 000	USD 000	USD 000	USD 000
Stanje na dan 1. siječnja 2020. godine	67.500	13.880	19.689	(1.032)	100.038
Neto dobit razdoblja	-	2.429	-	-	2.429
Promjene kapitala	-	-	-	-	-
Promjene ostalih rezervi	-	(82)	-	-	(82)
Promjene ostale sveobuhvatne dobiti	-	-	-	-	-
Stanje na dan 31. ožujka 2020. godine	67.500	16.227	19.689	(1.032)	102.384
Za razdoblje od 1. travnja do 30. lipnja 2020.	USD 000	USD 000	USD 000	USD 000	USD 000
Stanje na dan 1. travnja 2020. godine	67.500	16.227	19.689	(1.032)	102.384
Neto dobit razdoblja	-	2.100	-	-	2.100
Promjene kapitala	-	-	-	-	-
Promjene ostalih rezervi	-	-	-	-	-
Promjene ostale sveobuhvatne dobiti	-	-	-	3	3
Stanje na dan 30. lipnja 2020. godine	67.500	18.327	19.689	(1.029)	104.487

IZRAČUN NETO VRIJEDNOSTI IMOVINE procjena	Na datum 30.06.2019. (000 USD)	Na datum 30.09.2019. (000 USD)	Na datum 31.12.2019. (000 USD)	Na datum 31.03.2020. (000 USD)	Na datum 30.06.2020. (000 USD)
Ukupna vrijednost flote	164.770	165.360	167.950	163.630	147.420
Investicije	-	-	-	-	-
Kratkotrajna imovina	4.821	5.779	3.709	7.423	6.772
Ostala dugotrajna imovina	17	17	416	17	19
Ukupna vrijednost ostale imovine	4.838	5.796	4.125	7.440	6.791
Novac i novčani ekvivalenti	10.876	8.171	10.182	7.443	8.509
Obveze prema bankama	(90.865)	(86.519)	(84.174)	(81.828)	(79.483)
Neto dug	(79.989)	(78.348)	(73.992)	(74.385)	(70.974)
Ostale dugoročne obveze	-	-	-	-	6.791
Ostale kratkoročne obveze	(6.856)	(6.088)	(4.872)	(4.814)	(4.131)
Ukupna vrijednost ostalih obveza	(6.856)	(6.088)	(4.872)	(4.814)	(4.131)
NETO VRIJEDNOST IMOVINE	82.763	86.720	93.211	91.871	79.106
Prosječni vagani broj dionica, osnovnih i razrijeđenih	8.720.145	8.720.145	8.720.145	8.716.890	8.707.022
Neto vrijednost imovine po dionici (USD)	9,49	9,94	10,69	10,54	9,09

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.

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 brodarka.

Korekcije na tržištu vozarina u protekloj godini odrazile su se i na trenutne procjene vrijednosti brodova u transakcijama kupnje i prodaje. Vrijednost flote 30. lipnja 2020. godine iznosi 147,4 milijuna USD što u ne promijenjenim ostalim uvjetima daje NPV po dionici od 9,09 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 DRUGOM KVARTALU 2020. GODINE

02.04.2020 Informacija o stjecanju vlastitih dionica
21.04.2020 Očitovanje na upit ZSE radi promjene cijene
23.04.2020 Najava sjednice Uprave i Nadzornog odbora
29.04.2020 Kodeks korporativnog upravljanja za 2019. godinu
29.04.2020 Održana sjednica Uprave i Nadzornog odbora
30.04.2020 Obavijest o vlastitim dionicama – članak 474. ZTK
12.05.2020 Osiguran brodarski ugovor na vrijeme za ECO tanker
20.05.2020 Prijava transakcija rukovoditelja (Uredba o zlouporabi tržišta)
18.06.2020 Poziv na Glavnu skupštinu

VLASNIČKA STRUKTURA

Dioničari 30. lipnja 2020.	Broj dionica	Udio (u %)
Tankerska Plovidba d.d.	4.454.994	51,01%
PBZ Croatia Osiguranje OMF Kat. B	839.000	9,61%
Erste Plavi OMF Kat. B	808.000	9,25%
Raiffeisen OMF Kat. B	752.036	8,61%
Raiffeisen DMF	372.103	4,26%
Ostali institucionalni i privatni investitori	1.507.212	17,26%
Total	8.733.345	100,00%

UPRAVA I NADZORNI ODBOR

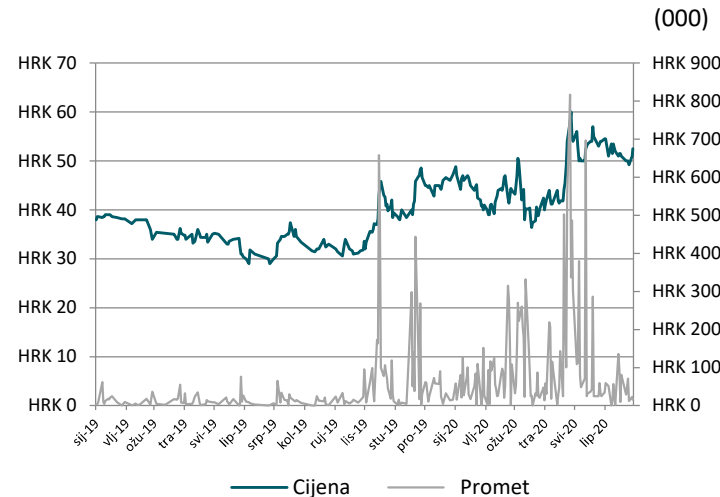
Na dan 30. lipnja 2020. Upravu čini član Uprave John Karavanić. Tijekom 2020. godine nije bilo promjena u Nadzornom odboru Društva. Nadzorni odbor čine Ivica Pijaca, predsjednik, Mario Pavić, zamjenik predsjednika, i članovi Joško Miliša, Nikola Koščica te Dalibor Fell.

DIONICA TPNG-R-A

Temeljni kapital Društva iznosi 436.667.250,00 HRK i podijeljen je na 8.733.345 redovnih nematerijaliziranih

dionica, bez nominalnog iznosa, od kojih svaka dionica daje jedan glas na Glavnoj skupštini društva.

