

TANKERSKA **NEXT GENERATION** d.d.

NEREVIDIRANI FINANCIJSKI IZVJEŠTAJI ZA PRVO
TROMJESEČJE 2020. GODINE

2020

Q1

Q2

Q3

Q4



TNG
Tankerska Next Generation

Sadržaj

	Komentar Uprave	1
	Uvjeti poslovanja	3
	Rezultati razdoblja	9
	Operativni podaci flote	12
	Skraćeni financijski izvještaji	15
	Upravljanje rizicima	23
	Nerevidirani financijski izvještaji	26
	Bilješke uz financijske izvještaje	36
	Bitni pojmovi i koncepti	39
	Upozorenje vezano uz predviđajuće izjave	46
	Kontakt	47

Rezultati Q1 2020

Prihodi brodova
10,2 mil. USD

EBITDA
5,3 mil. USD

EBIT
3,4 mil. USD

Neto dobit
2,4 mil. USD

TCE NETO: 16.565 USD/dan
OPEX: 6.275 USD/dan

Sa sigurnošću, možemo tvrditi da će globalno širenje virusa biti snažan test s društvenog aspekta, kao i činjenica da će zatomiti buduće ekonomske perspektive.

Društvo ne namjerava davati predviđajuće izjave pa ni pretpostavke o tome koliko dugo bi pandemija mogla utjecati na različite tržišne aspekte i ne raspolaže mehanizmima koji mogu dubinski analizirati ovu jedinstvenu situaciju. Usporavanje globalne ekonomije čini se neizbježnim ishodom. Poslovanje Društva je izrazito međunarodno na kojem kontinuirano ostvaruje 99% poslovnih prihoda. Shodno prethodnim objavama, Društvo je poduzelo niz preventivnih mjera kako bi minimiziralo rizike poslovanja. Pravovremeno smo usmjerili fokus na osiguravanje prihoda temeljem dugoročnih brodarskih najмова. Većina brodova flote ima važeće ugovore na vrijeme zaključene s renomiranim svjetskim korporacijama.

Na izvještajni datum, Društvo kroz više ugovora na vrijeme ima ukupno osigurano 1.138 prihodovnih dana što iznosi minimalno USD 18,9 mil. prihoda brodova.

Neupitno je da je svjetsko tržište za prijevoz naftnih derivata, na kojemu Društvo posluje, trenutno pod utjecajem pandemije te će sve socijalne i zdravstvene implikacije ostaviti trag na poslovanje.

Međutim, Društvo istovremeno ne gubi iz vida već ranije objavljene fundamentalne pokretače koji trenutno na tržištu ponude i potražnje prevladavaju sa pozitivnim

učinkom na vozarine.

U veljači je Tankerska Next Generation osigurala dvogodišnje zaposlenje za jedan od svojih konvencionalnih ice class produkt tankera s početkom u travnju 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.

Slijedeći svoju provjerenu strategiju, TNG je osigurao dodatan ugovor na vrijeme za jedan produkt tanker ECO klase na razini od oko 16.850 USD dnevno, u periodu od tri mjeseca s mogućnošću trajanja do šest mjeseci, s trenutačnim učinkom. Nadalje, unajmitelj konvencionalnog produkt tankera je deklarirao ranije ugovorenu opciju produžetka, od USD 15.500 dnevno na 8 mjeseci počevši od sredine ožujka.

Iz današnje perspektive, smatramo da je flota dobro pokrivena osiguranim prihodima, u mnogočemu više nego u posljednjih nekoliko godina. Postignuti uvjeti u potpunosti su u skladu sa strateškim konceptom Društva usredotočenim na osiguravanje snažne bilance i stabilnog novčanog tijeka. Na ovaj način TNG minimizira rizik poslovanja ugovaranjem kombinacije zaposlenosti flote brodarskim ugovorima na putovanje uz usredotočenost na dugoročnu zaposlenost.

Neto dobit TNG-a iznosila je 16,9 milijuna HRK (2,4 mil. USD), što je između ostalog izravan rezultat:

- **pravovremeno osiguranih brodarskih ugovora na vrijeme za dio flote,**
- **snažnog oporavka spot tržišta u četvrtom tromjesečju, naročito prema samom kraju godine;**

Unatoč činjenici da su članice OPEC+ sklopile sporazum o smanjenju proizvodnje u narednim mjesecima za 9,7 milijuna barela dnevno (bdp), većina stručnjaka vjeruje da će u drugom tromjesečju, uzrokovano pandemijom, dnevni višak proizvedene nafte iznositi najmanje 10 miliona barela dnevno.

Međunarodna agencija za energetiku je konstatala: "Ako se dodatno oslobodi 10% do 15% kapaciteta tankera za prijevoz sirove nafte, na moru bi se moglo uskladištiti 220 do 330 milijuna barela".

Fokus u brodarstvu i dalje ostaje na značajnom povećanju kapaciteta plutajućih skladišta. Povećana potražnja za tankerima kao i pojačane aktivnosti unajmljivanja, održavaju tržište tankera na zadovoljavajućim razinama usprkos općenito tmurnoj situaciji u brodarskom svijetu. Taj efekt lavine se počeo stvarati prije 5 do 6 tjedana, u početku u VLCC segmentu te ostalim veličanama tankera za prijevoz

sirove nafte, ali sada se pojavio u svim segmentima tankera za prijevoz i sirove nafte i naftnih prerađevina.

U Clarksonovom izvještaju o utjecaju Covid-19 na brodarstvo predviđa se da će trgovina morem pasti za oko 5,1% u 2020. godini, što je čak i više od pada od 4,1% zabilježenog tijekom globalne financijske krize 2008. - 2009., ali istovremeno, količine sirove nafte i naftnih derivata uskladištenih na moru se dramatično povećavaju zbog povijesne prekomjerne opskrbe naftom na tržištu. Trend iskorištavanja tankera u svrhu plutajućih skladišta širom svijeta smanjuje tankerski kapacitet za prijevoz nafte, istovremeno potičući zaradu na cijelom tržištu tankera, bez obzira na njihov zemljopisni položaj.

Sa sve većim viškom nafte u sljedećih nekoliko mjeseci, može doći do značajnog povećanja plutajućih skladišta.

Tankerska Next Generation najavila je i pokretanje programa otkupa vlastitih dionica s namjerom stjecanja do maksimalno 110.000 dionica s novčanim iznosom dodijeljenim programu u iznosu od 5.000.000 HRK. Program će biti završen najkasnije do 24. veljače 2021. godine. Program predstavlja nastavak strategije Društva za stvaranjem dodane vrijednosti za svoje dioničare i treba, između ostalog, poslužiti za daljnje poboljšanje likvidnosti dionica

Društva.

Izvršenje programa otkupa vlastitih dionica ovisi o tržišnim uvjetima i strateškim odlukama Tankerska Next Generation, te se može promijeniti, napustiti ili na bilo koji način prilagođavati tijekom predviđenih uvjeta njegovog trajanja.



John Karavanić, član uprave



Uvjeti poslovanja

Svijet – kriza kao nijedna druga

“Covid-19 uzrokuje tragičan gubitak ljudskih života, a potrebne mjere poduzete za borbu protiv pandemije okrenule su naš svijet naopačke - utječući na milijarde ljudi i zaustavljajući ekonomije u svom razvoju.

Očekujemo najgori gospodarski pad od Velike depresije. Iako postoji ogromna neizvjesnost oko prognoze, pretpostavljamo da će globalni rast pasti na -3 posto ove godine. Isto tako, djelomični oporavak očekujemo u 2021. godini, s rastom od 5,8 posto.

To je osnovni scenarij. Znamo da bi moglo biti puno gore ovisno o mnogim promjenjivim čimbenicima, uključujući rasprostranjenost i trajanje pandemije.” – poručila je Kristalina Georgieva, direktorica MMF-a, u svom uvodnom govoru u sklopu Spring Meetings konferencije za medije.

Kako bi opisali doseg ove krize, važno je napomenuti da MMF zajedno s G20, Svjetskom bankom i mnogim drugima poziva kreditore na moratorij otplate duga za najsiromašnije zemlje svijeta.

Budući da tvornice u Kini i na Dalekom Istoku intenziviraju proizvodnju, ponuda je postupno oživjela, no pitanje je koliko će se brzo potražnja vratiti na ranije postignutu ravnotežu.

Produljenje i proširenje preventivnih mjera u eurozoni i SAD-u potaknulo je analitičare da izvrše daljnje revizije svojih očekivanja gospodarstva za 2020. godinu na niže. One obično uključuju negativan i pozitivan scenarij, s tim da je prvi više vjerojatniji od drugog.

Može se prepoznati zajednički nazivnik svih ovih scenarija; međutim, svi su podložni krajnjoj neizvjesnosti.

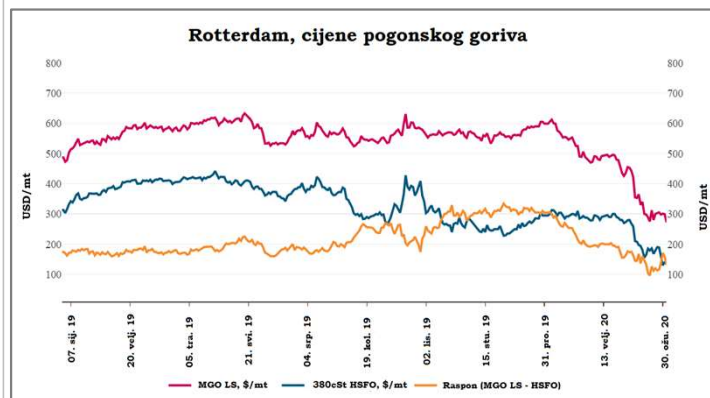
IMO 2020 underway, come what may

Ovo je najveća promjena svjetskih regulativa o gorivu još od zabrane prodaje i upotrebe olovnog benzina.

Brodarska industrija je prešla granicu špekulacija i suočila se s novim pravilima IMO-a. Kao da regulativa IMO 2020 i troškovi koji slijede nisu dodali dovoljno začina u ukupnu brodarsku jednadžbu, uz to smo dodali i pandemiju.

Cijene pogonskog goriva reagirale su u skladu s cijenama sirove nafte što je učinilo komercijalna putovanja održivijima, a raspoloživost i kvaliteta različitih vrsta goriva djeluju zadovoljavajuće, ako ne i više od toga.

Dobavljalost različitih vrsta odgovarajućih goriva ne predstavlja gorući problem (barem ne u usporedbi s COVID-19 pandemijom).



Naposljetku, naftna i brodarska tržišta imala su vremena pripremiti se za implementaciju IMO 2020 regulative. Naftne kompanije, dobavljači pogonskog goriva i drugi sudionici na tržištu izgradili su zalihe kako bi mogle podnijeti porast potražnje za odgovarajućim gorivima.

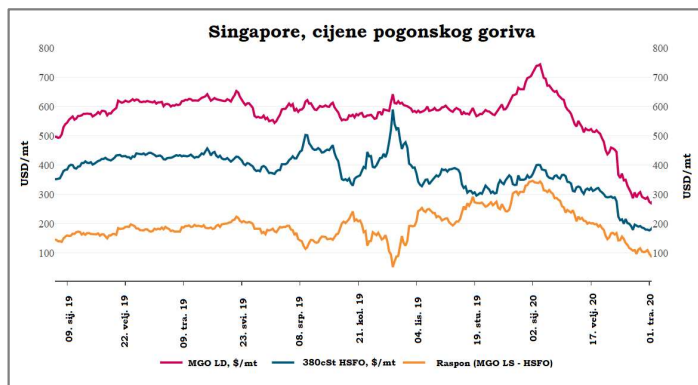
Novi skup IMO-ovih regulativa o emisijama ispušnih goriva stupio je na snagu kad je i predviđeno, 1. siječnja 2020. godine. Novi standard znači da svjetska flota (oko 60 000 brodova) mora prijeći na skuplja goriva sa niskim udjelom sumpora (VLSFO) ili nastaviti koristiti gorivo sa visokim udjelom sumpora (HSFO) pod uvjetom da su ugradili sustave za pročišćavanje ispušnih plinova (EGCS), takozvane “scrubbers”, odnosno uređaje za kontrolu onečišćenja zraka koji u pravilu koriste tekućinu kako bi uklonili čestice ili ispušne plinove.

