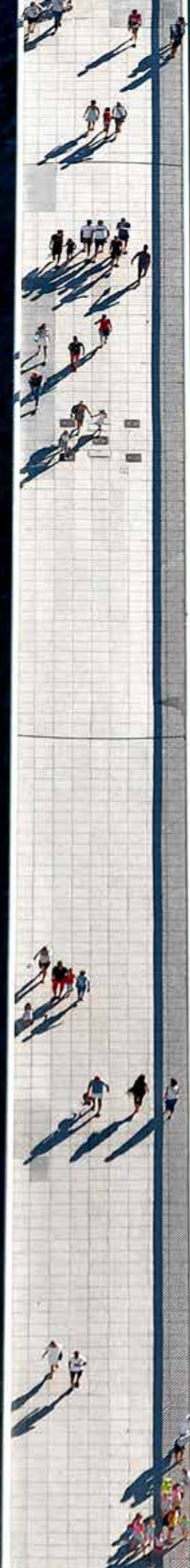


TNG

Tankerska Next Generation

GODIŠNJE IZVJEŠĆE 2017.

Zadar, travanj 2018.



Sadržaj

GODIŠNJE IZVJEŠĆE O STANJU DRUŠTVA ZA 2017. GODINU	3
O nama	5
Komentar člana Uprave	6
Tankerska Next Generation u brojkama	8
Uvjeti poslovanja	11
Rezultati Društva u 2017.	12
Operativni podaci flote	18
Najvažniji događaji u 2017.	20
Očekivani razvoj	21
Upravljanje rizicima	22
Odnosi s povezanim društvima	24
Primjena načela korporativnog upravljanja	27
Korporativni menadžment	28
Održivo i društveno odgovorno poslovanje	30
Izvešće Nadzornog odbora	34
FINANCIJSKI IZVJEŠTAJI ZA GODINU ZAVRŠENU 31.PROSINCA 2017. GODINE S IZVJEŠĆEM NEOVISNOG REVIZORA	
Odgovornost za financijske izvještaje	39
Izveštaj neovisnog revizora	40
Izveštaj o sveobuhvatnoj dobiti	45
Izveštaj o financijskom položaju	46
Izveštaj o novčanim tokovima	47
Izveštaj o promjenama vlasničke glavnice	48
Bilješke uz financijske izvještaje	50
Odobrenje financijskih izvještaja	89
Bitni sektorski pojmovi i koncepti	91
Upozorenje vezano za predviđajuće izjave	96

Tankerska Next Generation

Ukupan broj tankera: 6

ECO dizajn MR Produkt tankeri: 4

ICE class MR Produkt tankeri: 2

Prosječna starost TNG MR flote – **3.7 godina**

Prosječna starost svjetske MR flote – **9.4 godina**

M/t Vukovar, izgrađen: 2015.

ECO design MR produkt tanker

Dužina/širina: 183/32 m

Nosivost: 49,990 dwt

M/t Zoilo, izgrađen: 2015.

ECO design MR produkt tanker

Dužina/širina: 183/32 m

Nosivost: 49,990 dwt

M/t Dalmacija, izgrađen: 2015.

ECO design MR produkt tanker

Dužina/širina: 183/32 m

Nosivost: 49,990 dwt

M/t Pag, izgrađen: 2015.

ECO design MR produkt tanker

Dužina/širina: 183/32 m

Nosivost: 49,990 dwt

M/t Velebit, izgrađen 2011.

ICE class MR produkt tanker

Dužina/širina: 195/32 m

Nosivost: 52,554 dwt

M/t Vinjerac, izgrađen: 2011.

ICE class MR produkt tanker

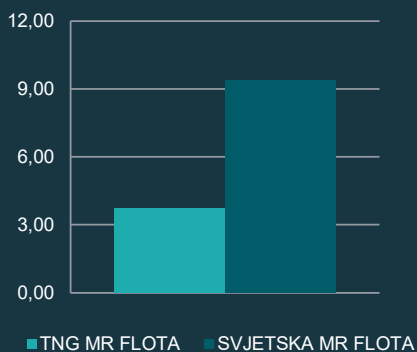
Dužina/širina: 195/32 m

Nosivost: 51,935 dwt

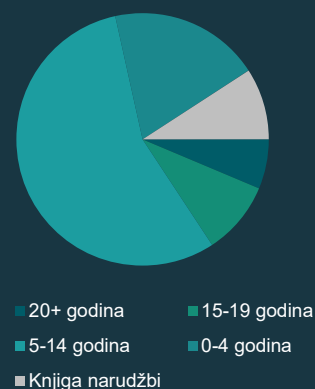
Struktura TNG prihoda u 2017.



Prosječna starost MR flote u godinama



Struktura svjetske MR flote



O nama

Tankerska Next Generation je brodarska kompanija fokusirana isključivo na MR produkt tanker sektor. Osnivač kompanije je Tankerska Plovidba, kompanija sa dugogodišnjim iskustvom i tradicijom u brodarstvu, koja TNG-u pruža usluge tehničkog, kadrovske i komercijalnog upravljanja.

Tankerska Next Generation posluje na tržištu međunarodnog pomorskog prijevoza naftnih prerađevina i jestivih ulja, te pruža usluge prijevoza velikim energetske kompanijama, velikim trgovcima naftom i njenim prerađevinama, velikim proizvođačima nafte i naftnih prerađevina i raznim drugim subjektima koji ovise o pomorskom prijevozu.

TNG je osnovan u kolovozu 2014. nakon čega je Tankerska Plovidba kao svoj osnivački udio priložila dva postojeća konvencionalna produkt tankera m/t Vinjerac i Velebit, novčana sredstva i jedan kompletno financirani ugovor za novogradnju s očekivanom isporukom u četvrtom kvartalu 2015 - m/t Dalmacija. U veljači 2015. TNG-u se kroz Inicijalnu ponudu dionica (IPO) pridružuju institucionalni i privatni dioničari iskazujući Društvu potporu na putu razvoja s prikupljenih 208 milijuna kuna (USD 31 milijuna) po cijeni od 65,00 kuna po dionici.

Sredstva prikupljena u IPO-u, zajedno sa bankarskim kreditom, iskorištena su za akviziciju dvaju ugovora za novogradnje iz koreanskih brodogradilišta. Prva od dvije novogradnje m/t Vukovar isporučena je već u travnju, samo 78 dana od IPO-a, a druga m/t Zoilo u srpnju 2015., te su obje operativne od dana isporuke.

Povećanje kapitala se nastavilo već u drugom kvartalu 2015. kada su najveći dioničari doprinijeli s još 104 milijuna kuna (USD 16 milijuna) u lipnju. TNG je iskoristio uložena sredstva te osigurao još jedan ugovor za novogradnju - m/t Pag koji je ispušten u prosincu 2015., nekoliko dana nakon m/t Dalmacije.

TNG na isteku 2017. godine upravlja flotom od 6 brodova, a drži tri brodarska ugovora na vrijeme, koji su potpisani u skladu s uobičajenim tržišnim praksama i temelje se na standardnim uvjetima industrije za takve ugovore. Uzimajući u obzir zahtjevnju situaciju na tržištu, ostala tri broda kojima su tijekom 2016. završili „time charter“ ugovori, su u 2017. godini bili snažnije angažirani na „spot“ tržištu, ostvarujući tako bolji komercijalni rezultat no što je bilo ostvarivo s brodarskim ugovorima na vrijeme koji su se u tom razdoblju nudili.

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 zaduženosti. U osnovi upravljanja flotom je povećanje novčanog tijeka i profitabilnosti kroz outsourcing većine upravljačkih funkcija i usluga čime se zadržava fleksibilna i jednostavna organizacijska struktura neopterećena dodatnim općim troškovima. Na ovaj način će se omogućiti efikasno upravljanje imovinom i obvezama kompanije i osigurati stabilni povrat dioničarima.

Glavni pokazatelji koji idu u prilog produkt tanker kompanijama između ostalih uključuju globalni ekonomski oporavak i premještanje rafinerijskih kapaciteta sa zapada na istok. Naime, trenutni globalni trend je premještanje rafinerija, ponajprije iz Europe na Srednji istok i u Aziju, pritom povećavajući rute koje produkt tankeri moraju prijeći kako bi zadovoljili ponudu i potražnju.

TNG strategija je biti pouzdan, učinkovit i odgovoran pružatelj usluga pomorskog prijevoza naftnih prerađevina, upravljati flotom tankera i proširiti je na način za koji se vjeruje da će Grupi omogućiti povećanje novčanog toka koji se može raspodijeliti, poboljšanje mogućnosti isplate dividendi i povećanje vrijednosti za svoje dioničare. Društvo namjerava ostvariti te ciljeve na sljedeće načine:

Usmjerenost na razvoj flote, odnosno nabavu i upravljanje brodovima u produkt tanker segmentu s fokusom na produkt tankere srednje nosivosti, koji su glavna radna snaga na tržištu naftnim prerađevinama. Tankeri srednje nosivosti su fleksibilni jer su dovoljno mali da mogu pristupiti širokom rasponu luka, a upravo zbog te fleksibilnosti i mogućnosti rukovanja najuobičajenijim količinama tereta, popularni su i kod naručitelja prijevoza.

Održavati vrhunske usluge kupcima održavanjem visokih standarda pouzdanosti, sigurnosti, zaštite okoliša i kvalitete.

Pravovremeno nabaviti moderne rabljene i/ili re-sale tankere i/ili razumno ugovoriti novogradnju te pravovremeno prodati brodove u skladu s tržišnim uvjetima.

Povećati novčani tok i profitabilnosti outsourcingom većine upravljačkih funkcija Upravitelju flote. Menadžment vjeruje da će se dogovorom o vanjskom upravljanju poboljšati mjerljivost i troškovna konkurentnost poslovanja jer će se TNG-u omogućiti da proširi svoju flotu bez ostvarivanja znatnih dodatnih općih troškova.

Održavati jaku bilancu kroz umjerenu zaduženost na način da će se buduće nabavke brodova nastojati financirati s otprilike 35-45% vlastitog kapitala. Tako bi se olakšala mogućnost korištenja znatnog dijela novčanog toka za isplatu dividendi, ali i poboljšali uvjeti na tržištu jer banke, brodogradilišta i naručitelji preferiraju bolje kapitalizirane ugovorne stranke.

Komentar člana Uprave

Uvjeti na tržištu time chartera pokazali su blagi oporavak sredinom i krajem 2017. godine, no u cijelosti su u godini iza nas pred brodare stavili niz izazova u pogledu maksimizacije komercijalnog potencijala flote.

Unatoč tržišnim volatilnostima koje su karakterizirale 2017. godinu Tankerska Next Generation ostvarila je EBITDA od 16,6 milijuna američkih dolara, oslanjajući se na tri broda koji drže trogodišnje brodarske ugovore na vrijeme, uz kvalitetan doprinos brodova koji su operirali na „spot” tržištu.

Uzimajući u obzir zahtjevu situaciju na tržištu, tri broda kojima su tijekom 2016. završili „time charter” ugovori, su u 2017. godini bili snažnije angažirani na „spot” tržištu, ostvarujući tako bolji komercijalni rezultat no što je bilo ostvarivo s brodarskim ugovorima na vrijeme koji su se u tom razdoblju nudili.

Snažniji angažman flote na „spot” tržištu rezultirao je sa stabilnom financijskom pozicijom i operativnom dobiti koja je dosegla 9,1 milijuna američkih dolara.

Prilagođavanje strategije trenutnim tržišnim uvjetima, kojim menadžment nastoji osigurati dovoljnu razinu fleksibilnosti i ublažiti trenutne volatilnosti, rezultirao je povećanim prihodima tijekom 2017. godine. S tri jedinice na „spot” tržištu u većem dijelu godine, TNG je zabilježio i značajan porast troškova povezanih s putovanjima (gorivo, lučki troškovi). Ovaj značajni dio troškova, koji za jedinice koje su zaposlene ugovorima na vrijeme podmiruje izravno unajmitelj, kompenzirao se kroz povećane prihode koji su dosegli 42,4 milijuna američkih dolara.

Ovakav odnos zaposlenja brodova ugovorima na putovanje i ugovorima na vrijeme omogućuje Tankerskoj Next Generation da pravovremeno reagira na očekivane dugoročne pozitivne trendove na tržištu vozarina.

Intenzivno smo usredotočeni na operativno poslovanje i troškovnu učinkovitost flote, zadržavajući troškove na prošlogodišnjoj razini čime gradimo stabilne temelje za poslovanje u 2018. godini i očekivani oporavak vozarina.

Prateći neke od ključnih pokazatelja, kao što su rast potražnje za naftom, koji pokazuje stabilnost, jačanje globalne ekonomske aktivnosti te smanjenje zalihe nafte i naftnih derivata, moguće je za očekivati dodatnu potražnju za tonskom miljom u segmentu produkt tankera.

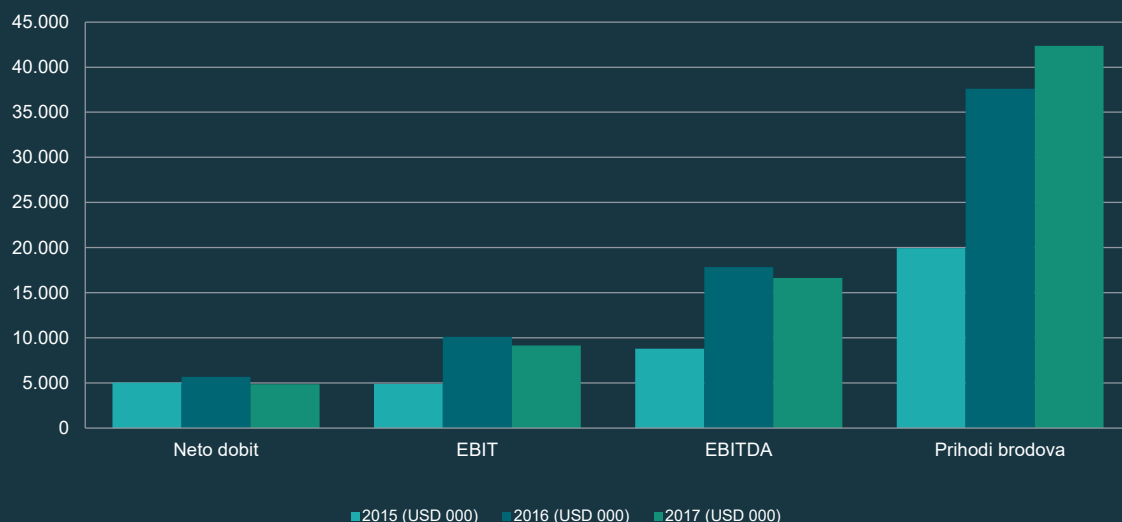
Prema postojećim na tržištu dostupnim analizama i projekcijama knjiga narudžbi, sa solidnim rastom potrošnje i rafinerijskim teretima usmjerenim izvozu, te s ostvarenjem projekcija ekonomskog rasta očekujemo oporavak tržišta u srednjoročnom razdoblju.

*“Snažniji angažman flote na „spot”
tržištu rezultirao je sa stabilnom
financijskom pozicijom i operativnom
dobiti koja je dosegla 9,1 milijuna
američkih dolara.”*

Tijekom sljedećih tromjesečja menadžment TNG-a stavit će naglasak na aktivnosti usmjerene na postizanje optimalne strukture zaposlenja i osiguranje potrebnih resursa za nastavak uravnoteženog poslovanja te promjene u regulatornom okruženju, koje se odnose na stupanje na snagu propisa o primjeni konvencije o balastnim vodama i osiguranje sredstava potrebnih za implementaciju sada važećih propisa.

John Karavanić,
član Uprave

Sažetak prihoda i dobiti



280 mil. kn ~ USD 42,4 mil.

Prihodi brodova

110 mil. kn ~ USD 16,6 mil.

EBITDA

60,4 mil. kn ~ USD 9,1 mil.

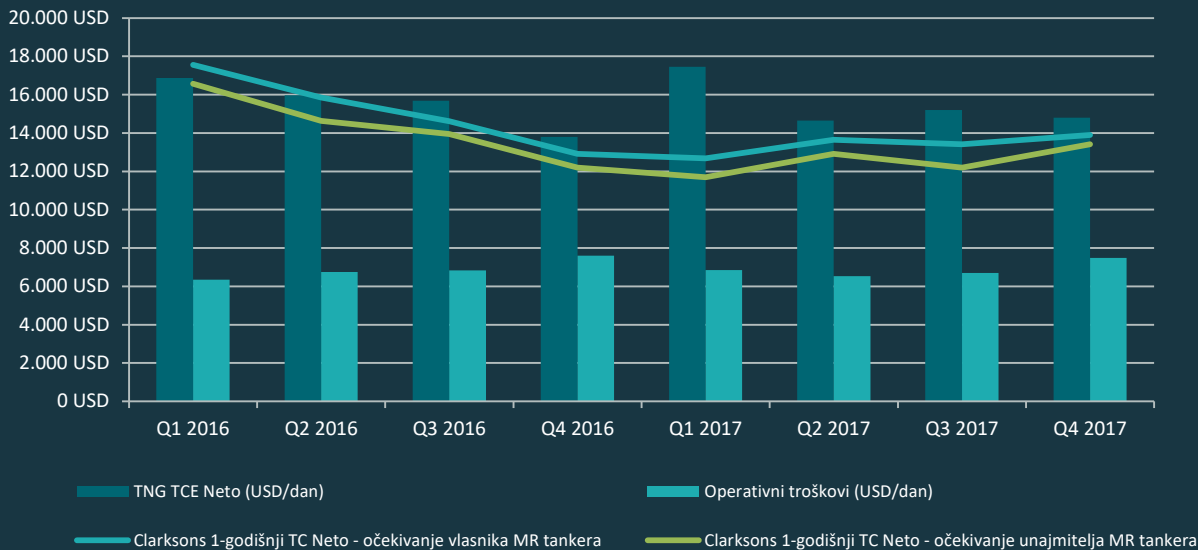
EBIT

32,1 mil. kn ~ USD 4,8 mil.

Neto dobit

Komercijalni rezultati

SAŽETAK KOMERCIJALNIH REZULTATA FLOTE

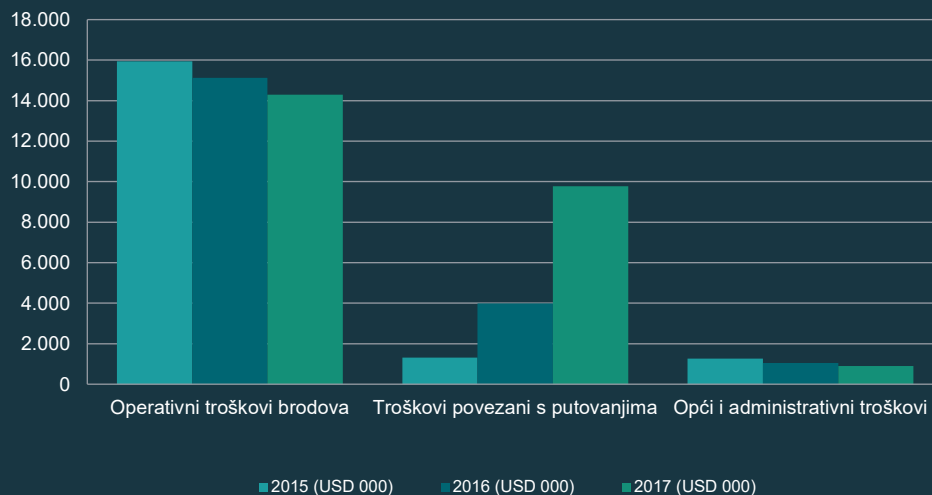


BCTI (Baltic Exchange Clean Tanker Index)



"Angažmanom brodova na "spot" tržištu maksmiziran je njihov komercijalni potencijal i ostvarena je premija u odnosu na razine ostvarive na tržištu brodarskih ugovora na vrijeme."

Sažetak troškova



94 mil. kn ~ USD 14,2 mil.

Operativni troškovi broda

64,8 mil. kn ~ USD 9,8 mil.

Troškovi povezani s putovanjima

6,0 mil. kn ~ USD 0,9 mil.

Opći i administrativni troškovi

Dionica TPNG-R-A

Temeljni kapital: **436.667.250,00 kn**

Broj dionica: **8.733.345**

Trezorske dionice: **13.200**

Ukupni promet u 2017.: **4.068.945,54 kn**

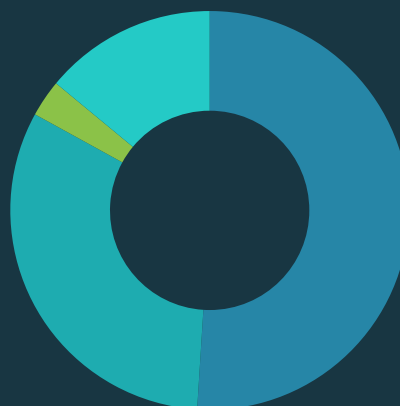
Ukupna količina u 2017.: **57.408 dionica**

Broj trgovinskih dana: **169**

Najviša cijena u 2017.: **84,75 (25. veljače)**

Najniža cijena u 2017.: **54,00 (29. prosinca)**

Tržišna kapitalizacija na dan 31.12.2017:
471.600.630,00 kn

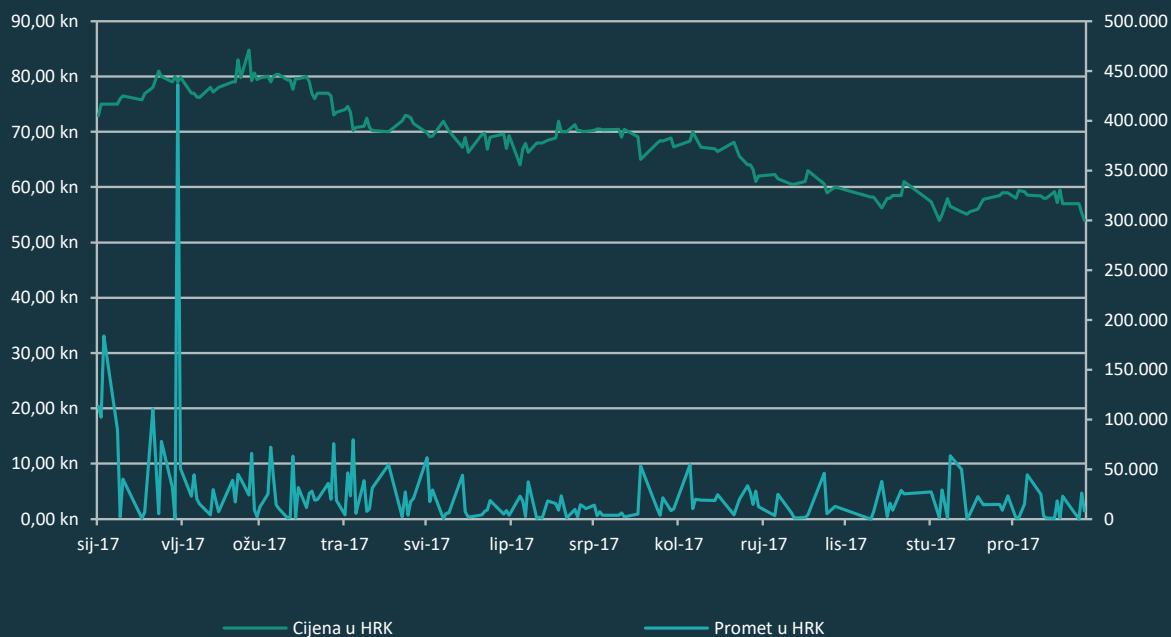


- Tankerska plovidba d.d.
- Mirovinski fondovi
- Croatia Osiguranje
- Ostali institucionalni i privatni investitori

Značajni dioničari na 31.12.2017.

Značajni dioničari na 31.12.2017.	Broj dionica	%
Tankerska plovidba d.d.	4.454.994	51,01
PBZ Croatia Osiguranje OMF	839.000	9,61
Erste Plavi OMF	808.000	9,25
Raiffeisen OMF	752.036	8,61
Raiffeisen DMF	367.521	4,21
Croatia Osiguranje	261.065	2,99
Vlastite dionice	13.200	0,15
Ostali	1.237.529	14,17
Ukupno	8.733.345	100,00

Kretanje cijene i prometa TPNG-R-A



Uvjeti poslovanja

Rast svjetskog gospodarstva tijekom 2017. godine procjenjuje se na 3,7%¹, što predstavlja ubrzanje očekivanog rasta od 0,1¹ postotnog poena u odnosu na očekivanja objavljena u rujnu 2017., i čak pola postotnog poena u odnosu na očekivanja iz 2016. godine.

Projekcije MMF-a objavljene u siječnju 2018. za dvogodišnje razdoblje pokazuju pozitivan pomak (+0,2%)¹ u odnosu na prethodno objavljene projekcije te se očekuje rast svjetskog gospodarstva od 3,9%¹ u 2018. i u 2019. godini.

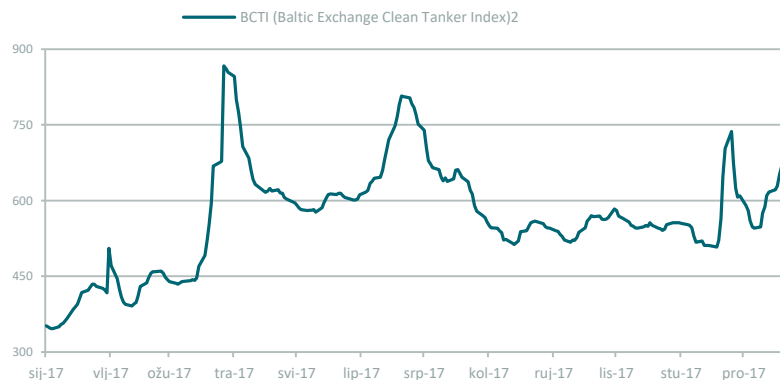
Porast pozitivnog tržišnog sentimenta bilježi se diljem svijeta temeljem ostvarenih pozitivnih trendova u gospodarskoj aktivnosti pa je tako zabilježen rast u preko 120 ekonomija svijeta na koje otpada oko tri četvrtine svjetskog BDP-a.