Dionice Društva s oznakom TPNG-R-A uvrštene su u Službenu kotaciju Zagrebačke burze. Uprava je u veljači 2020. godine donijela odluku o pokretanju Programa otkupa vlastitih dionica (dalje u tekstu: Program) na temelju ovlaštenja Glavne skupštine iz 2016. godine, i to s početkom dana 24. veljače 2020., a završetkom dana 24. veljače 2021. godine. Najveći broj dionica koji se namjerava steći tijekom trajanja Programa jest 110.000, a najveći novčani iznos dodijeljen Programu iznosi 5.000.000,00 HRK.



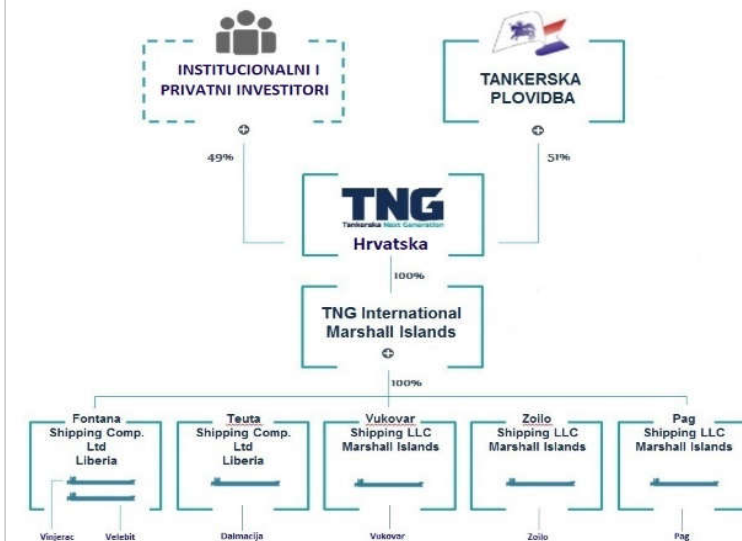
Od početka godine pa do 30. lipnja Društvo je na uređenom tržištu ZSE otkupilo ukupno 13.123 vlastitih dionica koje čine 0,15% temeljnog kapitala.

Za navedeno stjecanje vlastitih dionica Društvo je platilo protuvrijednost u iznosu od 554.667,51 HRK. Na dan 30.

lipnja 2020. godine Društvo je imalo 26.323 vlastitih dionica.

Iako je Program započeo u nesvakidašnjim okolnostima, uslijed pandemije COVID-19, koja je imala negativan utjecaj na domaće tržište kapitala, istaknuli bi činjenicu da je Društvo ispunilo zacrtane kratkoročne ciljeve koji su između ostalog uključivali povećanje potražnje i likvidnosti dionice Društva kao i stvaranja dodatne vrijednosti za svoje dioničare. Na tragu pozitivnih okolnosti, prilikom posljednje revizije indeksa CROBEX® i CROBEXtr® ZSE, Društvo je ispunilo uvjete za uključanjem u sastav navedenih indeksa od 23. ožujka 2020. godine.

GRAFIČKI PRIKAZ ODNOSA S POVEZANIM STRANAMA



Rezultati Programa otkupa vlastitih dionica od 24.2. do 30.6. 2020.

Broj otkupljenih dionica
13.123 (0,15% kapitala)

Otkupljen iznos
554,5 tis. HRK

Ostvaren promet TPNG na ZSE u istom razdoblju

6,5 mil. HRK

Udio otkupljenih vlastitih dionica u uk. prometu

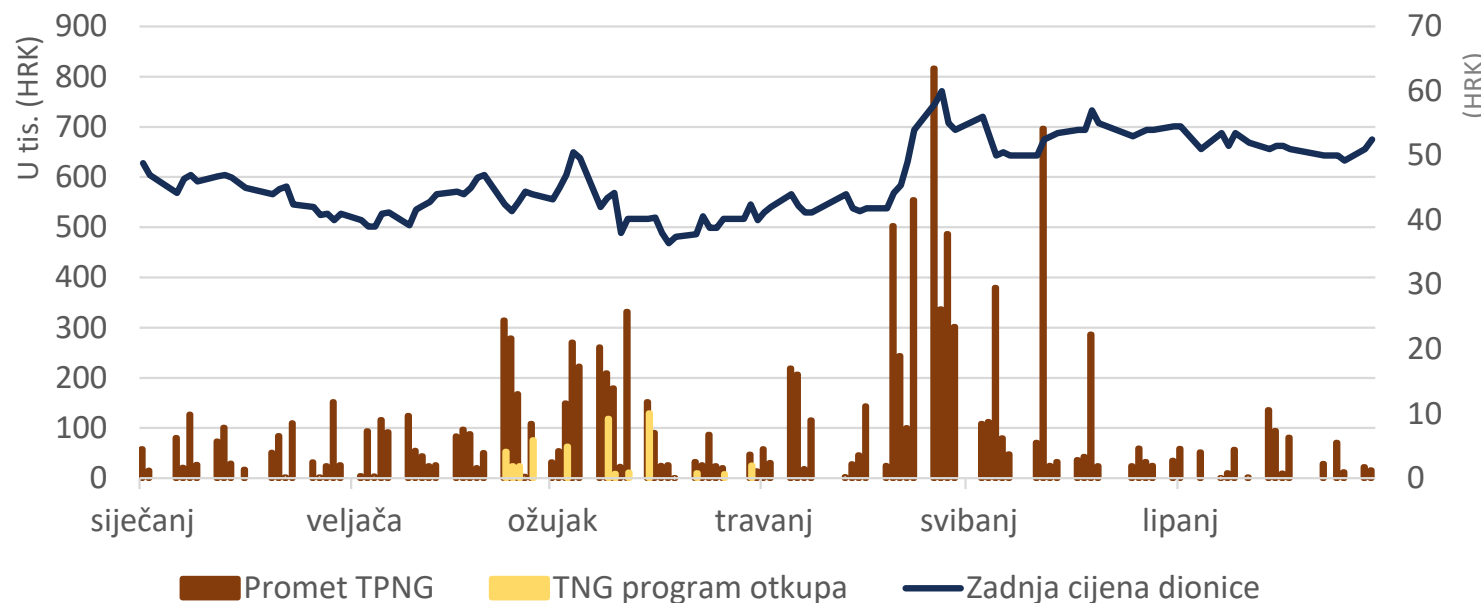
8,6%

Proteklo vrijeme

34,7%

Ostvaren iznos od planiranog iznosa programa

11,9%



Tržišna kapitalizacija
458,5 mil. HRK

YTD +11,2%

TPNG na ZSE	HRK				
	2016.	2017.	2018.	2019.	01.01.2020. - 30.06.2020.
Promet (mil.)	14,7	4,1	1,5	5,9	12,1
Zaključna cijena	75,00	54,00	38,80	47,20	52,50
Najviša cijena	79,99	84,89	57,00	49,60	60,00
Najniža cijena	66,00	54,00	33,40	28,80	36,00
Prosječna cijena	72,78	70,88	43,61	39,98	47,41