Tankerska Next Generation d.d. odlučila je kako neće ulagati u pročišćivače, već će se radije prilagoditi gorivima s niskim udjelom sumpora. Kompanija je zauzela mišljenje kako će raspoloživost odgovarajućih goriva biti zadovoljavajuća te će se i povećavati s vremenom. Razlika u cijeni između VLSFO i HSFO u cijelom svijetu doista se smanjila i kreće se čak i ispod 50,00 USD po metričkoj toni na glavnim europskim čvorištima.

Od kraja siječnja, primarni problem pročišćivača je nedovoljan broj brodogradilišta koji trenutno imaju mogućnost njihove ugradnje. Naročito u Kini, gdje su preventivne mjere uzrokovale smanjenje broja radnika u brodogradilištima, što je uzrokovalo kašnjenje završetka ugradnji koje su u tijeku, kao i odgodu novih.

Postotak brodova koja su imala ili će imati ugrađene pročišćivače varira između različitih segmenata brodova. U VLCC segmentu očekuje se da će udio biti oko 35 posto, u Suezmax oko 25 posto, a u segmentu MR/LR1 tankera za prijevoz naftnih prerađevina oko 10 posto. U teoriji, brodovi s pročišćivačima imaju niže troškove pogonskog goriva, ali isto tako moraju uložiti oko 3 do 5 milijuna USD, ovisno o veličini broda. Većina brodara mora financirati oko 80% iznosa uređaja unaprijed.

Odluka da se ne ugrade pročišćivači se do sada pokazala ne samo razboritom, već i pronicljivom, s obzirom na sve manju razliku u cijenama pogonskog



goriva, vidljivu od početka ove godine, koja izravno utječe na vremensku komponentu isplativosti investicije. Paralelno s tim, brodari koju su se odlučili na ugradnju pročišćivača, suočeni su s nepredviđenim kašnjenjem ugradnje, tehničkim poteškoćama i održavanju, ekološkim i društvenim otporom i zabranom korištenja na određenim lokacijama širom svijeta.

Nadalje, nakon odgode svih sastanaka zakazanih u svom sjedištu u Londonu, u razdoblju od početka ožujka do kraja lipnja zbog pandemije, IMO proučava sve raspoložive opcije za nastavak razgovora i donošenja mjera o dekarbonizaciji u ovoj godini, koja bi stupila na snagu do 2023. godine kako je i prvotno planirano. Nakon što se Greenpeace International sa svojim suradnicima žestoko usprotivio IMO organizaciji očekujući značajno kašnjenje implementacije mjera, inzistiraju da IMO organizira virtualne sastanke kako bi se uvele kratkoročne mjere dekarbonizacije.

OPEC+ rezovi

Vodeći proizvođači nafte postigli su sporazum o smanjenju proizvodnje nafte nakon što su članovi OPEC+ organizacije premostili razlike u nastojanju da ožive tržište od pada uzrokovanog pandemijom.

OPEC i njihovi saveznici sklopili su sporazum o smanjenju proizvodnje za oko 10 milijuna barela dnevno koji će biti na snazi od 1. svibnja do 30. lipnja ove godine, s tim da su razine proizvodnje u listopadu

2018. korištene kao temeljna vrijednost za sve članice osim za Saudijsku Arabiju i Rusiju.

Nastavno bi se od 1. srpnja pa do kraja godine proizvodnja nafte smanjila za 7,7 milijuna barela dnevno, potom od 1. siječnja 2021. do 30. travnja 2022. godine za 5,8 milijuna barela dnevno. Naravno, potonje smanjenje je predmet revizije u prosincu 2021. Pritom su Iran, Venezuela i Libija oslobođeni smanjenja.

Ukratko, pad globalne potražnje uzrokovane pandemijom biti će veće od smanjenja proizvodnje. Procjenjuje se da će u travnju pad potražnje biti manji za 25 milijuna barela dnevno, što je otprilike jedna četvrtina uobičajene potrošnje.

Osim toga, nova smanjenja neće započeti prije svibnja, dozvoljavajući članicama OPEC+ povećanje zaliha nafte. Također postoje dvojbe oko toga hoće li se neke zemlje poput Iraka, koji često proizvodi koliko god može, zaista pridržavati sporazuma o smanjenju. S naglim padom potražnje, svjetski proizvođači će ili biti prisiljeni obustaviti neke proizvodne bušotine zbog sve manjeg slobodnog skladišnog kapaciteta ili će koristiti tankere u funkciji plutajućih skladišta kao alternativu.

To znači da će volumen ukrcaja tereta u svibnju zasigurno zabilježiti pad i najvjerojatnije će imati negativan utjecaj na tankerskom tržištu.

Zbog navedenog, za očekivati je da će zemlje proizvođači proizvesti što je moguće više nafte prije nego li sporazum stupi na snagu, što bi moglo pružiti određenu podršku tankerskom tržištu prije 1. svibnja. Stručnjaci tvrde da postoji nekoliko mogućih scenarija u kojima niti tržište nafte ne presušuje, niti se cijene stabiliziraju na znatno višim razinama na štetu tankerskog tržišta. Više puta tijekom prethodnih smanjenja proizvodnje se pokazalo da postoje članovi organizacije koji ne poštuju sporazum i neće nas iznenaditi ako određene zemlje proizvođači na kraju povećavaju proizvodnju iznad onoga što je dogovoreno i ovog puta. Takav razvoj ne samo da bi vratio dio izgubljenog tereta, već bi uzrokovao i veliko nezadovoljstvo ostalih članova organizacije koji bi zbog nepoštivanja sporazuma počeli gubiti tržišni udio, što bi na kraju moglo dovesti do novog cjenovnog rata. Uz to, svjetska potražnja za naftom postepeno će rasti kako zemlje diljem svijeta s vremenom krenu izlaziti iz izvanrednog stanja uzrokovanog pandemijom vraćajući se u normalu, pritom ne zaboravimo količinu brodarskog prostora koja je iskorištena za plutajuće skladištenje i neće biti dostupna za prijevoz na tankerskom tržištu.

Ipak, čini se da je sastanak barem početak suočavanja s ozbiljnim problemom s kojim se naftna industrija i zemlje OPEC-a susreću desetljećima.

S obzirom na procijenjeni kopneni skladišni kapacitet od oko 900 milijuna barela od kraja ožujka, Cleaves predviđa 948 milijuna barela naftnih zaliha do kraja kolovoza. Prema Clarksonsovom dnevnom pregledu tržišta iz 24. travnja 2020., 96 VLCC-a je iskorišteno kao

plutajuća skladišta. 40 milijuna dwt, odnosno 7,8% kapaciteta brodskog prostora većeg od 25.000 dwt je iskorišteno u tu svrhu. Udio brodskog prostora iskorištenog kao plutajuće skladište bi se mogao utrostručiti do lipnja 2020. godine.

Dramatičan zaokret na tržištu tankera u Q4 2019 nastavljen i u Q1 2020

Nakon neinspirativnog desetljeća punog sumornog učinka i tržište sličnog izgleda u prvih devet mjeseci 2019. godine, tržište prijevoza nafte i naftnih derivata

tankerima se u Q4 popelo na najviše razine od 2008. Vozarine VLCC-a bile su na višegodišnjim vrhuncima počevši od sredine rujna, dosegnuvši gotovo 300 000 dolara dnevno. Iako su vozarine opale s vrhunca ovog poleta, one su u četvrtom tromjesečju i dalje iznosile preko 100 000 USD dnevno. Uslijedile su vozarine Suezmaxa, koje su često dosezale 150 000 USD dnevno i prosječno su iznosile više od 50-60 000 USD tijekom Q4 2019.

Allied shipping Inc., travanj 2020.
BIMCO, travanj 2020.
Intermodal, travanj 2020.
Cleaves, travanj 2020.

Tankeri za prijevoz naftnih derivata

KRATAK PREGLED

MR (25-59,999DWT)

Ključni podatci flote

01. travnja 2020. godine

U eksploataciji: **2,550** tankera
ukupne tonaže: 112.008.817 dwt
godišnji rast sa današnjim danom: 1,03 %

Stariji preko 20 godina: **248** tankera
ukupne tonaže: 10.033.802 dwt
u postotku flote: 9,73 %

Narudžbi: **183** tankera
ukupne tonaže: 8.336.488 dwt
u postotku flote: 7,18 %

Preostale narudžbe u 2020.

01. travnja 2020. godine

Planirano: **86** tankera
Ukupne tonaže: 3.866.020 dwt
u postotku flote: 3,37 %

Promjene u 2020.

01. travnja 2020. godine

Isporuke: **32** tankera
ukupne tonaže: 1.482.987 dwt
u postotku flote: 1,27 %
od čega u prošlom mjesecu: 10 tankera
ukupne tonaže: 493.003 dwt

Nove narudžbe: **14** tankera
ukupne tonaže: 641.700 dwt
u postotku flote: 0,55 %
od čega u prošlom mjesecu: 1 tanker
ukupne tonaže: 50.000 dwt

Rashodovano: **6** tankera
ukupne tonaže: 240.721 dwt
u postotku flote: 0,24 %
od čega u prošlom mjesecu: 1 tanker
ukupne tonaže: 44.128 dwt

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

Zbog ubrzanog stvaranja naftnih zaliha u 2020. godini, skladišni kapaciteti su skoro popunjeni i upotreba tankera kao plutajućih skladišta u skorj budućnosti vjerojatno će održati potražnju za tankerskim prijevozom. U međuvremenu, brodari su u poziciji da profitiraju od vrlo snažnih novčanih tokova i potražnje za ugovorima na vrijeme zbog korištenja brodova kao plutajućih skladišta.

Međutim, ponuda nafte veća je od same potražnje, što dovodi do zasićenja tržišta te će u drugom kvartalu 2020. doći do nestašice slobodnog skladišnog kapaciteta na kopnu, stvarajući sve veću potrebu za plutajućim skladištem. Očekuje se da će ovo održati potražnju za tankerskim prijevozom, održavajući vozarine na zdravim razinama. Međutim, pad proizvodnje sirove nafte od 9,7 mb/d izuzetno je značajan (da ne spominjemo dodatnih 5 mb/d od ostalih članica G-20) s obzirom na dnevnu trgovinu prijevoza sirove

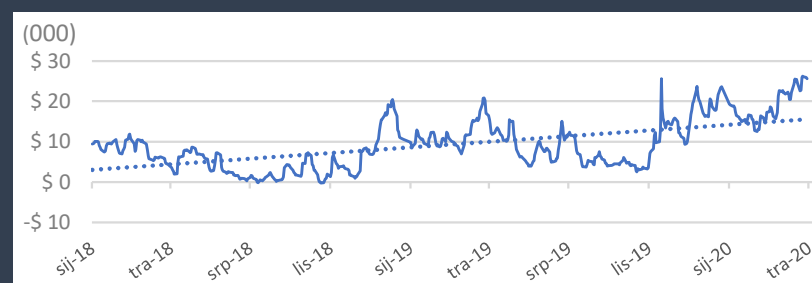
nafte 40 mb. Bez contango tržišta i potrebe za plutajućim skladištem, navedeno smanjenje bi uistinu imalo negativan učinak na potražnju za prijevozom tankera i vozarine prema Clarksons.

MR tržište tankera

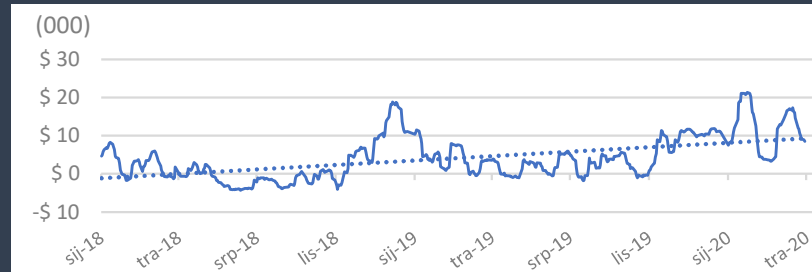
Ukupno gledajući, tržišta prijevoza naftnih prerađevina u 2019. zabilježilo je rast u odnosu na 2018. Prema Clarksons Platou, prosječna vozarina na spot tržištu MR tankera u 2019. iznosila je 16.500 USD/dan. Vrijedno je primijetiti da su spot vozarine za pet i deset godina iznosile u prosjeku 15.800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

Impresivni rast u Q4 na spot tržištu produkt tankera pretvorio je 2019. godinu iz prosječne u jednu od najboljih godina u desetljeću. U Q1 2020 referentni indeksi Baltic Exchange TC1, TC5, TC2_37 i TC11 TCE prosječno su iznosili 23.376 USD / dan; 17.231 USD / dan; 18.834 USD / dan; i 10.431 USD / dan, za razliku od Q4 2019. u kojem su dosegle 33.796 USD / dan; 23.375 USD / dan; 15.340 USD / dan; i 14.040 USD / dan. Knjiga narudžbi nalazi se na 20 godišnjem minimumu, mnoga brodogradilišta specijalizirana za izgradnju MR produkt tankera su zatvorena te prvi put u povijesti svjedočimo starenju flote produkt tankera koje će biti sve izraženije u mjesecima koji dolaze uzrokovano pandemijom.