Stope rasta pokazale su se većima od kratkoročnih rujanskih projekcija za razvijene ekonomije poput Njemačke, Japana, Koreje, SAD-a, dok su i rastuće ekonomije poput Brazila, Kine i Južne Afrike nadmašile ranije ovogodišnje projekcije MMF-a.

Rastući optimizam na tržištima, vremenske prilike u SAD-u, te produljenje OPEC+ sporazuma da se ograniči ponuda nafte, ali i tenzije na bliskom istoku, podržale su rast cijene nafte koja je dosegla razinu od 67 USD po barelu krajem godine, što je povećanje od gotovo 50% u odnosu na lipanj 2017. kada je cijena barela u jednom trenutku pala ispod 45 USD.

U segmentu produkt tankera još uvijek zasićeno tržište je tijekom protekle godine odražavalo standardne sezonalnosti, ali i volatilnosti reagirajući na kratkotrajne pojave poput Uragana Harvey zbog kojeg su stanovito vrijeme tijekom trećeg kvartala rafinerije u Meksičkom zaljevu bile zatvorene što se odrazilo na arbitražu.

Nakon sporijeg početka godine, što prikazuje i niža vrijednost BCTI indeksa (prikazanog na grafu desno), prema kraju godine tržište je pokazalo više aktivnosti, osobito na Dalekom istoku zbog veće potražnje za derivatima koja je pogodovala transpacifičkoj trgovini, odnosno izvozu iz sjeverne Azije zbog veće potražnje sa zapadne obale SAD-a i latinske Amerike, te Australije.



Rast ponude novih MR produkt tankera je i dalje u značajnom opadanju u odnosu na rekordnu 2016 godinu, te je ukupno isporučeni broj novih jedinica tijekom 2017. dosegnuo 64³ tankera, dok je 14 brodova završilo u rezalištu. Takve brojke ukazuju na trend smanjenja u odnosu na 2016. godinu kada u cijeloj godini isporučeno čak 94³ MR produkt tankera, dok je knjiga narudžbi za 2018. godinu trenutno na broju 60², uz očekivan odlazak desetak brodova u rezalište.

Ovakvo usporavanje ponude uz pozitivne promjene na tržištu naftnih derivata i pojačanu gospodarsku aktivnost, te uz očekivano smanjenje zaliha tijekom zimskih mjeseci trebalo bi rezultirati pozitivnim trendom u 2018. godini.

Trenutna očekivanja brodarka vlasnika ECO MR tankera za godišnji najam uz trenutnu isporuku se nalaze na razini od 15.500 USD⁴ po danu.

¹ MMF, World Economic Outlook, travanj 2018.

² Baltic Exchange, BCTI, ožujak 2018.

³ Banhero costa – Product Tanker outlook 2018.

⁴ Clarksons, Tanker Matrix Report, travanj 2018.

Rezultati društva u 2017.

TNG je poslovnu 2017. godinu završio s 280,6 mil. HRK prihoda (42,4 mil. USD), koji su blago porasli u odnosu prethodnu 2016. godinu, dok je EBITDA iznosila 110,2 mil. HRK (16,6 mil. USD), što u kunama u usporedbi s 127,9 mil. HRK ostvarenih u 2016. godini predstavlja smanjenje od 13,8 %. Neto dobit TNG-a iznosila je 32,1 milijuna HRK (4,85 mil. USD).

Operativna dobit 2017. godine iznosi 60,4 mil. HRK (9,1 mil. USD) i rezultat je (i) prihodovne stabilnosti ugovora na vrijeme, (ii) doprinosa Velebita, Vinjerca i Paga sa „spot“ te je moderirana (iii) povećanim troškovima kao posljedice veće izloženosti „spot“ tržištu i jednokratnih troškova povezanih s remontom m/t Vinjerca koji se dijelom prelio u 2017. godinu, (iv) korekcijom „spot“ vozarina, (v) blago nižom razinom uposlenosti flote od 96,9% zbog repositioniranja brodova u drugom kvartalu te (vi) aprecijacijom kune u odnosu na američki dolar.

Sažetak prihoda i dobiti	2017 ('000 USD)	2017 ('000 HRK)	2016 ('000 USD)	2016 ('000 HRK)
Prihodi brodova	42.371	280.596	39.991	272.085
EBITDA	16.635	110.166	18.798	127.894
EBIT	9.126	60.439	10.636	72.362
Neto dobit	4.852	32.132	5.968	40.608

Povećani prihodi brodova tijekom 2017. godine prvenstveno odražavaju prilagođenu strategiju zapošljavanja Vinjerca, Velebita i Paga. S tri jedinice na „spot“ tržištu (u većem dijelu godine) TNG kao brodar pomiruje troškove goriva, lučke i druge troškove povezane s putovanjima. Ovaj značajni dio troškova, koji za jedinice koje su zaposlene ugovorima na vrijeme podmiruje izravno unajmitelj, kompenzira se kroz povećane prihode.

Prosječne TCE neto dnevne vozarine brodova tijekom 2017. godine zabilježene su na razni od 15.525 USD, i pokazuju blago smanjenje u odnosu na razinu od 15.583 USD na dan ostvarenih u 2016. godini, te prate promjene tržišnih uvjeta.

Prošla 2017. godina bila je obilježena u najvećem dijelu uobičajenim troškovima operativnog poslovanja brodova, izuzev dijela jednokratnih troškova povezanih s remontom m/t Vinjerca koji su se u dijelu prelili i u prvo tromjesečje 2017. godine. Unatoč tome, operativni troškovi brodova su smanjeni na 14,29 mil. USD.

Provizije i troškovi povezani s putovanjima brodova iznosili su 64,8 mil. HRK, za razliku od istog razdoblja 2016. kada su iznosili 28,6 mil. HRK. Ovo značajno povećanje rezultat je promjene modaliteta zaposlenja m/t Vinjerca, Velebita i Paga kojima su prelaskom na „spot“ tržište povećani troškovi povezani s putovanjima jer uključuju i lučke troškove i gorivo, koje u slučaju ugovora na vrijeme izravno podmiruje unajmitelj.

Ukupni operativni troškovi iznosili su 170,4 mil. HRK (25,7 mil. USD) u 2017. godini. Ukupni operativni troškovi značajno su povećani u odnosu na 2016. (+18 %), a povećanje je uzrokovano promjenom modela zaposlenja m/t Vinjerca, Velebita i Paga, odnosno povećanjem provizija i troškova povezanih s putovanjima.

Troškovi amortizacije u 2017. godini iznosili su 49,7 mil. HRK (7,5 mil. USD). Svi operativni brodovi amortiziraju se, u skladu s računovodstvenom politikom društva, tijekom procijenjenog vijeka trajanja od 25 godina, linearnom metodom amortizacije do rezidualne vrijednosti koja predstavlja „scrap“ vrijednost broda koja se može ostvariti na međunarodnom tržištu.

Opći i administrativni troškovi 2017. godine iznosili su 6,0 mil. HRK (0,9 mil. USD) i smanjeni su 16% u odnosu na isto razdoblje 2016. godine kao posljedica povećane efikasnosti kontrole troškova.

Sažetak financijske pozicije	2017 (‘000 USD)	2017 (‘000 HRK)	2016 (‘000 USD)	2016 (‘000 HRK)
Dug prema bankama	106.938	670.467	112.319	805.162
Novac i novčani ekvivalenti	10.175	63.792	6.126	43.915
Neto dug	96.763	606.675	106.193	761.247
Kapital i rezerve	96.242	603.418	92.976	666.502
Odnos neto duga i kapitala uvećanog za neto dug	50%	50%	53%	53%

Tankerska Next Generation d.d. završila je 2017. godinu s omjerom zaduženosti od 50%, koji je smanjen za 3 postotna poena u odnosu na kraj 2016. godine kada je iznosio 53%. Smanjenja zaduženosti 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. Transakcijama financiranja TNG je osigurao snažnu kapitalnu bazu, zadržavajući umjerenu razinu zaduženosti u skladu s trenutnim omjerom duga i kapitala.

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.

Društvo je tijekom 2017. godine osnažilo poziciju likvidnosti i unatoč isplati dividende u trećem kvartalu završilo ovo razdoblje sa stabilnom novčanom pozicijom osiguravajući zadovoljavajuću razinu podrške „spot“ poslovanju.

Sažetak troškova	2017 (‘000 USD)	2017 (‘000 HRK)	2016 (‘000 USD)	2016 (‘000 HRK)
Troškovi povezani s putovanjima	(9.778)	(64.756)	(4.209)	(28.634)
Operativni troškovi brodova	(14.288)	(94.615)	(15.931)	(108.388)
Opći i administrativni troškovi	(907)	(6.006)	(1.055)	(7.181)
Ukupni operativni troškovi	(25.738)	(170.442)	(21.195)	(144.203)

Financijski pokazatelji

Račun dobiti i gubitka i izvještaj o sveobuhvatnoj dobiti za razdoblje od 31.12.2016 do 31.12.2017.

Revidirano	2017 (‘000 USD)	2017 (‘000 HRK)	2016 (‘000 USD)	2016 (‘000 HRK)
Prihodi brodova	42.371	280.596	39.991	272.085
Prihodi od prodaje	42.373	280.608	39.993	272.097
Troškovi povezani s putovanjima	(9.778)	(64.756)	(4.209)	(28.634)
Operativni troškovi brodova	(14.288)	(94.615)	(15.931)	(108.388)
Opći i administrativni troškovi	(907)	(6.006)	(1.055)	(7.181)
Ukupni operativni troškovi	(25.738)	(170.442)	(21.195)	(144.203)
DOBIT PRIJE KAMATA, POREZA I AMORTIZACIJE (EBITDA)	16.635	110.166	18.798	127.894
Amortizacija	(7.509)	(49.727)	(8.162)	(55.532)
Operativna dobit (EBIT)	9.126	60.439	10.636	72.362
Financijski prihodi	23	149	72	491
Financijski rashodi	(4.297)	(28.456)	(4.740)	(32.245)
NETO DOBIT	4.852	32.132	5.968	40.608
Tečajne razlike iz preračunavanja inozemnih valuta	465	(81.264)	(420)	14.545
Ukupna sveobuhvatna dobit	5.317	(49.132)	5.548	55.153
Prosječni vagani broj dionica osnovnih i razrijeđenih (tis.)	8.720.145	8.720.145	8.720.145	8.720.145
Neto dobit po dionici, osnovna i razrijeđena	0,56	3,68	0,68	4,66

Izveštaj o financijskom položaju na dan 31.12.2017.

Revidirano	2017 ('000 USD)	2017 ('000 HRK)	2016 ('000 USD)	2016 ('000 HRK)
Dugotrajna imovina	191.928	1.203.337	199.223	1.428.140
Brodovi u funkciji	191.928	1.203.337	199.223	1.428.140
Kratkotrajna imovina	14.769	92.597	9.788	70.160
Zalihe	1.335	8.370	1.508	10.806
Potraživanja	2.803	17.574	1.193	8.558
Novac i novčani ekvivalenti	10.175	63.792	6.126	43.915
Ostala kratkotrajna imovina	456	2.861	961	6.881
UKUPNO IMOVINA	206.697	1.295.934	209.011	1.498.300
Kapital i rezerve	96.242	603.418	92.976	666.502
Temeljni kapital	68.988	436.667	68.988	436.667
Premije na izdane dionice	10.179	68.426	10.179	68.426
Pričuve	9.269	57.030	8.971	55.000
Zadržana dobit	10.388	67.725	7.885	51.575
Pričuve iz preračuna stranih valuta	(2.582)	(26.430)	(3.047)	54.834
Dugoročne obveze	97.556	611.647	102.937	737.909
Banke	97.556	611.647	102.937	737.909
Kratkoročne obveze	12.899	80.869	13.098	93.889
Banke	9.382	58.820	9.382	67.253
Obveze prema dobavljačima i ostale kratkoročne obveze	2.758	17.294	2.959	21.209
Odgođeno plaćanje troškova i prihod budućeg razdoblja	759	4.755	757	5.427
UKUPNO KAPITAL I OBVEZE	206.697	1.295.934	209.011	1.498.300

Financijski pokazatelji

Izveštaj o novčanom tijeku za razdoblje
od 31.12.2016. do 31.12.2017.

Revidirano	2017 ('000 USD)	2017 ('000 HRK)	2016 ('000 USD)	2016 ('000 HRK)
Dobit prije poreza	4.852	32.132	5.968	40.608
Amortizacija	7.509	49.727	8.162	55.532
Promjene u radnom kapitalu	(4.897)	(32.434)	(7.009)	(47.680)
Ostale promjene	4.384	27.606	4.470	28.902
Novčani tijek od poslovnih aktivnosti	11.848	77.031	11.591	77.362
Novčani primici od investicijskih aktivnosti	-	-	-	-
Novčani izdaci od investicijskih aktivnosti	(602)	(3.983)	(1.165)	(7.924)
Novčani tijek od investicijskih aktivnosti	(602)	(3.983)	(1.165)	(7.924)
Novčani primici od financijskih aktivnosti	3.787	25.079	31.001	210.903
Novčani izdaci od financijskih aktivnosti	(10.986)	(72.754)	(45.522)	(309.697)
Novčani tijek od financijskih aktivnosti	(7.199)	(47.675)	(14.521)	(98.794)
Neto promjene u novčanom tijeku	4.047	25.373	(4.095)	(29.356)
Novac i novčani ekvivalenti s početka razdoblja	6.126	43.915	10.221	71.465
Učinci promjene valutnih tečajeva na novac	2	(5.496)	-	1.806
NOVAC I NOVČANI EKVIVALENTI NA KRAJU RAZDOBLJA	10.175	63.792	6.126	43.915

Izveštaj o promjenama vlasničke glavnice za razdoblje od 31.12.2016. do 31.12.2017.

Izveštaj o promjenama vlasničke glavnice 2017. godina	Temeljni kapital	Zadržana dobit	Pričuva iz preračuna stranih valuta	Ostale pričuve	Premija na izdane dionice	Otkup vlastitih dionica	Ukupno
	('000 USD)	('000 USD)	('000 USD)	('000 USD)	('000 USD)	('000 USD)	('000 USD)
Stanje na dan 31. prosinca 2016. godine	68.988	7.885	(3.047)	9.114	10.179	(143)	92.976
Dobit tekuće godine	-	4.852	-	-	-	-	4.852
Tečajne razlike iz preračunavanja inozemnih dijelova poslovanja	-	-	465	-	-	-	465
Ukupno sveobuhvatna dobit	-	4.852	465	-	-	-	5.317
Prijenos u pozicije rezervi po godišnjem rasporedu	-	(298)	-	298	-	-	-
Objavljena dividenda	-	(2.051)	-	-	-	-	(2.051)
Stanje na dan 31. prosinca 2017. godine	68.988	10.388	(2.582)	9.412	10.179	(143)	96.242

Izveštaj o promjenama vlasničke glavnice 2017. godina	Temeljni kapital	Zadržana dobit	Pričuva iz preračuna stranih valuta	Ostale pričuve	Premija na izdane dionice	Otkup vlastitih dionica	Ukupno
	('000 HRK)	('000 HRK)	('000 HRK)	('000 HRK)	('000 HRK)	('000 HRK)	('000 HRK)
Stanje na dan 31. prosinca 2016. godine	436.667	51.575	54.834	55.997	68.426	(997)	666.502
Dobit tekuće godine	-	32.132	-	-	-	-	32.132
Tečajne razlike iz preračunavanja inozemnih dijelova poslovanja	-	-	(81.264)	-	-	-	(81.264)
Ukupno sveobuhvatna dobit	-	32.132	(81.264)	-	-	-	(49.132)
Objavljena dividenda	-	(13.952)	-	-	-	-	(13.952)
Prijenos u pozicije rezervi po godišnjem rasporedu	-	(2.030)	-	2.030	-	-	-
Stanje na dan 31. prosinca 2017. godine	436.667	67.725	(26.430)	58.027	68.426	(997)	603.418

Operativni pokazatelji

Flota TNG-a se trenutno sastoji od šest MR tankera na moru (Velebit, Vinjerac, Vukovar, Zoilo, Dalmacija i Pag). Flota se sastoji od dva konvencionalna ice class produkt tankera te četiri eko-dizajn moderna produkt tankera s ukupnim kapacitetom od 300.000 dwt-a. Na dan 31. prosinca 2017., prosječna starost TNG flote je 3,71 godina.

Tijekom 2016. godine istekli su ugovori na vrijeme za m/t Vinjerac, Velebit i Pag te je novo zaposlenje prilagođeno stanju na tržištu i očekivanim vozarina, a uzimajući u obzir operativne potrebe i petogodišnje remonte Velebita i Vinjerca.

Stavljanjem na „spot“ tržište maksimizirali su se komercijalni potencijali brodova i osiguralo se povoljnije geografsko pozicioniranje, čime je omogućeno i troškovno efikasno ugovaranje petogodišnjih remonta.

Velebit, Vinjerac i Pag

Brodove Velebit, Vinjerac i Pag TNG je tijekom 2017. godine operirao na „spot“ tržištu, procjenjujući kako ovaj način zapošljavanja predstavlja optimalnu strategiju korištenja komercijalnog potencijala flote do oporavka uvjeta na tržištu ugovora na vrijeme.

Vinjerac je na „spotu“ poslovao do kraja srpnja 2017. kada je ugovoren kratkoročni brodarski ugovor na vrijeme s unajmiteljem Clearlake Shipping Pte Ltd („Clearlake“). Ovaj kratkoročni brodarski ugovor na vrijeme istekao je tijekom četvrtog kvartala 2017. te je nastavljeno zaposlenje broda na „spot“ tržištu.

Vukovar

Od isporuke iz brodogradilišta 29. travnja 2015. godine, brod je u komercijalnoj eksploataciji kroz trogodišnji brodarski ugovor na vrijeme s unajmiteljem STI Chartering and Trading Ltd („Scorpio“). Trenutna ugovorena vozarina za Vukovar iznosi 17.250 USD po danu, s najranijim završetkom ugovora u travnju 2018. godine.

Zoilo i Dalmacija

TNG je zaposlio brodove Zoilo i Dalmacija (Zoilo je isporučen 27. srpnja 2015., a Dalmacija 27. studenog 2015.), trogodišnjim brodarskim ugovorom na vrijeme uz dnevnu vozarinu od 17.750 USD od trenutka isporuke.

Brodarski ugovori na vrijeme za Zoilo i Dalmaciju su ugovoreni s unajmiteljem Trafigura Maritime Logistics PTE. Ltd. („Trafigura“), koja ima opciju produljenja ugovora za dodatnih 12 mjeseci uz vozarinu od 19.750 USD po danu.

Strategijom zapošljavanja flote osigurana je stabilna razina prihoda u srednjoročnom razdoblju u kojem su tri broda zaposlena ugovorima na tri godine dok su preostali brodovi nakon što su im istekli ugovori na kraća razdoblja prebačeni na „spot“ tržište. Tijekom trećeg kvartala za m/t Vinjerac je ugovoren kratkoročni brodarski ugovor na vrijeme koji je završen u četvrtom kvartalu.

Prateći regulatorne zahtjeve i najbolju tržišnu praksu m/t Vinjerac je u siječnju završio obvezni petogodišnji remont (započet u prosincu '16.) čime je za 9 dana umanjena uposlenost flote, no operativno je optimalno pozicioniran na Daleki Istok čime su postignute značajne troškovne uštede. Završetkom remonta m/t Vinjerca i Velebita završen je prvi remontni ciklus, dok prve sljedeće remonte novogradnji očekujemo tek od 2020. godine.

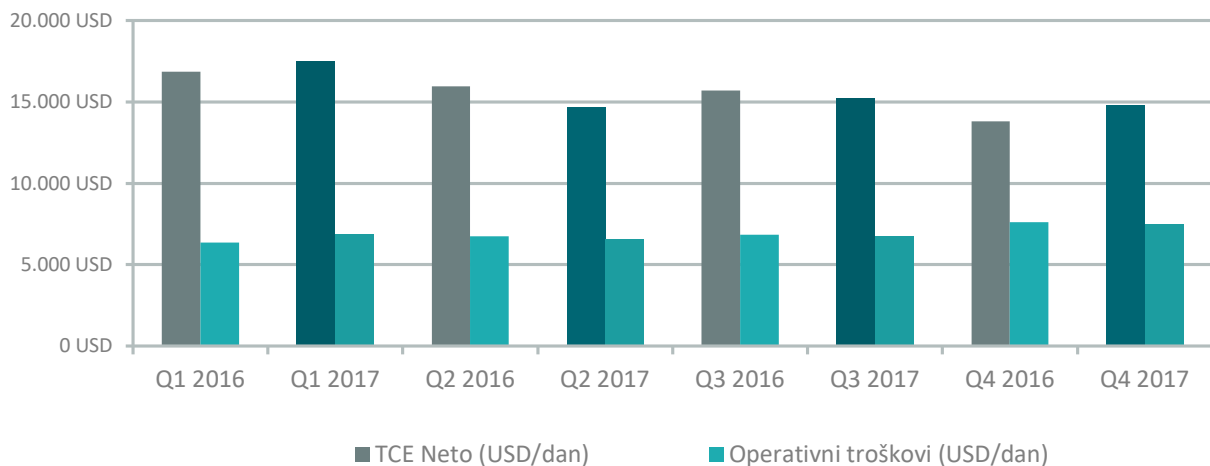
Prosječne TCE neto dnevne vozarine brodova za 2017. godinu zabilježene su na razni od 15.525 USD, i pokazuju minimalno smanjenje u odnosu na razinu od 15.583 USD na dan ostvarenih u 2016. godini, ponajviše zbog komercijalno izazovnog okruženju volatilnih vozarina koje je obilježilo 2017. godinu, te okončanje brodarskih ugovora na vrijeme koji su ugovoreni u značajno boljim tržišnim uvjetima tijekom 2015. godine. Prosječni dnevni operativni troškovi brodova u 2017. iznose 6.891 USD, te su zadržani na gotovoj istoj razini kao u prethodnoj godini.

Poslovnu 2017. godinu karakterizira nešto niža razina uposlenosti flote od 96,9%, koja je moderirana okončanjem remonta m/t Vinjerca te repositioniranjem dvaju brodova na „spot“ tržištu u drugom kvartalu radi postizanja boljih komercijalnih uvjeta koji su se pozitivno odrazili na rezultat operativnog poslovanja u sljedećim kvartalima.

Brod	Nosivost (dwt)	Tip	Godina izgradnje	Brodogradilište	Zastava	Zaposlenje na 31.12.2017.	Dnevna vozarina (USD)
Velebit	52.554	ICE class MR produkt	2011	Treći Maj Hrvatska	Hrvatska	ugovor na putovanje	SPOT
Vinjerac	51.935	ICE class MR produkt	2011	Treći Maj Hrvatska	Hrvatska	ugovor na putovanje	SPOT
Vukovar	49.990	Eko MR produkt	2015	Hyundai Mipo J.Korea	Hrvatska	Scorpio ugovor na vrijeme	17.250 (do Q2 2018.)
Zoilo	49.990	Eko MR produkt	2015	Hyundai Mipo J.Korea	Hrvatska	Trafigura ugovor na vrijeme	17.750 (do Q3 2018.)
Dalmacija	49.990	Eko MR produkt	2015	SPP Shipbuilding J.Korea	Hrvatska	Trafigura ugovor na vrijeme	17.750 (do Q4 2018.)
Pag	49.990	Eko MR produkt	2015	SPP Shipbuilding J.Korea	Hrvatska	ugovor na putovanje	SPOT

Operativni podaci flote	2015.	2016.	2017.
TCE neto vozarine (USD/dan)	15.257	15.583	15.525
Operativni dani (brojčano)	1.191	2.156	2.123
Dnevni operativni troškovi (USD)	7.180	6.885	6.891
Uposlenost flote u %	100	98,2	98,6
Prosječni broj brodova u godini	3,26	6,00	6,00

Usporedba TCE neto, Prosječni operativni troškovi broda po kvartalima 2016. vs 2017.:



Najvažniji događaji u 2017.

Usvojeni nerevidirani rezultati za Q4 2016 i 2016. godinu (Q1)

Sjednice Uprave i Nadzornog odbora Tankerske Next Generation d.d. održane su dana 27. veljače 2017. godine, te su na njima prihvaćeni nerevidirani financijski izvještaji za četvrto tromjesečje i cijelu 2016. godinu.

Istek ugovora o obavljanju poslova specijalista (Q1)

Ugovor o obavljanju poslova specijalista između Tankerske Next Generation d.d. i Interkapital vrijednosnih papira d.o.o. istekao je 31. ožujka 2017. godine.

Interkapital vrijednosni papiri d.o.o nastavio je obavljati poslove specijalista za dionice Tankerske Next Generation d.d., TPNG-R-A, ISIN: H RTPNGRA0000 do zaključno s 2. svibnja 2017. godine.

Ugovorena suradnja o obavljanju poslova specijalističke trgovine (Q2)

Tankerska Next Generation d.d. je dana 10. travnja 2017. s društvom Zagrebačka banka d.d. potpisala Ugovor o obavljanju poslova specijalističke trgovine, kojim je Zagrebačka banka d.d. preuzela obvezu obavljanja poslova specijalista za dionice Tankerske Next Generation d.d., TPNG-R-A, ISIN: H RTPNGRA0000, uvrštene na Službeno tržište Zagrebačke burze d.d.