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 2020. DO 30. LIPNJA 2020. GODINE

(NEREVIDIRANO)

- I. Izveštaj Uprave o poslovanju za razdoblje od 1. siječnja 2020. do 30. lipnja 2020. godine
- II. Nerevidirani sažeti tromjesečni financijski izvještaji:
 - Bilanca stanja na dan 30. lipnja 2020. godine
 - Račun dobiti i gubitka za razdoblje od 1. siječnja 2020. do 30. lipnja 2020. godine
 - Izveštaj o novčanom tijeku za razdoblje od 1. siječnja 2020. do 30. lipnja 2020. godine
 - Izveštaj o promjenama kapitala za razdoblje od 1. siječnja 2020. do 30. lipnja 2020. godine
 - Bilješke uz financijske izvještaje
- III. Izjava o odgovornosti za sastavljanje financijskih izvještaja

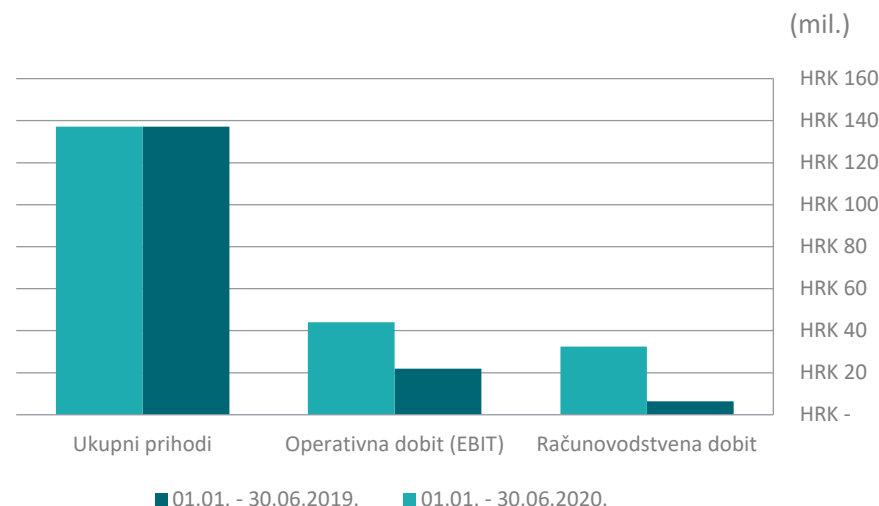
Izveštaj uprave o poslovanju

za razdoblje od 1. siječnja do 30. lipnja 2020. godine

NEREVIDIRANI FINANCIJSKI IZVJEŠTAJI ZA
DRUGO TROMJESEČJE I PRVIH ŠEST MJESECI 2020. GODINE

TNG
Tankerska Next Generation

OPIS	Razdoblje 01.01.-30.06.2019.	Razdoblje 01.01.-30.06.2020.
Ukupni prihod (HRK)	HRK 137.113.512	HRK 137.190.713
Prihod iz osnovne djelatnosti / Ukupan prihod	99%	100%
Ostali prihodi / Ukupan prihod	1%	0%
Inozemno tržište / Ukupan prihod	100%	100%
Domaće tržište / Ukupan prihod	0%	0%
Materijalni troškovi / Poslovni rashodi	47%	33%
Troškovi zaposlenih / Poslovni rashodi	22%	28%
Financijski rashodi / Ukupni rashodi	12%	11%
Neto marža	4,69%	23,67%
Računovodstvena dobit (HRK)	HRK 6.383.128	HRK 32.454.243
Operativna dobit (EBIT) (HRK)	HRK 21.931.413	HRK 44.061.073



Društvo je u izvještajnom razdoblju ostvarilo 137,1 mil. HRK poslovnih prihoda koji su najvećim dijelom rezultat ostvarenih prihoda od prodaje.

U istom razdoblju Društvo je ostvarilo 93,1 mil. HRK poslovnih rashoda. Najveći dio poslovnih rashoda čine materijalni troškovi u iznosu od 30,7 mil. HRK, zatim slijede troškovi amortizacije u iznosu od 26,8 mil. HRK (od čega na amortizaciju troškova dokovanja otpada 894 tis. HRK), troškovi osoblja u iznosu od 25,9 mil. HRK, te ostali troškovi u iznosu od 9,7 mil. HRK.

U razdoblju završenom 30. lipnja 2020. godine, financijski prihodi iznosili su 55 tis. HRK, dok su financijski rashodi iznosili 11,6 mil. HRK.

Društvo je u izvještajnom razdoblju ostvarilo kumulativnu dobit u iznosu od 32,5 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.

Uprava Društva je u veljači 2020. godine donijela odluku o pokretanju Programa otkupa vlastitih dionica (dalje u tekstu: Program) na temelju ovlaštenja Glavne skupštine iz 2016. godine, i to s početkom dana 24. veljače 2020., a završetkom dana 24. veljače 2021. godine. Najveći broj dionica koji se namjerava steći tijekom trajanja Programa jest 110.000, a najveći novčani iznos dodijeljen Programu iznosi 5.000.000 kuna.

Tijekom prvog polugodišta 2020. godine Društvo je steklo 13.123 vlastitih dionica. Detaljni podaci o svakom pojedinom stjecanju vlastitih dionica javno su objavljeni sukladno odredbama Zakona o trgovačkim društvima, odredbama Zakona o tržištu kapitala i Pravilima Zagrebačke burze d. d.

Na dan 30. lipnja 2020. godine Društvo je imalo 26.323 vlastitih dionica, što predstavlja 0,3014% ukupnog broja dionica. Pričuve za vlastite dionice ustrojene su iz zadržane dobiti Društva.