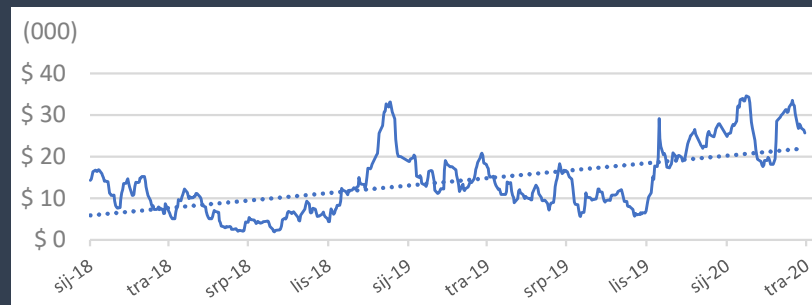
Clarksons Platou, travanj 2020.
Baltic Exchange, travanj 2020.



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



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



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

Repatrijacija posade

Izmjene posade postale su gotovo nemoguće, dovodeći u pitanje izloženost pomoraca stresu koja može negativno utjecati na sigurnost brodova.

Unatoč intervencijama brodara na visokoj razini koje pozivaju vlade da prepoznaju rastuću krizu pomoraca koji su primorani na dulji ostanak na moru zbog koronavirusa, planovi za izmjenu posada do sada nisu uspjeli dobiti političku pozornost.

Vodeći brodari i brodarski stručnjaci upozoravaju da je preko 100.000 pomoraca "ostavljeno na moru", jer im zabrane uzrokovane koronavirusom sprječavaju ulazak ili tranzit kroz zemlje, te pronalazak letova kojima bi se vratili u svoje mjesto boravka. Mnogi traže hitno vladino i međuvladino djelovanje kako bi se omogućio nastavak izmjena posada, uključujući identificiranje pomoraca kao "ključnih radnika".

Unatoč pokušajima da se žalbe za izmjenu posade predaju u ruke

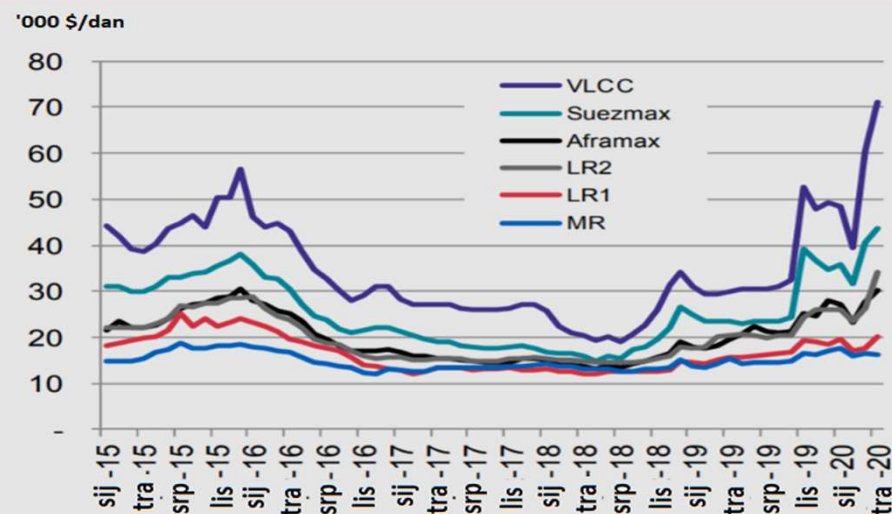
ključnim vladinim dužnosnicima, ostali trenutni prioriteti uzrokovani pandemijom odgađaju rješavanje ovog pitanja.

Koronavirus treba biti promatran kao crni labud. Ali donesene mjere usmjerene na zaštitu društva nikada nisu bile namijenjene sprečavanju ključnih radnika pri obavljanju zadataka koji su od ključne važnosti za trajnu dobrobit društva.

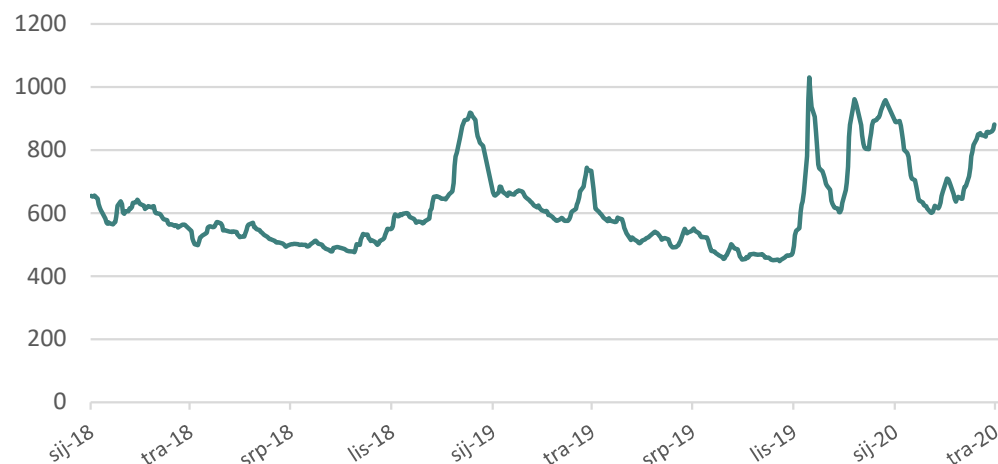
Svaki mjesec oko 100.000 pomoraca rotira na ili sa broda širom svijeta u skladu s međunarodnim regulativama o sigurnosti i radnom vremenu. Međutim, zatvaranje granica i stroga pravila karantene sprječavaju da se izmjene posada završe u skladu s ugovorima o radu i međunarodnim konvencijama, uključujući Konvenciju o pomorskom radu, ostavljajući tisuće na moru na vremenski period koji je znatno duži od njihovih ugovora.

Iako države zastave produžuju ugovore, postoji opća suglasnost u industriji da će se morati primijeniti pragmatičan pristup provođenja ovih i sličnih regulativa.

Prosječna dnevna vozarina 1- godišnjeg ugovora na vrijeme



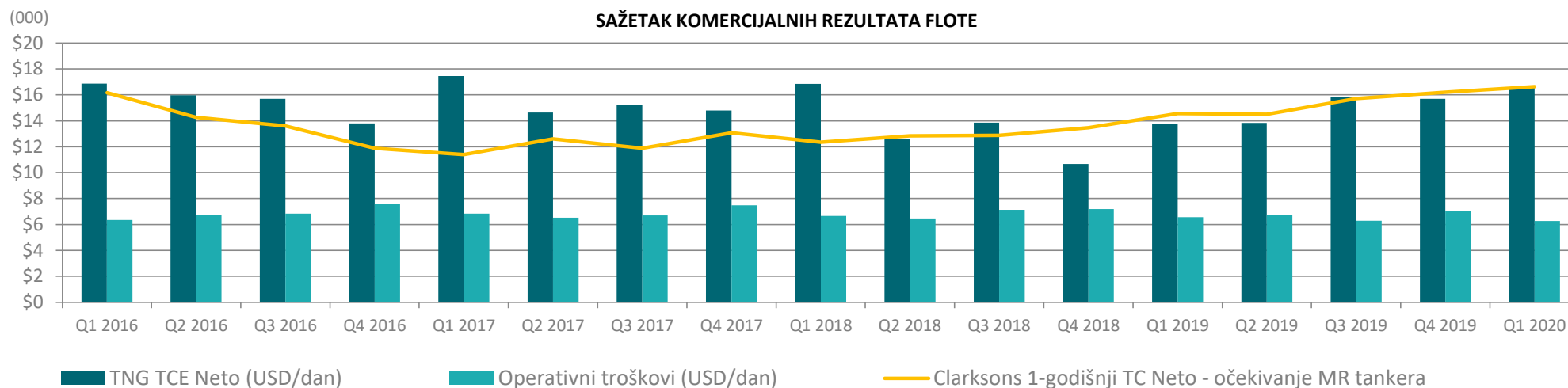
BCTI



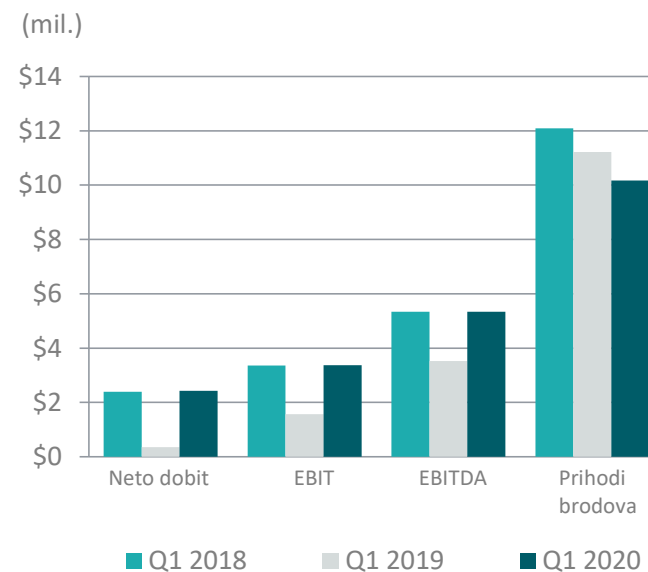


Rezultati razdoblja

SAŽETAK KOMERCIJALNIH REZULTATA FLOTE



SAŽETAK PRIHODA I DOBITI	HRK 000				USD 000			
	Q4 2018	Q1 2019	Q4 2019	Q1 2020	Q4 2018	Q1 2019	Q4 2019	Q1 2020
Prihodi brodova	79.179	73.142	66.789	69.260	11.889	11.218	9.955	10.171
EBITDA	13.294	22.890	30.648	36.581	1.935	3.522	4.571	5.343
EBIT	(3.882)	10.262	12.700	23.194	(659)	1.571	1.887	3.373
Neto dobit	(10.466)	2.386	5.778	16.865	(1.646)	361	903	2.429



Prihodi od prodaje u prvom tromjesečju 2020. godine iznosili su 69,3 mil. HRK (10,1 mil. USD), a EBITDA je iznosila 36,6 mil. HRK (5,3 mil. USD).

Neto dobit Društva prvog tromjesečja 2020. godine iznosila je 16,9 mil. HRK (2,4 mil. USD), dok operativna dobit (EBIT) iznosi 23,2 mil. HRK (3,4 mil. USD).

Prihodi brodova u prvom kvartalu 2020. godine iznose 69,3 mil. HRK (10,1 mil. USD), što predstavlja smanjenje od 5,3% 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 prvog tromjesečja ove godine iznose 16.565 USD.

Operativni troškovi brodova iznosili su 23,0 mil. HRK (3,4 mil. USD) i smanjeni su u odnosu na zadnje tromjesečje kada su iznosili 26,1 mil. HRK

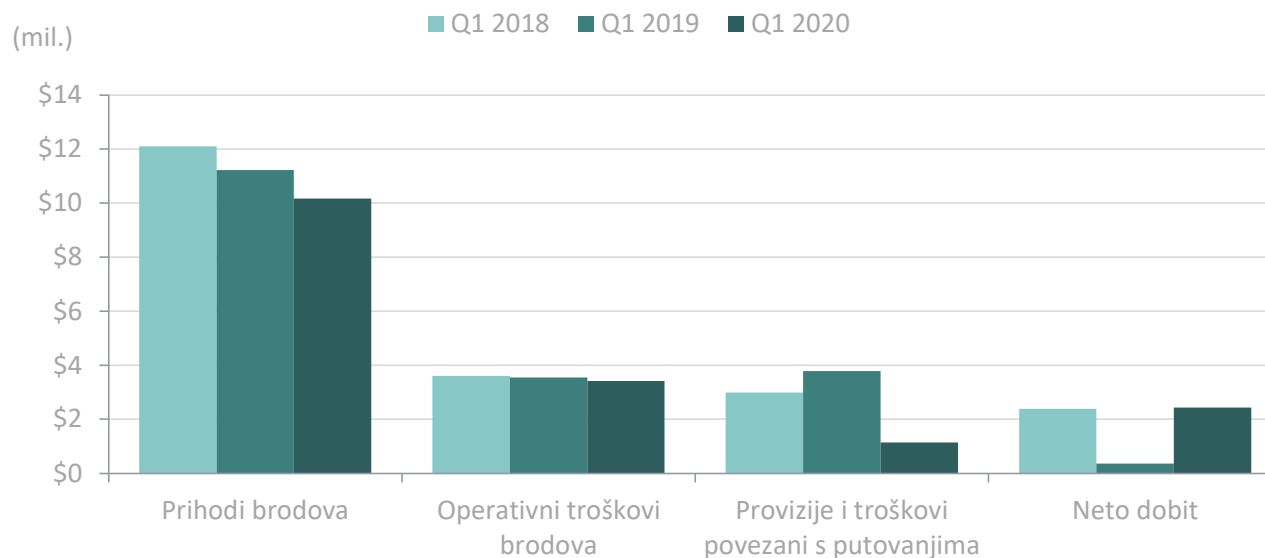
(3,9 mil. USD).