Usluga specijalističke trgovine uključuje istovremeno izlaganje naloga na kupnju i naloga na prodaju dionice kompanije sukladno Pravilima Zagrebačke burze. Zagrebačka banka d.d. je poslove specijalističke trgovine temeljem navedenog Ugovora počela obavljati 3. svibnja 2017. godine.

Usvojeni revidirani i rezultati za 2016. godinu i nerevidirani za Q1 2017 (Q2)

Sjednice Uprave i Nadzornog odbora Tankerske Next Generation d.d održane su dana 26. travnja 2017.

Nadzorni odbor Tankerske Next Generation d.d. usvojio je i time utvrdio Financijske izvještaje za godinu završenu 31. prosinca 2016. s Izvještajem neovisnog revizora društva, te Godišnje Izvještaje o stanju Društva.

Nadalje, na navedenoj sjednici Nadzorni odbor razmotrio je i prihvatio nerevidirani financijski izvještaj za prvo tromjesečje 2017. godine.

Održana Glavna Skupština Društva (Q2)

Redovna glavna skupština Tankerska Next Generation d.d. održana je u sjedištu Društva u Zadru 1. kolovoza 2017. godine s početkom u 11:00 sati. Na skupštini društva bilo je prisutno 6.495.630 glasova, što predstavlja 74,4899 % od ukupnog temeljnog kapitala (s pravom glasa).

Sve odluke Glavne skupštine donesene su potrebnom većinom u obliku predloženom od strane Uprave i Nadzornog odbora u pozivu za Glavnu skupštinu društva.

Usvojeni nerevidirani rezultati za Q2 i H1 2017 godine (Q3)

Sjednice Uprave i Nadzornog odbora Tankerske Next Generation d.d. održane su dana 26. srpnja 2017. godine, te su na njima prihvaćeni nerevidirani financijski izvještaji za drugi kvartal i prvih šest mjeseci 2017. godine.

Isplaćena dividenda iz dobiti ostvarene u 2016. godini (Q3)

Neto dobit Tankerske Next Generation d.d. ostvarena u 2016. godini iznosi 40.607.822,91 kuna. Glavna skupština je prihvatila da se dio neto dobiti u iznosu od 13.952.232,00 kuna isplati dioničarima kao dividenda, u bruto iznosu od 1,60 kuna po dionici. Isplata dividende započela je 31. kolovoza 2017. Dio neto dobiti u iznosu od 2.030.391,15 kuna raspoređen je u zakonske rezerve, a dio neto dobiti u iznosu od 24.625.199,76 kuna raspoređen je u zadržanu dobit.

Usvojeni nerevidirani rezultati za Q3 2017 godine (Q4)

Sjednice Uprave i Nadzornog odbora Tankerske Next Generation d.d. održane su dana 26. listopada 2017. godine, te su na njima prihvaćeni nerevidirani financijski izvještaji za treći kvartal i prvih devet mjeseci 2017. godine.

Sporazumni raskid ugovora o obavljanju poslova specijalista (Q4)

Dana 27. studenog 2017. godine sklopljen sporazum o raskidu Ugovora o obavljanju poslova specijalističke trgovine između Zagrebačke banke d.d. kao specijalista i Tankerske Next Generation d.d. kao izdavatelja.

Zagrebačka banka d.d. je nastavila obavljati poslove specijalističke trgovine za dionice Tankerske Next Generation d.d., TPNG-R-A, ISIN: H RTPNGRA0000 do isteka raskidnog roka u trajanju do zaključno s 29. prosinca 2017. godine

Očekivani razvoj

Tankerska Next Generation d.d. je međunarodni vlasnik i operator flote od 6 modernih produkt tankera srednje nosivosti, a posluje na tržištu međunarodnog pomorskog prijevoza naftnih prerađevina i jestivih ulja, te pruža usluge prijevoza velikim energetske kompanijama, velikim trgovcima naftom i njenim prerađevinama, velikim proizvođačima nafte i naftnih prerađevina i raznim drugim subjektima koji ovise o pomorskom prijevozu.

TNG je na isteku 2017. godine držao tri srednjoročna brodarska ugovora na vrijeme, koji su potpisani u skladu s uobičajenim tržišnim praksama i temelje se na standardnim uvjetima industrije za takve ugovore.

Takvom strategijom zapošljavanja flote osigurana je stabilna razina prihoda u srednjoročnom razdoblju u kojem su tri broda zaposlena ugovorima na tri godine dok su preostali brodovi nakon što su im istekli ugovori na kraća razdoblja prebačeni na „spot“ tržište.

Stavljanjem na „spot tržište“ maksimizirani su komercijalni potencijali brodova i osiguralo se povoljnije geografsko pozicioniranje, čime je omogućeno i troškovno efikasno ugovaranje petogodišnjih remonta.

Društvo i dalje namjerava zapošljavati većinu flote na temelju srednjoročnih i dugoročnih brodarskih ugovora na vrijeme u cilju ostvarivanja predvidivih poslovnih rezultata i novčanih tijekova što podupire smanjenje rizika za dioničare Društva. Buduće strategije zapošljavanja, u smislu trajanja, ovisit će o tržišnim uvjetima i stavu Uprave o optimalnoj strategiji upravljanja flotom.

Poslovanje Grupe podliježe brojnim zakonima i propisima u obliku međunarodnih konvencija i ugovora, nacionalnih, državnih i lokalnih zakona te nacionalnih, državnih i međunarodnih propisa koji su na snazi u jurisdikcijama u kojima brodovi Grupe posluju ili su upisani.

Konvencija o balastnim vodama Međunarodne pomorske organizacije stupila je na snagu 8. rujna 2017. godine, dok je na posljednjem sastanku IMO-a koji je prethodio stupanju na snagu konvencije odobrena odgoda implementacije za određeni dio postojeće svjetske flote.

Nakon rujna 2017, odobreni sustav za pročišćenje balastnih voda morat će biti ugrađen do trenutka kada bude potrebno obnoviti IOPP (International Oil Pollution Prevention) certifikat, što za TNG d.d. znači da će se sustavi ugrađivati na brodove prateći ciklus petogodišnjih obveznih remonta, koji bi trebali krenuti od kraja 2019. godine ovisno o obvezujućim rokovima i budućim uvjetima poslovanja. Sustav za pročišćenje balastnih voda aktivno uklanja, ubija ili onemogućuje reprodukciju organizma u balastnim vodama prije vraćanja u ekosistem. Očekivani trošak implementacije može iznositi od 500.000 do milijun dolara po brodu ovisno o pripremi i postojećim instalacijama.

Prema odredbama MARPOL-a do 1. siječnja 2020. količina sumpora u pogonskom gorivu neće smjeti biti veća od 0,50%, odnosno emisija u okolinu neće smjeti biti veća od toga. Usklađivanje operativnog poslovanja s ovim propisima može za posljedicu imati značajne kapitalne izdatke u slučaju instalacija opreme za smanjivanje sumpornih emisija ili može podići operativne troškove u slučaju zamjene jeftinijeg visoko sumpornog goriva skupljim nisko sumpornim gorivom.

Ove promjene u regulatornom okruženju svakako će se odraziti na poslovanje TNG-a u sljedećem srednjoročnom razdoblju kroz zahtjeve za investicijama u novu tehnologiju čime bi se postigla potpuna usklađenost flote s navedenim konvencijama. Kako je TNG obavio prvi petogodišnji ciklus remonta za dva konvencionalna tankera, očekujemo kao će investicije povezane s ovim regulativama imati učinak u sljedećem petogodišnjem remontnom ciklusu koji očekujemo od kraja 2019. godine.

Osnovni trendovi i pokazatelji povezani s tržištem produkt tankera u srednjem roku pokazuju stabilnost i uravnoteženost ponude novih jedinica i potražnje za tonskom miljom što može uz nastavak preseljenja proizvodnih kapaciteta naftnih derivata prema dalekom istoku koje se nastavlja, ukazivati na blagi oporavak tržišta vozarina. U tom periodu društvu je cilj osigurati održivost poslovanja i maksimizirati ekonomičnost upravljajući Grupom na način za koji se vjeruje da bi Društvu omogućio konzistentnu i kontinuiranu dividendnu politiku.

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

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

Kamatni rizik

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

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

Kreditni rizik

Kreditni rizik odnosi se na rizik neispunjenja obveza strane u financijskom instrumentu koja time drugoj strani nanosi financijski gubitak. Najveća izloženost kreditnom riziku izražena je najvišom vrijednošću svake stavke financijske imovine iskazane u izvještaju o financijskom položaju. Osnovna financijska imovina TNG-a sastoji se od novca i stanja na računima u bankama, potraživanja od kupaca i ostalih potraživanja te ulaganja. Kreditni rizik sadržan

u likvidnim sredstvima je ograničen jer je, sudeći prema ocjenama većine međunarodnih agencija, uglavnom riječ o bankama visokog kreditnog rejtinga

Rizik likvidnosti

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

- niska vrijednost vozarine predstavlja mogućnost TNG-a da zauzme veći tržišni udio
- visoka vrijednost vozarine omogućava TNG-u da se u kratkom i srednjem roku zaštiti od cjenovnog rizika kroz zakup brodova ili kroz aktivno trgovanjem derivatima povezanim sa vozarinom.

TNG nastoji smanjiti izloženost promjenama cjenovnog rizika vozarina na način da poslovna aktivnost brodova u floti ovisi više različitih naručitelja 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, programe stručnog osposobljavanja pomoraca i različite radionice za pomorce.

Vozarine

Vozarine iz brodarskih ugovora na vrijeme obično su fiksirane za vrijeme trajanja najma. Brodovi zaposleni kroz ovakve ugovore, kroz određeno vremensko razdoblje omogućavaju predvidljivije novčane tokove tijekom tog vremenskog razdoblja i ostvaruju konzervativne razine profitabilnosti. Prevladavajuće vozarine variraju sezonski te iz godine u godinu odražavajući promjene visine vozarine "spot tržišta", očekivanja o budućim vozarinama na "spot tržištu" i drugih čimbenika. Stupanj promjenjivosti vozarina kod brodarskih ugovora na vrijeme je niži kod dugoročnijih ugovora za razliku od kraćih ugovora kod kojih je volatilitet izraženiji. Strategijom zapošljavanja brodova, koja se uglavnom oslanja na prekogodišnja zaposlenja kompanija mitigira ovu vrstu rizika.

TNG i upravitelj flote u svom poslovanju primjenjuju sljedeće standarde, strategije i osiguranja:

ISO 9001 standard za garanciju kvalitete

ISO 14001 standard za upravljanje okolišem,

ISO 50001 standard upravljanja energijom i

OHSAS 1800 standard za sustav upravljanja zdravljem i sigurnošću na radu,

ISM Code Međunarodni kodeks upravljanja sigurnošću

Poslovna strategija Društva

Strategija Društva je biti pouzdan, učinkovit i odgovoran pružatelj usluga pomorskog prijevoza naftnih prerađevina, a poslovni model Tankerske Next Generation, podrazumijeva organizaciju operativnog poslovanja koje će omogućiti ostvarenje ciljeva zacrtanih strategijom i maksimiziranje vrijednosti dioničara. Poslovanje počiva na pravovremenom stjecanju tankera, čime se osigurava efikasno korištenje prikupljenog kapitala i minimizira zaduženost. U osnovi upravljanja flotom je povećanje novčanog tijeka i profitabilnosti kroz outsourcing većine upravljačkih funkcija i usluga čime se zadržava fleksibilna i jednostavna organizacijska struktura neopterećena dodatnim općim troškovima. Na ovaj način će se omogućiti efikasno upravljanje imovinom i obvezama kompanije i osigurati stabilni povrat dioničarima u obliku dividende.

Strategija odabira unajmitelja

Financijska stabilnost unajmitelja i njegova pouzdanost je važan faktor koji utječe na rizik ugovaranja brodarskih ugovora. Rizika takve vrste TNG minimizira pružajući usluge prijevoza velikim energetske kompanijama, velikim trgovcima naftom i njenim prerađevinama, velikim proizvođačima nafte i naftnih prerađevina i drugim, isključivo renomiranim subjektima koji imaju snažnu reputaciju i tradiciju poslovanja u pomorskom prijevozu.

Osiguranja

Pomorski transport povezan je s potencijalnim rizikom od velikih gubitaka i obveza, smrti ili ozljede osoba, kao i štete na imovini uzrokovane nepovoljnim vremenskim uvjetima, mehaničkim kvarovima, ljudskim pogreškama, ratom, terorizmom, piratstvom i drugim okolnostima ili događajima. Prijevoz nafte povezan je i s rizikom od onečišćenja, ali i prekida poslovanja zbog političkih nemira, neprijateljstava, štrajkova i bojkota. Osim toga, uvijek postoji inherentna mogućnost morskih nepogoda, koje uključuju i izlivanje nafte, te druge utjecaje okoliša, pa tako potencijalno postoji i obveza naknade štete koje proizlaze iz operative brodova u međunarodnoj trgovini. Od takvih rizika TNG je osiguran kod prominentnih inozemnih osiguravateljskih kuća specijaliziranih za usluge zaštite od većine rizika nesreća povezanih s brodskim operacijama koje provodi TNG. Društvo smatra da je trenutnim programom osiguranja primjereno zaštićeno od većine rizika te da postoji odgovarajući stupanj zaštite i osiguranja za naknadu štete od odgovornosti za zagađenja i ekološke štete. Cilj je održavati adekvatnu razinu osiguranja potrebnu u svojim pomorskim operacijama i aktivno pratiti sve nove propise i prijetnje koje mogu zahtijevati od TNG-a da revidira svoju pokrivenost osiguranjem.

Odnosi s povezanim društvima

Od 1. siječnja 2015. na snagu su stupili Ugovor o upravljanju i Sporazum o zabrani poslovne konkurencije.

Ugovor o upravljanju

Pod stručnim nadzorom Uprave operativnim poslovanjem TNG-a upravlja Grupacija Tankerska plovdba d.d. (Upravitelj flote). Grupa je sklopila dugoročni ugovor s Upraviteljem flote (Ugovor o upravljanju) u skladu s kojim Upravitelj flote Grupi pruža komercijalne, kadrovske, tehničke i određene administrativne i korporativne usluge uz naknadu. Ugovor o upravljanju trajati će do 31. prosinca 2020. godine. Uprava smatra da će Grupa imati značajne koristi od odnosa s Tankerskom plovdbom jer se radi o tankerskom operatoru bogatog iskustva i dobrog ugleda koji može pružiti visokokvalitetne usluge po povoljnim cijenama.

Za pružanje usluga prema Ugovoru o upravljanju, društvo kćer Tankerska Next Generation International Ltd. (TNGI) Upravitelju flote plaća naknadu koja sadrži sljedeće ključne elemente:

Naknadu za usluge komercijalnog upravljanja. Za komercijalne usluge TNGI plaća Upravitelju flote iznos od 1,5% bruto prihoda koji brod ostvaruje.

Opskrbu brodskim gorivom. Za svu opskrbu gorivom Upravitelj flote naplatiti će 1,00 USD po metričkoj toni goriva. Svaki trošak koji proizađe izravno ili neizravno iz procesa pružanja usluga opskrbe brodskim gorivom (uključujući, ali ne ograničavajući se na troškove posredovanja, analizu uzoraka brodskog goriva, trošak nadzora

opskrbe, itd.) biti će izvan proračuna i na teret TNGI-a kao izvanredni trošak.

Naknada za usluge upravljanja brodom. TNGI plaća Upravitelju flote naknadu za usluge upravljanja brodovima. Iznos naknade vezan je uz publikaciju Moore Stephens koja za svaku vrstu broda daje prosječni dnevni trošak. Naknada koju TNGI plaća Upravitelju flote iznosi 67% od iznosa Naknade za upravljanje operativnim troškovima za Produkt tankere, objavljene u časopisu Moore Stephens. Naknada će se obračunavati mjesečno ili proporcionalno na dnevnoj osnovi za dio mjeseca.

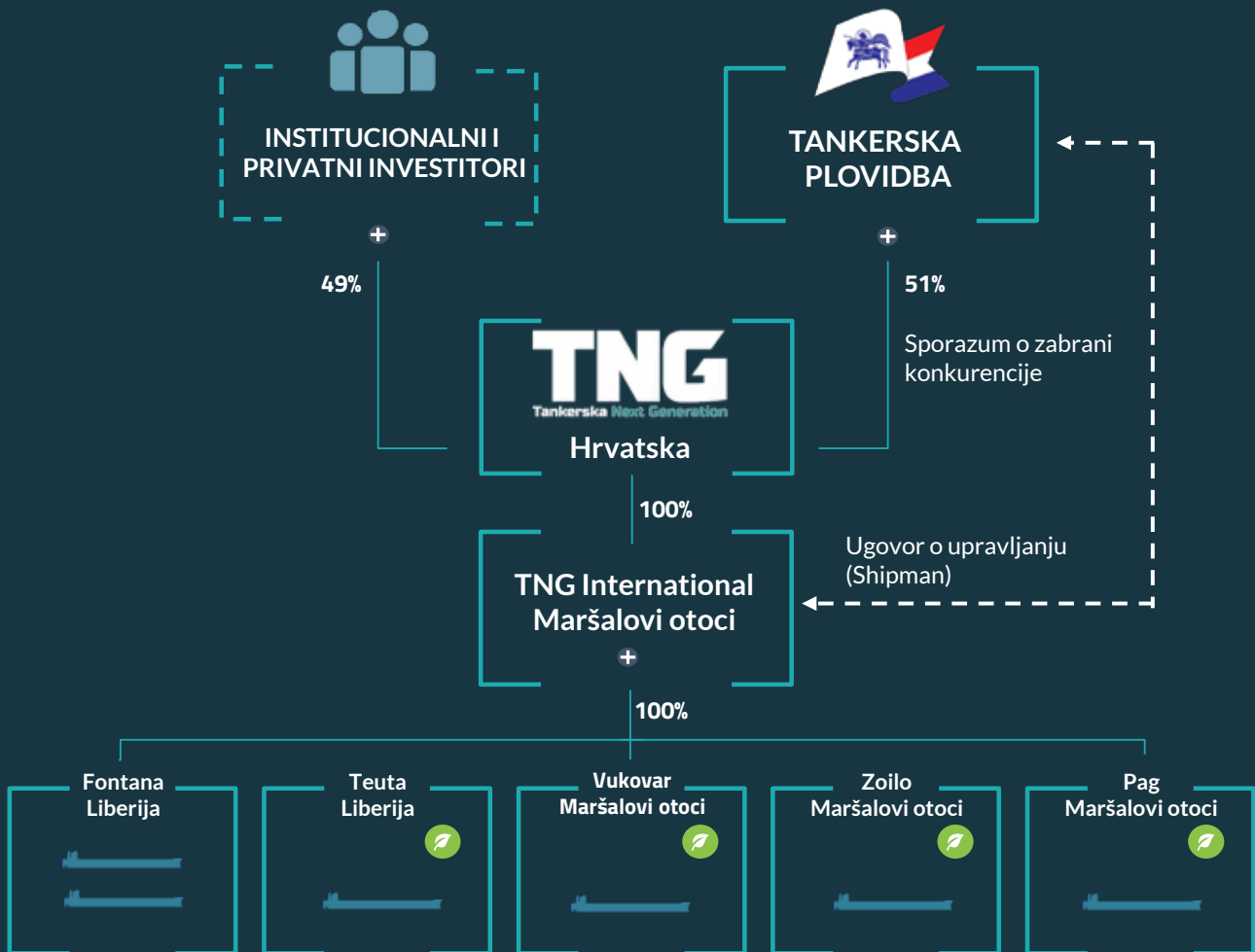
Naknada za kupnju i prodaju. U slučaju posredovanja pri sklapanju ugovora o kupnji ili prodaji broda, ili ugovora o gradnji broda u ime ili za račun Grupe, Upravitelj flote ima pravo na naknadu u iznosu 1% od ukupne kupoprodajne cijene.

Sporazum o zabrani poslovne konkurencije

Prema Sporazumu o zabrani poslovne konkurencije, čiji su potpisnici grupacije TNG i Tankerska plovdba, stranke su ugovorile da niti Tankerska plovdba d.d. niti njezina povezana društva neće posjedovati, zakupljivati, niti komercijalno upravljati bilo koji produkt tanker srednje nosivosti (osim preko TNG grupacije). Sporazum o zabrani konkurencije automatski se raskida, istječe, nije na snazi i ne proizvodi učinke na dan kada Tankerska plovdba i njena povezana društva više nisu izravni ili neizravni vlasnici najmanje 33% dionica Društva.

Društvo kćer	Država osnivanja	Član društva kćeri	Vlasnički udio	Glasačka prava
TNG International Ltd.	Maršalovi otoci	TNG d.d.	100%	100%
Pag Shipping LLC	Maršalovi otoci	TNG International Ltd.	100%	100%
Zoilo Shipping LLC	Maršalovi otoci	TNG International Ltd.	100%	100%
Vukovar Shipping LLC	Maršalovi otoci	TNG International Ltd.	100%	100%
Fontana Shipping Company Ltd.	Liberija	TNG International Ltd.	100%	100%
Teuta Shipping Company Ltd.	Liberija	TNG International Ltd.	100%	100%

Grafički prikaz odnosa s povezanim društvima



Tankerska Next Generation International kao tvrtka kćer Tankerske Next Generation drži ugovore o zakupu brodova s tvrtkama koje su vlasnici ukupno 6 produkt tankera



IZJAVA O PRIMJENI KODEKSA KORPORATIVNOG UPRAVLJANJA

Sukladno hrvatskom Zakonu o trgovačkim društvima (NN 111/93, 34/99, 121/99, 52/00 – Odluka USRH, 118/03, 107/07, 146/08, 137/09, 152/11 – pročišćeni tekst, 111/12, 68/13 i 110/15), društva čijim se dionicama trguje na uređenom tržištu obvezna su primjenjivati kodeks korporativnog upravljanja. S obzirom da je ukupno 8.733.345 redovnih dionica Društva, oznake TPNG-R-A i ISIN oznake HRTPNGRA0000, uvršteno na Službeno tržište Zagrebačke burze, Društvo je usvojilo i na njega se primjenjuje Kodeks korporativnog upravljanja koji su zajednički pripremile Hrvatske agencija za nadzor financijskih usluga i Zagrebačka burza, a objavljen je na internetskoj stranici Zagrebačke burze (www.zse.hr). Značajni imatelji dionica u Društvu navedeni su na stranici 10 Godišnjeg izvještaja. TNG d.d. općenito uvažavajući specifičnosti poslovnog modela pridržava se odredbi Kodeksa o čemu izvještava javnost kroz Godišnji upitnik korporativnog upravljanja koji se objavljuje na internetskoj stranici društva (www.tng.hr).

Društvo je izradilo i usvojilo Kodeks korporativnog upravljanja Tankerske Next Generation, koji je izrađen prema predlošku i preporukama Kodeksa korporativnog upravljanja koji su zajednički pripremile Hrvatske agencija za nadzor financijskih usluga i Zagrebačka burza te prati i uvažava specifičnosti poslovanja na globalnom tržištu pomorskog prijevoza. Svrha ovog Kodeksa je postavljanje visokih standarda korporativnog upravljanja i poslovne transparentnosti za dionička društva, te zaštita investitora i drugih članova društva kroz uredno i odgovorno upravljanje i nadzor poslovanja te upravljačkih funkcija dioničkih društava.

Iznimke su sljedeće:

- Društvo nije osiguralo opunomoćenike dioničarima Društva koji to zbog bilo kojeg razloga nisu u mogućnosti učiniti sami, a bez posebnih troškova za te dioničare, koji su dužni glasovati na Glavnoj skupštini u skladu s uputama dioničara jer društvo nije zaprimilo takav zahtjev.
- Sudjelovanje i glasovanje upotrebom sredstava moderne komunikacijske

tehnologije nije bilo omogućeno na prethodnim skupštinama dioničara. Takva mogućnost nije predviđena Statutom društva, a u budućnosti će se razmotriti ovisno o potrebama i troškovima takvog sustava.

- Društvo koristi zakonske i statutarne mogućnosti prijave dolaska i punomoći u cilju zaštite interesa dioničara i održavanja primjerene tehničke kvalitete skupa.
- Nadzorni odbor društva sastavljen je od tri predstavnika većinskog vlasnika te dva nezavisna člana.
- Društvo upravlja sukcesijom rukovodstva kroz pravovremeno prepoznavanje i identificiranje potreba na ključnim razinama poslovnih procesa vodeći kontinuitetom i održivošću procesa i upravljački i nadzornih funkcija i aktivnosti.
- Podaci o naknadama članovima Uprave i Nadzornog odbora objavljeni su u godišnjem izvješću u ukupnom iznosu.
- Naknade članovima nadzornog odbora određene su odlukom skupštine društva u fiksnom iznosu i dostupne su na internet stranicama društva
- Komisije za imenovanja i nagrađivanje su zbog organizacijskih specifičnosti društva predviđene kao „ad hoc“ tijela Nadzornog odbora koje bi u slučaju potrebe razmatrala pitanja iz specifičnih područja.
- Iznosi naknada plaćenih nezavisnim revizorima za pružene usluge ne objavljuju se i predstavljaju poslovnu tajnu.