Na dan 30. lipnja 2020. 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:	01.01.2020	do	30.06.2020
Godina:	2020		
Kvartal:	2		

Tromjesečni financijski izvještaji

Matični broj (MB):	04266838	Oznaka matične države članice	HR
Matični broj subjekta (MBS):	110046753		
Osobni identifikacijski broj (OIB):	30312968003	LEI:	
Sifra ustanove:			
Tvrtka izdavateljica:	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):	139	
Konsolidirani izvještaj:	KN	(KN-nije konsolidirano/KD-konsolidirano)
Revidirano:	RN	(RN-nije revidirano/RD-revidirano)
Tvrtke ovisnih subjekata (prema MSFI):	Sjedište:	MB:

Knjigovodstveni servis:	Da	(Da/Ne)	Tankerska plovība d.d.
			(tvrtka knjigovodstvenog servisa)
Osoba za kontakt:	Karavanić John		
	(unos se samo prezime i ime osobe za kontakt)		
Telefon:	023/202-132		
Adresa e-pošte:	tng@tng.hr		
Revizorsko društvo:			
	(tvrtka revizorskog društva)		
Ovlašteni revizor:			
	(ime i prezime)		

BILANCA
 stanje na dan 30.06.2020

u kunama

Obveznik: Tankerska Next Generation d.d.

Naziv pozicije	AOP oznaka	Zadnji dan prethodne poslovne godine	Na izvještajni datum tekućeg razdoblja
1	2	3	4
A) POTRAŽIVANJA ZA UPISANI NEUPLACENI KAPITAL	001	0	0
B) DUGOTRAJNA IMOVINA (AOP 003+010+020+031+036)	002	1.165.009.408	1.159.207.920
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. Predumjovi 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	1.164.900.179	1.159.097.743
1. Zemljište	011	0	0
2. Građevinski objekti	012	0	0
3. Postrojenja i oprema	013	1.162.133.624	1.145.798.759
4. Alati, pogonski inventar i transportna imovina	014	0	0
5. Biološka imovina	015	0	0
6. Predumjovi za materijalnu imovinu	016	2.560.722	4.128.918
7. Materijalna imovina u pripremi	017	205.833	9.170.066
8. Ostala materijalna imovina	018	0	0
9. Ulaganje u nekretnine	019	0	0
III. DUGOTRAJNA FINANCIJSKA IMOVINA (AOP 021 do 030)	020	109.229	110.177
1. Ulaganja u udjele (dionice) poduzetnika unutar grupe	021	0	0
2. Ulaganja u ostale vrijednosne papire poduzetnika unutar	022	0	0
3. Dani zajmovi, depoziti i slično poduzetnicima unutar grupe	023	0	0
4. Ulaganja u udjele (dionice) društava povezanih sudjelujućim interesom	024	0	0
5. Ulaganja u ostale vrijednosne papire društava povezanih sudjelujućim interesom	025	0	0
6. Dani zajmovi, depoziti i slično društvima povezanim sudjelujućim interesom	026	0	0
7. Ulaganja u vrijednosne papire	027	0	0
8. Dani zajmovi, depoziti i slično	028	109.229	110.177
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	89.135.543	97.611.111
I. ZALIHE (AOP 039 do 045)	038	5.360.667	7.747.686
1. Sirovine i materijal	039	5.360.667	7.747.686
2. Proizvodnja u tijeku	040	0	0
3. Gotovi proizvodi	041	0	0
4. Trgovačka roba	042	0	0
5. Predumjovi 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	16.063.267	32.790.495
1. Potraživanja od poduzetnika unutar grupe	047	0	0
2. Potraživanja od društava povezanih sudjelujućim interesom	048	0	0
3. Potraživanja od kupaca	049	15.977.046	32.319.418
4. Potraživanja od zaposlenika i članova poduzetnika	050	6.532	29.376
5. Potraživanja od države i drugih institucija	051	25.915	42.595
6. Ostala potraživanja	052	53.774	399.106
III. KRATKOTRAJNA FINANCIJSKA IMOVINA (AOP 054 do 062)	053	6.649.911	16.769.052
1. Ulaganja u udjele (dionice) poduzetnika unutar grupe	054	0	0
2. Ulaganja u ostale vrijednosne papire poduzetnika unutar grupe	055	0	0
3. Dani zajmovi, depoziti i slično poduzetnicima unutar grupe	056	0	0
4. Ulaganja u udjele (dionice) društava povezanih sudjelujućim interesom	057	0	0
5. Ulaganja u ostale vrijednosne papire društava povezanih sudjelujućim interesom	058	0	0
6. Dani zajmovi, depoziti i slično društvima povezanim sudjelujućim interesom	059	0	0
7. Ulaganja u vrijednosne papire	060	0	0
8. Dani zajmovi, depoziti i slično	061	6.649.911	16.769.052
9. Ostala financijska imovina	062	0	0
IV. NOVAC U BANCITBLAGAJNI	063	61.061.698	40.303.878
D) PLACENI TROSKOVI BUDUĆEG RAZDOBLJA I OBRACUNATI	064	3.241.424	4.890.656
E) UKUPNO AKTIVA (AOP 001+002+037+064)	065	1.257.386.375	1.261.709.687
F) IZVANBILANČNI ZAPISI	066	0	0

PASIVA			
A) KAPITAL I REZERVE (AOP 068 do	067	665.234.069	700.852.156
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	69.944.055	73.662.567
1. Zakonske rezerve	071	3.951.238	3.951.238
2. Rezerve za vlastite dionice	072	996.600	1.551.268
3. Vlastite dionice i udjeli (odbitna stavka)	073	-996.600	-1.551.268
4. Statutarne rezerve	074	0	0
5. Ostale rezerve	075	65.992.817	69.711.329
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	66.856.546	89.642.120
1. Zadržana dobit	082	66.856.546	89.642.120
2. Preneseni gubitak	083	0	0
VII. DOBIT ILI GUBITAK POSLOVNE GODINE (AOP 085-086)	084	23.340.242	32.454.243
1. Dobit poslovne godine	085	23.340.242	32.454.243
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	497.362.042	501.678.305
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	497.362.042	501.678.305
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	74.283.247	48.875.583
1. Obveze prema poduzetnicima unutar grupe	108	1.788.218	6.629.824
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	62.387.128	31.464.271
7. Obveze za predujmove	114	0	0
8. Obveze prema dobavljačima	115	5.128.524	5.093.726
9. Obveze po vrijednosnim papirima	116	0	0
10. Obveze prema zaposlenicima	117	4.769.215	5.542.685
11. Obveze za poreze, doprinose i slična davanja	118	111.495	46.411
12. Obveze s osnove udjela u rezultatu	119	53.774	53.774
13. Obveze po osnovi dugotrajne imovine namijenjene prodaji	120	0	0
14. Ostale kratkoročne obveze	121	44.893	44.892
E) ODGOĐENO PLACANJE TROSKOVA I PRIHOD BUDUĆEGA RAZDOBLJA	122	20.507.017	10.303.643
F) UKUPNO – PASIVA (AOP 067+088+095+107+122)	123	1.257.386.375	1.261.709.687
G) IZVANBILANČNI ZAPISI	124	0	0