Provizije i troškovi povezani s putovanjima brodova iznosili su 7,8 mil. HRK (1,1 mil. USD) u prvom kvartalu 2020. godine, dok su u istom kvartalu 2019. godine iznosili 24,7 mil. HRK (3,8 mil. USD), a smanjenje je izravna posljedica manje prisutnosti TNG flote na „spotu”.

Troškovi amortizacije u prvom 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 1,7 milijuna kuna (0,3 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 na moru (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 31. ožujka 2020. godine, prosječna starost TNG flote je 5,96 godina.

POSTOJEĆA STRATEGIJA UPOŠLJAVANJA BRODOVA

Dalmacija

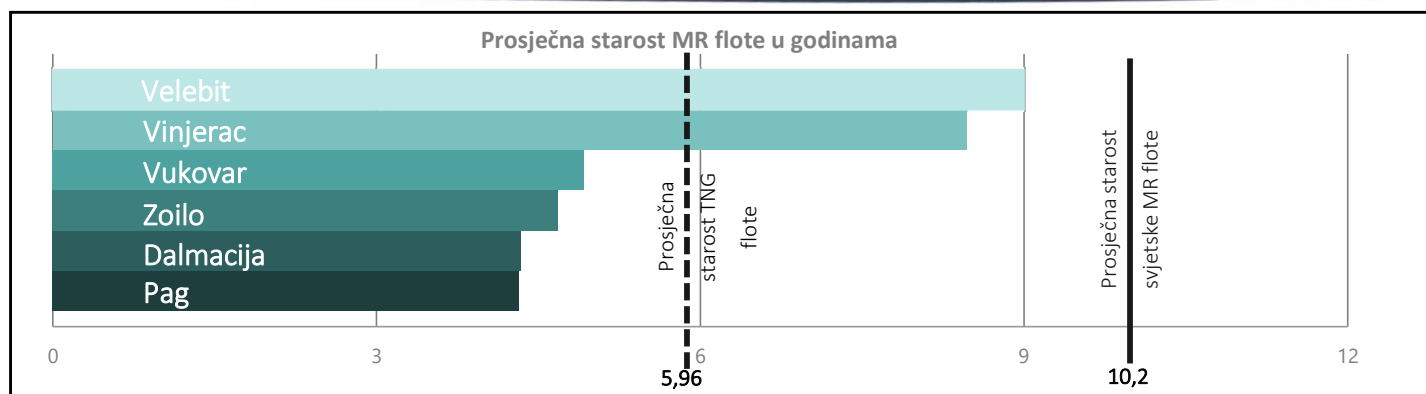
Tijekom prvog tromjesečja 2019. godine za Dalmaciju osiguran je dvanaestomjesečni ugovor na vrijeme uz vozarinu od 16.000 USD po danu s unajmiteljem Trafigura Maritime Logistics („Trafigura“). Po isteku istog ugovora u Q1/20 unajmitelj je iskoristio opciju od dodatnih (do maksimalnih) 385 dana uz 16.800 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

Brod	Nosivost (dwt)	Zaposlenje	Dnevna vozarina (USD)
Velebit	52.554	Clearlake	14.500 (do Q1 2020) 15.500 (do Q4 2020)
Vinjerac	51.935	SPOT tržište	Ugovor na putovanje
Vukovar	49.990	KOCH	17.000 (6 do 12 mjeseci u unajmiteljevoj opciji)
Zoilo	49.990	SPOT tržište	13.500* (do 03. lipnja)
Dalmacija	49.990	Trafigura	16.000 (do Q1) 16.800 (do maksimalno 365 dana u unajmiteljevoj opciji)
Pag	49.990	KOCH / MJØLNER	17.150 (do veljače 2020.) / 16.850 (3 do 6 mjeseci u unajmiteljevoj opciji)

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



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. Tanker će biti pod brodarskim ugovorom na vrijeme s unajmiteljem Koch Shipping Pte Ltd. u periodu od 6 do 12 mjeseci u unajmiteljevoj opciji.

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 tad svoj kontinuitet zaposlenja nastavlja na „spot“ tržištu, procjenjujući kako ovaj način zapošljavanja predstavlja optimalnu strategiju korištenja komercijalnog potencijala flote.

Vinjerac

Kratkoročni brodarski ugovor na vrijeme MT Vinjerac s unajmiteljem Clearlake Shipping Pte Ltd („Clearlake“) istekao je početkom Q2 2019. te je nastavljeno zaposlenje broda na „spot“ tržištu. Nastavno, 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.

OPERATIVNI PODACI FLOTE	I-III 2018.	I-III 2019.	I-III 2020.
TCE neto vozarina (USD/dan)	16.854	13.769	16.565
Dnevni operativni troškovi broda (USD/dan)	6.665	6.565	6.275
Operativni dani	540	540	546
Dani prihoda	540	540	545
Uposlenost flote (%)	100%	100%	99,8%

Tankerska Next Generation se strateški, prilikom zapošljavanja flote, vodi konzervativnim pristupom ugovaranja najmova za svoje brodove što je potvrđeno u uvjetima rastućeg tržišta tijekom 2015. kada su ključni najmovi bili ugovarani. Tada sklopljeni ugovori na vrijeme omogućili su TNG d.d. da u tom period ostvaruje rezultate iznad prosjeka tržišta. Trenutno je dio flote, odnosno četiri od šest tankera, zaposleno na "Time charter" koji pružaju odgovarajuću razinu novčanih tijekomova.

S druge pak strane, pozicionirajući dio flote na spot tržištu menadžment je osigurao dovoljno fleksibilnosti za buduće zapošljavanje bazirajući se na javno dostupnim industrijskim prognozama i analizama prema kojima se očekuje oporavak vozarina u srednjeročnom razdoblju.

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

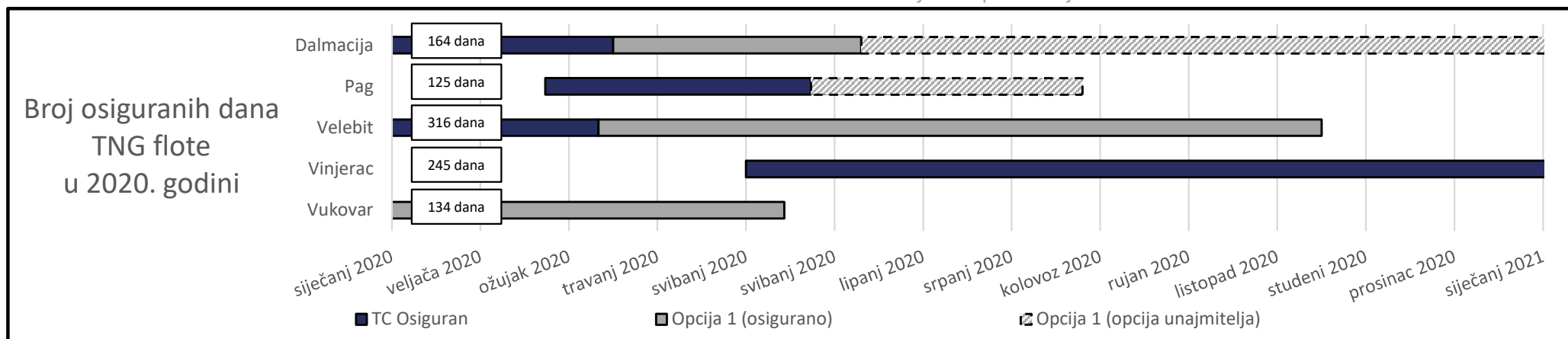
Prosječne TCE neto dnevne vozarine u prvom tromjesečju 2020. godine iznose 16.565 USD.

Prosječni dnevni operativni troškovi brodova u istom razdoblju 2020. godine iznose 6.275 USD, te su sniženi u odnosu na razinu postignutu u istom razdoblju prethodne 2019. godine.

Konvencija o balastnim vodama Međunarodne pomorske organizacije stupila je na snagu 8. rujna 2017. godine. Odobreni sustav za pročišćenje balastnih voda morat će biti ugrađen do trenutka kada bude potrebno obnoviti IOPP (International Oil Pollution Prevention) certifikat što za TNG d.d. znači da će se sustavi ugrađivati na brodove prateći ciklus petogodišnjih obveznih remonta koji bi trebali krenuti od sredine 2020. godine ovisno o obvezujućim rokovima i budućim uvjetima poslovanja.

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

Sustav za pročišćenje balastnih voda aktivno uklanja, ubija ili onemogućuje reprodukciju 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.



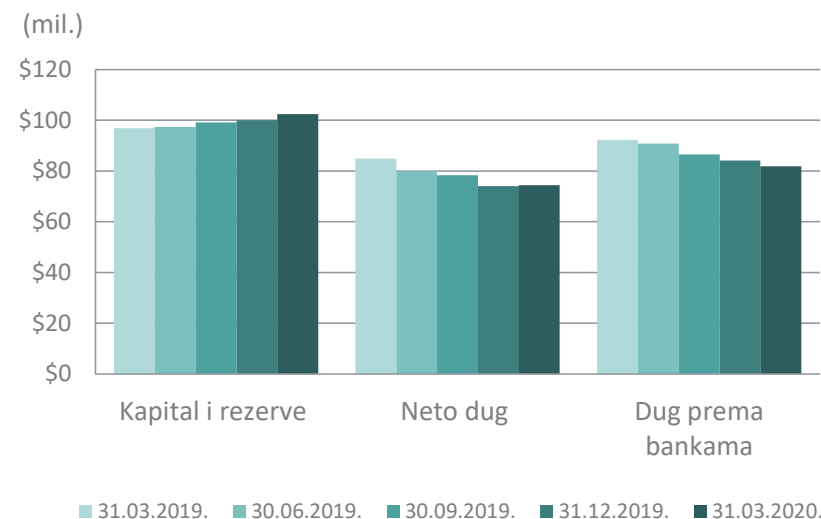


Sažetak financijske pozicije

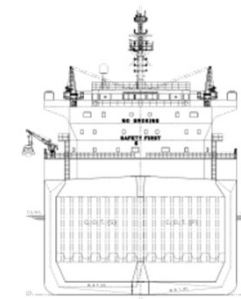
Tankerska Next Generation završila je prvo tromjesečje 2020. godine s omjerom zaduženosti od 42%, koji je smanjen za 1 postotni poen u odnosu na kraj 2019. godine. Smanjena zaduženost je u skladu s otplatnim planom zajmova i redovitim smanjenjem kreditne zaduženosti prema bankama te očekujemo kako će 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 Vinjerac i m/t Zoilo. Na ovaj način TNG d.d. koristi prednosti ugovaranja jednokratnih putovanja do potpunog oporavka uvjeta na tržištu ugovora na vrijeme. Ovaj način zapošljavanja otvara mogućnost ostvarivanja premije u odnosu na trenutne tržišne uvjete, ali zahtijeva od kompanije povećane rezerve likvidnosti zbog različitog vremenskog horizonta troškova i prihoda gdje brodar podmiruje sve troškove putovanja prije naplate vozarine, dok u slučaju ugovora na vrijeme brodar vozarine prima unaprijed.