Unutrašnji nadzor i upravljanje rizicima

Revizorski odbor društva priprema i nadgleda provedbe odluka Nadzornog odbora vezane uz sustav financijskog izvješćivanja, rizika povezanih s financijskim izvješćivanjem te nadzire kontrole i mehanizme osiguranja kvalitete i odvijanja procesa financijskog izvještavanja Tankerske Next Generation d.d.. Kroz kontinuirani pristup revizorima Društva odbor nadgleda proces izvješćivanja, raspravlja o ključnim pitanjima za poslovanje iznesenim od revizora, menadžmenta ili Nadzornog odbora dajući savjete, preporuke ili smjernice. Revizorski odbor odgovoran je za osiguravanje objektivnosti i vjerodostojnosti informacija

i izvješća koja se podnose Nadzornom odboru. Obveze i odgovornosti revizorskog odbora između ostalog uključuju odgovornost za praćenje i pregled cjelovitosti financijskog izvješćivanja Društva, interni sustav financijske kontrole Društva i interne kontrole poslovanja i usklađenosti Društva. Revizorski odbor također nadzire funkciju vanjske revizije (uključujući učinkovitost postupaka vanjske revizije te imenovanje i naknade revizorima) i ocjenjuje učinkovitost aktivnosti interne revizije.

Imenovanje i djelovanje članova Uprave

Upravu Društva imenuje i opoziva Nadzorni odbor na mandat koji traje najviše do pet godina te članovi Uprave potom mogu biti ponovno imenovani. Uprava se trenutno sastoji od jednog člana te može brojati do tri člana. Ovlasti članova Uprave definirane su Zakonom o trgovačkim društvima i Statutom Društva i uključuju vođenje poslova na vlastitu odgovornost poduzimajući sve radnje i donošenje svih odluka koje smatra potrebnim za uspješno vođenje poslova Društva. Uprava je za određene odluke dužna osigurati suglasnost Nadzornog odbora (između ostalog - izmjene Statuta, stjecanje i raspolaganje vlastitim dionicama). Društvo samostalno zastupa član Uprave. Upravu društva čini jedini član Uprave gospodin John Karavanić.

Nadzorni odbor

Nadzorni odbor sastoji se od pet članova koje imenuje skupština Društva. Nadzorni odbor odgovoran je za imenovanje i opoziv članova Uprave te za nadzor nad vođenjem poslova Društva. Sukladno odredbama Statuta Nadzorni odbor daje prethodnu suglasnost za značajne transakcije i poslove koje Uprava bez takvog odobrenja ne može provesti. Nadzorni odbor osnovao je Revizorski odbor.

Korporativni menadžement

John Karavanić

Član Uprave

Gospodin John Karavanić diplomirao je na Ekonomskom fakultetu u Zagrebu 1992. godine. Nakon diplome, bio je zaposlen u Tankerskoj plovidbi kao pripravnik u Sektoru komercijale. Od 1993. do 1997. godine je bio na položaju Samostalnog referenta u odjelu tankera u Tankerskoj plovidbi, a od 1997. do 1999. Poslovoditelj u odjelu tankera u Sektoru komercijale. Između 1999. i 2004. godine bio je broker u Alan Shippingu (društvo kćer Tankerske plovidbe). Vratio se u Tankersku plovidbu 2004. godine na položaj Voditelja odjela tankera i zamjenika direktora Sektora komercijale unutar društva. Od 2014. godine bio je na položaju Poslovoditelja za projekte i zamjenik direktora Sektora komercijale. Od kolovoza 2014. gdn. Karavanić je član Uprave TNG-a.

Mario Devošić

Financijski direktor

Gospodin Mario Devošić diplomirao je 2004. godine na Ekonomskom fakultetu u Zagrebu. Nakon diplome zaposlio se u INA, d.d., naftnoj kompaniji s vodećom ulogu u naftnom poslovanju u Hrvatskoj te značajnom ulogom u regiji. Karijeru gradi kroz segment istraživanja i proizvodnje nafte i plina te poslovnu funkciju financija. Kao direktor odnosa s investitorima, od 2011. do 2013. zadužen je za razvoj i implementaciju strategije odnosa s investitorima, a kao direktor portfelja INA grupe zadužen je za optimizaciju portfelja. Od 2014. radi na području upravljanja kreditnim rizicima. Timu Tankerske Next Generation d.d. pridružuje se u svibnju 2015. godine. Gospodin Devošić član je Odbora za odlučivanje o sukobu interesa Zagrebačke burze.

Ivica Pijaca

Predsjednik Nadzornog odbora

Gospodin Ivica Pijaca je započeo svoju profesionalnu karijeru u Tankerskoj plovidbi kao kadet od 1992. do 1993. godine. Diplomirao je na Pomorskom fakultetu u Rijeci 1998. Iste godine se zaposlio kao treći časnik palube u floti Tankerske plovidbe. Godine 1999. postao je samostalni referent

u Odjelu produkt tankera u Tankerskoj plovidbi, napredujući na mjesto Poslovoditelja u odjelu tankera u Tankerskoj plovidbi u 2003. godini. Između 2004. i 2005. godine gospodin Pijaca bio je broker u Alan Shippingu (društvo kćer Tankerske plovidbe) i generalni direktor u istom društvu od 2005. do 2006. godine. Od 2006. do 2013. gospodin Pijaca bio je Poslovoditelj u odjelu tankera u Tankerskoj plovidbi. 2013. godine gospodin Pijaca postao je direktor Sektora komercijale te je to funkcija na kojoj se trenutno nalazi u Tankerskoj plovidbi.

Mario Pavić

Član Nadzornog i Revizorskog odbora

Gospodin Mario Pavić je započeo svoju profesionalnu karijeru u Tankerskoj plovidbi kao kadet između 1993. i 1994. godine. Diplomirao je na Pomorskom fakultetu u Splitu 1996. godine s diplomom inženjer nautike. Od 1997. do 2002. godine bio je zaposlen kao časnik palube u floti Tankerske plovidbe. Godine 2002. diplomirao je Management u pomorstvu na Pomorskom fakultetu u Splitu. Između 2003. i 2007. godine bio je Poslovoditelj u odjelu tankera Tankerske plovidbe. Između 2007. i 2012. godine gospodin Pavić bio je broker u društvu Alan Shippingu (društvo kćer Tankerske plovidbe) i generalni direktor istog društva od 2012. do 2013. godine. Od 2013. godine gospodin Pavić je član Uprave Tankerske plovidbe.

Nikola Koščica

Član Nadzornog i Revizorskog odbora

Gospodin Nikola Koščica je diplomirao financijsku ekonomiju na London Guildhall University 1996. godine. Nakon diplome, bio je zaposlen u Dalmatinskoj banci d.d. između 1997. i 2001. godine, i to prvo kao pripravnik, a kasnije kao analitičar u sektoru za upravljanje poslovnim rizicima navedene banke. Između 2001. i 2003. godine, bio je zaposlen inicijalno kao kreditni referent, a kasnije kao voditelj odjela za kreditiranje pravnih osoba u Raiffeisenbank Austria d.d. Podružnica Zadar. Postao je zaposlenik Tankerske plovidbe 2004. godine kao poslovoditelj za upravljanje rizicima, od 2013. je na položaju direktora financijskog

sektora, a od kolovoza 2015. je član Uprave Tankerske plovidbe.

Joško Miliša

Član Nadzornog odbora

Gospodin Joško Miliša završio je Elektrotehnički fakultet u Zagrebu te se 1992. godine zapošljava kao broker u brokerskoj kući Medis, nakon čega radi u konzultantskim društvima Consult invest i ICF kao savjetnik na poslovima preuzimanja i savjetovanjima društava. U Erste vrijednosnim papirima d.o.o. radio je na poziciji voditelja trgovanja vrijednosnim papirima i uvođenju portfolio managementa. Imenovan je 2000. godine za potpredsjednika Hrvatskog Fonda za privatizaciju zadužen za korporativno upravljanje. Početkom 2002. godine suosniva investicijsko društvo ŠTED-KAPITAL d.o.o., koje samostalno i uspješno vodi do polovine 2009. godine. Trenutno je na funkciji predsjednika uprave investicijskog društva Prosperus Invest d.o.o.

Nikola Mišetić

Član Nadzornog odbora

Gospodin Nikola Mišetić diplomirao je na Ekonomskom fakultetu u Zagrebu 2002. godine, a MBA program završio 2009. godine na poslovnom učilištu INSEAD u Francuskoj. Svoju profesionalnu karijeru započeo je 2003. godine kao makroekonomist u Volksbank d.d. Zagreb, a već 2004. godine prelazi u Kreditnu banku Zagreb d.d., gdje obnaša funkciju zamjenika direktora poslova s građanstvom od 2004. do 2005. godine. U McKinsey & Company Inc., zadržao se kao manager projekata od 2005. do 2011. godine kada prelazi u Adris Grupu d.d. na mjesto izvršnog direktora razvoja. U travnju 2014. gospodin Mišetić ulazi u Upravu Croatia osiguranja d.d. nakon akvizicije Croatia osiguranja d.d. od ADRIS grupe.

Sergej Dolezil

Predsjednik Revizorskog odbora

Gospodin Sergej Dolezil diplomirao je 2004. godine na Webster University Vienna, Menadžment s naglaskom na međunarodno poslovanje, a 2009. godine završio je MBA program na IEDC Poslovnoj školi u Bledu, Slovenija. 2004. godine zapošljava se na poziciji

supervizora u poreznom odjelu KPMG Croatia d.o.o. 2010. godine zapošljava se u INA industriji nafte d.d. na poziciji vodećeg internog revizora, te na toj poziciji ostaje do 2013. godine kada postaje direktor sektora interne revizije. Iz INA-e u travnju 2015. prelazi u Croatia Osiguranje d.d., gdje zauzima poziciju savjetnika člana uprave za financije, a u siječnju 2016. godine postaje voditelj interne revizije u Croatia Osiguranju d.d. da bi u siječnju 2018. postao predsjednik uprave CO Zdravlje d.o.o.

Genarij Sutlović

Član Revizorskog odbora

Gospodin Genarij Sutlović diplomirao je na Ekonomskom fakultetu u Rijeci 1986. godine. Nakon diplome, bio je zaposlen u Tankerskoj plovidbi kao referent od 1987. do 1989. Od 1990. preuzima funkciju glavnog financijskog knjigovođe gdje se zadržava do promocije u šefa knjigovodstva u veljači 1991. godine. Na poziciji Šefa knjigovodstva Tankerske Plovidbe gospodin Sutlović ostaje sve do prosinca 2001. kada prelazi u Stambeno Gospodarstvo Tanker d.o.o. Zadar, gdje i danas obnaša funkciju direktora društva. Gospodin Sutlović je i član Revizorskog odbora brodogradilišta Viktor Lenac u Rijeci.

Naknade članovima upravljačkih tijela

Naknade članovima Nadzornog odbora u 2017. godini

Naknada članovima Nadzornog odbora iznosi 4.000,00 kn neto mjesečno, dok Predsjedniku Nadzornog odbora pripada naknada u iznosu 5.000,00 kn neto mjesečno.

Sastav Nadzornog odbora na 31.12.2017.:

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

Naknade članovima Revizorskog odbora u 2017. godini

Visina naknade članovima Revizorskog odbora iznosi 2.000,00 kuna neto po

sjednici, članovima Revizorskog odbora koji su ujedno članovi Nadzornog odbora ne pripada posebna naknada.

Sastav Revizorskog odbora na 31.12.2017.

gdin. Sergej Dolezil, predsjednik
gdin. Mario Pavić, član
gdin. Genarij Sutlović, član

Članovi Uprave, Nadzornog i Revizorskog odbora koji posjeduju dionice Društva na dan 31.12.2017:

gdin. John Karavanić, član Uprave 1.633 dionice Društva
gdin. Ivica Pijaca, predsjednik Nadzornog odbora, 1.840 dionica Društva,
gdin. Mario Pavić, član Nadzornog odbora 1 dionica Društva,
gdin. Nikola Koščica, član Nadzornog odbora 1.840 dionica Društva,
gdin. Genarij Sutlović, član Revizorskog odbora 525 dionica Društva.

Politika dividendi

Poslovna politika Tankerske Next Generation d.d. je rukovoditi se najboljom svjetskom praksom u ostvarivanju koristi za svoje dioničare u nastojanju maksimalizacije dobiti iz poslovanja, a politika isplata dividende dioničarima, po uzoru na najuspješnija svjetska broderska društva u istom segmentu poslovanja, bit će vođena nastojanjem da se osigura kontinuitet i konzistentnost u politici isplate dividende. Uprava je, nadalje, dužna radi maksimiziranja dobiti posvetiti naročitu pažnju učinkovitom upravljanju brodovima, jačanju svojih komparativnih prednosti u odnosu na slična broderska društva koja posluju na svjetskom tržištu, zadržavajući pri tome troškove poslovanja na što nižoj razini, ali bez ugrožavanja sigurnosti, kvalitete usluga prijevoza i okoliša.

Prilikom utvrđivanja prijedloga za isplatu dividende uprava TNG d.d. rukovodit će zaradama društva, financijskom pozicijom, potrebama i razini raspoloživih novčanih sredstava, ispunjavanjem obveza preuzetih ugovorima o zajmovima za izgradnju flote te tržišnim uvjetima i promjenama

u regulatornom okruženju. Kontinuitet u isplati dividende dioničarima uprava će nastojati održati predlažući isplatu normalizirane dobiti društva kao dijela dobiti u iznosu raspoloživih sredstava iznad minimalnih zahtjeva radnog kapitala potrebnog za upravljene flote sukladno potrebama strategije komercijalne eksploatacije brodova, koji može kretati od 600 tisuća do milijun američkih dolara ovisno je li brod zaposlen na vrijeme ili na putovanje te sukladno obveznim financijskim pokazateljima iz ugovora o zajmovima.

Dividenda isplaćena dioničarima iz rezultata poslovanja 2016. godine

Rukovodeći se svjetskom praksom uspješnijih broderskih društva istog segmenta poslovanja, u nastojanju maksimalizacije dobiti iz poslovanja, i osiguranja kontinuiteta i konzistentnost u politici isplate dividende iz rezultata poslovanja ostvarenog u 2016. godini društvo je dioničarima isplatilo dividendu u iznosu od 1,60 kuna po dionici. Skupština društva održana 1. kolovoza 2017. godine donijela je odluku kojom je potvrđen prijedlog Uprave društva te je isplaćen iznos od 13.952.232,00 kuna, odnosno 1,60 kuna po dionici što u odnosu na cijenu dionice koja je prethodila glavnoj skupštini daje prosječni prinos od 2,32%.

Prijedlog dividende iz rezultata poslovanja 2017. godine

S ciljem osiguranja kontinuiteta u isplati dividende dioničarima uprava je uzimajući u obzir rezultate poslovanja ostvarene tijekom 2017. godine kao i iznos raspoloživih sredstava iznad minimalnih zahtjeva radnog kapitala potrebnog za upravljanje flote sukladno potrebama zapošljavanja flote koje trenutno podrazumijeva angažman tri broda na "spot tržištu", te sukladno obveznim financijskim pokazateljima iz ugovora o zajmovima predložila isplatu normalizirane dobiti društva kao dijela dobiti iznad potrebnih novčanih sredstava u bruto iznosu od 0,60 kuna po dionici što u odnosu na cijenu dionice koja je prethodila objavi ovih izvještaja daje prosječni prinos od 1,18%.

Održivo i društveno odgovorno poslovanje

Područja održivog i društveno odgovornog poslovanja su: uključenost društveno odgovornog poslovanja u poslovnu strategiju, zaštita okoliša, ekonomska održivost, tržišni odnosi, radna okolina i odnosi sa zajednicom

Koncept društveno odgovornog poslovanja podrazumijeva sinergiju brige o društvu i okolišu, te strategije poslovnog razvoja kompanije što u konačnici treba rezultirati stvaranjem preduvjeta za održivi razvoj svih uključenih strana.

Ključne grupe interesne skupine Tankerske Next Generation sastoje se od unajmitelja, dobavljača, zaposlenika, dioničara, financijskih institucija, industrijskih udruženja, regulatora i zajednice u kojoj posluje, a kontinuirani cilj kompanije je održavanje partnerskog odnosa i dijaloga sa svakom od ovih skupina.

Uključenost društveno odgovornog poslovanja u poslovnu strategiju

Brodarska industrija odgovorna je za oko 90% transporta u svijetu. Na taj način, brodarstvo spaja proizvodnju, ljude i kompanije u globalnoj trgovačkoj mreži i tako ima nemjerljiv doprinos u razvoju i rastu diljem svijeta. Kroz razvoj efikasnih, pouzdanih i pametnih rješenja za transport dobara od proizvođača do kupca brodarstvo zauzima ključnu ulogu u ostvarivanju održivog rasta kroz trgovinu. Prepoznavši kako je društveno odgovorno poslovanje usko vezano s održivim rastom, otkrivamo kako veza između društvenog i ekonomskog razvoja skriva velik potencijal za rast vrijednosti koje kompanija kroz svoje usluge pruža svojim klijentima i društvu općenito, te na taj način ostvaruje dugoročnu kompetitivnu prednost.

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 naftnih proizvoda 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.

Kvaliteta naših brodova i naše posade determiniraju sigurnost roba koje naši brodovi prevoze, doprinose pouzdanosti operacija i fleksibilnosti koja je potrebna kako bi se izbjegle negativne posljedice u nepredviđenim situacijama. Stavljanjem fokusa na kvalitetnu posadu i opremu Tankerska si osigurava smanjenje troškova poslovanja za kompaniju, ali i smanjuje eventualne negativne posljedice za društvo u cjelini, te jamči sigurnost posadi i teretu koji se prevozi.

Da bi postigli kontinuiranu pouzdanost od brodara se traži da svoje operacije povjeri zaposlenicima s pravim kompetencijama koji će uz odgovorno vođenje uspješno zaključiti svako putovanje. Naši pomorci i zaposlenici su ključni u ostvarivanju ovih ciljeva i zato u TNG-u ustrajemo u privlačenju i zadržavanju najboljih kandidata. Uz kvalitetne i motivirane zaposlenike dobro održavani brodovi ključ su uspješno i na vrijeme izvršenih putovanja. Dobrim održavanjem brodova i brodskih sustava minimizira se mogućnost kvarova, kašnjenja i pogrešaka koji se mogu manifestirati u negativnim eksternalijama za društvo.

Ključne interesne skupine TNG-a:





Usklađenost poslovanja sa ciljevima održivog razvoja UN-a

Zaštita okoliša

Politika upravljanja TNG flotom je da svi brodovi i operacije budu u skladu sa svim potrebnim zahtjevima kako bi zaštitili okoliš te poslovali u skladu s Međunarodnim konvencijama, administracijom i drugim važećim propisima, te se kroz poslovanje pomogne ostvarivanje ciljeva održivog razvoja Ujedinjenih naroda.

To se ostvaruje kroz provedbu sljedećih odrednica u poslovanju:

- Poduzimanje svih potrebnih mjera kako bi se zaštitila okolina u kojoj brodovi Društva obavljaju djelatnost
- Visoki standardi u upravljanju i održavanju brodova Društva.
- Odgovaranje na rizike brzo, učinkovito i uz minimalni mogući utjecaj na okoliš i prirodne resurse.
- Predanost kontinuiranim poboljšanjima u smanjenju utjecaja na okoliš i prevenciji onečišćenja u svim našim aktivnostima.
- Pravilno postupanje i rukovanje proizvodima i teretom koji se prevozi, također, pravilno postupanje s kupljenim gorivom i uljem, bojama, kemikalijama, otapalima i drugim potrošnim materijalima
- Procjena i identifikacija rizika za mogući utjecaj na okoliš koji potječe iz različitih ekoloških aspekata brodarstvu.
- Obučiti posadu kako bi se spriječilo slučajno, i moguće operativno ispuštanje onečišćujućih tvari u okoliš

Svi zaposlenici u grupi Tankerske, na kopnu i na moru, strogo su dužni pridržavati se protokola, u potpunosti,

ti, i u skladu sa svim zahtjevima Društva, kao i svim primjenjivim standardima industrije, te nacionalnim i međunarodnim propisima.

Tankerska Next Generation kao jedan od svojih osnovnih ciljeva postavila je efikasnost u korištenju energije na brodovima svoje flote s ciljem da se sačuvaju prirodni resursi, te da se smanje emisije štetnih plinova u atmosferu i na taj način želi pripomoći smanjenju efekta klimatskih promjena.

Ovi ciljevi najvećim su dijelom ostvareni kroz narudžbu, odnosno preuzimanje četiri Eko dizajn produkt tankera u 2015. godini. Eko brodovi posjeduju razna poboljšanja na svom pogonskom sustavu, kao što su poboljšani pogonski motori i poboljšani veći propeleri koji smanjuju potrošnju goriva. Nove generacije motora i druga poboljšanja u pogonskom sustavu koji se nalaze na eko dizajniranim brodovima mogu omogućiti značajno smanjenje potrošnje goriva i emisije štetnih plinova u atmosferu uključujući i CO₂.

Klimatske promjene prouzročene emisijom CO₂ predstavljaju opasnost za okoliš i živi svijet, a mogu predstavljati operativne i komercijalne izazove za poslovanje Tankerske Next Generation.

Rad na ograničavanju emisije CO₂ u zrak i naše opredjeljenje za obuzdavanje emisije CO₂ i ostalih opasnih plinova u atmosferu se pokazalo pozitivnim za flotu, budući se na isti način smanjila i potrošnja goriva, a pritom se povećala učinkovitost flote.

Eko dizajn naše flote omogućuje usklađenost s raznim regulatornim pitanjima, uključujući emisije (NO, CO, CO₂, C), te lakšu implementaciju uvođenja sustava pročišćavanja balastnih voda (BWT) koja će se u skoroj budućnosti morati ostvariti kako bi brodovi ispunili regulatorne zahtjeve US coast guarda, te na taj način još više smanjili utjecaj na okoliš.

Ekonomska održivost

Doprinos društvu

Tankerska Next Generation redovito i transparentno obračunava i plaća poreze, doprinose, i druge obveze u skladu s propisima Republike Hrvatske. Na taj način TNG daje svoj direktni i mjerljivi doprinos funkcioniranju i razvoju društva i sredina u kojima posluje.

TNG vodi ispravne računovodstvene evidencije, koje će u bilo koje doba s prihvatljivom točnošću odražavati financijski položaj Društva, kao i njihovu usklađenost s hrvatskim Zakonom o računovodstvu.

Svoje financijske obveze prema dobavljačima Tankerska Next Generation izvršava u zadanim rokovima i na taj način pridonosi optimizaciji dostavnih kanala.

Optimizacija dostavnih kanala

Tankerska Next Generation nastoji optimizirati lance opskrbe u kojima je karika i na taj način doprinijeti efikasnosti svog poslovanja, ali i poslovanja svih strana, i interesnih skupina uključenih u dostavne kanale. U transportu dobara, svaki dan izgubljen zbog barijera u lancu opskrbe podiže troškove, no ako se udruži razumijevanje klijenata s iskustvima s terena, neefikasnosti se mogu otkloniti. TNG na tome ustraje kroz usklađenje svog poslovanja s raznim industrijskim protokolima i prihvaćanjem standarda kvalitete. Nadalje, od svojih dobavljača tražimo poštivanje najviših standarda kvalitete, te pridržavanje etičkih odrednica koje svakako uključuju poštivanje temeljnih ljudskih prava, radnih standarda, odnosa prema okolišu i zaposlenicima.

Tržišni odnosi

Dobra praksa korporativnog upravljanja

Tankerska Next Generation kao poslovni subjekt koji djeluje i razvija svoje poslovanje na hrvatskom i međunarodnim tržištima, svjesno je važnosti odgovornog i etički utemeljenog ponašanja poslovnih subjekata kao nužnog preduvjeta za razvijanje kvalitetnih odnosa i lojalne konkurencije između poslovnih partnera, te za učinkovito funkcioniranje tržišta i integraciju hrvatskog gospodarstva. Društvo se razvija i djeluje u skladu s dobrom praksom korporativnog upravljanja te nastoji svojom poslovnom strategijom, poslovnom politikom i praksom doprinijeti transparentnom i učinkovitom poslovanju i kvalitetnijim vezama s poslovnom sredinom u kojoj djeluje

Odgovorno poslovanje

Uz pridržavanje dobre prakse korporativnog upravljanja, održavanje brodova ključ je uspješno i na vrijeme izvršenih putovanja na čemu počivaju dobri tržišni odnosi s našim

klijentima. Dobro održavanjem brodova i brodskih sustava minimizira se mogućnost kašnjenja uslijed kvarova koji se manifestiraju u financijskim gubitcima za unajmitelje i kompaniju, ali i pruža sigurnost posadi i teretu koji se prevozi.

Svi naši brodovi su opremljeni najsuvremenijom tehnologijom u svrhu bolje sigurnosti i očuvanja okoliša. Tehnologija je toliko dobra koliko su dobri ljudi koji njome upravljaju. Iz tog razloga brinemo da su svi ljudi dobro upoznati s brodskim uređajima i sustavima, i u tu svrhu se konstantno održava obuka i predavanja. Nove brodove gradimo u tijesnoj suradnji s brodogradilištima, dijeleći naše dugogodišnje iskustvo i znanje kako u procesu projektiranja tako i tijekom same gradnje. Svoje brodove naručujemo isključivo u brodogradilištima koja mogu postići najviše svjetske standarde.

Borba protiv korupcije

Korupcija ometa pristup globalnim tržištima i predstavlja barijeru za gospodarski i društveni razvoj u cijelom svijetu. Za tvrtke u pomorskom sektoru, korupcija označava rizik koji može eskalirati kroz dodatne troškove, ali i ugrozu same sigurnosti i dobrobiti naše posade, te predstavlja pravni, ali i reputacijski rizik za kompaniju. Premda se dobri poslovni odnosi u različitim dijelovima svijeta drugačije definiraju i honoriraju, Tankerska Next Generation prihvatila je nultu toleranciju na korupciju i takav stav je održala u svojim poslovnim odnosima.

Program antikorupcije obvezuje sve zaposlenike Tankerske Next Generation, neovisno o razini i položaju, da svaki pokušaj koruptivne radnje prijave. U ostvarivanju tih ciljeva nadzor i obuka zaposlenika su ključni alati. Anti-korupcijski treninzi provode se kroz svakodnevnu pojedinačnu obuku naših zaposlenika, a pravila ponašanja naših zaposlenika definirana su Kodeksom korporativnog upravljanja Tankerske Next Generation.