RAČUN DOBITI I GUBITKA
 u razdoblju 01.01.2020 do 30.06.2020

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	136.731.509	63.380.005	137.135.180	67.872.164
1. Prihodi od prodaje s poduzetnicima unutar grupe	126	0	0	0	0
2. Prihodi od prodaje (izvan grupe)	127	136.126.145	62.984.018	137.128.791	67.868.945
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	605.364	395.987	6.389	3.219
II. POSLOVNI RASHODI (AOP 131 do 146)	131	114.800.097	51.656.383	93.074.107	46.993.426
1. Promjene vrijednosti zaliha proizvodnje u tijeku i gotovih	132	0	0	0	0
2. Materijalni troškovi (AOP 134 do 136)	133	54.322.492	21.788.727	30.699.147	14.328.089
a) Troškovi sirovina i materijala	134	27.395.580	10.379.409	12.912.442	4.655.687
b) Troškovi prodane robe	135	0	0	0	0
c) Ostali vanjski troškovi	136	26.926.912	11.409.318	17.786.705	9.672.402
3. Troškovi osoblja (AOP 138 do 140)	137	24.714.564	12.350.632	25.904.405	13.282.835
a) Neto plaće i nadnice	138	24.493.333	12.239.508	25.621.897	13.141.200
b) Troškovi poreza i doprinosa iz plaća	139	160.114	80.439	198.993	99.781
c) Doprinosi na plaće	140	61.117	30.685	83.515	41.854
4. Amortizacija	141	25.399.223	12.769.200	26.834.868	13.446.750
5. Ostali troškovi	142	8.900.031	4.580.596	9.260.761	5.684.737
6. Vrijednosna usklađenja (AOP 144+145)	143	0	0	0	0
a) dugotrajne imovine osim financijske imovine	144	0	0	0	0
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	1.463.787	167.228	374.926	251.015
III. FINANCIJSKI PRIHODI (AOP 155 do 164)	154	382.003	97.122	55.533	105.646
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	0	0
6. Prihodi od ostalih dugotrajnih financijskih ulaganja i zajmova	160	0	0	0	0
7. Ostali prihodi s osnove kamata	161	325.442	43.878	46.184	27.864
8. Tečajne razlike i ostali financijski prihodi	162	56.561	53.244	9.349	77.782
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	15.930.287	7.823.238	11.662.363	5.395.338
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	0	0	0	0
3. Rashodi s osnove kamata i slični rashodi	168	15.930.287	7.823.238	11.662.363	5.395.338
4. Tečajne razlike i drugi rashodi	169	0	0	0	0
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 SUDJELJUJUĆIM INTERESOM	173	0	0	0	0
VI. UDIO U DOBITI OD ZAJEDNIČKIH POTHVATA	174	0	0	0	0
VII. UDIO U GUBITKU OD DRUŠTAVA POVEZANIH SUDJELJUJUĆIM INTERESOM	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	137.113.512	63.477.127	137.190.713	67.977.810
X. UKUPNI RASHODI (AOP 131+165+175 + 176)	178	130.730.384	59.479.621	104.736.470	52.388.764
XI. DOBIT ILI GUBITAK PRIJE OPOREZIVANJA (AOP 177-178)	179	6.383.128	3.997.506	32.454.243	15.589.046
1. Dobit prije oporezivanja (AOP 177-178)	180	6.383.128	3.997.506	32.454.243	15.589.046
2. Gubitak prije oporezivanja (AOP 178-177)	181	0	0	0	0
XII. POREZ NA DOBIT	182	0	0	0	0
XIII. DOBIT ILI GUBITAK RAZDOBLJA (AOP 179-182)	183	6.383.128	3.997.506	32.454.243	15.589.046
1. Dobit razdoblja (AOP 179-182)	184	6.383.128	3.997.506	32.454.243	15.589.046
2. Gubitak razdoblja (AOP 182-179)	185	0	0	0	0

PREKINUTO POSLOVANJE (popunjavanje poduzetnik obveznika MSFI-a samo ako ima prekinuto poslovanje)					
XIV. DOBIT ILI GUBITAK PREKINUTOG POSLOVANJA PRIJE OPOREZIVANJA (AOP 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 (AOP 186-189)	190				
2. Gubitak prekinutog poslovanja za razdoblje (AOP 189-186)	191				
UKUPNO POSLOVANJE (popunjavanje samo poduzetnik obveznik MSFI-a koji ima prekinuto poslovanje)					
XVI. DOBIT ILI GUBITAK PRIJE OPOREZIVANJA (AOP 179+186)	192	6.383.128	3.997.506	32.454.243	15.589.046
1. Dobit prije oporezivanja (AOP 192)	193	6.383.128	3.997.506	32.454.243	15.589.046
2. Gubitak prije oporezivanja (AOP 192)	194	0	0	0	0
XVII. POREZ NA DOBIT (AOP 182+189)	195	0	0	0	0
XVIII. DOBIT ILI GUBITAK RAZDOBLJA (AOP 192-195)	196	6.383.128	3.997.506	32.454.243	15.589.046
1. Dobit razdoblja (AOP 192-195)	197	6.383.128	3.997.506	32.454.243	15.589.046
2. Gubitak razdoblja (AOP 195-192)	198				
DODATAK RDG-u (popunjavanje poduzetnik koji sastavlja konsolidirani godišnji financijski izvještaj)					
XIX. DOBIT ILI GUBITAK RAZDOBLJA (AOP 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	6.383.128	3.997.506	32.454.243	15.589.046
II. OSTALA SVEOBUHVAATNA DOBIT/GUBITAK PRIJE POREZA (AOP 204 do 211)	203	2.353.554	-11.245.089	3.718.512	-18.752.200
1. Tečajne razlike iz preračuna inozemnog poslovanja	204	2.353.554	-11.245.089	3.718.512	-18.752.200
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 dobici/gubici po planovima definiranih primanja	210	0	0	0	0
8. Ostale nevlasničke 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 (AOP 203-212)	213	2.353.554	-11.245.089	3.718.512	-18.752.200
V. SVEOBUHVAATNA DOBIT ILI GUBITAK RAZDOBLJA (AOP 202+213)	214	8.736.682	-7.247.583	36.172.755	-3.163.154
DODATAK Izvještaju o ostaloj sveobuhvatnoj dobiti (popunjavanje poduzetnik koji sastavlja konsolidirani izvještaj)					
VI. SVEOBUHVAATNA DOBIT ILI GUBITAK RAZDOBLJA (AOP 216+217)	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