SAŽETAK FINANCIJSKE POZICIJE	HRK 000					USD 000				
	31.03.2019.	30.06.2019.	30.09.2019.	31.12.2019.	31.03.2020.	31.03.2019.	30.06.2019.	30.09.2019.	31.12.2019.	31.03.2020.
Dug prema bankama	609.513	590.196	586.161	559.749	562.672	92.210	90.865	86.519	84.174	81.828
Novac i novčani ekvivalenti	47.947	70.653	55.364	67.712	51.179	7.254	10.876	8.171	10.182	7.443
Neto dug	561.566	519.543	530.797	492.037	511.493	84.956	79.989	78.348	73.992	74.385
Kapital i rezerve	640.212	632.964	671.398	665.234	704.015	96.853	97.445	99.121	100.037	102.284
Omjer zaduženosti Neto dug / (Kapital i rezerve + Neto dug)	47%	45%	44%	43%	42%	47%	45%	44%	43%	42%



RAČUN DOBITI I GUBITKA ZA RAZDOBLJE OD 1. SIJEČNJA DO 31. OŽUJKA 2020. GODINE nerevidirano	HRK 000				USD 000			
	Q4 2018	Q1 2019	Q4 2019	Q1 2020	Q4 2018	Q1 2019	Q4 2019	Q1 2020
Prihodi brodova	79.179	73.142	66.789	69.260	11.889	11.218	9.955	10.171
Ostali prihodi	1.576	206	2	-	242	32	-	-
Prihodi od prodaje	80.755	73.348	66.791	69.260	12.131	11.250	9.955	10.171
Provizije i troškovi povezani s putovanjima	(39.584)	(24.720)	(8.671)	(7.837)	(6.005)	(3.783)	(1.291)	(1.143)
Operativni troškovi brodova	(26.410)	(23.138)	(26.061)	(23.049)	(3.971)	(3.545)	(3.884)	(3.420)
Opći i administrativni troškovi	(1.467)	(1.304)	(1.387)	(1.699)	(220)	(200)	(206)	(251)
Ostali troškovi	-	(1.296)	(24)	(94)	-	(200)	(3)	(14)
Ukupni operativni troškovi	(67.461)	(50.458)	(36.143)	(32.679)	(10.196)	(7.728)	(5.384)	(4.828)
Dobit prije kamata, poreza i amortizacije (EBITDA)	13.294	22.890	30.648	36.581	1.935	3.522	4.571	5.343
Amortizacija	(13.237)	(12.628)	(13.260)	(13.387)	(1.985)	(1.951)	(1.979)	(1.970)
Usklađenje vrijednosti brodova	(3.939)	-	(4.688)	-	(609)	-	(705)	-
Operativna dobit (EBIT)	(3.882)	10.262	12.700	23.194	(659)	1.571	1.887	3.373
Neto rashodi od kamata	(6.650)	(7.879)	(6.819)	(6.261)	(998)	(1.211)	(1.021)	(932)
Neto prihodi (rashodi) od tečajnih razlika	66	3	(103)	(68)	11	1	37	(12)
Neto dobit	(10.466)	2.386	5.778	16.865	(1.646)	361	903	2.429
Ostala sveobuhvatna dobit	6.263	13.598	(11.942)	22.471	946	2.057	14	-
Ukupna sveobuhvatna dobit	(4.203)	15.984	(6.164)	39.336	(700)	2.418	917	2.429
Prosječni vagani broj dionica, osnovnih i razrijeđenih (tis.)	8.720	8.720	8.720	8.717	8.720	8.720	8.720	8.717
Neto dobit po dionici, osnovna i razrijeđena	1,20	0,27	0,66	1,93	- 0,19	0,04	0,10	0,28

IZVJEŠTAJ O FINANCIJSKOM POLOŽAJU NA DAN 31. OŽUJKA 2020. nerevidirano	HRK 000			
	31.12.2018.	31.03.2019.	31.12.2019.	31.03.2020.
Dugotrajna imovina	1.186.408	1.199.337	1.165.009	1.197.570
Brodovi u funkciji	1.186.292	1.199.221	1.162.125	1.188.132
Brodovi u izgradnji	0	0	117	9.319
Ostala dugotrajna imovina	116	116	2.767	119
Kratkotrajna imovina	100.517	98.392	92.377	102.217
Zalihe	13.779	10.346	5.360	5.173
Potraživanja	25.806	35.916	15.977	24.189
Novac i novčani ekvivalenti	56.389	47.947	67.712	51.179
Ostala kratkotrajna imovina	4.543	4.183	3.328	21.676
Ukupno imovina	1.286.925	1.297.729	1.257.386	1.299.787
Kapital i rezerve	624.228	640.212	665.234	704.015
Temeljni kapital	436.667	436.667	436.667	436.667
Pričuve	120.390	133.988	138.370	160.841
Zadržana dobit	67.171	69.557	90.197	106.507
Dugoročne obveze	557.476	556.393	497.362	514.289
Banke	557.476	556.393	497.362	514.289
Kratkoročne obveze	105.221	101.124	94.790	81.483
Banke	73.630	53.120	62.387	48.383
Dobavljači	10.588	11.856	5.128	3.855
Ostalo	21.003	36.148	27.275	29.245
Ukupno kapital i obveze	1.286.925	1.297.729	1.257.386	1.299.787

USD 000			
31.12.2018.	31.03.2019.	31.12.2019.	31.03.2020.
183.394	181.442	175.192	174.160
183.376	181.424	174.758	172.788
-	-	18	1.355
18	18	416	17
15.538	14.885	13.891	14.866
2.130	1.565	806	752
3.989	5.433	2.403	3.518
8.717	7.254	10.182	7.443
702	633	500	3.153
198.932	196.327	189.083	189.026
96.493	96.853	100.037	102.384
67.500	67.500	67.500	67.500
18.610	18.609	18.657	18.658
10.383	10.744	13.880	16.226
86.174	84.174	74.792	74.792
86.174	84.174	74.792	74.792
16.265	15.300	14.254	11.850
11.382	8.036	9.382	7.036
1.637	1.795	770	561
3.246	5.469	4.102	4.253
198.932	196.327	189.083	189.026

IZVJEŠTAJ O NOVČANOM TIJEKU ZA PRVO TROMJESEČJE 2020. GODINE nerevidirano	HRK 000				USD 000			
	H1 2019	Q1 – Q3 2019	FY 2019	Q1 2020	H1 2019	Q1 – Q3 2019	FY 2019	Q1 2020
Dobit prije poreza	6.383	17.562	23.340	16.865	953	2.642	3.545	2.429
Amortizacija	25.399	39.239	52.499	13.387	3.924	5.934	7.913	1.970
Promjene u radnom kapitalu	25.030	14.286	20.297	(25.560)	3.854	2.207	3.124	(3.735)
Ostale promjene	1.427	441	5.627	1.443	119	35	682	(42)
Novčani tijek od poslovnih aktivnosti	58.239	71.528	101.763	6.135	8.850	10.818	15.264	622
Novčani primici od investicijskih aktivnosti	-	-	-	-	-	-	-	-
Novčani izdaci od investicijskih aktivnosti	-	(2.177)	(2.780)	(6.307)	-	(327)	(417)	(934)
Novčani tijek od investicijskih aktivnosti	-	(2.177)	(2.176)	(6.307)	-	(327)	(417)	(934)
Novčani primici od financijskih aktivnosti	13.019	-	-	-	2.000	-	-	-
Novčani izdaci od financijskih aktivnosti	(56.994)	(72.553)	(88.264)	(16.361)	(8.691)	(11.036)	(13.382)	(2.427)
Novčani tijek od financijskih aktivnosti	(43.975)	(72.553)	(88.264)	(16.361)	(6.691)	(11.036)	(13.382)	(2.427)
Neto promjene u novčanom tijeku	14.264	(3.202)	11.323	(16.533)	2.159	(545)	1.465	(2.739)
Novac i novčani ekvivalenti s početka razdoblja	59.389	56.389	56.389	67.712	8.717	8.717	8.717	10.182
Novac i novčani ekvivalenti na kraju razdoblja	73.653	53.187	67.712	51.179	10.876	8.171	10.182	7.443

Izveštaj o promjenama kapitala

NEREVIDIRANI FINANCIJSKI IZVJEŠTAJI ZA
PRVO TROMJESEČJE 2020. GODINE

TNG
Tankerska Next Generation

IZVJEŠTAJ O PROMJENAMA VLASNIČKE GLAVNICE <i>nerevidirano</i>	Temeljni kapital	Zadržana dobit	Ostale rezerve i ostala sveobuhvatna dobit	Rezerve od tečajnih razlika	Ukupno
Za razdoblje od 1. travnja do 30. lipnja 2019.	HRK 000	HRK 000	HRK 000	HRK 000	HRK 000
Stanje na dan 1. travnja 2019. godine	436.667	69.557	127.063	6.925	640.212
Neto dobit razdoblja	-	3.997	-	-	3.997
Promjene kapitala	-	-	-	-	-
Promjene ostalih rezervi	-	-	-	-	-
Promjene ostale sveobuhvatne dobiti	-	-	-	(11.245)	(11.245)
Stanje na dan 30. lipnja 2019. godine	436.667	73.554	127.063	(4.320)	632.964
Za razdoblje od 1. srpnja do 30. rujna 2019.	HRK 000	HRK 000	HRK 000	HRK 000	HRK 000
Stanje na dan 1. srpnja 2019. godine	436.667	73.554	127.063	(4.320)	632.964
Neto dobit razdoblja	-	11.179	-	-	11.179
Promjene kapitala	-	-	-	-	-
Promjene ostalih rezervi	-	-	-	-	-
Promjene ostale sveobuhvatne dobiti	-	-	-	27.255	27.255
Stanje na dan 30. rujna 2019. godine	436.667	84.419	127.063	23.249	671.398
Za razdoblje od 1. listopada do 31. prosinca 2019.	HRK 000	HRK 000	HRK 000	HRK 000	HRK 000
Stanje na dan 1. listopada 2019. godine	436.667	84.419	127.063	23.249	671.398
Neto dobit razdoblja	-	5.778	-	-	5.778
Promjene kapitala	-	-	-	-	-
Promjene ostalih rezervi	-	-	-	-	-
Promjene ostale sveobuhvatne dobiti	-	-	-	(11.942)	(11.942)
Stanje na dan 31. prosinca 2019. godine	436.667	90.197	127.377	10.993	665.234
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	-	-	-	-	-
Promjene ostale sveobuhvatne dobiti	-	-	-	22.471	22.471
Stanje na dan 31. ožujka 2020. godine	436.667	107.062	127.377	33.464	704.570

IZVJEŠTAJ O PROMJENAMA VLASNIČKE GLAVNICE <i>nerevidirano</i>	Temeljni kapital	Zadržana dobit	Ostale rezerve i ostala sveobuhvatna dobit	Rezerve od tečajnih razlika	Ukupno
Za razdoblje od 1. travnja do 30. lipnja 2019.	USD 000	USD 000	USD 000	USD 000	USD 000
Stanje na dan 1. travnja 2019. godine	67.500	10.744	19.641	1.026	98.911
Neto dobit razdoblja	-	592	-	-	592
Promjene kapitala	-	-	-	-	-
Promjene ostalih rezervi	-	-	-	-	-
Promjene ostale sveobuhvatne dobiti	-	-	-	(2.058)	(2.058)
Stanje na dan 30. lipnja 2019. godine	67.500	11.336	19.641	(1.032)	97.445
Za razdoblje od 1. srpnja do 30. rujna 2019.	USD 000	USD 000	USD 000	USD 000	USD 000
Stanje na dan 1. srpnja 2019. godine	67.500	11.336	19.641	(1.032)	97.445
Neto dobit razdoblja	-	1.689	-	-	1.689
Promjene kapitala	-	-	-	-	-
Promjene ostalih rezervi	-	-	-	-	-
Promjene ostale sveobuhvatne dobiti	-	-	-	(13)	(13)
Stanje na dan 30. rujna 2019. godine	67.500	12.977	19.641	(997)	99.121
Za razdoblje od 1. listopada do 31. prosinca 2019.	USD 000	USD 000	USD 000	USD 000	USD 000
Stanje na dan 1. listopada 2019. godine	67.500	12.977	19.641	(997)	99.121
Neto dobit razdoblja	-	903	-	-	903
Promjene kapitala	-	-	-	-	-
Promjene ostalih rezervi	-	-	-	-	-
Promjene ostale sveobuhvatne dobiti	-	-	-	14	14
Stanje na dan 31. prosinca 2019. godine	67.500	13.880	19.689	(1.032)	100.038
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	-	-	-	-	-
Promjene ostale sveobuhvatne dobiti	-	-	-	-	-
Stanje na dan 31. ožujka 2020. godine	67.500	16.309	19.689	(1.032)	102.466