Kako bi se omogućila efikasna borba protiv korupcije zaposlenici Tankerske Next Generation, bilo na kopnu ili na moru, imaju omogućen kontinuirani pristup lokalnom intranetu putem kojeg mogu pravovremeno prijaviti svaki oblik koruptivnih radnji o kojima će odmah biti obaviještena nadležna služba.

Radna okolina

Poticajno radno okruženje

Tankerska Next Generation aktivno sudjeluje u stvaranju pozitivnog, sigurnog i motivirajućeg radnog okruženja za svakog zaposlenika, i to kroz: mogućnost neprestanog učenja i ulaganja u kompetencije svojih zaposlenika kroz profesionalna usavršavanja, poticanje inovativnosti, prepoznavanje pojedinaca i timova koji ostvaruju najbolje rezultate, sustav nagrađivanja zaposlenika i mogućnost razvoja karijere unutar Grupe, visok stupanj sigurnosti na

radnom mjestu, rekreaciju i druženje kroz sport, fleksibilno radno vrijeme i suvremeno opremljeno radno mjesto sa svim potrebnim alatima za rad.

Poštivanje kulture različitosti

Iako se pomorstvo smatra područjem u kojem tradicionalno dominiraju muškarci, u Grupi se potiče zapošljavanje žena, kako na kopnu, tako i na moru. TNG i upravitelj flote Tankerska Plovidba kroz svoju 60-godišnju tradiciju razvijaju kulturu u kojoj se uvažavaju sve različitosti i pruža jednake mogućnosti svim zaposlenicima, bez obzira na spol, vjeru ili rasnu pripadnost. Na različitost gledamo kao na prednost koja samo može donijeti dodatnu vrijednost u poslovanju, te doprinijeti ostvarivanju ciljeva kompanije.

Poslovanje bez nesreća

Rad na moru uključuje mnoge rizike za zdravlje i sigurnost naše posade, ali i drugih sudionika u pomorskom prijevozu. Sigurnosnim rizicima potrebno je upravljati iznimno pažljivo kako bi zaštitili našu posadu, teret, okoliš i sam brod. Zdravo i sigurno radno okruženje stavljamo ispred svega, naša je zadaća osigurati da se svaki naš zaposlenik sa posla kući vrati sigurno.

To znači da Tankerska Next Generation ima prihvaćen cilj „poslovanje bez nesreća“ bilo da se to odnosi na naše zaposlenike ili na okolinu u kojoj poslujemo. Kako bi se takvi ciljevi postigli, poslovanje Tankerske Next Generation u potpunosti je prilagođeno ISM-u (International Safety Management Code) odnosno međunarodnom kodeksu upravljanja sigurnošću.

Svake godine Tankerska Plovidba unutar svoje grupe provodi komisijsko praćenje upravljanja standarda Zdravlja, Sigurnosti, Kvalitete, Utjecaja na okoliš i Energetske učinkovitosti (Health, Safety, Quality, Environmental & Energy Managementa)

Produkt tankeri iz TNG flote su konstantno testirani od strane inspektora velikih naftnih kompanija, i lučkih vlasti kako bi se utvrdilo da je flota u skladu regulatornim i sigurnosnim zahtjevima plovidbe.

Briga za zdravlje, sigurnost i budućnost

Za sve zaposlenike u kompaniji organizirani su redoviti sistematski liječnički pregledi. Svi zaposlenici imaju pravo na sistematski pregled jednom godišnje, a isti uključuje dijagnostiku prema najvišim standardima dobrovoljnog zdravstvenog osiguranja kod prominentnih kuća. Rezultati zdravstvenih pregleda temeljito se analiziraju te se predlažu preventivne zdravstvene mjere s ciljem smanjenja oboljenja zaposlenika.

Za sve zaposlenike u kompaniji ugovoreno je kolektivno osiguranje od nezgode s bolničkim danima, koje zaposlenicima pruža dodatnu sigurnost na radnom mjestu i izvan njega, budući su osigurani uslijed nezgoda, bolesti,

invaliditeta, teško bolesnog stanja, i smrti.

Mjesečnim uplatama Društva u dobrovoljni mirovinski fond (III stup) za svakog zaposlenika osigurava se dugoročna štednja i dodatne pogodnosti koje se time ostvaruju, pa se naši zaposlenici mogu kvalitetnije posvetiti svojim poslovnim zadaćama. Na ovaj način, našim zaposlenicima osiguravamo neovisnu štednju uz redovite prinose.

Odnosi sa zajednicom

Profesionalni kadrovi doprinose zajednici

Da bi postigli kontinuiranu pouzdanost od brodarka se traži da svoje operacije povjери zaposlenicima s pravim kompetencijama koji će uz odgovorno vođenje uspješno zaključiti svako putovanje. Naši pomorci i zaposlenici na kopnu su ključni u ostvarivanju ovih ciljeva i zato u TNG-u ustrajemo u privlačenju i zadržavanju najboljih kandidata.

Treninzi u sklopu svakodnevnog poslovanja, rano identifikiranje i reakcija na potencijalni problem, te visokokvalitetan odnos prema svojim poslovnim zadaćama prioriteti su koje je postavila Tankerska Next Generation. Takav pristup i poštivanje prioriteta stvara dodatnu vrijednost za kompaniju i zaposlenike, koju prepoznaju naši unajmitelji te rezultiraju s kvalitetnim dugogodišnjim ugovorima i poslovnim odnosima.

Naša posada je visoko kvalificirana, motivirana i ponosna na svoj timski rad. Posada je homogena i većina njih plovi na brodovima flote Tankerske Plovidbe cijelu svoju karijeru.

Većina posade je školovana u zadarskoj srednjoj Pomorskoj školi i na odjelu za pomorstvo zadarskog Sveučilišta, pa su iz smjene u smjenu, često su u istim timovima gdje dobro poznaju svoje kolege i brodske operacije što svakako pridonosi homogenosti i uspješnosti timova.

Na tankerima Tankerske Next Generation zaposlena je posada koja broji preko 250 pomoraca, mahom iz Zadarske županije što svakako doprinosi i razvitku naše regije budući su bruto plaće pomoraca zaposlenih na brodovima TNG-a značajno iznad hrvatskog prosjeka.

Suradnja s akademskom zajednicom

Tankerska Next Generation u pravilu uvijek kada je u mogućnosti odgovara na istraživačke upite iz akademske zajednice, sudjeluje u anketama, a naši su zaposlenici rado pružaju pomoć studentima koji obrađuju pomorske i ekonomske teme u svojim seminarima i završnim radovima. Član Uprave, gđin. John Karavanić, tijekom 2017. godine sudjelovao je u radu debatnog kluba Ekonomskog Fakulteta u Zagrebu, održavši predavanje u sklopu projekta "Uhvati me za riječ".



Na temelju članka 263. stavak 3., članka 280. stavak 3. i članka 300.c. i d. Zakona o trgovačkim društvima („Narodne novine“ broj 152/11 - pročišćeni tekst, 111/12 i 68/13), Nadzorni odbor TANKERSKA NEXT GENERATION d.d. na 18. sjednici održanoj dana 27.04.2018. godine usvojio je

IZVJEŠĆE NADZORNOG ODBORA TANKERSKE NEXT GENERATION d.d. O OBAVLJENOM NADZORU VOĐENJA POSLOVA DRUŠTVA U 2017. GODINI

Tankerska Next Generation d.d. društvo je osnovano u Zadru u kolovozu 2014. godine i vlasnik je flote produkt tankera srednje nosivosti kojima pruža usluge pomorskog prijevoza naftnih prerađevina, kemikalija i ulja širom svijeta velikim naftnim kompanijama, nacionalnim naftnim kompanijama te trgovcima naftom, kemikalijama i uljem. Tržišta na kojima Tankerska Next Generation posluje su međunarodni pomorski prijevoz naftnih prerađevina i jestivih ulja. Stoga, TNG pruža usluge prijevoza velikim energetske kompanijama, velikim trgovcima naftom i naftnim derivatima, velikim proizvođačima nafte i naftnih derivata i raznim drugim subjektima koji ovise o pomorskom prijevozu.

TNG je osnovan u kolovozu 2014. nakon čega je Tankerska Plovidba kao svoj osnivački udio priložila 2 postojeća konvencionalna produkt tankera MT Vinjerac i MT Velebit, novčana sredstva i jedan ugovor za novogradnju - MT Dalmacija. U veljači 2015. TNG-u se kroz Inicijalnu ponudu dionica (IPO) pridružuju institucionalni i privatni dioničari iskazujući Društvu potporu na putu razvoja s prikupljenih 208 milijuna kuna (USD 31 milijuna). Sredstva prikupljena u IPO-u, zajedno sa bankarskim kreditom, iskorištena su za akviziciju dvaju ugovora za novogradnje iz koreanskih brodogradilišta. Prva od dvije novogradnje MT Vukovar isporučena je u travnju, a druga MT Zoilo u srpnju 2015., te su obje operativne od dana isporuke. Povećanje kapitala se nastavilo već u drugom kvartalu 2015., pa su najveći dioničari doprinijeli sa još 104 milijuna kuna (USD 16 milijuna) u lipnju. TNG je iskoristio uložena sredstva te akvizirao još jedan ugovor za novogradnju - MT Pag koji je ispučen u prosincu 2015.

TNG flota se danas sastoji od 6 MR produkt tankera, koju čine dva konvencionalna MR2 ice class tankera MT Velebit i MT Vinjerac, te četiri moderna eko dizajn MR2 tankera; MT Zoilo, MT Vukovar, MT Dalmacija i MT Pag.

Tijekom cijele 2017. godine Nadzorni odbor djelovao je u sastavu u kojem je imenovan 2016. godine: Ivica Pijaca – predsjednik, Mario Pavić, zamjenika predsjednika; Nikola Koščica, član; Joško Miliša i Nikola Mišetić, član.

Grupa trenutno drži tri brodarska ugovora na vrijeme, koji su potpisani u skladu s uobičajenim tržišnim praksama i temelje se na standardnim uvjetima industrije za takve ugovore. Tijekom 2016. godine istekli su ugovori na vrijeme za m/t Vinjerac, Velebit i Pag te je novo zaposlenje prilagođeno stanju na tržištu i očekivanim vozarinama uzimajući u obzir operativne potrebe i petogodišnje remonte Velebita i Vinjerca. Stavljanjem na „spot tržište“ maksimizirani su komercijalni potencijali brodova i osiguralo se povoljnije geografsko pozicioniranje, čime je omogućeno troškovno efikasno ugovaranje petogodišnjih remonta. Na ovaj način TNG d.d. koristi prednosti ugovaranja jednokratnih putovanja do oporavka uvjeta na tržištu ugovora na vrijeme.

Uvjeti na tržištu time chartera pokazali su blagi oporavak sredinom i krajem 2017. godine, no u cijelosti su u godini iza nas pred brodare stavili čitav niz izazova u pogledu maksimizacije komercijalnog potencijala flote. Unatoč tržišnim volatilnostima koje su karakterizirale 2017. godinu Tankerska Next Generation ostvarila je EBITDA od 16,6 milijuna američkih dolara, oslanjajući se na tri broda koji drže trogodišnje brodarske ugovore na vrijeme, uz kvalitetan doprinos brodova koji su operirali na „spot“ tržištu. Uzimajući u obzir zahtjevu situaciju na tržištu, tri broda kojima su tijekom 2016. završili „time charter“ ugovori, su u 2017. godini bili snažnije angažirani na „spot“ tržištu, ostvarujući tako bolji komercijalni rezultat no što je bilo ostvarivo s brodarskim ugovorima na vrijeme koji su se u tom razdoblju nudili. Snažniji angažman flote na „spot“ tržištu rezultirao je sa stabilnom financijskom pozicijom i operativnom dobiti koja je dosegla 9,6 milijuna američkih dolara.

TNG je poslovnu 2017. godinu završio s 280,6 mil. HRK prihoda (42,4 mil. USD), koji su blago porasli u odnosu prethodnu 2016. godinu, dok je EBITDA iznosila 110,1 mil. HRK (16,6 mil. USD), što u kunama u usporedbi s 127,9 mil. HRK ostvarenih u 2016. godini predstavlja smanjenje od 13,8 %. Neto dobit TNG-a iznosila je 32,1 milijuna HRK (4,8 mil. USD).

Operativna dobit 2017. godine iznosi 60,4 mil. HRK (9,1 mil. USD) i rezultat je (i) prihodovne stabilnosti ugovora na vrijeme, (ii) doprinosa Velebita, Vinjerca i Paga sa „spot“ te je moderirana (iii) povećanim troškovima kao posljedice veće izloženosti „spot“ tržištu i jednokratnih troškova povezanih s remontom m/t Vinjerca koji se dijelom prelio u 2017. godinu, (iv) korekcijom „spot“ vozarina, (v) blago nižom razinom uposlenosti flote od 96,9% zbog repositioniranja brodova u drugom kvartalu te (vi) aprecijacijom kune u odnosu na američki dolar.

Povećani prihodi brodova tijekom 2017. godine prvenstveno odražavaju prilagođenu strategiju zapošljavanja Vinjerca, Velebita i Paga. S tri jedinice na „spot“ tržištu (u većem dijelu godine) TNG kao brodar pomiruje troškove goriva, lučke i druge troškove povezane s putovanjima. Ovaj značajni dio troškova, koji za jedinice koje su zaposlene ugovorima na vrijeme podmiruje izravno unajmitelj, kompenzira se kroz povećane prihode.

Prosječne TCE neto dnevne vozarine brodova tijekom 2017. godine zabilježene su na razni od 15.525 USD, i pokazuju minimalno smanjenje u odnosu na razinu od 15.583 USD na dan ostvarenih u 2016. godini, te prate promjene tržišnih uvjeta.

Prilagođavanje strategije trenutnim tržišnim uvjetima, kojim menadžment nastoji osigurati dovoljnu razinu fleksibilnosti i ublažiti trenutne volatilnosti, rezultirao je povećanim prihodima tijekom izvještajnog razdoblja. Ovakav odnos zaposlenja brodova ugovorima na putovanje i ugovorima na vrijeme omogućuje Tankerskoj Next Generation da pravovremeno reagira na očekivane dugoročne pozitivne trendove na tržištu vozarina. Intenzivno smo usredotočeni na operativno poslovanje i troškovnu učinkovitost flote, zadržavajući troškove na prošlogodišnjoj razini čime gradimo stabilne temelje za poslovanje u 2018. godini i očekivani oporavak vozarina.

Prateći neke od ključnih pokazatelja, kao što su rast potražnje za naftom, koji pokazuje stabilnost, jačanje globalne ekonomske aktivnosti te smanjenje zalihe nafte i naftnih derivata, moguće je za očekivati dodatnu potražnju za tonskom miljom u segmentu produkt tankera. Prema postojećim na tržištu dostupnim analizama i projekcijama knjiga narudžbi, sa solidnim rastom potrošnje i rafinerijskim teretima usmjerenim izvozu, te s ostvarenjem projekcija ekonomskog rasta očekujemo oporavak tržišta u srednjoročnom razdoblju. Tijekom sljedećih tromjesečja menadžment TNG-a stavit će naglasak na aktivnosti usmjerene na postizanje optimalne strukture zaposlenja i osiguranje potrebnih resursa za nastavak uravnoteženog poslovanja te promjene u regulatornom okruženju, koje se odnose na stupanje na snagu propisa o primjeni konvencije o balastnim vodama i osiguranje sredstava potrebnih za implementaciju sada važećih propisa.

Izvješće Nadzornog odbora sastavljeno je za 2017. godinu i obuhvaća razdoblje poslovanja Tankerske Next Generation d.d. (Društvo) od 01. siječnja 2017. godine do 31. prosinca 2017. godine.

Nadzorni odbor Društva d.d. (Nadzorni odbor), je prema ovlaštenjima koja su utvrđena odredbama Zakona o trgovačkim društvima i Statutom Društva, kontinuirano nadzirao vođenje poslova Društva tijekom 2017. godine, donoseći odluke i zaključke šest sjednica održanih tijekom 2017. godine. Kroz revizorski odbor dodatno je stavljen naglasak na područje unutrašnje i vanjske revizije te sveobuhvatno sagledavanje i minimiziranje rizika poslovanja.

Nadzirući vođenje poslova Društva tijekom 2017. godine Nadzorni odbor je raspravio ključna pitanja vezana uz poslovanje Društva i njegovih ovisnih društava te je redovito izvješćivan od strane Uprave Društva. Nadzorni odbor je izvještavan od strane Uprave Društva o svim važnijim poslovnim događajima, tijeku poslovanja, prihodima i rashodima, kapitalnim ulaganjima, te uopće o stanju poslovanja. Uprava je redovito podnosila Nadzornom odboru tromjesečna, polugodišnja i godišnja pisana izvješća o poslovanju.

Tijekom 2015. godine redovne dionice Društva uvrštene su na uređeno tržište kapitala te je počelo primjenjivati Kodeks korporativnog upravljanja Zagrebačke burze i HANFA-e. Nadzorni odbor osnovao je Revizorski odbor. Odbori za nagrađivanje i za imenovanje nisu imenovani tijekom poslovne 2017. godine imajući u vidu ukupnost poslovanja i specifičnosti organizacije Društva, te će biti uspostavljeni kao „ad hoc“ tijela Nadzornog odbora, koja će se osnivati prema potrebama i aktivnostima relevantnog djelokruga. Nadzorni odbor raspravio je i primio na znanje izvješće o radu Revizorskog odbora za 2017. godinu. (Sergej Dolezil, predsjednik, Genarij Sutlović, član, Mario Pavić, član)

Uvidom u vođenje poslova Društva, Nadzorni odbor je utvrdio kako je Društvo u 2017. godini poslovalo u skladu sa zakonima, Statutom Društva, i odlukama Glavne Skupštine Društva.

Nadzorni odbor je u zakonskom roku sukladno odredbi članka 300. c. Zakona o trgovačkim društvima, ispitao Godišnja financijska izvješća Društva i ovisnih društava za godinu koja je završila 31. prosinca 2017. godine zajedno s mišljenjem neovisnog revizora Deloitte d.o.o. Zagreb, Zagrebtower, Radnička 80 (Revizor), koje mu je podnijela Uprava Društva.

Nadzorni odbor je također primio od Uprave društva i Izvještaj o transakcijama s povezanim stranama u skladu sa člankom 497. Zakona o trgovačkim društvima.

Nadzorni odbor je utvrdio da su Godišnja financijska izvješća Društva za godinu koja je završila 31. prosinca 2017. sačinjena u skladu sa stanjem u poslovnim knjigama Društva te pokazuju ispravno imovinsko i poslovno stanje Društva i njegovih ovisnih društava.

Društvo posluje u specifičnom poslovnom okruženju gdje su poslovni procesi i način izvještavanja uređeni posebnom regulativom, Pomorskim zakonikom koji propisuje način vođenja poslovnih knjiga, izvješćivanja te ostale regulatorne obveze prema tijelima državne uprave.

U skladu s takvim nalazom Nadzorni odbor suglasan je s Godišnjim financijskim izvješćima za 2017. godinu i mišljenjem Revizora, čime su temeljem članka 300.d Zakona o trgovačkim društvima, Uprava i Nadzorni odbor utvrdili Godišnja financijska izvješća Društva.

Sastavni dio Godišnjih financijskih izvješća Društva i njegovih ovisnih društava za poslovnu godinu koja je završila 31. prosinca 2017. su:

1. Izvještaj o dobiti i gubitku i ostaloj sveobuhvatnoj dobiti;
2. Izvještaj o financijskom položaju društva;
3. Izvještaj o novčanim tokovima;
4. Izvještaj o promjenama vlasničke glavnice;
5. Bilješke uz financijske izvještaje;
6. Godišnje izvješće o stanju Društva i ovisnih društava i
7. Mišljenje neovisnog revizora.

Nadzorni odbor je ispitao i Godišnje izvješće Uprave o poslovanju Društva i ovisnih društava te o stanju Društva i ovisnih društava za 2017. godinu i utvrdio da je u njemu točno i objektivno prikazana sadašnja poslovna situacija i stanje Društva i ovisnih društava. Sukladno takvom nalazu, Nadzorni odbor je prihvatio izvješće Uprave o stanju Društva i ovisnih društava za poslovnu godinu 2017.

Uprava je Nadzornom odboru prezentirala prijedlog Odluke o upotrebi dobiti Društva za 2017. godinu kojim se utvrđuje da dobit Društva za 2017. godinu iznosi 32.132.435,14 kuna, te predlaže da se od istog iznosa rasporedi 5.232.087,00 kuna za isplatu dividende dioničarima (bruto 0,60 kuna po dionici), 1.606.621,76 kuna se predlaže za raspored u zakonske rezerve, dok se preostali iznos od 25.293.726,38 kuna predlaže za unos u zadržanu dobit.

Nadzorni odbor suglasan je s navedenim prijedlogom Odluke o upotrebi dobiti Tankerska Next Generation d.d. za 2017. godinu i predlaže Glavnoj skupštini Društva donošenje takve odluke.



Zamjenik Predsjednika Nadzornog odbora
Mario Pavić

Godišnje izvješće o stanju Društva za 2017. godinu

Potpisao u ime Uprave:



John Karavanić,
član Uprave
Tankerska Next Generation d.d.

Zadar, 27. travnja 2018. godine

Odgovornost za financijske izvještaje

Temeljem Zakona o računovodstvu Republike Hrvatske, Uprava je dužna osigurati da financijski izvještaji za svaku financijsku godinu budu pripremljeni u skladu s Međunarodnim standardima financijskog izvještavanja (dalje u tekstu: „MSFI“) koje je usvojila Europska unija tako da daju istinitu i objektivnu sliku financijskog stanja i rezultata poslovanja društva Tankerska Next Generation d.d. i njegovih ovisnih društava (dalje u tekstu: „TNG“) za to razdoblje.

Na temelju provedenih istraživanja, Uprava opravdano očekuje da TNG ima odgovarajuća sredstva za nastavak poslovanja u doglednoj budućnosti. Sukladno tomu, Uprava je izradila financijske izvještaje pod pretpostavkom neograničenosti vremena poslovanja TNG-a.

Pri izradi financijskih izvještaja Uprava je odgovorna:

- odabirati i dosljedno primjenjivati odgovarajuće računovodstvene politike;
- donositi razumne i razborite prosudbe i procjene;
- za primjenu važećih računovodstvenih standarda, te objavu i objašnjenje svakog odstupanja koje je od materijalnog značaja u financijskim izvještajima; te
- izradu financijskih izvještaja uz pretpostavku neograničenosti vremena poslovanja, osim ako je pretpostavka neprimjerena.

Uprava je odgovorna za vođenje ispravnih računovodstvenih evidencija, koje će u bilo koje doba s prihvatljivom točnošću odražavati financijski položaj TNG-a, kao i njegovu usklađenost s hrvatskim Zakonom o računovodstvu. Uprava je također odgovorna za čuvanje imovine TNG-a, pa stoga i za poduzimanje razumnih mjera da bi se spriječile i otkrile pronevjere i ostale nezakovitosti.

Uprava je odobrila izdavanje financijskih izvještaja dana 27. travnja 2018. godine.

Potpisao u ime Uprave:



John Karavanić
član Uprave



Tankerska Next Generation d.d.
Božidara Petranovića 4
23000 Zadar
Republika Hrvatska

27. travnja 2018. godine

IZVJEŠĆE NEOVISNOG REVIZORA Dioničarima društva Tankerska Next Generation d.d.

Mišljenje

Obavili smo reviziju financijskih izvještaja društva Tankerska Next Generation d.d., Zadar („TNG“), koji obuhvaćaju izvještaj o financijskom položaju na dan 31. prosinca 2017. godine, izvještaj o sveobuhvatnoj dobiti, izvještaj o promjenama vlasničke glavnice i izvještaj o novčanim tokovima za tada završenu godinu te bilješke uz financijske izvještaje, uključujući i sažetak značajnih računovodstvenih politika.

Prema našem mišljenju, priloženi financijski izvještaji fer prezentiraju, u svim značajnim odrednicama, financijski položaj TNG-a na dan 31. prosinca 2017. godine i njegovu financijsku uspješnost te njegove novčane tokove za tada završenu godinu u skladu s Međunarodnim standardima financijskog izvještavanja koje je usvojila Europska unija („MSFI“).

Osnova za mišljenje

Obavili smo našu reviziju u skladu sa Zakonom o reviziji i Međunarodnim revizijskim standardima („MRevS“). Naše odgovornosti prema tim standardima su detaljnije opisane u našem izvješću neovisnog revizora u odjeljku Odgovornosti revizora za reviziju financijskih izvještaja. Neovisni smo od TNG-a u skladu s Kodeksom etike za profesionalne računovođe („IESBA Kodeks“) i ispunili smo naše etičke odgovornosti u skladu s IESBA Kodeksom. Vjerujemo da su revizijski dokazi koje smo pribavili dostatni i primjereni da osiguraju osnovu za naše mišljenje.

Ključna revizijska pitanja

Ključna revizijska pitanja su ona pitanja koja su bila, po našoj profesionalnoj prosudbi, od najveće važnosti za našu reviziju financijskih izvještaja tekućeg razdoblja. Tim pitanjima smo se bavili u kontekstu naše revizije financijskih izvještaja kao cjeline i pri formiranju našeg mišljenja o njima, i mi ne dajemo zasebno mišljenje o tim pitanjima.