IZVJESTAJ O NOVČANOM TIJEKU - Indirektna metoda
 u razdoblju 01.01.2020 do 30.06.2020

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	6.383.128	32.454.243
2. Usklađenja (AOP 003 do 010):	002	41.392.305	37.018.597
a) Amortizacija	003	25.399.223	26.834.868
b) Dobici i gubici od prodaje i vrijednosna usklađenja dugotrajne materijalne i	004	0	0
c) Dobici i gubici od prodaje i nerealizirani dobiti i gubici i vrijednosno usklađenje	005	0	0
d) Prihodi od kamata i dividendi	006	-325.442	-46.184
e) Rashodi od kamata	007	15.930.287	11.662.363
f) Rezerviranja	008	0	0
g) Tečajne razlike (nerealizirane)	009	388.237	-1.432.450
h) Ostala usklađenja za nenovčane transakcije i nerealizirane dobitke i gubitke	010	0	0
I. Povećanje ili smanjenje novčanih tokova prije promjena u radnom kapitalu (AOP 001+002)	011	47.775.433	69.472.840
3. Promjene u radnom kapitalu (AOP 013 do 016)	012	25.029.883	-24.902.386
a) Povećanje ili smanjenje kratkoročnih obveza	013	13.066.406	-3.758.301
b) Povećanje ili smanjenje kratkotrajnih potraživanja	014	4.803.455	-18.757.066
c) Povećanje ili smanjenje zaliha	015	7.160.022	-2.387.019
d) Ostala povećanja ili smanjenja radnog kapitala	016	0	0
II. Novac iz poslovanja (AOP 011+012)	017	72.805.316	44.570.454
4. Novčani izdaci za kamate	018	-14.725.566	-12.669.260
5. Plaćeni porez na dobit	019	0	0
A) NETO NOVČANI TOKOVI OD POSLOVNIH AKTIVNOSTI (AOP 017 do 019)	020	58.079.750	31.901.194
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	68.012	60.501
4. Novčani primici od dividendi	024	0	0
5. Novačani primici s osnove povrata danih zajmova i štednih uloga	025	0	0
6. Ostali novčani primici od investicijskih aktivnosti	026	0	0
III. Ukupno novčani primici od investicijskih aktivnosti (AOP 021 do 026)	027	68.012	60.501
1. Novčani izdaci za kupnju dugotrajne materijalne i nematerijalne imovine	028	0	-10.304.164
2. Novčani izdaci za stjecanje financijskih instrumenata	029	0	0
3. Novačani izdaci s osnove danih zajmova i štednih uloga za	030	0	0
4. Stjecanje ovisnog društva, umanjeno za stečeni novac	031	0	0
5. Ostali novčani izdaci od investicijskih aktivnosti	032	0	0
IV. Ukupno novčani izdaci od investicijskih aktivnosti (AOP 028 do 032)	033	0	-10.304.164
B) NETO NOVČANI TOKOVI OD INVESTICIJSKIH AKTIVNOSTI (AOP 027+033)	034	68.012	-10.243.663
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	13.019.034	0
4. Ostali novčani primici od financijskih aktivnosti	038	0	0
V. Ukupno novčani primici od financijskih aktivnosti (AOP 035 do 038)	039	13.019.034	0
1. Novčani izdaci za otplatu glavnice kredita, pozajmica i drugih posudbi i dužničkih financijskih instrumenata	040	-56.993.720	-32.248.948
2. Novčani izdaci za isplatu dividendi	041	0	0
3. Novčani izdaci za financijski najam	042	0	0
4. Novčani izdaci za otkup vlastitih dionica i smanjenje temeljnog (upisanog) kapitala	043	0	-554.668
5. Ostali novčani izdaci od financijskih aktivnosti	044	0	0
VI. Ukupno novčani izdaci od financijskih aktivnosti (AOP 040 do 044)	045	-56.993.720	-32.803.616
C) NETO NOVČANI TOKOVI OD FINANCIJSKIH AKTIVNOSTI (AOP 039+045)	046	-43.974.686	-32.803.616
1. Nerealizirane tečajne razlike po novcu i novčanim ekvivalentima	047	90.766	507.407
D) NETO POVEĆANJE ILI SMANJENJE NOVČANIH TOKOVA (AOP 020+034+046+047)	048	14.263.842	-10.638.678
E) NOVAC I NOVČANI EKVIVALENTI NA POČETKU RAZDOBLJA	049	56.389.289	67.711.609
F) NOVAC I NOVČANI EKVIVALENTI NA KRAJU RAZDOBLJA (AOP 048+049)	050	70.653.131	57.072.931