IZRAČUN NETO VRIJEDNOSTI IMOVINE procjena	Na datum 31.03.2019. (000 USD)	Na datum 30.06.2019. (000 USD)	Na datum 30.09.2019. (000 USD)	Na datum 31.12.2019. (000 USD)	Na datum 31.03.2020. (000 USD)
Ukupna vrijednost flote	175.700	164.770	165.360	167.950	163.630
Investicije	-	-	-	-	-
Kratkotrajna imovina	7.631	4.821	5.779	3.709	7.423
Ostala dugotrajna imovina	18	17	17	416	17
Ukupna vrijednost ostale imovine	7.649	4.838	5.796	4.125	7.440
Novac i novčani ekvivalenti	7.254	10.876	8.171	10.182	7.443
Obveze prema bankama	(92.210)	(90.865)	(86.519)	(84.174)	(81.828)
Neto dug	(84.956)	(79.989)	(78.348)	(73.992)	(74.385)
Ostale dugoročne obveze	-	-	-	-	-
Ostale kratkoročne obveze	(7.264)	(6.856)	(6.088)	(4.872)	(4.814)
Ukupna vrijednost ostalih obveza	(7.264)	(6.856)	(6.088)	(4.872)	(4.814)
NETO VRIJEDNOST IMOVINE	91.129	82.763	86.720	93.211	91.871
Prosječni vagani broj dionica, osnovnih i razrijeđenih	8.720.145	8.720.145	8.720.145	8.720.145	8.716.890
Neto vrijednost imovine po dionici (USD)	10,45	9,49	9,94	10,69	10,54

KLJUČNI KOMENTARI:

Izračun vrijednosti operativne flote kompanije koji se bazira na prosječnim vrijednostima u industriji za specifičan tip broda, u osnovi pretpostavki sadržava i sposobnost generiranja prihoda svake pojedine jedinice uzimajući u obzir trenutno ostvarive vrijednosti vozarina koje se mogu postići zapošljavajući takav tip broda u trenutku vrednovanja.

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

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

Stabilnosti poslovanja značajno pridonosi

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

Korekcije na tržištu vozarina u protekloj godini odrazile su se i na trenutne procjene vrijednosti brodova u transakcijama kupnje i prodaje. Vrijednost flote na kraju godine iznosi 163,6 milijuna USD što u ne promijenjenim ostalim uvjetima daje NPV po dionici od 10,54 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 PRVOM KVARTALU 2020. GODINE

- 31.03.2020 Informacija o stjecanju vlastitih dionica
- 25.03.2020 Informacija o stjecanju vlastitih dionica
- 17.03.2020 Informacija o stjecanju vlastitih dionica
- 13.03.2020 Objava o utjecaju COVID-19 na poslovanje Tankerske Next Generation d.d
- 12.03.2020 Informacija o stjecanju vlastitih dionica
- 12.03.2020 Očitovanje na upit ZSE radi promjene cijene
- 09.03.2020 Očitovanje na upit ZSE radi promjene cijene
- 06.03.2020 Informacija o stjecanju vlastitih dionica
- 03.03.2020 Informacija o stjecanju vlastitih dionica
- 28.02.2020 Informacija o stjecanju vlastitih dionica
- 26.02.2020 Osigurana dva brodarska ugovora na vrijeme
- 26.02.2020 Informacija o stjecanju vlastitih dionica
- 24.02.2020 Program otkupa vlastitih dionica
- 21.02.2020 Održana sjednica Uprave i Nadzornog odbora
- 19.02.2020 Najava sjednice Uprave i Nadzornog odbora
- 05.02.2020 Završetak i produženje brodarskih ugovora

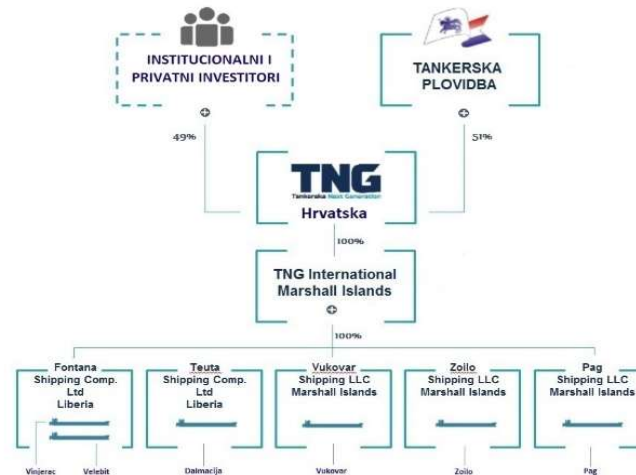
VLASNIČKA STRUKTURA

Dioničari 31. ožujka 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

Tijekom 2020. godine nije bilo promjena u Nadzornom odboru Društva. Na dan 31. ožujka 2020. upravu čini član uprave John Karavanić. Nadzorni odbor čine Ivica Pijaca, predsjednik, Mario Pavić, zamjenik predsjednika, i članovi Joško Miliša, Nikola Koščica te Dalibor Fell.

GRAFIČKI PRIKAZ ODNOSA S POVEZANIM STRANAMA



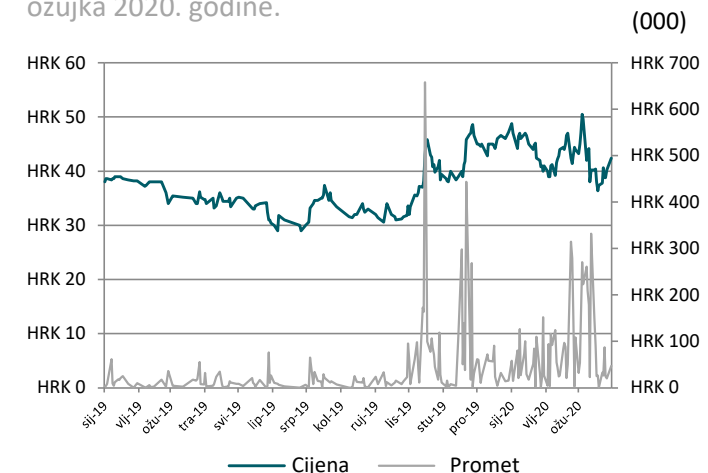
DIONICA TPNG-R-A

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. Do 31. ožujka 2020. godine Društvo je na Zagrebačkoj burzi kupilo ukupno 13.123 vlastitih dionica koje čine 0,15% temeljnog kapitala

Društva. Za navedeno stjecanje vlastitih dionica Društvo je platilo protuvrijednost u iznosu od 554.667,51 HRK. Na dan 31. ožujka 2020. godine Društvo je imalo 26.323 vlastitih dionica.

Unatoč povećanom prometu na Zagrebačkoj burzi tijekom prvog tromjesečja 2020., CROBEX indeks izgubio je na vrijednosti 26,6%. U promatranom razdoblju, protrgovano je s 118.386 redovnih dionica Društva, prilikom čega je ostvaren promet od 5,1 mil. kn što predstavlja rast od čak 12,9x u odnosu na isto razdoblje prethodne godine. Zaključna cijena dionice TPNG na kraju razdoblja iznosila je 42,40 kn odnosno 10,2% niže u odnosu na 31.12.2019. Tržišna kapitalizacija Društva na kraju prvog tromjesečja 2020. godine iznosila je 370,3 mil. kn. Ističemo da je na temelju izvršene revizije od 10. ožujka 2020., odbor za indekse Zagrebačke burze, utvrdio da dionice društva Tankerska Next Generation d.d (TPNG) ispunjavaju uvjete za uključenje u sastav indeksa CROBEX® i CROBEXtr®. Navedena promjena započela je s 23. ožujka 2020. godine.





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 dospijuća potraživanja i obveza.

Cjenovni rizik

Poslovanje TNG-a izloženo je cjenovnom riziku povezanom sa promjenama vrijednosti vozarine. Dnevna vozarina (izražena u dolarima po danu) povijesno gledajući je veoma promjenjiva. Promjene u vrijednosti vozarine utječu na svakodnevno poslovanje.

TNG nastoji smanjiti izloženost promjenama cjenovnog rizika vozarina na način da poslovna aktivnost brodova u floti ovisi o više različitih naručitelja i strategije zapošljavanja što dovodi do poboljšanja ekonomije obujma i optimizacije zemljopisnog položaja flote.

Operativni rizici

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

Vozarine

Vozarine iz brodarskih ugovora na vrijeme obično su fiksirane za vrijeme trajanja najma. Brodovi zaposleni kroz ovakve ugovore, kroz određeno vremensko razdoblje, omogućavaju predvidljivije novčane tokove tijekom tog vremenskog razdoblja i ostvaruju konzervativne razine profitabilnosti. Prevladavajuće vozarine variraju sezonski iz godine u godinu odražavajući promjene visine vozarine „spot” tržišta, očekivanja o budućim vozarinama na „spot” tržištu i drugih čimbenika. Stupanj promjenjivosti vozarina kod brodarskih ugovora na vrijeme je niži kod 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 31. OŽUJKA 2020. GODINE

(NEREVIDIRANO)

- I. Izveštaj Uprave o poslovanju za razdoblje od 1. siječnja 2020. do 31. ožujka 2020. godine
- II. Nerevidirani sažeti tromjesečni financijski izvještaji:
 - Bilanca stanja na dan 31. ožujka 2020. godine
 - Račun dobiti i gubitka za razdoblje od 1. siječnja 2020. do 31. ožujka 2020. godine
 - Izveštaj o novčanom tijeku za razdoblje od 1. siječnja 2020. do 31. ožujka 2020. godine
 - Izveštaj o promjenama kapitala za razdoblje od 1. siječnja 2020. do 31. ožujka 2020. godine
 - Bilješke uz financijske izvještaje
- III. Izjava o odgovornosti za sastavljanje financijskih izvještaja

Izvještaj uprave o poslovanju

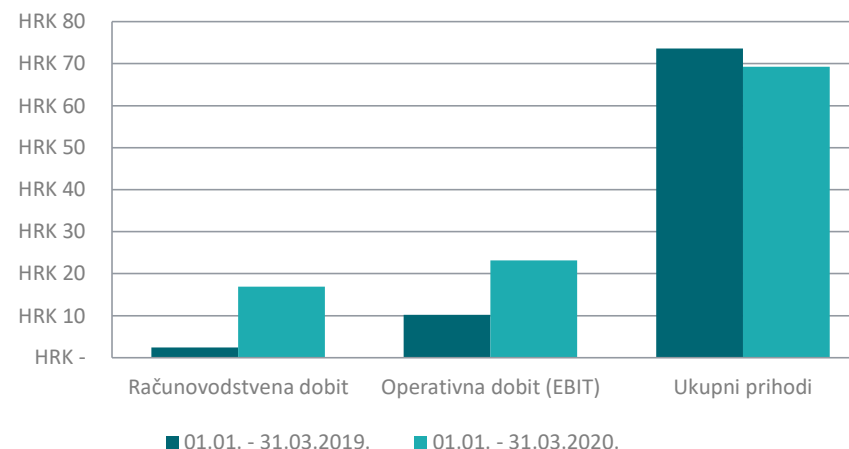
za razdoblje od 1. siječnja do 31. ožujka 2020. godine

NEREVIDIRANI FINANCIJSKI IZVJEŠTAJI ZA
PRVO TROMJESEČJE 2020. GODINE

TNG
Tankerska Next Generation

OPIS	Razdoblje 01.01.-31.03.2019.	Razdoblje 01.01.-31.03.2020.
Ukupni prihod (HRK)	HRK 73.636.385	HRK 69.281.336
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	52%	36%
Troškovi zaposlenih / Poslovni rashodi	20%	27%
Financijski rashodi / Ukupni rashodi	11%	12%
Neto marža	3,26%	24,35%
Računovodstvena dobit (HRK)	HRK 2.385.622	HRK 16.865.197
Operativna dobit (EBIT) (HRK)	HRK 10.207.791	HRK 23.182.336

(mil.)



Društvo je u izvještajnom razdoblju ostvarilo 69,3 mil. HRK poslovnih prihoda koji su najvećim dijelom rezultat ostvarenih prihoda od prodaje.