Društvo upisano u sudski registar Trgovačkog suda u Zagrebu: MBS 030022053; uplaćen temeljni kapital: 44.900,00 kuna; članovi uprave: Eric Daniel Olcott and Branislav Vrtačnik; poslovna banka: Zagrebačka banka d.d., Paromlinska 2, 10 000 Zagreb, ž. račun/bank account no. 2360000-1101896313; SWIFT Code: ZABAHR2X IBAN: HR27 2360 0001 1018 9631 3; Privredna banka Zagreb d.d., Račkoga 6, 10 000 Zagreb, ž. račun/bank account no. 2340009-1110098294; SWIFT Code: PBZGHR2X IBAN: HR38 2340 0091 1100 9829 4; Raiffeisenbank Austria d.d., Petrinjska 59, 10 000 Zagreb, ž. račun/bank account no. 2484008-1100240905; SWIFT Code: RZBHHR2X IBAN: HR10 2484 0081 1002 4090 5

Deloitte se odnosi na Deloitte Touche Tohmatsu Limited, pravnu osobu osnovanu sukladno pravu Ujedinjenog Kraljevstva Velike Britanije i Sjeverne Irske (izvorno “UK private company limited by guarantee”), i mrežu njegovih članova, od kojih je svaki zaseban i samostalan pravni subjekt. Molimo posjetite www.deloitte.com/hr/o-nama za detaljni opis pravne strukture Deloitte Touche Tohmatsu Limited i njegovih tvrtki članica.

IZVJEŠĆE NEOVISNOG REVIZORA (NASTAVAK)

Ključno revizijsko pitanje

Procjena vrijednosti brodova

Za dodatne informacije vezane uz identificirano ključno revizijsko pitanje pogledati bilješku 12 uz financijske izvještaje

TNG upravlja brodovima čija je knjigovodstvena vrijednost na dan 31. prosinca 2017. godine iznosila 1.203.337 tisuća kuna odnosno 191.928 tisuća američkih dolara.

Sukladno Međunarodnom računovodstvenom standardu 36 "Umanjenje vrijednosti imovine", na kraju svakog izvještajnog razdoblja, Uprava je dužna procijeniti postoje li pokazatelji za umanjeње vrijednosti imovine, odnosno je li knjigovodstvena vrijednost imovine veća od njene nadoknadive vrijednosti. Ukoliko postoje pokazatelji za umanjeње vrijednosti imovine, potrebno je izračunati nadoknadiivi iznos imovine.

Gubitak od umanjeња vrijednosti imovine potrebno je priznati u izvještaju o sveobuhvatnoj dobiti kada je knjigovodstvena vrijednost imovine veća od nadoknadive vrijednosti imovine.

Na temelju napravljenih procjena, Uprava je zaključila kako je nadoknadiiva vrijednost imovine veća od knjigovodstvene vrijednosti, stoga nije potrebno priznati gubitak od umanjeња vrijednosti.

Uprava priprema testove umanjeња vrijednosti temeljene na diskontiranim novčanim tijekovima za sve brodove unutar flote, najmanje prilikom sastavljanja financijskih izvještaja na kraju godine. Testiranje se temelji na procijenjenim nadoknadiivim iznosima po jedinicama stvaranje novca, koji su definirani kao fer vrijednost umanjena za procijenjene troškove otuđenja ili vrijednost u uporabi ako je viša.

Osnovne pretpostavke za procjenu vrijednosti brodova odnose se na očekivane dugoročne vozarine po brodarskim ugovorima na vrijeme (eng. time charter) i brodarskim ugovorima na putovanja (eng. voyage charter) kao i ponderiranoj prosječnoj cijeni kapitala (eng. Weighted Average Cost of Capital - WACC).

Za potrebe procjene ključne pretpostavke se utvrđuju prema prosjeku izvedenom iz dostupnih procjena vrijednosti neovisnih pomorskih agenata.

Kako smo pristupili ključnom revizijskom pitanju tijekom naše revizije

Revizijski postupci koje smo primijenili na procjenu vrijednosti brodova obuhvatili su sljedeće:

- model procjene vrijednosti u uporabi koji je izradila Uprava, uključujući osvrt na metodologiju procjene vrijednosti i propitivanje realnosti i opravdanosti glavnih pretpostavki i ulaznih varijabli rukovodeći se našim poznavanjem samog poslovanja i sektora i oslanjajući se na dostupne dokazne podloge kao što su planovi troškova i prognoze te podaci zapaženi na tržištu, koji se odnose na buduće vozarine, kamatne stope i ostale osnovne pretpostave. Nadalje, proučili smo ugovorne obveze sadržane u ugovorima;
- procjenu glavnih pretpostavki Uprave, uključujući način sagledavanja cijena kroz kraći i dulji rok, dnevne operativne troškove poslovanja, ponderiranu prosječnu cijenu kapitala, vijek uporabe, ostatak vrijednosti te makroekonomske pretpostavke;
- provjeru, putem testiranja, preuzetih obveza u dijelu koji se odnosi na priljev i odljev novca u izračunu vrijednosti u uporabi;
- provjeru izračuna fer vrijednosti brodova umanjene za troškove otuđenja i rezidualne vrijednosti koje je izradila Uprava, što je uključilo usporedbu knjigovodstvenih vrijednosti brodova s dostupnim procjenama vanjskih neovisnih brodarskih posrednika;
- provjeru procjene vijeka uporabe i ostatka vrijednosti koji su primijenjeni od strane Uprave.
- ocjenjivanje vijeka uporabe i ostatka vrijednosti koji su primijenjeni.

IZVJEŠĆE NEOVISNOG REVIZORA (NASTAVAK)

Ostale informacije

Uprava je odgovorna za ostale informacije. Ostale informacije sadrže informacije uključene u Godišnje izvješće, ali ne uključuju financijske izvještaje i naše izvješće neovisnog revizora o njima.

Naše mišljenje o financijskim izvještajima ne obuhvaća ostale informacije.

U vezi s našom revizijom financijskih izvještaja, naša je odgovornost pročitati ostale informacije i, u provođenju toga, razmotriti jesu li ostale informacije značajno proturječne financijskim izvještajima ili našim saznanjima stečenim u reviziji ili se drugačije čini da su značajno pogrešno prikazane. U pogledu Izvješća posloводства TNG-a i Izjave o primjeni kodeksa korporativnog upravljanja, koje je uključeno u Godišnje izvješće, obavili smo i postupke propisane Zakonom o računovodstvu. Ti postupci uključuju provjeru uključuju li Izvješće posloводства i Izjava o primjeni kodeksa korporativnog upravljanja potrebne objave navedene u člancima 21. i 22. Zakona o računovodstvu te sadrži li Izjava o primjeni kodeksa korporativnog upravljanja informacije navedene u članku 22. Zakona o računovodstvu.

Temeljem provedenih postupaka tijekom naše revizije, u mjeri u kojoj smo bili u mogućnost to procijeniti, izvještavamo sljedeće:

1. Informacije uključene u ostale informacije u skladu su, u svim značajnim odrednicama, s priloženim financijskim izvještajima.
2. Izvješće posloводства pripremljeno je, u svim značajnim odrednicama, u skladu sa člankom 21. Zakona o računovodstvu.
3. Izjava o primjeni kodeksa korporativnog upravljanja pripremljena je, u svim značajnim odrednicama, u skladu sa člankom 22. stavkom 1. točkama 3. i 4. Zakona o računovodstvu te uključuje informacije iz članka 22. stavka 1. točaka 2., 5., 6. i 7.

Na temelju poznavanja i razumijevanja poslovanja TNG-a i njegova okruženja stečenog u okviru revizije financijskih izvještaja, nismo ustanovili značajne pogrešne prikaze u ostalim informacijama.

Odgovornosti Uprave i onih koji su zaduženi za upravljanje za financijske izvještaje

Uprava je odgovorna za sastavljanje i fer prikaz financijskih izvještaja u skladu s MSFI-jevima, i za one interne kontrole za koje Uprava odredi da su potrebne za omogućavanje sastavljanja financijskih izvještaja koji su bez značajnog pogrešnog prikaza uslijed prijevare ili pogreške.

U sastavljanju financijskih izvještaja, Uprava je odgovorna za procjenjivanje sposobnosti TNG-a da nastavi s vremenski neograničenim poslovanjem, objavljivanje, ako je primjenjivo, pitanja povezanih s vremenski neograničenim poslovanjem i korištenjem računovodstvene osnove utemeljene na vremenskoj neograničenosti poslovanja, osim ako Uprava ili namjerava likvidirati TNG ili prekinuti poslovanje ili nema realne alternative nego da to učini.

Oni koji su zaduženi za upravljanje su odgovorni za nadziranje procesa financijskog izvještavanja kojeg je ustanovilo TNG.

IZVJEŠĆE NEOVISNOG REVIZORA (NASTAVAK)

Odgovornosti revizora za reviziju financijskih izvještaja

Naši ciljevi su steći razumno uvjerenje o tome jesu li financijski izvještaji kao cjelina bez značajnog pogrešnog prikaza uslijed prijevare ili pogreške i izdati izvješće neovisnog revizora koje uključuje naše mišljenje. Razumno uvjerenje je visoka razina uvjerenja, ali nije garancija da će revizija obavljena u skladu s MRevS-ima uvijek otkriti značajno pogrešno prikazivanje kada ono postoji. Pogrešni prikazi mogu nastati uslijed prijevare ili pogreške i smatraju se značajni ako se razumno može očekivati da, pojedinačno ili skupno, utječu na ekonomske odluke korisnika donijete na osnovi tih financijskih izvještaja.

Kao sastavni dio revizije u skladu s MRevS-ima, stvaramo profesionalne prosudbe i održavamo profesionalni skepticizam tijekom revizije. Mi također:

- Prepoznamo i procjenjujemo rizike značajnog pogrešnog prikaza financijskih izvještaja, zbog prijevare ili pogreške, oblikujemo i obavljamo revizijske postupke kao reakciju na te rizike i pribavljamo revizijske dokaze koji su dostatni i primjereni da osiguraju osnovu za naše mišljenje. Rizik neotkrivanja značajnog pogrešnog prikaza nastalog uslijed prijevare je veći od rizika nastalog uslijed pogreške, jer prijevarena može uključiti tajne sporazume, krivotvorenje, namjerno ispuštanje, pogrešno prikazivanje ili zaobilaženje internih kontrola.
- Stječemo razumijevanje internih kontrola relevantnih za reviziju kako bismo oblikovali revizijske postupke koji su primjereni u danim okolnostima, ali ne i za svrhu izražavanja mišljenja o učinkovitosti internih kontrola TNG-a.
- Ocjenjujemo primjerenost korištenih računovodstvenih politika i razumnost računovodstvenih procjena i povezanih objava koje je stvorila Uprava.
- Zaključujemo o primjerenosti korištene računovodstvene osnove utemeljene na vremenskoj neograničenosti poslovanja koju koristi Uprava i, temeljeno na pribavljenim revizijskim dokazima, zaključujemo o tome postoji li značajna neizvjesnost u vezi s događajima ili okolnostima koji mogu stvarati značajnu sumnju u sposobnost TNG-a da nastavi s vremenski neograničenim poslovanjem. Ako zaključimo da postoji značajna neizvjesnost, od nas se zahtijeva da skrenemo pozornost u našem izvješću neovisnog revizora na povezane objave u financijskim izvještajima ili, ako takve objave nisu odgovarajuće, da modificiramo naše mišljenje. Naši zaključci se temelje na revizijskim dokazima pribavljenim sve do datuma našeg izvješća neovisnog revizora. Međutim, budući događaji ili uvjeti mogu uzrokovati da TNG prekine s nastavljanjem poslovanja po vremenski neograničenoj osnovi.
- Ocjenjujemo cjelokupnu prezentaciju, strukturu i sadržaj financijskih izvještaja, uključujući i objave, kao i odražavaju li financijski izvještaji transakcije i događaje na kojima su zasnovani na način kojim se postiže fer prezentacija.

Mi komuniciramo s onima koji su zaduženi za upravljanje u vezi s, između ostalih pitanja, planiranim djelokrugom i vremenskim rasporedom revizije i važnim revizijskim nalazima, uključujući i onima u vezi sa značajnim nedostacima u internim kontrolama koji su otkriveni tijekom naše revizije.

Mi također dajemo izjavu onima koji su zaduženi za upravljanje da smo postupili u skladu s relevantnim etičkim zahtjevima u vezi s neovisnošću i da ćemo komunicirati s njima o svim odnosima i drugim pitanjima za koja se može razumno smatrati da utječu na našu neovisnost, kao i, gdje je primjenjivo, o povezanim zaštitama.

Između pitanja o kojima se komunicira s onima koji su zaduženi za upravljanje, mi određujemo ona pitanja koja su od najveće važnosti u reviziji financijskih izvještaja tekućeg razdoblja i stoga su ključna revizijska pitanja. Mi opisujemo ta pitanja u našem izvješću neovisnog revizora, osim ako zakon ili regulativa sprječava javno objavljivanje pitanja ili kada odlučimo, u iznimno rijetkim okolnostima, da pitanje ne treba priopćiti u našem izvješću neovisnog revizora jer se razumno može očekivati da bi negativne posljedice priopćavanja nadmašile dobrobiti javnog interesa od takvog priopćavanja.

IZVJEŠĆE NEOVISNOG REVIZORA (NASTAVAK)

Ostale obveze izvještavanja propisane Uredbom EU br. 537/2014 Europskog parlamenta i Vijeća i Zakonom o reviziji

Glavna skupština TNG-a nas je imenovala revizorom Društva 1. kolovoza 2017. godine za potrebe revizije priloženih financijskih izvještaja. Naš neprekinuti angažman traje ukupno 4 godina te se odnosi na razdoblje 1. siječnja 2014. do 31. prosinca 2017. godine.

Potvrđujemo sljedeće:

- naše revizorsko mišljenje o priloženim financijskim izvještajima dosljedno je s dodatnim izvješćem izdanim revizorskom odboru TNG-a 27. travnja 2017. godine, u skladu s člankom 11. Uredbe (EU) br. 537/2014 Europskog parlamenta i Vijeća;
- prilikom obavljanja revizije nisu pružane nedozvoljene nerevizijske usluge iz članka 5. stavka 1. Uredbe (EU) br. 537/2014 Europskog parlamenta i Vijeća.

TNG-u i društvima pod njegovom kontrolom nismo, uz usluge zakonske revizije, pružili druge usluge, osim onih usluga koje su objavljene u Godišnjem izvješću.

Partner odgovoran za angažman revizije na temelju koje je sastavljeno ovo izvješće neovisnog revizora je Branislav Vrtačnik.

Branislav Vrtačnik,
Predsjednik Uprave i ovlaštenu revizor



Deloitte d.o.o.
Zagreb, Republika Hrvatska
27. travnja 2018. godine

Društvo upisano u sudski registar Trgovačkog suda u Zagrebu: MBS 030022053; uplaćen temeljni kapital: 44.900,00 kuna; članovi uprave: Eric Daniel Olcott and Branislav Vrtačnik; poslovna banka: Zagrebačka banka d.d., Paromlinska 2, 10 000 Zagreb, ž. račun/bank account no. 2360000-1101896313; SWIFT Code: ZABAHR2X IBAN: HR27 2360 0001 1018 9631 3; Privredna banka Zagreb d.d., Račkoga 6, 10 000 Zagreb, ž. račun/bank account no. 2340009-1110098294; SWIFT Code: PBZGHR2X IBAN: HR38 2340 0091 1100 9829 4; Raiffeisenbank Austria d.d., Petrinjska 59, 10 000 Zagreb, ž. račun/bank account no. 2484008-1100240905; SWIFT Code: RZBHHR2X IBAN: HR10 2484 0081 1002 4090 5

Deloitte se odnosi na Deloitte Touche Tohmatsu Limited, pravnu osobu osnovanu sukladno pravu Ujedinjenog Kraljevstva Velike Britanije i Sjeverne Irske (izvorno "UK private company limited by guarantee"), i mrežu njegovih članova, od kojih je svaki zaseban i samostalan pravni subjekt. Molimo posjetite www.deloitte.com/hr/o-nama za detaljni opis pravne strukture Deloitte Touche Tohmatsu Limited i njegovih tvrtki članica.

Izveštaj o sveobuhvatnoj dobiti
za godinu koja je završila 31. prosinca 2017.

Izveštaj o dobiti i gubitku i ostaloj sveobuhvatnoj dobiti	bilješke	2017.	2017.	2016.	2016.
		USD	HRK	USD	HRK
PRIHODI					
Prihodi brodova	3	42.371	280.596	39.991	272.085
Ostali prihodi		2	12	2	12
Ukupni prihodi		42.373	280.608	39.993	272.097
OPERATIVNI TROŠKOVI					
Troškovi putovanja	4	9.778	64.756	4.209	28.634
Operativni troškovi broda	5	14.288	94.615	15.931	108.388
Nabavna vrijednost prodanog goriva unajmiteljima		765	5.065	-	-
Amortizacija	6	7.509	49.727	8.162	55.532
Opći i administrativni troškovi	7	907	6.006	1.055	7.181
Ukupni operativni troškovi		33.247	220.169	29.357	199.735
Dobit iz redovnog poslovanja		9.126	60.439	10.636	72.362
OSTALE STAVKE					
Financijski prihodi	8	23	149	72	491
Financijski rashodi	9	(4.297)	(28.456)	(4.740)	(32.245)
Neto financijski prihodi		(4.274)	(28.307)	(4.668)	(31.754)
Porez po tonaži broda	10	-	-	-	-
Neto dobit		4.852	32.132	5.968	40.608
Porez na dobit	11	-	-	-	-
Dobit tekuće godine		4.852	32.132	5.968	40.608
Ostala sveobuhvatna dobit					
Stavke koje se kasnije prenose u dobit i gubitak					
Tečajne razlike iz preračunavanja inozemnih dijelova poslovanja		465	(81.264)	(420)	14.545
Ukupna sveobuhvatna dobit		5.317	(49.132)	5.548	55.153
Neto dobit po dionici, osnovna i razrijeđena	12	0,56	3,68	0,68	4,66
Ponderirani prosječni broj dionica, osnovnih i razrijeđenih		8.720.145	8.720.145	8.720.145	8.720.145

**Izveštaj o financijskom položaju
na dan 31. prosinca 2017. godine**

Izveštaj o financijskom položaju	Bilješka	Na dan 31. prosinca 2017.	Na dan 31. prosinca 2017.	Na dan 31. prosinca 2016.	Na dan 31. prosinca 2016.
		USD	HRK	USD	HRK
DUGOTRAJNA IMOVINA					
Brodovi i oprema	13	191.928	1.203.337	199.223	1.428.140
Ukupna dugotrajna imovina		191.928	1.203.337	199.223	1.428.140
KRATKOTRAJNA IMOVINA					
Zalihe	14	1.335	8.370	1.508	10.806
Potraživanja od kupaca i ostala potraživanja	15	2.803	17.574	1.193	8.558
Plaćeni troškovi budućeg razdoblja i obračunati prihodi	16	456	2.861	961	6.881
Novac i novčani ekvivalenti	17	10.175	63.792	6.126	43.915
Ukupna kratkotrajna imovina		14.769	92.597	9.788	70.160
Ukupno imovina		206.697	1.295.934	209.011	1.498.300
VLASNIČKA GLAVNICA I PRIČUVE					
Temeljni kapital	18	68.988	436.667	68.988	436.667
Premije na izdane dionice	18	10.179	68.426	10.179	68.426
Pričuve		9.269	57.030	8.971	55.000
Pričuve iz preračuna stranih valuta	18	(2.582)	(26.430)	(3.047)	54.834
Zadržana dobit		10.388	67.725	7.885	51.575
Ukupno kapital i pričuve		96.242	603.418	92.976	666.502
DUGOROČNE OBVEZE					
Zaduženja na koja se obračunavaju kamate	19	97.556	611.647	102.937	737.909
Ukupne dugoročne obveze		97.556	611.647	102.937	737.909
KRATKOROČNE OBVEZE					
Zaduženja na koja se obračunavaju kamate	19	9.382	58.820	9.382	67.253
Obveze prema dobavljačima i ostale kratkoročne obveze	20	2.758	17.294	2.959	21.209
Odgodeno plaćanje troškova i prihod budućeg razdoblja	21	759	4.755	757	5.427
Ukupne kratkoročne obveze		12.899	80.869	13.098	93.889
Ukupno obveze		110.455	692.516	116.035	831.798
Ukupno vlasnička glavnica i obveze		206.697	1.295.934	209.011	1.498.300

Izveštaj o novčanim tokovima
za godinu koja je završila 31. prosinca 2017.

Izveštaj o novčanim tokovima	Bilješka	2017.	2017.	2016.	2016.
		USD	HRK	USD	HRK
POSLOVNE AKTIVNOSTI					
Dobit tekuće godine		4.852	32.132	5.968	40.608
Usklađena za:					
Amortizacija	13	7.509	49.727	8.162	55.532
Trošak kamata	9	3.938	26.077	4.568	31.078
Prihodi od kamata	8	(20)	(133)	(9)	(64)
Tečajne razlike iz odnosa s povezanim poduzećima	8	(3)	(16)	(63)	(427)
Neto promjena tečajnih razlika		469	1.678	(26)	(1.685)
		16.745	109.465	18.600	125.042
Promjene obrtnog kapitala					
Povećanje kratkoročnih potraživanja		(748)	(4.955)	(1.404)	(9.550)
Povećanje zaliha	14	368	2.435	(864)	(5.877)
Povećanje/(smanjenje) kratkoročnih obveza	20,21	(558)	(3.697)	(393)	(2.671)
Plaćene kamate		(3.973)	(26.309)	(4.355)	(29.630)
Primljene kamate		14	92	7	48
Tijek novca iz poslovnih aktivnosti		11.848	77.031	11.591	77.362
INVESTICIJSKE AKTIVNOSTI					
Izdaci za nabavu brodova i opreme	20,13	(602)	(3.983)	(1.165)	(7.924)
Tijek novca iz investicijskih aktivnosti		(602)	(3.983)	(1.165)	(7.924)
FINANCIJSKE AKTIVNOSTI					
Primljeni krediti		3.787	25.079	31.001	210.903
Otplate kredita		(8.882)	(58.820)	(40.464)	(275.283)
Izdaci za isplatu dividendi		(2.104)	(13.934)	(5.058)	(34.414)
Tijek novca iz financijskih aktivnosti		(7.199)	(47.675)	(14.521)	(98.794)
Neto povećanja novca i novčanih ekvivalenata		4.047	25.373	(4.095)	(29.356)
Učinci promjene valutnih tečajeva na novac		2	(5.496)	-	1.806
Novac i novčani ekvivalenti na početku razdoblja		6.126	43.915	10.221	71.465
Novac i novčani ekvivalenti na kraju razdoblja	17	10.175	63.792	6.126	43.915

Izveštaj o promjenama vlasničke glavnice
za godinu koja je završila 31. prosinca 2017.

Izveštaj o promjenama vlasničke glavnice	Temeljni kapital	Zadržana dobit	Pričuva iz preračuna stranih valuta	Ostale pričuve	Premija na izdane dionice	Otkup vlastitih dionica	Ukupno
	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD
Stanje na dan 31. prosinca 2015. godine	68.988	6.854	(2.627)	9.114	10.179	(143)	92.365
Dobit tekuće godine	-	5.968	-	-	-	-	5.968
Tečajne razlike iz preračunavanja inozemnih dijelova poslovanja	-	-	(420)	-	-	-	(420)
Ukupno sveobuhvatna dobit	-	5.968	(420)	-	-	-	5.548
Isplaćena dividenda	-	(4.937)	-	-	-	-	(4.937)
Stanje na dan 31. prosinca 2016. godine	68.988	7.885	(3.047)	9.114	10.179	(143)	92.976
Dobit tekuće godine	-	4.852	-	-	-	-	4.852
Tečajne razlike iz preračunavanja inozemnih dijelova poslovanja	-	-	465	-	-	-	465
Ukupno sveobuhvatna dobit	-	4.852	465	-	-	-	5.317
Prijenos u pozicije rezervi po godišnjem rasporedu	-	(298)	-	298	-	-	-
Isplaćena dividenda	-	(2.051)	-	-	-	-	(2.051)
Stanje na dan 31. prosinca 2017. godine	68.988	10.388	(2.582)	9.412	10.179	(143)	96.242

Izveštaj o promjenama vlasničke glavnice
za godinu koja je završila 31. prosinca 2017.

Izveštaj o promjenama vlasničke glavnice	Temeljni kapital	Zadržana dobit	Pričuva iz preračuna stranih valuta	Ostale pričuve	Premija na izdane dionice	Otkup vlastitih dionica	Ukupno
	HRK	HRK	HRK	HRK	HRK	HRK	HRK
Stanje na dan 31. prosinca 2015. godine	436.667	45.412	40.289	55.997	68.426	(997)	645.794
Dobit tekuće godine	-	40.608	-	-	-	-	40.608
Tečajne razlike iz preračunavanja inozemnih dijelova poslovanja	-	-	14.545	-	-	-	14.545
Ukupno sveobuhvatna dobit	-	40.608	14.545	-	-	-	55.153
Isplaćena dividenda	-	(34.445)	-	-	-	-	(34.445)
Stanje na dan 31. prosinca 2016. godine	436.667	51.575	54.834	55.997	68.426	(997)	666.502
Dobit tekuće godine	-	32.132	-	-	-	-	32.132
Tečajne razlike iz preračunavanja inozemnih dijelova poslovanja	-	-	(81.264)	-	-	-	(81.264)
Ukupno sveobuhvatna dobit	-	32.132	(81.264)	-	-	-	(49.132)
Prijenos u pozicije rezervi po godišnjem rasporedu	-	(2.030)	-	(2.030)	-	-	-
Isplaćena dividenda	-	(13.952)	-	-	-	-	(13.952)
Stanje na dan 31. prosinca 2017. godine	436.667	67.725	(26.430)	58.027	68.426	(997)	603.418

1. OPĆE INFORMACIJE

Osnutak i povijest

Tankerska Next Generation d.d. je dioničko društvo osnovano i registrirano u Republici Hrvatskoj 22. kolovoza 2014. godine. Sjedište Društva je u Zadru, Božidara Petranovića 4.