Izveštaj o promjenama kapitala

NEREVIDIRANI FINANCIJSKI IZVJEŠTAJI ZA
DRUGO TROMJESEČJE I PRVIH ŠEST MJESECI 2020. GODINE



IZVJEŠTAJ O PROMJENAMA KAPITALA za razdoblje od 01.01.2020 do 30.06.2020

u kunama

Opis pozicije	AOP oznaka	Raspodjeljivo imateljima kapitala matice													Manjinski (nekontrolirajući) interes	Ukupno kapital i rezerve	
		Temeljni (upisani) kapital	Kapitalne rezerve	Zakonske rezerve	Rezerve za vlastite dionice	Vlastite dionice i udjeli (odbitna stavka)	Statutarne rezerve	Ostale rezerve	Revalorizacijske rezerve	Fer vrijednost financijske imovine raspoložive za prodaju	Učinkoviti dio zaštite novčanih tokova	Učinkoviti dio zaštite neto ulaganja u inozemstvo	Zadržana dobit / preneseni gubitak	Dobit / gubitak poslovne godine			Ukupno raspodjeljivo imateljima kapitala matice
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16 (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	3.637.013	996.600	996.600		48.326.613	0	0	0	0	67.170.771	0	624.227.623	0	624.227.623
2. Promjene računovodstvenih politika	02	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
4. Stanje na dan početka prethodne poslovne godine (prepravljeno) (AOP 01 do 03)	04	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	05	0	0	0	0	0		0	0	0	0	0	0	6.383.128	6.383.128	0	6.383.128
6. Tečajne razlike iz preračuna inozemnog poslovanja	06	0	0	0	0	0		2.353.554	0	0	0	0	0	0	2.353.554	0	2.353.554
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
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
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
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
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
12. Aktuarski dobiti/gubici po planovima definiranih primanja	12	0	0	0	0	0		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
13. Ostale ne vlasničke promjene kapitala	13	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
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
16. Povećanje temeljnog (upisanog) kapitala reinvestiranjem dobiti	16	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
18. Otkup vlastitih dionica/udjela	18	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	0	0	0	0
20. Ostale raspodjele vlasnicima	20	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	0	0	0		0	0	0	0	0	0	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
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	50.680.167	0	0	0	0	67.170.771	6.383.128	632.964.305	0	632.964.305
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		2.353.554	0	0	0	0	0	0	2.353.554	0	2.353.554
II. SVEOBUHVAATNA DOBIT ILI GUBITAK PRETHODNOG RAZDOBLJA (AOP 05+24)	25	0	0	0	0	0		2.353.554	0	0	0	0	0	6.383.128	8.736.682	0	8.736.682
III. TRANSAKCIJE S VLASNICIMA PRETHODNOG RAZDOBLJA PRIZNATE DIREKTNO U KAPITALU (AOP 15 do 22)	26	0	0	0	0	0		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

Izveštaj o promjenama kapitala

NEREVIDIRANI FINANCIJSKI IZVJEŠTAJI ZA
DRUGO TROMJESEČJE I PRVIH ŠEST MJESECI 2020. GODINE



Tekuće razdoblje																
1. Stanje na dan početka tekuće poslovne godine	27	436.667.250	68.425.976	3.951.238	996.600	996.600	0	65.992.817	0	0	0	0	90.196.788	665.234.069	0	665.234.069
2. Promjene računovodstvenih politika	28	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
4. Stanje na dan početka tekuće poslovne godine (prepravljeno) (AOP 27 do 29)	30	436.667.250	68.425.976	3.951.238	996.600	996.600	0	65.992.817	0	0	0	0	90.196.788	665.234.069	0	665.234.069
5. Dobit/gubitak razdoblja	31	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	32.454.243	32.454.243	0	32.454.243
6. Tečajne razlike iz preračuna inozemnog poslovanja	32	0	0	0	0	0	0	3.718.512	0	0	0	0	0	3.718.512	0	3.718.512
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
8. Dobitak ili gubitak s osnove naknadnog vrednovanja financijske imovine raspoložive za prodaju	34	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
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
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
12. Aktuarski dobiti/gubici po planovima definiranih primanja	38	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
13. Ostale ne vlasničke promjene kapitala	39	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
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
16. Povećanje temeljnog (upisanog) kapitala reinvestiranjem dobiti	42	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
18. Otkup vlastitih dionica/udjela	44	0	0	0	554.668	554.668	0	0	0	0	0	0	-554.668	-554.668	0	-554.668
19. Isplata udjela u dobiti/dividende	45	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
21. Prijenos u pozicije rezervi po godišnjem rasporedu	47	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	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
23. Stanje na zadnji dan izvještajnog razdoblja tekuće poslovne godine (AOP 30 do 48)	49	436.667.250	68.425.976	3.951.238	1.551.268	1.551.268	0	69.711.329	0	0	0	0	89.642.120	32.454.243	700.852.156	700.852.156
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	3.718.512	0	0	0	0	0	3.718.512	0	3.718.512
II. SVEOBUHVAATNA DOBIT ILI GUBITAK TEKUĆEG RAZDOBLJA (AOP 31 + 50)	51	0	0	0	0	0	0	3.718.512	0	0	0	0	32.454.243	36.172.755	0	36.172.755
III. TRANSAKCIJE S VLASNICIMA TEKUĆEG RAZDOBLJA PRIZNATE DIREKTNO U KAPITALU (AOP 41 do 48)	52	0	0	0	554.668	554.668	0	0	0	0	0	0	-554.668	-554.668	0	-554.668

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 2020. godine do izdavanja ovih izvještaja članovi Nadzornog odbora bili su kako slijedi:

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

Na dan 30. lipnja 2020. godine temeljni kapital Tankerske Next Generation d.d. iznosio je 436.667.250 HRK podijeljenih u 8.733.345 redovnih TPNG-R-A dionica bez nominalne vrijednosti.

Ovi financijski izvještaji za razdoblje koje je završilo 30. lipnja 2020. godine uključuju imovinu i obveze odnosno prihode i rashode društva Tankerska Next Generation d.d. i njegovih ovisnih društava u inozemstvu (trgovačka broderska društva koja posluju u međunarodnoj plovidbi), kojima društvo Tankerska Next Generation d.d. upravlja iz jedinstvenog sjedišta poslovne uprave pod jedinstvenim vodstvom, te za koja je dužno, sukladno članku 429.a stavak 4. Pomorskog zakonika ("Narodne novine" br. 181/04., 76/07., 146/08., 61/11., 56/13., 26/15. i 17/19.) voditi poslovne knjige i sastavljati financijska izvješća za cjelovito poslovanje u tuzemstvu i inozemstvu uključujući sva trgovačka broderska društva kojima je većinski vlasnik, a koja obavljaju gospodarsku

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

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

2. Osnovne računovodstvene politike

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

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

Ovi financijski izvještaji za razdoblje koje je završilo 30. lipnja 2020. 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 2019. 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 2019. godine.

3. Brodovi i oprema

U promatranom razdoblju, Društvo je uložilo 10,1 mil. HRK u nabavku uređaja za pročišćavanje balastnih voda.

4. Vlasnička glavnica i pričuve

U 2020. godini Društvo je započelo s kupnjom vlastitih dionica zbog uvođenja programa otkupa vlastitih dionica koji traje do 24. veljače 2021. godine. U sklopu ovog programa Društvo je u promatranom periodu otkupilo 13.123 vlastitih dionica za ukupnu vrijednost od 555 tis. kuna. Pričuve za vlastite dionice ustrojene su iz zadržane dobiti Društva.

Na dan 30. lipnja 2020. godine Društvo drži ukupno 26.323 vlastitih dionica, što predstavlja 0,3014% temeljnog kapitala Društva (30. lipnja 2019.: 13.200 vlastitih dionica, što predstavlja 0,1511% temeljnog kapitala).