U istom razdoblju Društvo je ostvarilo 46,1 mil. HRK poslovnih rashoda. Najveći dio poslovnih rashoda čine materijalni troškovi u iznosu od 16,4 mil. HRK, zatim slijede troškovi amortizacije u iznosu od 13,4 mil. HRK (od čega na amortizaciju troškova dokovanja otpada 446 tis. HRK), troškovi osoblja u iznosu od 12,6 mil. HRK, te ostali troškovi u iznosu od 3,7 mil. HRK.

U razdoblju završenom 31. ožujka 2020. godine, financijski prihodi iznosili su 124 tis. HRK, dok su financijski rashodi iznosili 6,3 mil. HRK.

Društvo je u izvještajnom razdoblju ostvarilo kumulativnu dobit u iznosu od 16,9 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 tromjesečja 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 31. ožujka 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 31. ožujka 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

31.03.2020

Godina:

2020

Kvartal:

1

Tromjesečni financijski izvještaji

Matični broj (MB):

04266838

Oznaka matične
države članice

HR

Matični broj
subjekta (MBS):

110046753

Osobni identifikacijski
broj (OIB):

30312968003

LEI:

Šifra
ustanove:

Tvrta izdavatelja: Tankerska Next Generation d.d.

Poštanski broj i mjesto:

23000

Zadar

Ulica i kućni broj:

Božidara Petranovića 4

Adresa e-pošte:

tng@tng.hr

Internet adresa:

www.tng.hr

Broj zaposlenih
(krajem

137

Konsolidirani izvještaj:

KN

(KN-nije konsolidirano/KD-konsolidirano)

Revidirano:

RN

(RN-nije revidirano/RD-revidirano)

Tvrte ovisnih subjekata (prema MSFI):

Sjedište:

MB:

Knjigovodstveni
servis:

Da

(Da/Ne)

Tankerska plovidba d.d.

(tvrta 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:

(tvrta revizorskog društva)

Ovlašteni revizor:

(ime i prezime)

BILANCA
 stanje na dan 31.03.2020

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 A NEUPLAĆENI KAPITAL	001	0	0
B) DUGOTRAJNA IMOVINA (AOP 003+010+020+031+036)	002	1.165.009.408	1.197.569.937
I. NEMATERIJALNA IMOVINA (AOP 004 do 009)	003	0	0
1. Izdaci za razvoj	004	0	0
2. Koncesije, patenti, licencije, robne i uslužne marke, softver i ostala prava	005	0	0
3. Goodwill	006	0	0
4. Predujmovi za nabavu nematerijalne imovine	007	0	0
5. Nematerijalna imovina u pripremi	008	0	0
6. Ostala nematerijalna imovina	009	0	0
II. MATERIJALNA IMOVINA (AOP 011 do 019)	010	1.164.900.179	1.197.456.991
1. Zemljište	011	0	0
2. Građevinski objekti	012	0	0
3. Postrojenja i oprema	013	1.162.133.624	1.188.138.166
4. Alati, pogonski inventar i transportna imovina	014	0	0
5. Biološka imovina	015	0	0
6. Predujmovi za materijalnu imovinu	016	2.560.722	9.105.987
7. Materijalna imovina u pripremi	017	205.833	212.838
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	112.946
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	112.946
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	81.026.060
I. ZALIHE (AOP 039 do 045)	038	5.360.667	5.173.225
1. Sirovine i materijal	039	5.360.667	5.173.225
2. Proizvodnja u tijeku	040	0	0
3. Gotovi proizvodi	041	0	0
4. Trgovačka roba	042	0	0
5. Predujmovi za zalihe	043	0	0
6. Dugotrajna imovina namijenjena prodaji	044	0	0
7. Biološka imovina	045	0	0
II. POTRAŽIVANJA (AOP 047 do 052)	046	16.063.267	24.673.566
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	24.188.795
4. Potraživanja od zaposlenika i članova poduzetnika	050	6.532	37.430
5. Potraživanja od države i drugih institucija	051	25.915	48.235
6. Ostala potraživanja	052	53.774	399.106
III. KRATKOTRAJNA FINANCIJSKA IMOVINA (AOP 054 do 062)	053	6.649.911	6.876.225
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	6.876.225
9. Ostala financijska imovina	062	0	0
IV. NOVAC U BANCIMA I BLAGAJNAMA	063	61.061.698	44.303.044
D) PLAĆENI TROŠKOVI BUDUĆEG RAZDOBLJA I OBRAČUNATI	064	3.241.424	21.190.656
E) UKUPNO AKTIVA (AOP 001+002+037+064)	065	1.257.386.375	1.299.786.653
F) IZVANBILANČNI ZAPISI	066	0	0

PASIVA			
A) KAPITAL I REZERVE (AOP 068 do	067	665.234.069	704.015.309
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	92.414.766
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	88.463.528
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	16.865.197
1. Dobit poslovne godine	085	23.340.242	16.865.197
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	514.288.584
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	514.288.584
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	60.969.405
1. Obveze prema poduzetnicima unutar grupe	108	1.788.218	3.669.200
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	48.382.745
7. Obveze za predujmove	114	0	0
8. Obveze prema dobavljačima	115	5.128.524	3.854.527
9. Obveze po vrijednosnim papirima	116	0	0
10. Obveze prema zaposlenicima	117	4.769.215	4.833.613
11. Obveze za poreze, doprinose i slična davanja	118	111.495	130.654
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 PLAĆANJE TROŠKOVA I PRIHOD BUDUĆEGA RAZDOBLJA	122	20.507.017	20.513.355
F) UKUPNO – PASIVA (AOP 067+088+095+107+122)	123	1.257.386.375	1.299.786.653
G) IZVANBILANČNI ZAPISI	124	0	0

RAČUN DOBITI I GUBITKA
 u razdoblju 01.01.2020 do 31.03.2020

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	73.351.505	73.351.505	69.263.016	69.263.016
1. Prihodi od prodaje s poduzetnicima unutar grupe	126	0	0	0	0
2. Prihodi od prodaje (izvan grupe)	127	73.142.127	73.142.127	69.259.846	69.259.846
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	209.378	209.378	3.170	3.170
II. POSLOVNI RASHODI (AOP 131 do 145)	131	63.143.713	63.143.713	46.080.680	46.080.680
1. Promjene vrijednosti zaliha proizvodnje u tijeku i gotovih	132	0	0	0	0
2. Materijalni troškovi (AOP 134 do 136)	133	32.533.765	32.533.765	16.371.059	16.371.059
a) Troškovi sirovina i materijala	134	17.016.172	17.016.172	8.256.755	8.256.755
b) Troškovi prodane robe	135	0	0	0	0
c) Ostali vanjski troškovi	136	15.517.593	15.517.593	8.114.304	8.114.304
3. Troškovi osoblja (AOP 138 do 140)	137	12.363.931	12.363.931	12.621.569	12.621.569
a) Neto plaće i nadnice	138	12.253.824	12.253.824	12.480.697	12.480.697
b) Troškovi poreza i doprinosa iz plaća	139	79.675	79.675	99.211	99.211
c) Doprinosi na plaće	140	30.432	30.432	41.661	41.661
4. Amortizacija	141	12.630.023	12.630.023	13.388.117	13.388.117
5. Ostali troškovi	142	4.319.435	4.319.435	3.576.024	3.576.024
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	1.296.559	1.296.559	123.911	123.911
III. FINANIJSKI PRIHODI (AOP 155 do 164)	154	284.879	284.879	18.320	18.320
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	281.564	281.564	18.320	18.320
8. Tečajne razlike i ostali financijski prihodi	162	3.315	3.315	0	0
9. Nerealizirani dobiti (prihodi) od financijske imovine	163	0	0	0	0
10. Ostali financijski prihodi	164	0	0	0	0
IV. FINANIJSKI RASHODI (AOP 166 do 172)	165	8.107.049	8.107.049	6.335.459	6.335.459
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	8.107.049	8.107.049	6.267.025	6.267.025
4. Tečajne razlike i drugi rashodi	169	0	0	68.434	68.434
5. Nerealizirani gubici (rashodi) od financijske imovine	170	0	0	0	0
6. Vrijednosna usklađenja financijske imovine (neto)	171	0	0	0	0
7. Ostali financijski rashodi	172	0	0	0	0
V. UDIO U DOBITI OD DRUŠTAVA POVEZANIH SUDJELUJUĆIM 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 SUDJELUJUĆIM 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	73.636.384	73.636.384	69.281.336	69.281.336
X. UKUPNI RASHODI (AOP 131+165+175 + 176)	178	71.250.762	71.250.762	52.416.139	52.416.139
XI. DOBIT ILI GUBITAK PRIJE OPOREZIVANJA (AOP 177-178)	179	2.385.622	2.385.622	16.865.197	16.865.197
1. Dobit prije oporezivanja (AOP 177-178)	180	2.385.622	2.385.622	16.865.197	16.865.197
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	2.385.622	2.385.622	16.865.197	16.865.197
1. Dobit razdoblja (AOP 179-182)	184	2.385.622	2.385.622	16.865.197	16.865.197
2. Gubitak razdoblja (AOP 182-179)	185	0	0	0	0

PREKINUTO POSLOVANJE (popunjavanje poduzetnik obveznika MSF-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 MSF-a koji ima prekinuto poslovanje)					
XVI. DOBIT ILI GUBITAK PRIJE OPOREZIVANJA (AOP 179+186)	192	2.385.622	2.385.622	16.865.197	16.865.197
1. Dobit prije oporezivanja (AOP 192)	193	2.385.622	2.385.622	16.865.197	16.865.197
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	2.385.622	2.385.622	16.865.197	16.865.197
1. Dobit razdoblja (AOP 192-195)	197	2.385.622	2.385.622	16.865.197	16.865.197
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 MSF-a)					
I. DOBIT ILI GUBITAK RAZDOBLJA	202	2.385.622	2.385.622	16.865.197	16.865.197
II. OSTALA SVEOBUHVAATNA DOBIT/GUBITAK PRIJE POREZA (AOP 204 do 211)	203	13.598.643	13.598.643	22.470.711	22.470.711
1. Tečajne razlike iz preračuna inozemnog poslovanja	204	13.598.643	13.598.643	22.470.711	22.470.711
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 nevlasnike 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	13.598.643	13.598.643	22.470.711	22.470.711
V. SVEOBUHVAATNA DOBIT ILI GUBITAK RAZDOBLJA (AOP 202+213)	214	15.984.265	15.984.265	39.335.908	39.335.908
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

IZVJEŠTAJ O NOVČANOM TIJEKU - Indirektna metoda
 u razdoblju 01.01.2020 do 31.03.2020

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	2.385.622	16.865.197
2. Usklađenja (AOP 003 do 010):	002	20.886.008	19.696.889
a) Amortizacija	003	12.630.023	13.388.117
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	-281.564	-18.320
e) Rashodi od kamata	007	8.107.049	6.267.025
f) Rezerviranja	008	0	0
g) Tečajne razlike (nerealizirane)	009	430.500	60.067
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	23.271.630	36.562.086
3. Promjene u radnom kapitalu (AOP 013 do 016)	012	9.037.859	-25.559.991
a) Povećanje ili smanjenje kratkoročnih obveza	013	16.209.853	1.010.874
b) Povećanje ili smanjenje kratkotrajnih potraživanja	014	-10.605.063	-26.758.307
c) Povećanje ili smanjenje zaliha	015	3.433.069	187.442
d) Ostala povećanja ili smanjenja radnog kapitala	016	0	0
II. Novac iz poslovanja (AOP 011+012)	017	32.309.489	11.002.095
4. Novčani izdaci za kamate	018	-6.800.788	-6.560.563
5. Plaćeni porez na dobit	019	0	0
A) NETO NOVČANI TOKOVI OD POSLOVNIH AKTIVNOSTI (AOP 017 do 019)	020	25.508.701	4.441.532
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	24.134	32.638
4. Novčani primici od dividendi	024	0	0
5. Novčani primici s osnove povrata danih zajmova i štednih uloga	025	0	0
6. Ostali novčani primici od investicijskih aktivnosti	026	0	0
III. Ukupno novčani primici od investicijskih aktivnosti (AOP 021 do 026)	027	24.134	32.638
1. Novčani izdaci za kupnju dugotrajne materijalne i nematerijalne imovine	028	0	-6.306.817
2. Novčani izdaci za stjecanje financijskih instrumenata	029	0	0
3. Novčani izdaci s osnove danih zajmova i štednih uloga za	030	0	0
4. Stjecanje ovisnog društva, umanjeno za stečeni novac	031	0	0
5. Ostali novčani izdaci od investicijskih aktivnosti	032	0	0
IV. Ukupno novčani izdaci od investicijskih aktivnosti (AOP 028 do 032)	033	0	-6.306.817
B) NETO NOVČANI TOKOVI OD INVESTICIJSKIH AKTIVNOSTI (AOP 027+033)	034	24.134	-6.274.179
Novčani tokovi od financijskih aktivnosti			
1. Novčani primici od povećanja temeljnog (upisanog) kapitala	035	0	0
2. Novčani primici od izdavanja vlasničkih i dužničkih financijskih instrumenata	036	0	0
3. Novčani primici od glavnice kredita, pozajmica i drugih posudbi	037	0	0
4. Ostali novčani primici od financijskih aktivnosti	038	0	0
V. Ukupno novčani primici od financijskih aktivnosti (AOP 035 do 038)	039	0	0
1. Novčani izdaci za otplatu glavnice kredita, pozajmica i drugih posudbi i dužničkih financijskih instrumenata	040	-34.925.712	-15.806.705
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	-34.925.712	-16.361.373
C) NETO NOVČANI TOKOVI OD FINANCIJSKIH AKTIVNOSTI (AOP 039+045)	046	-34.925.712	-16.361.373
1. Nerealizirane tečajne razlike po novcu i novčanim ekvivalentima	047	950.689	1.661.680
D) NETO POVEĆANJE ILI SMANJENJE NOVČANIH TOKOVA (AOP 020+034+046+047)	048	-8.442.188	-16.532.340
E) NOVAC I NOVČANI EKVALENTI NA POČETKU RAZDOBLJA	049	56.389.289	67.711.609
F) NOVAC I NOVČANI EKVALENTI NA KRAJU RAZDOBLJA (AOP 048+049)	050	47.947.101	51.179.269