Društvo je registrirano za obavljanje slijedećih djelatnosti:

1. Pomorski i obalni prijevoz robe
2. Pomorski i obalni prijevoz putnika
3. Usluge u pomorskom prometu:
 - Uslužne djelatnosti u vezi s vodenim prijevozom;
 - Spašavanje ili uklanjanje broda ili druge imovine koja može biti predmetom spašavanja na površini mora ili ako je uronjena, odnosno na morskom dnu;
 - Tegljenje i potiskivanje brodova i drugi pomorski plovidbeni poslovi;
 - Opskrba brodova, brodica, odnosno jahti pogonskim gorivom;
 - Peljarenje u obalnom moru Republike Hrvatske;
 - Posredovanje u vezi s vodenim prijevozom;
 - Iznajmljivanje plovnih prijevoznih sredstava;
 - Prijevoz tereta u unutarnjem i međunarodnom cestovnom prometu robe;
 - Obavljanje trgovačkog posredovanja na domaćem i inozemnom tržištu strojevima, industrijskom opremom, brodovima i zrakoplovima;
 - Trgovina na veliko naftnim derivatima i srodnim proizvodima;
 - Gradnja brodova i plutajućih objekata;
 - Usluge nadzora gradnje brodova i plutajućih objekata;
 - Popravak i održavanje brodova i čamaca.

Društvo svoju djelatnost obavlja preko povezanog društva Tankerska Next Generation International Ltd., registriranog u Maršalovim Otocima.

Tijela Društva

Od 1. siječnja 2017. godine i do izdavanja ovih izvještaja članovi Nadzornog odbora bili su kako slijedi:

Ivica Pijaca	Predsjednik Nadzornog odbora
Mario Pavić	Zamjenik predsjednika Nadzornog odbora
Nikola Koščica	Član Nadzornog odbora
Joško Miliša	Član Nadzornog odbora
Nikola Mišetić	Član Nadzornog odbora

Uprava se sastoji od jednog člana Uprave – g. John Karavanić.

Na dan 31. prosinca 2017. godine Društvo je imalo 3 zaposlenika u administraciji (31. prosinca 2016. godine: 3 zaposlenika). Na dan 31. prosinca 2017. godine ovisno društvo Tankerska Next Generation International Ltd. raspolagalo je sa posadom od 133 pomorca na ugovor (31. prosinca 2016. godine: 134 pomoraca na ugovor)

Vlasnička struktura Društva na dan 31. prosinca 2017. godine bila je kako slijedi

Dioničar	Broj dionica	Vlasnički udio %
Tankerska plovidba d.d.	4.454.994	51,01
PBZ Croatia Osiguranje OMF	839.000	9,61
Erste Plavi OMF	808.000	9,25
Raiffeisen OMF	752.036	8,61
Raiffeisen DMF	367.521	4,21
Vlastite dionice	13.200	0,15
Ostali institucionalni i privatni investitori	1.504.420	17,16
Ukupno	8.733.345	100,00

Ovi financijski izvještaji za razdoblje koje je završilo 31. prosinca 2017. godine uključuju imovinu i obveze odnosno prihode i rashode društva Tankerska Next Generation d.d. i njegovih ovisnih društava u inozemstvu (trgovačka brodarska društva koja posluju u međunarodnoj plovidbi), kojima društvo Tankerska Next Generation d.d. upravlja iz jedinstvenog sjedišta poslovne uprave pod jedinstvenim vodstvom, te za koja je dužno, sukladno članku 429.a stavak 4. Pomorskog zakonika ("Narodne novine" br. 181/04., 76/07., 146/08., 61/11., 56/13. i 26/15.) voditi poslovne knjige i sastavljati financijska izvješća za cjelovito poslovanje u tuzemstvu i inozemstvu uključujući sva trgovačka brodarska 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.

Financijski izvještaji za godinu koja je završila 31. prosinca 2017. odobreni su za objavu u skladu s odlukom Uprave. Ove financijske izvještaje mora odobriti i Nadzorni odbor u skladu s hrvatskim Zakonom o trgovačkim društvima.

Računovodstvene politike dane u nastavku, primijenjene su dosljedno za sva razdoblja prezentirana u ovim financijskim izvještajima.

2. PREGLED TEMELJNIH RAČUNOVODSTVENIH POLITIKA

Osnovne računovodstvene politike primijenjene na sastavljanje financijskih izvještaja prikazane su u nastavku.

Izjava o usklađenosti

Financijski izvještaji sastavljeni su sukladno Međunarodnim standardima financijskog izvještavanja, usvojenim u Europskoj Uniji.

Primijenjene računovodstvene politike su nepromijenjene u odnosu na prethodnu godinu.

Prva primjena novih izmjena i dopuna postojećih standarda i tumačenja koje su na snazi za tekuće financijsko razdoblje

U tekućem izvještajnom razdoblju na snazi su sljedeće izmjene postojećih standarda i nova tumačenja koje je objavio Odbor za Međunarodne računovodstvene standarde („OMRS“) i usvojila ih je Europska unija:

- izmjene MRS-a 7 „Izvešće o novčanom tijeku“ – „Inicijativa u vezi s objavljivanjem“, usvojene u Europskoj uniji 6. studenoga 2017. godine (na snazi za godišnja razdoblja koja započinju na dan ili nakon 1. siječnja 2017.),
- izmjene MRS-a 12 „Porezi na dobit“ – „Priznavanje odgođene porezne imovine po osnovi nerealiziranih gubitaka“, usvojene u Europskoj uniji 6. studenoga 2017. godine (na snazi za godišnja razdoblja koja počinju na dan ili nakon 1. siječnja 2017.),
- izmjene raznih standarda pod nazivom „Dorada MSFI-jeva iz ciklusa 2014.–2016.“ proizašle iz projekta godišnje dorade MSFI-jeva (MSFI 1, MSFI 12 i MRS 28), prvenstveno radi otklanjanja nepodudarnosti i pojašnjenja teksta, usvojene u Europskoj uniji 8. veljače 2018. godine (izmjene MSFI-ja 12 primjenjuju se na godišnja razdoblja koja započinju na dan ili nakon 1. siječnja 2017. godine, a izmjene MSFI-ja 1 i MRS-a 28 na godišnja razdoblja koja započinju na dan ili nakon 1. siječnja 2017. godine).

Usvajanje ovih izmjena postojećih standarda nije dovelo do značajnih promjena u financijskim izvještajima TNG d.d..

Izmjene postojećih standarda koje je objavio OMRS i usvojene su u Europskoj uniji, ali još nisu na snazi

Na datum odobrenja financijskih izvještaja bili su objavljeni, ali ne i na snazi sljedeći novi standardi i tumačenja te izmjene postojećih:

- MSFI 9 „Financijski instrumenti“, usvojen u Europskoj uniji 22. studenoga 2016. (na snazi za godišnja razdoblja koja započinju na dan ili nakon 1. siječnja 2018.),
- MSFI 15 „Prihodi od ugovora s kupcima“ te izmjene MSFI-ja 15 „Datum stupanja MSFI-ja 15 na snagu“, usvojeni u Europskoj uniji 22. rujna 2016. godine (na snazi za godišnja razdoblja koja započinju na dan ili nakon 1. siječnja 2018.),
- MSFI 16 „Najmovi“, usvojen u Europskoj uniji 31. listopada 2017. godine (na snazi za godišnja razdoblja koja započinju na dan ili nakon 1. siječnja 2019.),
- izmjene MSFI-ja 4 „Ugovori o osiguranju“ – „Primjena MSFI-ja 9 ‘Financijski instrumenti’ u sprezi s MSFI-jem 4 ‘Ugovori i osiguranju’“, usvojene u Europskoj uniji 3. studenoga 2017. godine (na snazi za godišnja razdoblja koja započinju na dan ili nakon 1. siječnja 2018. ili ona u kojima se MSFI 9 „Financijski instrumenti“ prvi puta primjenjuje),
- izmjene MSFI-ja 15 „Prihodi od ugovora s kupcima“ – pojašnjenje MSFI-ja 15 „Prihodi od ugovora s kupcima“, usvojene u Europskoj uniji 31. listopada 2017. godine (na snazi za godišnja razdoblja koja započinju na dan ili nakon 1. siječnja 2018.),
- izmjene raznih standarda pod nazivom „Dorada MSFI-jeva iz ciklusa 2014.–2016.“ proizašle iz projekta godišnje dorade MSFI-jeva (MSFI 1, MSFI 12 i MRS 28), prvenstveno radi otklanjanja nepodudarnosti i pojašnjenja teksta, usvojene u Europskoj uniji 8. veljače 2018. godine (izmjene MSFI-ja 1 i MRS-a 28 primjenjuju se na godišnja razdoblja koja započinju na dan ili nakon 1. siječnja 2017. godine, a izmjene MSFI-ja 1 i MRS-a 28 na godišnja razdoblja koja započinju na dan ili nakon 1. siječnja 2018. godine),

Novi standardi te izmjene i dopune postojećih standarda koje je objavio OMRS i koji još nisu usvojeni u Europskoj uniji

MSFI-jevi trenutno usvojeni u Europskoj uniji ne razlikuju se značajno od propisa koje je donio Odbor za Međunarodne računovodstvene standarde (OMRS), izuzev sljedećih standarda, izmjena postojećih standarda i tumačenja, o čijem usvajanju Europska unija na datum objavljivanja financijskih izvještaja još nije donijela odluku (datumi stupanja na snagu navedeni u nastavku odnose se na MSFI-jeve u cjelini):

- MSFI 14 „Regulativom propisane razgraničene stavke“ (na snazi za godišnja razdoblja koja započinju na dan ili nakon 1. siječnja 2016.) – Europska komisija odlučila je postupak preuzimanja ovog prijelaznog standarda odgoditi do objave njegove konačne verzije,
- MSFI 17 „Ugovori o osiguranju“ (na snazi za godišnja razdoblja koja započinju na dan ili nakon 1. siječnja 2021. godine),
- izmjene MSFI-ja 2 „Plaćanja temeljena na dionicama“ – „Klasifikacija i mjerenje platnih transakcija temeljenih na dionicama“ (na snazi za godišnja razdoblja koja započinju na dan ili nakon 1. siječnja 2018.),
- izmjene MSFI-ja 9 „Financijski instrumenti“ – „Predujmovi s negativnom naknadom“ (na snazi za godišnja razdoblja koja započinju na dan ili nakon 1. siječnja 2019.),
- izmjene MSFI-ja 10 „Konsolidirani financijski izvještaji“ i MRS-a 28 „Udjeli u pridruženim subjektima i zajedničkim pothvatima“ – „Prodaja odnosno ulog imovine između ulagatelja i njegovog pridruženog subjekta ili zajedničkog pothvata“ te daljnje izmjene (prvotno određeni datum stupanja na snagu odgođen je do dovršetka projekta istraživanja na temu primjene metode udjela),
- izmjene MRS-a 19 „Primanja zaposlenih“ pod naslovom „Izmjene, suženje prava, odnosno isplata iz planova primanja“ (na snazi za godišnja razdoblja koja započinju na dan ili nakon 1. siječnja 2019. godine),
- izmjene MRS-a 28 „Udjeli u pridruženim subjektima i zajedničkim pothvatima“ – „Dugoročna ulaganja u pridružene subjekte i zajedničke pothvate“ (na snazi za godišnja razdoblja koja započinju na dan ili nakon 1. siječnja 2019.),
- izmjene MRS-a 40 „Ulaganja u nekretnine“ – „Prijenos ulaganja u nekretnine“ (na snazi za godišnja razdoblja koja započinju na dan ili nakon 1. siječnja 2018.),
- izmjene raznih standarda pod nazivom „Dorada MSFI-jeva iz ciklusa 2014.–2016.“ proizašle iz projekta godišnje dorade MSFI-jeva (MSFI 1, MSFI 12 i MRS 28), prvenstveno radi otklanjanja nepodudarnosti i pojašnjenja teksta (izmjene MSFI-ja 12 primjenjuju se na godišnja razdoblja koja započinju na dan ili nakon 1. siječnja 2017. godine, a izmjene MSFI-ja 1 i MRS-a 28 na godišnja razdoblja koja započinju na dan ili nakon 1. siječnja 2018.),
- izmjene raznih standarda uslijed „Dorada MSFI-jeva iz ciklusa 2015.–2017.“, proizašle iz projekta godišnje dorade MSFI-jeva (MSFI 3, MSFI 11, MRS 12 i MRS 23), prvenstveno radi otklanjanja nepodudarnosti i pojašnjenja teksta (na snazi za godišnja razdoblja koja započinju na dan ili nakon 1. siječnja 2019.),

Novi standardi te izmjene postojećih standarda koje je objavio OMRS, još neusvojeni u Europskoj uniji

MSFI-jevi trenutno usvojeni u Europskoj uniji ne razlikuju se značajno od propisa koje je donio Odbor za Međunarodne računovodstvene standarde (OMRS), izuzev sljedećih standarda, izmjena postojećih standarda i tumačenja, o čijem usvajanju Europska unija na datum objavljivanja financijskih izvještaja još nije donijela odluku (datumi stupanja na snagu navedeni u nastavku odnose se na MSFI-jeve u cjelini):

- tumačenje OTMFI-ja (IFRIC-a) br. 22 „Transakcije i predujmovi u stranim valutama“ (na snazi za godišnja razdoblja koja započinju na dan ili nakon 1. siječnja 2018.),
- tumačenje OTMFI-ja (IFRIC-a) br. 23 „Nesigurnost u vezi s primjenom poreznih pravila na porez na dobit“ (na snazi za godišnja razdoblja koja započinju na dan ili nakon 1. siječnja 2019.).

TNG predviđa da usvajanje navedenih novih standarda te izmjena i dopuna postojećih standarda neće materijalno utjecati na njegove financijske izvještaje u razdoblju njihove prve primjene.

2. PREGLED TEMELJNIH RAČUNOVODSTVENIH POLITIKA (NASTAVAK)

a) Funkcijska i prezentacijska valuta

Funkcijska valuta TNG-a je hrvatska kuna (HRK).

TNG prezentira svoje financijske izvještaje u dvjema valutama, u hrvatskim kunama (HRK) sukladno propisima Republike Hrvatske i američkim dolarima (USD) sukladno industrijskoj praksi i poslovanju. Preračunavanje američkih dolara u kune, kao funkcijske valute i valute u kojoj su evidentirani svi poslovni događaji odvija se u skladu s relevantnim računovodstvenim politikama (bilješka 2.d).

Sukladno navedenom, financijski izvještaji iskazani su u kunama i preračunati u američke dolare na sljedeći način:

- Važeći tečaj na kraju poslovne godine korišten je za sve stavke aktive i pasive osim za pozicije vlasničke glavnice i pričuva, koje su iskazane po povijesnom trošku preračunatom u američke dolare na dan transakcije.
- Za stavke izvještaja o dobiti i gubitku i ostaloj sveobuhvatnoj dobiti korišten je prosječni godišnji tečaj.

Tečajne razlike nastale preračunavanjem su u financijskim izvještajima iskazanima u američkim dolarima evidentirane na teret, odnosno u korist kapitala.

Tečajevi primijenjeni za preračunavanje prezentiranih financijskih izvještaja iz kuna u američke dolare bili su kako slijedi:

USD/HRK	2017.
31. prosinca	6,269733
prosječni tečaj 2017. godine*	6,622397

*Prosječni tečaj izračunat je za razdoblje od 1.siječanj 2017. -31. prosinac 2017.

USD/HRK	2016.
31. prosinca	7,168536
prosječni tečaj 2016. godine*	6,803718

*Prosječni tečaj izračunat je za razdoblje od 1.siječanj 2016. -31. prosinac 2016.

Iznosi u financijskim izvještajima zaokruženi su na najbližu tisuću.

b) Korištenje procjena i prosudbi

Priprema financijskih izvješća u skladu s MSFI zahtijeva od Uprave upotrebu vlastite prosudbe, procjena i pretpostavki koje utječu na primjenu politika i objavljenih iznosa imovine, obveza, prihoda i rashoda. Moguće je da ostvareni rezultati budu drugačiji od tih procjena. Procjene i uz njih vezane pretpostavke kontinuirano se preispituju. Promjene računovodstvenih procjena priznaju se u razdoblju u kojemu se procjena mijenja ukoliko promjena utječe samo na to razdoblje, te u svim budućim razdobljima, ukoliko promjena utječe i na njih.

Informacije o značajnim izvorima neizvjesnosti te ključnim prosudbama o primjeni računovodstvenih politika koje imaju značajan utjecaj na iznose objavljene u financijskim izvještajima opisane su u točki e.

c) Osnova sastavljanja

Financijski izvještaji sastavljeni su primjenom konvencije povijesnog troška (trošak nabave), uz izuzetke financijske imovine raspoložive za prodaju koja se iskazuje po fer vrijednosti.

Financijski izvještaji su pripremljeni na temelju neograničenosti trajanja poslovanja.

Financijski izvještaji TANKERSKA NEXT GENERATION d.d. uključuju imovinu i obveze odnosno prihode i rashode slijedećih ovisnih društava u 100% vlasništvu Tankerske Next Generation d.d.:

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

Stavke imovine i obveza i računa dobiti i gubitka preračunate su po srednjem tečaju HNB koji je na dan 31. prosinca 2017. godine bio 6,269733 HRK za 1 USD (31. prosinca 2016. godine: 7,168536).

Knjigovodstvena vrijednost izravnih i neizravnih udjela društva Tankerska Next Generation d.d. u ovisnim društvima na dan 31. prosinca 2017. godine:

	Društvo	USD	HRK	udio u vlasništvu %
1	Tankerska Next Generation International Ltd., Majuro, Maršalovi Otoci	75.938	476.111	100
2	Fontana Shipping Company Ltd., Monrovija, Liberija	25.088	157.294	100
3	Teuta Shipping Company Ltd., Monrovija, Liberija	6.280	39.372	100
4	Vukovar Shipping, LLC, Majuro, Maršalovi Otoci	15.170	95.114	100
5	Zoilo Shipping, LLC, Majuro, Maršalovi Otoci	14.571	91.357	100
6	York Maritime Holdings IV, LLC, Majuro, Maršalovi Otoci	14.003	87.793	100
	Ukupno	151.050	947.041	100

2. PREGLED TEMELJNIH RAČUNOVODSTVENIH POLITIKA (NASTAVAK)

d) Strane valute

Transakcije u stranoj valuti preračunate su u domaću valutu primjenom srednjeg tečaja Hrvatske narodne banke na datum transakcije. Novčana imovina i obveze u stranoj valuti preračunate su u domaću valutu po srednjem tečaju Hrvatske narodne banke važećem na datum izvještavanja. Dobitak ili gubitak nastao iz promjene tečaja nakon datuma transakcije evidentira se u računu dobiti i gubitka u sklopu financijskih prihoda odnosno financijskih rashoda.

Poslovne promjene u inozemnim subjektima izražene u stranim sredstvima plaćanja preračunate su u funkcijsku valutu subjekta po tečaju važećem na dan transakcije. Na svaki datum izvještaja o financijskom položaju monetarna aktiva i pasiva izražene u stranoj valuti preračunate su u funkcijsku valutu subjekta po tečaju važećem na kraju godine. Dobitak ili gubitak nastao iz promjene tečaja nakon datuma transakcije evidentira se u računu dobiti i gubitka u sklopu financijskih prihoda odnosno financijskih rashoda.

Imovina i obveze, prihodi i rashodi te novčani tokovi inozemnih subjekata preračunati su u domaću valutu po srednjem tečaju Hrvatske narodne banke važećem na dan 31. prosinca 2017. godine, osim u slučaju značajnijih fluktuacija tečaja tijekom razdoblja, kada se primjenjuje tečaj na dan transakcije. Sve tečajne razlike, nastale ovakvim preračunom, prikazuju se na zasebnoj poziciji unutar glavnice.

Tečajne razlike nastale preračunom neto ulaganja u inozemne subjekte priznaju se unutar glavnice pod pričuvama iz preračuna. Prilikom prodaje inozemnog subjekta, tečajne razlike priznaju se u računu dobiti i gubitka.

e) Nematerijalna imovina

Nematerijalna imovina stečena od strane TNG-a, sa konačnim vijekom upotrebe, iskazuje se po trošku nabave umanjenom za akumuliranu amortizaciju i umanjene vrijednosti imovine.

Naknadni troškovi kapitaliziraju se samo ako povećavaju buduće ekonomske koristi povezane sa sredstvom. Svi ostali troškovi predstavljaju trošak u računu dobiti i gubitka u razdoblju kada su nastali.

Trošak amortizacije se priznaje u računu dobiti i gubitka primjenom linearne metode tijekom procijenjenog očekivanog vijeka upotrebe pojedinih stavaka nematerijalne imovine od datuma kada je raspoloživa za upotrebu.

f) Nekretnine, postrojenja i oprema

Pojedinačni predmet nekretnina, postrojenja i opreme, uključujući brodove (vidjeti točke y) i ee)), koji zadovoljava kriterije priznavanja kao imovina, mjeri se po trošku nabave u dolarima (za brodove) ili kunama (ostala oprema), Posljedično, zbog prezentacije u financijskim izvještajima, nastaju tečajne razlike (bilješka 13).

Trošak nabave uključuje sve troškove neposredno povezane s dovođenjem sredstava u namjeravanu uporabu. Stvari i oprema se evidentiraju kao dugotrajna imovina ako im je vijek uporabe dulji od jedne godine i pojedinačna vrijednost veća od 2.000 kuna.

Nakon početnog priznavanja kao imovine, pojedinačni predmet nekretnine, postrojenja i opreme iskazuje se po iznosu troška u dolarima ili u kunama umanjenog za akumuliranu amortizaciju i akumulirane troškove umanjene vrijednosti (bilješka 13).

Dobici i gubici od otuđenja nekretnina, postrojenja i opreme priznaju se unutar ostalih prihoda ili troškova u računu dobiti i gubitka ovisno o ostvarenom rezultatu.

Naknadni izdaci vezani za već priznati predmet nekretnina, postrojenja i opreme kapitaliziraju se kao povećanje vrijednosti imovine u slučaju kada je vjerojatno da će zbog tih dodatnih izdataka pritjecati dodatne buduće ekonomske koristi i kada ti izdaci unapređuju stanje imovine iznad originalno priznatog. Svi ostali naknadni troškovi priznaju se u rashod u periodu kada su nastali.

Amortizacija se obavlja pojedinačno za svako značajnije sredstvo (brodove) i to prema amortizacijskom vijeku od 25 godina, dok se za manja sredstva amortizacija obavlja grupno. Amortizacija se obračunava prema predviđenom vijeku uporabe i iz toga izvedenim stopama ovisno o skupini i podskupini materijalne imovine, a primjenom linearne metode.

Procijenjeni korisni vijek trajanja pojedine imovine je kako slijedi:

	2017.	2016.
- računala i telekomunikacijska oprema	4 godine	4 godine

Amortizacija imovine započinje kada je imovina spremna za uporabu

g) Dugotrajna imovina koja se drži za prodaju

Dugotrajna imovina klasificirana kao namijenjena za prodaju mjeri se po nižoj vrijednosti između knjigovodstvene vrijednosti i fer vrijednosti umanjene za troškove prodaje. Dugotrajna imovina je klasificirana kao namijenjena za prodaju ako će se njena knjigovodstvena vrijednost nadoknaditi prodajom, a ne uporabom. Ovaj uvjet se smatra zadovoljenim samo kada je prodaja više vjerojatna i imovina je odmah raspoloživa za prodaju u svojem trenutnom stanju. Imovina klasificirana kao raspoloživa za prodaju se više ne amortizira.

h) Financijska imovina

Ulaganja su razvrstana u sljedeće kategorije: ulaganja koja se drže do dospijeća, ulaganja koja se drže radi trgovanja i ulaganja raspoloživa za prodaju.

Ulaganja s određenim ili odredivim plaćanjima i određenim dospjećem kod kojih TNG ima pozitivnu namjeru i sposobnost držati ih do dospijeća, s iznimkom zajmova i potraživanja koja potječu od TNG-a, razvrstana su kao ulaganja koja se drže do dospijeća.

Ulaganja koja se uglavnom stječu u svrhu ostvarivanja dobiti iz kratkoročnih promjena u cijeni, razvrstana su kao ulaganja koja se drže radi trgovanja. Sva ostala ulaganja, osim zajmova i potraživanja koja potječu od TNG-a, razvrstana su kao raspoloživa za prodaju. Svaka kupovina i prodaja ulaganja priznaje se na datum podmirenja. Ulaganja se prvo iskazuju po nabavnoj cijeni, a to je fer vrijednost naknade koja je dana za njih, uključujući troškove transakcije.

Ulaganja koja su raspoloživa za prodaju i ulaganja koja se drže radi trgovanja nakon početnog priznavanja se knjiže po svojoj fer vrijednosti bez smanjenja za troškove transakcije na temelju njihove tržišne cijene na datum izvještaja.

Dobici ili gubici nastali svođenjem na fer vrijednost ulaganja raspoloživih za prodaju priznaju se direktno u rezerve TNG-a koje se vode za tu namjeru, sve dok se ulaganje ne proda ili otuđi na drugi način, ili sve dok se ne bude smatralo umanjenim. U trenutku prodaje kumulativni dobitak ili gubitak koji je ranije bio priznat u kapitalu (pričuvama) uključuje se u neto dobit odnosno gubitak za odgovarajuće razdoblje.