5. Zarada po dionici

ZARADA PO DIONICI	Razdoblje 01.01.-30.06.2019.	Razdoblje 01.01.-30.06.2020.
Neto (gubitak) / dobit dioničarima	6.383.128	32.454.243
Prosječno ponderirani broj dionica	8.720.145	8.711.956
Osnovni (gubitak) / zarada po dionici	HRK 0,73	HRK 3,73

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

6. Odnosi sa povezanim stranama

ODNOSI S POVEZANIM STRANAMA	Razdoblje 01.01.-30.06.2019.	Razdoblje 01.01.-30.06.2020.
Prodaja povezanim društvima	HRK 0	HRK 0
Kupnja od povezanih društava	HRK 9.091.983	HRK 8.899.343
Potraživanja od povezanih društava	HRK 48.227	HRK 0
Obveze prema povezanim društvima	HRK 11.711.099	HRK 6.629.824
Dani krediti povezanim društvima	HRK 0	HRK 0
Primljeni krediti od povezanih društava	HRK 0	HRK 0

7. Događaji nakon datuma bilance

Utjecaj COVID-19 na poslovanje Društva

Od početka siječnja 2020. charter okruženje je bilo vrlo nestabilno. No, sveukupni utjecaj Covid-19 na tržište tankera za MR do sada je ograničen.

Osim gore navedenog, nije bilo drugih događaja nakon datuma bilance koji bi značajno utjecali na financijske izvještaje Društva na dan 30. lipnja 2020. godine.

Izjava o odgovornosti za sastavljanje financijskih izvještaja

NEREVIDIRANI FINANCIJSKI IZVJEŠTAJI ZA
DRUGO TROMJESEČJE I PRVIH ŠEST MJESECI 2020. GODINE



Financijski izvještaji za period 1. siječnja 2020. do 30. lipnja 2020. godine, 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 2020. do 30. lipnja 2020. sadrži istinit i vjeran prikaz razvoja i rezultata poslovanja i položaja Društva uz opis najznačajnijih rizika i neizvjesnosti kojima je Društvo izloženo.

Zadar, 29. srpnja 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.

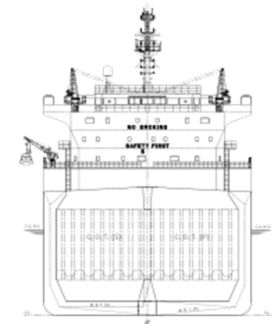
Dnevni operativni troškovi brodova (korišteni engleski izraz u industriji je **Daily vessel operating expenses**). Dnevni operativni troškovi brodova koriste se za ocjenu sposobnosti Grupe da efikasno upravlja operativnim troškovima brodova i da ograniči te troškove.

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 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.

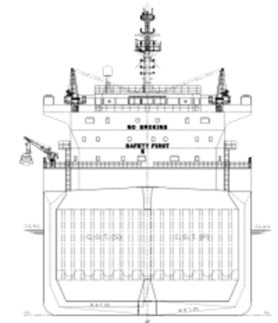
Brodarski ugovor na putovanje (korišteni engleski izraz u industriji je **Voyage charter**). Ugovor za prijevoz određene količine i vrste tereta između ukrcajnih i iskrcajnih luka, koji se većinom odnosi na samo jedno određeno putovanje. Brodar prima vozarinu izračunatu umnoškom tona ukrcanog tereta 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 klasifikacijskog društva.

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



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

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

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

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

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

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

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

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

Osnovna distinkcija između brodarskih ugovora

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

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

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

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

Naknade za usluge komercijalnog upravljanja.

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

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

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

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

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

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

Veći troškovi povezani s putovanjem odnose se na korištenje flote na „spot tržištu“ i na dugoročne brodarske ugovore na putovanje (eng. contracts of affreightment - COA). Veći troškovi su troškovi pogonskog goriva, lučke pristojbe, troškovi ukrcaja i 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.

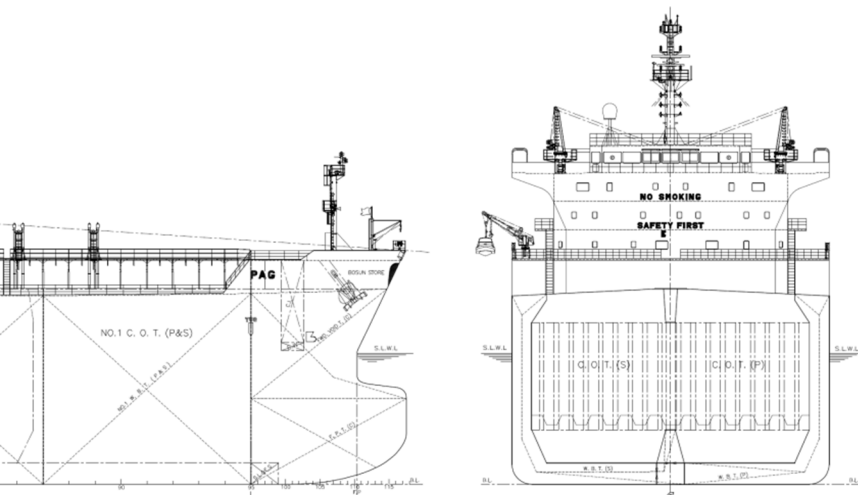
Kamatni i financijski rashodi. Kamatni i financijski rashodi sastoje se od kamata na zajmove i kredite te tečajnih razlika.

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		
<i>Naknada za usluge komercijalnog upravljanja*</i>	<i>Usluge ugovaranja i komercijalnog upravljanja</i>		
Troškovi povezani s putovanjem (manji)	Izmjer gaza Čišćenje tankova Poštarine Ostali razni manji troškovi		
Troškovi povezani s putovanjem (veći)	Pogonsko gorivo Lučke pristojbe Troškovi ukrcaja i iskrcaja tereta Naknade prolaska kroz kanale i tjesnace Agencijske pristojbe Troškovi osiguranja od ratnih rizika Ostali troškovi povezani uz teret		

Trošak brodar

Trošak naručitelja

* Naknade plaćene Upravitelju flote sukladno Ugovoru o upravljanju

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

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

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

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

TANKERSKA NEXT GENERATION d.d.

Božidara Petranovića 4

23 000 Zadar

Hrvatska

Tel: +385 23 202 135

e-mail: tng@tng.hr

www.tng.hr