Izvještaj o promjenama kapitala

NEREVIDIRANI FINANCIJSKI IZVJEŠTAJI ZA
PRVO TROMJESEČJE 2020. GODINE



Opis pozicije	AOP oznaka	Raspodjeljivo imateljima kapitala matice														Manjinski (nekontrolirajući) interes	Ukupno kapital i rezerve
		Temeljni (upisani) kapital	Kapitalne rezerve	Zakonske rezerve	Rezerve za vlastite dionice	Vlastite dionice i udjeli (odbitna stavka)	Statutarne rezerve	Ostale rezerve	Revalorizacijske rezerve	Fer vrijednost financijske imovine 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	2.385.622	2.385.622	0	2.385.622
6. Tečajne razlike iz preračuna inozemnog poslovanja	06	0	0	0	0	0		13.598.643	0	0	0	0	0	0	13.598.643	0	13.598.643
7. Promjene revalorizacijskih rezervi dugotrajne materijale 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	61.925.256	0	0	0	0	67.170.771	2.385.622	640.211.888	0	640.211.888
DODATAK IZVJEŠTAJU O PROMJENAMA KAPITALA (popunjava poduzetnik obveznik primjene MSFI-a)																	
I. OSTALA SVEOBUHVAATNA DOBIT PRETHODNOG RAZDOBLJA, UMANJENO ZA PERZE (AOP 06 do 14)	24	0	0	0	0	0		13.598.643	0	0	0	0	0	0	13.598.643	0	13.598.643
II. SVEOBUHVAATNA DOBIT ILI GUBITAK PRETHODNOG RAZDOBLJA (AOP 05+24)	25	0	0	0	0	0		13.598.643	0	0	0	0	0	2.385.622	15.984.265	0	15.984.265
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
PRVO TROMJESEČJE 2020. GODINE

TNG
Tankerska Next Generation

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	0	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	0
3. Ispravak pogreški	29	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
4. Stanje na dan početka tekuće poslovne godine (prepravljeno) (AOP 27 do 29)	30	436.667.250	68.425.976	3.951.238	996.600	996.600	0	65.992.817	0	0	0	0	90.196.788	0	665.234.069	0	665.234.069
5. Dobit/gubitak razdoblja	31	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	16.865.197	16.865.197	0	16.865.197
6. Tečajne razlike iz preračuna inozemnog poslovanja	32	0	0	0	0	0	0	22.470.711	0	0	0	0	0	0	22.470.711	0	22.470.711
7. Promjene revalorizacijskih rezervi dugotrajne materijalne i nematerijalne imovine	33	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
8. Dobitak ili gubitak s osnove naknadnog vrednovanja financijske imovine raspoložive za prodaju	34	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
9. Dobitak ili gubitak s osnove učinkovite zaštite novčanog toka	35	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
10. Dobitak ili gubitak s osnove učinkovite zaštite neto ulaganja u inozemstvu	36	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
11. Udio u ostaloj sveobuhvatnoj dobiti/gubitku društava povezanih sudjelujućim interesom	37	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
12. Aktuarski dobiti/gubici po planovima definiranih primanja	38	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
13. Ostale nevlasnike promjene kapitala	39	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
14. Porez na transakcije priznate direktno u kapitalu	40	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
15. Povećanje/smanjenje temeljnog (upisanog) kapitala (osim reinvestiranjem dobiti i u postupku predstečajne nagodbe)	41	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
16. Povećanje temeljnog (upisanog) kapitala reinvestiranjem dobiti	42	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
17. Povećanje temeljnog (upisanog) kapitala u postupku predstečajne nagodbe	43	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
18. Otkup vlastitih dionica/udjela	44	0	0	0	554.668	554.668	0	0	0	0	0	0	-554.668	0	-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	0
20. Ostale raspodjele vlasnicima	46	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
21. Prijenos u pozicije rezervi po godišnjem rasporedu	47	0	0	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	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	88.463.528	0	0	0	0	89.642.120	16.865.197	704.015.309	0	704.015.309
DODATAK IZVJEŠTAJU O PROMJENAMA KAPITALA (popunjava poduzetnik obveznik primjene MSFI-a)																	
I. OSTALA SVEOBUHvatNA DOBIT TEKUĆEG RAZDOBLJA, UMANJENO ZA POREZE (AOP 32 do 40)	50	0	0	0	0	0	0	22.470.711	0	0	0	0	0	0	22.470.711	0	22.470.711
II. SVEOBUHvatNA DOBIT ILI GUBITAK TEKUĆEG RAZDOBLJA (AOP 31 + 50)	51	0	0	0	0	0	0	22.470.711	0	0	0	0	16.865.197	39.335.908	0	39.335.908	
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	0	-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 31. ožujka 2020. članovi Nadzornog odbora bili su kako slijedi:

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

Na dan 31. ožujka 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 31. ožujka 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 31. ožujka 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 6,3 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 31. ožujka 2020. godine Društvo drži ukupno 26.323 vlastitih dionica, što predstavlja 0,3014% temeljnog kapitala Društva (31. ožujak 2019.: 13.200 vlastitih dionica, što predstavlja 0,1511% temeljnog kapitala).

5. Zarada po dionici

ZARADA PO DIONICI	Razdoblje 01.01.-31.03.2019.	Razdoblje 01.01.-31.03.2020.
Neto (gubitak) / dobit dioničarima	2.385.622	16.865.197
Prosječno ponderirani broj dionica	8.720.145	8.716.890
Osnovni (gubitak) / zarada po dionici	HRK 0,27	HRK 1,93

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.-31.03.2019.	Razdoblje 01.01.-31.03.2020.
Prodaja povezanim društvima	HRK 0	HRK 0
Kupnja od povezanih društava	HRK 4.147.364	HRK 4.128.684
Potraživanja od povezanih društava	HRK 11.807	HRK 0
Obveze prema povezanim društvima	HRK 8.124.369	HRK 3.669.200
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. brodersko okruženje je bilo vrlo nestabilno. Ukupni utjecaj na poslovanje tvrtke bio je ograničen na logistiku, dok je tržište tankera MR pokazalo ekstremno visoke vozarine koje su uzrokovane kombinacijom Covid-19, contango-a i potražnjom za plutajućim skladištem.

Osim gore navedenog, nije bilo drugih događaja nakon datuma bilance koji bi značajno utjecali na financijske izvještaje Društva na dan 31. ožujka 2020. godine.

Financijski izvještaji za period 1. siječnja 2020. do 31. ožujka 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 31. ožujka 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. travnja 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.

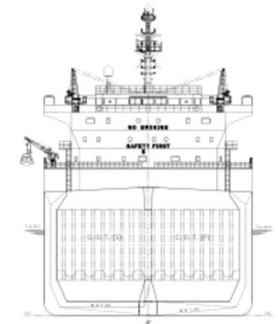
Dnevni operativni troškovi brodova (korišteni engleski izraz u industriji je **Daily vessel operating expenses**). Dnevni operativni troškovi brodova koriste se za ocjenu sposobnosti Grupe da efikasno upravlja operativnim troškovima brodova i da ograniči te troškove.

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.

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

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



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

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

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

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

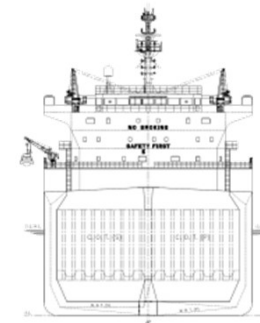
Brodarski ugovor na putovanje (korišteni engleski izraz u industriji je **Voyage charter**). Ugovor za prijevoz određene količine i vrste tereta između ukrcajnih i iskrcajnih luka, koji se većinom odnosi na samo jedno određeno putovanje. Brodar prima vozarinu izračunatu umnoškom tona ukrcanog tereta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

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

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

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

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

Osnovna distinkcija između brodarskih ugovora

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

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

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

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

Naknade za usluge komercijalnog upravljanja.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Usklađenje vrijednosti brodova. Knjigovodstvene vrijednosti brodova provjeravaju se na svaki datum bilance da bi se utvrdilo eventualno postojanje naznaka da je došlo do umanjavanja njihove vrijednosti. Ako takve naznake postoje, procjenjuje se nadoknativa vrijednost danog broda. Brodovi koji podliježu obračunu amortizacije podvrgavaju se provjeri usklađenja vrijednosti kad god događaji ili promjene okolnosti ukazuju na mogućnost da knjigovodstvenu vrijednost možda neće biti moguće nadoknaditi. Knjigovodstvena vrijednost brodova ne odražava nužno njihovu tržišnu fer vrijednost u određeno vrijeme jer se cijene rabljenih brodova mijenjaju zavisno od promjena vozarina i troškova novogradnji. Povijesno gledano, i vozarine i vrijednosti brodova pokazuju cikličnost.

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

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

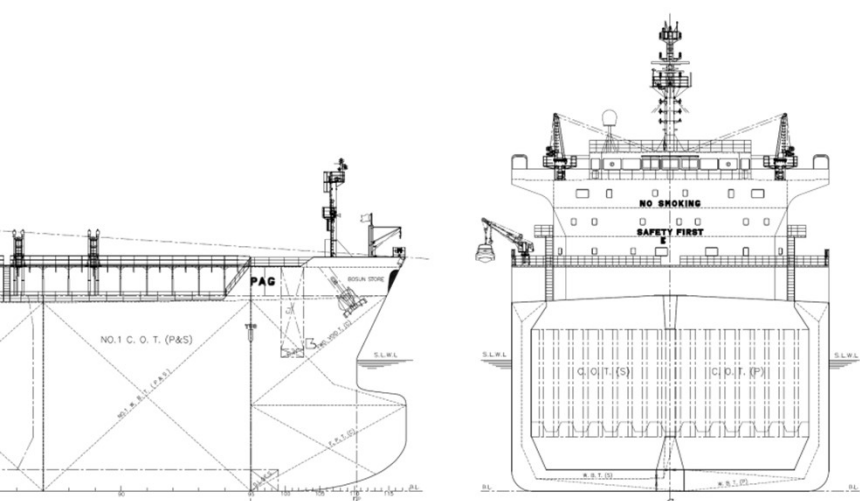
Kamatni i financijski rashodi. Kamatni i financijski rashodi sastoje se od kamata na zajmove i kredite te tečajnih razlika.

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

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

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

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



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, konkurentske prednosti i slabosti, poslovnu strategiju i trendove koje Grupa očekuje u industriji, kao i u političkom i pravnom okruženju u kojem djeluje i ostale informacije koje nisu povijesne informacije.

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

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

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

TANKERSKA NEXT GENERATION d.d.

Božidara Petranovića 4

23 000 Zadar

Hrvatska

Tel: +385 23 202 135

Fax: +385 23 250 580

e-mail: tng@tng.hr

www.tng.hr