Financijska imovina i financijske obveze priznaju se kad TNG postane stranom ugovora o financijskom instrumentu. Iako, u slučaju normalne kupnje ili prodaje (kupnja ili prodaja financijske imovine pod ugovorom čiji uvjeti zahtijevaju dostavu imovine unutar vremenskog perioda utemeljenog zakonskim propisima ili sporazumom na uključenom tržištu), dan namire je bitan za inicijalno priznavanje ili nepriznavanje. Financijska imovina se prestaje priznavati kada je novac prikupljen ili prava da se primi novac od imovine je istekao. Financijska obveza se prestaje priznavati kada je ugovorna obveza otkazana ili je istekao rok za priznavanje.

2. PREGLED TEMELJNIH RAČUNOVODSTVENIH POLITIKA (NASTAVAK)

i) Zalihe

Zalihe se vrednuju po nižoj vrijednosti između troška nabave i neto ostvarive vrijednosti. Zalihe materijala i rezervnih dijelova, te sitnog inventara se iskazuju po stvarnim troškovima nabave. Utrošak materijala i rezervnih dijelova obračunava se metodom FIFO. Sitni inventar otpisuje se u cijelosti kod stavljanja u uporabu. Trošak nabave uključuje troškove nabave zaliha i trošak njihova dovođenja na postojeću lokaciju i stanje.

j) Potraživanja

Potraživanja predstavljaju prava na naplatu određenih iznosa od kupaca ili drugih dužnika kao rezultat poslovanja TNG-a. Potraživanja od kupaca i ostala potraživanja su iskazana prema fer vrijednosti dane naknade i knjiže se po amortiziranom trošku, nakon ispravka za umanjenje vrijednosti. Ispravak vrijednosti zastarjelih i spornih potraživanja vrši se pojedinačno za svako potraživanje kada je neizvjesna naplata djelomičnog ili ukupnog iznosa potraživanja temeljem procjene uprave.

k) Umanjenje vrijednosti imovine

Knjigovodstveni iznos imovine TNG-a, pregledava se na svaki datum izvještaja kako bi se utvrdilo da li postoji bilo kakva indikacija o umanjenju njihove vrijednosti. Ukoliko indikacije postoje, procjenjuje se nadoknadivi iznos imovine. Imovina koja podliježe obračunu amortizacije se pregledava za umanjenje vrijednosti uvijek kada događaji ili promjene u okolnostima indiciraju da knjigovodstvena vrijednost sredstva možda neće biti nadoknadiva.

Gubitak iz umanjenja vrijednosti priznaje se u računu dobiti i gubitka kada knjigovodstveni iznos imovine ili jedinice koja stvara novac premašuje njegov nadoknadivi iznos.

Nadoknadivi iznos goodwilla, nematerijalne imovine s neograničenim vijekom upotrebe i nematerijalne imovine koja još nije u upotrebi procjenjuje se na svaki datum izvještaja.

Priznati gubici od umanjenja vrijednosti koji se odnose na pojedine jedinice koje stvaraju novac raspoređuju se tako da prvo umanje knjigovodstvenu vrijednost goodwilla raspoređenog na jedinicu koja stvara novac (ili grupu jedinica), a nakon toga proporcionalno umanjuju knjigovodstvenu vrijednost ostale imovine unutar jedinice (ili grupe jedinica).

Za umanjenje vrijednosti brodova Uprava priprema testove umanjenja vrijednosti temeljene na diskontiranim novčanim tijekovima za sve brodove unutar flote, najmanje prilikom sastavljanja financijskih izvještaja na kraju godine. Testiranje se temelji na procijenjenim nadoknadivim iznosima po jedinicama stvaranje novca, koji su definirani kao fer vrijednost umanjena za procijenjene troškove otuđenja ili vrijednost u uporabi ako je viša.

Osnovne pretpostavke za procjenu vrijednosti brodova odnose se na očekivane dugoročne vozarine po brodarskim ugovorima na vrijeme (eng. time charter) i brodarskim ugovorima na putovanja (eng. voyage charter) kao i ponderiranoj prosječnoj cijeni kapitala (eng. Weighted Average Cost of Capital - WACC).

U slučaju kada je umanjenje fer vrijednosti imovine raspoložive za prodaju priznato izravno u glavnici, a postoje objektivni dokazi da je imovini umanjena vrijednost, razlika između troška stjecanja (neto od otplate glavnice i amortizacije) i trenutne fer vrijednosti, umanjenu za gubitke od umanjenja vrijednosti prethodno priznate u računu dobiti i gubitka, se prebacuje iz kapitala u račun dobiti i gubitka.

Nadoknadivi iznos ulaganja TNG-a koja se drže do dospjeća te potraživanja vrednovanih po amortiziranom trošku utvrđuje se kao sadašnja vrijednost procijenjenih budućih novčanih tokova, diskontiranih originalnom efektivnom kamatnom stopom (odnosno efektivnom kamatnom stopom izračunatom prilikom početnog priznavanja te financijske imovine). Tekuća potraživanja se ne diskontiraju.

Nadoknadivi iznos ostale imovine je neto utrživa cijena ili vrijednost u upotrebi, ovisno o tome koji je iznos viši. Vrijednost u upotrebi se procjenjuje diskontiranjem procijenjenih novčanih primitaka i izdataka koristeći diskontnu stopu prije poreza koja odražava trenutnu tržišnu procjenu vremenske vrijednosti novca i rizike specifične za pojedinu imovinu. Za imovinu koja ne generira nezavisne novčane primitke, nadoknadivi iznos se određuje temeljem grupe sredstava kojoj ta imovina pripada.

Gubitak od umanjenja vrijednosti koji se odnosi na vrijednosne papire koji se drže do dospelosti ili na potraživanja koja se iskazuju po amortiziranom trošku ukida se ukoliko se naknadno povećanje nadoknadive vrijednosti može objektivno povezati s događajem nastalim nakon što je gubitak od umanjenja vrijednosti priznat.

Gubitak od umanjenja vrijednosti koji se odnosi na ulaganje u glavnice instrumente klasificirane kao raspoložive za prodaju ne ukida se u računu dobiti i gubitka. Ukidanje gubitka od umanjenja imovine izravno se odobrava glavnici.

Ukoliko se poveća fer vrijednost dužničkog instrumenta klasificiranog kao raspoloživog za prodaju i povećanje se može dovesti u vezu s događajem koji je nastao nakon što je gubitak od umanjenja vrijednosti priznat u računu dobiti i gubitka, gubitak se ukida, a ukidanje priznaje u računu dobiti i gubitka.

Gubitak od umanjenja vrijednosti koji se odnosi na goodwill se ne ukida.

Gubitak od umanjenja vrijednosti koji se odnosi na ostalu imovinu ukida se ukoliko postoje naznake da su gubici od umanjenja vrijednosti (procijenjeni na svaki datum izvještaja) priznati u prethodnom razdoblju smanjeni ili više ne postoje. Gubitak od umanjenja vrijednosti ukida se ako je došlo do promjene u procjenama korištenim pri utvrđivanju nadoknadive vrijednosti.

Gubitak od umanjenja ukida se samo do visine knjigovodstvene vrijednosti imovine bez amortizacije koja bi bila utvrđena da nije iskazan gubitak od umanjenja.

l) Novac i novčani ekvivalenti

Novac i novčani ekvivalenti, za potrebe izvještaja o financijskom položaju i izvještaja o novčanim tokovima, obuhvaćaju novac u blagajni i stanja na računima kod banaka, te visoko likvidna ulaganja koja se lako pretvaraju u poznate iznose novca s prvobitnim dospelostima od tri mjeseca ili manje i koja podliježu neznatnom riziku promjene vrijednosti.

m) Dionički kapital

Dionički kapital se sastoji od redovnih dionica. Direktni zavisni troškovi povezani sa izdavanjem redovnih dionica priznaju se kao smanjenje kapitala.

Iznos naknade plaćene za otkup dioničkog kapitala, uključujući direktne zavisne troškove, priznaje se kao umanjenje u kapitalu i pričuva. Otkupljene dionice klasificiraju se kao vlastite dionice i predstavljaju odbitnu stavku od ukupnog kapitala i pričuva.

n) Dividende

Dividende se priznaju u izvještaju o promjenama vlasničke glavnice i prikazuju kao obveza u razdoblju u kojem su odobrene od dioničara Društva.

o) Zaduženja na koja se obračunavaju kamate

Zaduženja na koja se obračunavaju kamate se početno mjere po fer vrijednosti primljenog novca, umanjeno za pripadajuće transakcijske troškove. U budućim razdobljima se iskazuju po amortiziranom trošku, primjenom metode efektivne kamatne stope. Sve razlike između primitaka (umanjeno za troškove transakcije) i otkupne vrijednosti priznaju se u računu dobiti i gubitka tijekom trajanja zaduženja primjenom efektivne kamatne stope.

p) Rezerviranja

Rezerviranje se priznaje samo u slučaju da TNG ima postojeću obvezu (pravnu ili izvedenu) kao rezultat prošlog događaja i ako postoji vjerojatnost da će biti potreban odljev sredstava koja čine gospodarske koristi kako bi se obveza podmirila, a moguće je napraviti pouzdanu procjenu iznosa obveze.

Iznosi rezerviranja se utvrđuju diskontiranjem očekivanih budućih novčanih tokova korištenjem diskontne stope prije poreza koja odražava tekuću tržišnu procjenu vremenske vrijednosti novca i, gdje je primjenjivo, rizika specifičnih za obvezu.

q) Obveze prema dobavljačima i ostale obveze

Obveze prema dobavljačima se početno mjere po fer vrijednosti, a naknadno po amortiziranom trošku.

2. PREGLED TEMELJNIH RAČUNOVODSTVENIH POLITIKA (NASTAVAK)

r) Primanja zaposlenih

Obveze za doprinose u obvezni mirovinski fond se uključuju kao trošak u račun dobiti i gubitka u razdoblju u kojem se nastali.

Obveze za bonuse zaposlenika priznaju se kao rezerviranja troškova na temelju formalnog plana TNG-a, kada se na temelju ranijih iskustava uprave, odnosno ključnih zaposlenika, može realno očekivati da će bonusi biti isplaćeni te kada se iznos bonusa može procijeniti prije objave financijskih izvještaja. Za obveze za bonuse, se očekuje da će biti podmirene kroz 12 mjeseci od datuma izvještaja, a priznaju se u iznosu za koji se očekuje da će biti isplaćen.

Obveze za kratkoročne primitke zaposlenicima se ne diskontiraju i priznaju se kao trošak kada se usluga pruži.

Rezervacija se priznaje u iznosu za koji se očekuje da će biti plaćen kao kratkoročni novčani bonus ili plan podjele profita ukoliko TNG ima sadašnju zakonsku ili izvedenu obvezu plaćanja tog iznosa kao rezultat izvršene usluge u prošlosti od strane zaposlenika i ukoliko se obveza može pouzdano izmjeriti.

s) Najmovi

Najmovi nekretnina, postrojenja, opreme i nematerijalne imovine gdje TNG prihvaća gotovo sve koristi i rizike vlasništva klasificiraju se kao financijski najmovi. Financijski najmovi kapitaliziraju se po procijenjenoj sadašnjoj vrijednosti pripadajućih plaćanja najмова. Svako plaćanje najma razvrstava se na obveze i financijske rashode kako bi se dobila konstantna stopa na preostalo financijsko stanje. Pripadajuća obveza za najamninu, umanjena za financijske rashode iskazuje se u ostalim dugoročnim obvezama. Kamatna komponenta financijskog rashoda tereti račun dobiti i gubitka tijekom razdoblja najma. Nekretnine, postrojenja, oprema i nematerijalna imovina stečeni po ugovoru o financijskom najmu amortiziraju se tijekom korisnog vijeka imovine.

Najmovi imovine kod kojih koristi i rizike vlasništva zadržava najmodavac klasificiraju se kao poslovni najmovi. Plaćanja po osnovi poslovnih najмова terete račun dobiti i gubitka po pravocrtnoj metodi tijekom trajanja najмова. Ako se poslovni najam raskine prije isteka roka najma, sva plaćanja najmodavcu u obliku kazne priznaju se kao trošak u razdoblju u kojem je došlo do raskida.

t) Oporezivanje

TNG obračunava obvezu za porez na dobit u skladu s hrvatskim zakonom.

Porez na dobit za godinu sastoji se od tekućeg poreza i odgođenog poreza. Porez na dobit iskazuje se u računu dobiti i gubitka do iznosa poreza na dobit koji se odnosi na stavke unutar glavnice kada se trošak poreza na dobit priznaje unutar glavnice.

Tekući porez predstavlja očekivanu poreznu obvezu obračunatu na oporezivi iznos dobiti za godinu, koristeći poreznu stopu važeću na dan izvještaja i sva usklađenja porezne obveze iz prethodnih razdoblja. Iznos odgođenog poreza izračunava se metodom bilančne obveze, pri čemu se uzimaju u obzir privremene razlike između knjigovodstvene vrijednosti imovine i obveza za potrebe financijskog izvještavanja i iznosa koji se koriste za potrebe izračuna poreza. Iznos odgođenog poreza temelji se na očekivanoj realizaciji ili namirenju knjigovodstvene vrijednosti imovine i obveza, korištenjem poreznih stopa koje se primjenjuju ili uglavnom primjenjuju na datum izvještaja.

Odgođena porezna imovina priznaje se u visini u kojoj je vjerojatno da će se ostvariti buduća oporeziva dobit dostatna za korištenje imovine. Odgođena porezna imovina umanjuje se za iznos za koji više nije vjerojatno da će se moći iskoristiti kao porezna olakšica.

TNG je u sustavu oporezivanja po tonaži za razdoblje od deset godina od 1. siječnja 2014. godine. Društva koja ispunjavaju uvjete propisane Pomorskim zakonikom, koje su odabrale opciju oporezivanja po tonaži dužne su ostati u sustavu 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 upravljanje brodovima koji udovoljavaju svim propisanim zahtjevima, a najvažnije je da se ono mora baviti strateškim i trgovačkim upravljanjem brodova u Hrvatskoj.

u) Prihodi brodova

Prihodi broda iskazuju se (i) kad su usluge pružene, (ii) kad je potpisan ugovor o čarteru ili neka druga isprava koja služi kao dokaz o sklopljenom poslu, (iii) kad je cijena utvrđena ili ju je moguće utvrditi i (iv) kad je naplata izvjesna. Prihodi od prodaje, koji se iskazuju umanjeni za povrate, rabate i popuste te izravne poreze na promet proizvodima i uslugama te nakon što je usluga izvršena, odnose se na iznose koji su fakturirani trećima.

Prihodi se knjiže kad je usluga pružena i kad je TNG otpremio robu odnosno izvršio uslugu jer je to trenutak u kojem značajni rizici i nagrade povezane s vlasništvom nad robom prelaze na kupca. Prihodi od usluga knjiže se prema stupnju izvršenja usluge kad pružanje usluga i s tim povezani troškovi nisu obilježeni znatnom nesigurnošću.

Prihodi od vozarina ostvaruju se iz poslova prema brodarskim ugovorima na vrijeme (eng. time charter) i brodarskim ugovorima na putovanja (eng. voyage charter). Prihodi od brodarskog ugovora na vrijeme obračunavaju se metodom stupnja izvršenosti ugovora jer ne postoji nesigurnost oko naplate naknade za izvršenu uslugu iz razloga što se naknada po brodarskom ugovoru na vrijeme plaća unaprijed za ugovoreno razdoblje od 15 dana ili jedan mjesec. Ista metoda primjenjuje se na brodarske ugovore na putovanja.

Posao na temelju brodarskog ugovora na vrijeme sastoji se u tome što se brod stavlja naručitelju prijevoza na raspolaganje na određeno vrijeme i naručitelj ga koristi u zamjenu za plaćanje određene dnevne vozarine. Kod poslova na temelju brodarskog ugovora na putovanje, brod se ugovara za jedno putovanje između dviju ili više luka. Zavisno od uvjeta ugovora s korisnikom, za početak putovanja uzima se vrijeme u kojem je prethodni teret iskrčan do vremena u kojem je dovršen iskrcaj postojećeg tereta.

Svi prihodi od vozarina po brodovima knjiže se prema postotku dovršenosti. TNG iskazuje prihode po putovanjima koja su na kraju izvještajnog razdoblja u tijeku kao postotak procijenjenih prihoda od putovanja koji je jednak postotku procijenjenog preavljenog ukupnog puta na datum financijskog položaja. Procjena prihoda temelji se na očekivanom trajanju te cilju putovanja.

Prihodi po brodarskim ugovorima na vrijeme iskazuju se po proporcionalnoj osnovi kroz razdoblje zakupa i kako se usluga izvršava.

Ugovori o vozarini sadrže uvjete u smislu vremena stavljenog na raspolaganje za ukrcaj i iskrcaj. Prekostojnice, koje se evidentiraju nakon što je usluga pružena u skladu s uvjetima ugovora o prijevozu, odražavaju procjenu naknade za dodatno utrošeno vrijeme iskrcaja tereta s broda. Prihodi od naknada za prekostojnicu evidentiraju se nakon kraja putovanja i iskazuju umanjeni za eventualna rezerviranja po potencijalnim tražbinama po osnovi prekostojnica kad naplata cijelog iznosa nije očekivana.

v) Ostali prihodi broda

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

w) Provizije i troškovi povezani s putovanjem

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

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

Posrednička provizija plaća se kod brodarskih ugovora na vrijeme uz vozarinu. Zavisno od točnih formulacija brodarskog ugovora, pravo posrednika na proviziju nastaje samo kad naručitelji doznače vozarinu ili se ona ostvaruje nekim drugim instrumentima. Provizija koja se plaća prema brodarskom ugovoru na putovanja plaća se na vozarinu, ali i na mrtvu vozarinu i naknadu za prekostojnicu.

Troškove povezane s putovanjem u pravilu plaća vlasnik broda prema brodarskim ugovorima na putovanja, dok ih kod brodarskih ugovora na vrijeme plaća naručitelj. Troškovi povezani s putovanjem su svi troškovi koji se odnose na određeno putovanje. TNG razlikuje veće i manje troškove putovanja.

2. PREGLED TEMELJNIH RAČUNOVODSTVENIH POLITIKA (NASTAVAK)

w) Provizije i troškovi povezani s putovanjem (nastavak)

Većina troškova povezanih s putovanjem odnosi se na korištenje flote na "spot tržištu" i na dugoročne brodarske ugovore o više putovanja (eng. COA, contracts of affreightment). Veći troškovi su pogonsko gorivo, lučke pristojbe, troškovi ukrcaja i iskrcaja tereta, kanalarine, agencijske pristojbe, troškovi osiguranja od ratnih rizika i drugi troškovi tereta koje u pravilu plaća klijent.

Manji troškovi su troškovi izmjera gaza, pripreme skladišta (tankova), poštarine i drugi razni manji troškovi koji se javljaju tijekom putovanja i u pravilu ih plaća matično TNG. Svi troškovi povezani s putovanjem evidentiraju se po načelu nastanka.

x) Operativni troškovi brodova

TNG je odgovoran za poslovne troškove brodova, a to su troškovi posade, popravaka, održavanja, maziva, osiguranja, rezervnih dijelova, brodskih zaliha, upisa broda u upisnik brodova i komunikacije, razni sitni troškovi i naknade za upravljanje (tehničko upravljanje, upravljanje posadom i aranžiranje osiguranja).

y) Amortizacija brodova

Knjigovodstvena vrijednost svakog broda predstavlja izvorni trošak u trenutku isporuke ili stjecanja (osim za plovila koja se stežu u poslovnim spajanjima koji se mjere po fer vrijednosti na datum stjecanja) umanjena za amortizaciju i ispravak vrijednosti. Brodovi se amortiziraju do ostatka vrijednosti linearnom metodom, tijekom procijenjenog korisnog vijeka, počevši na dan izvorne isporuke, odnosno preuzimanja. Procijenjeni korisni vijek trajanja brodova TNG-a je 25 godina od datuma preuzimanja broda od brodogradilišta, što je u skladu s industrijskom praksom za slične brodove. Procijenjeni korisni vijek trajanja broda uzima u obzir dizajn, komercijalne karakteristike i čimbenike te regulatorna ograničenja.

Procijenjeni ostatak vrijednosti broda ne mora predstavljati tržišnu vrijednost u određenom vremenskom trenutku zbog volatilnih i cikličkih tendenciju „scrap“ cijena.

Produženje procijenjenog vijeka trajanja broda ili povećanje ostatka vrijednosti će imati za učinak smanjenje godišnjeg troška amortizacije i produženje budućih razdobljima obračuna amortizacije. Skraćivanje životnog vijeka broda ili smanjenje ostatka vrijednosti će imati za učinak povećanje godišnjeg troška amortizacije.

z) Dokovanje, specijalni pregled i međupregledi brodova

TNG periodički u suhom doku obavlja preglede, popravke i određene modifikacije brodova. U vrijednost troška dokovanja uključuju se izravni troškovi, koji su nastali u sklopu dokovanja radi ispunjavanja regulatornih zahtjeva, troškovi koji mogu produžiti ekonomski život broda, povećati sposobnost generiranja prihoda ili poboljšati učinkovitost broda. Izravni troškovi uključuju troškove brodogradilišta, pripreme i bojanja trupa, pregleda trupa i mehaničkih komponenti, čelične konstrukcije, strojarske i elektro radove. Rashodi za uobičajenog održavanja i popravaka, nastali u sklopu dokovanja ili ne, priznaju se kao rashod u trenutku nastanka.

Brodovi su dužni proći planirani remont u suhom doku radi zamjene pojedinih dijelova, velikih popravaka i održavanja ostalih komponenti, koje se ne može provesti u plovidbi, svakih 60 mjeseci, ovisno o prirodi posla i vanjskim uvjetima. Troškovi remonta u suhom doku (uključivo troškove pregleda obnove klase) kapitaliziraju se kada nastanu kao sastavni dio plovila u poslovnim knjigama brodarar i amortiziraju se linearnom metodom tijekom petogodišnjeg razdoblja do sljedećeg remonta. Amortizacija se obračunava mjesečno, počevši od 1. dana narednog mjeseca od mjeseca kada je završen petogodišnji remont. U slučaju da remont u suhom doku nastupa prije isteka roka od 60 mjeseci, preostali dio troška u cijelosti tereti poslovanje razdoblja u kojem se obavlja dokovanje.

aa) Umanjenje vrijednosti brodova i troškova dokovanja

TNG procjenjuje potrebu ispravka vrijednosti brodova uključujući i vrijednost dokovanja kada događaji ili tržišne okolnosti ukazuju da knjigovodstvena vrijednost imovine, ili povezanih parametara odnosno brodarskih ugovora na vrijeme, ukoliko su sklopljeni, možda nije nadoknativa.

U slučaju potrebe ispravka vrijednosti, nadoknadivi iznos broda se procjenjuje kao vrijednost u upotrebi utvrđenoj na temelju diskontiranog budućeg tijeka novca ili fer vrijednosti broda, umanjenoj za troškove prodaje (uglavnom na temelju tržišne cijene), ovisno o tome koji je iznos viši.

Ukoliko je procjenom utvrđeno da je nadoknadivi iznos niži od knjigovodstvenog, knjigovodstveni iznos toga sredstva se ispravlja do procijenjenog nadoknativog iznosa.

Gubitak od umanjenja vrijednosti uračunava se u dobit ili gubitak kad god knjigovodstvena vrijednost broda premašuje njegov nadoknadivi iznos. Gubitak od umanjenja vrijednosti ukida se kad postoje naznake da su gubitci od umanjenja vrijednosti iskazani u prethodnom razdoblju smanjeni ili više ne postoje. Gubitak od umanjenja vrijednosti poništava se do iznosa knjigovodstvene vrijednosti imovine koja bi bila utvrđena, nakon umanjenja za amortizaciju, da gubitak od umanjenja vrijednosti nije bio priznat. Svako poništenje umanjenja odmah se evidentira kao prihod.

bb) Opći i administrativni troškovi

Opći i administrativni troškovi, koji se sastoje od troškova administrativnog osoblja, uredskih troškova, troškova revizije, naknada za pravne i druge profesionalne usluge, putnih i drugih troškova povezanih s upravljanjem i administracijom, iskazuju se kao rashod čim nastanu.

cc) Neto financijski prihodi / (rashodi)

Neto financijski (troškovi) / prihodi obuhvaćaju obračunatu kamatu na kredite i zajmove, prihode od kamata na investirana sredstva, prihode od dividendi, dobitke i gubitke od tečajnih razlika, dobitke i gubitke uslijed promjene fer vrijednosti financijske imovine iskazane po fer vrijednosti u računu dobiti i gubitka.

Prihod od kamate se priznaje u računu dobiti i gubitka primjenom metode obračunatih prihoda, uzimajući u obzir efektivni prinos na imovinu. Prihod od dividendi priznaje se u računu dobiti i gubitka na datum kada je ustanovljeno pravo TNG-a na isplatu dividende.

dd) Troškovi posudbe

Troškovi posudbe koji se mogu izravno pripisati stjecanju, izgradnji ili izradi kvalificiranog sredstva, a to je sredstvo koje nužno zahtijeva značajno vrijeme da bi bilo spremno za svoju namjeravanu uporabu ili prodaju, dodaju se trošku navedenog sredstva sve dok sredstvo većim dijelom nije spremno za svoju namjeravanu uporabu ili prodaju. Prihodi od ulaganja zarađeni privremenim ulaganjem namjenskih kreditnih sredstava tijekom njihovog trošenja za kvalificirano sredstvo oduzimaju se od troškova posudbe koji se mogu kapitalizirati. Svi drugi troškovi posudbe proiznaju se u neto dobit ili gubitak razdoblja u kojem su nastali.

ee) Značajne računovodstvene procjene i prosudbe

U procesu primjene računovodstvenih politika TNG-a, Uprava je napravila sljedeće prosudbe, odvojeno od onih koje uključuju procjene, a koje imaju najznačajniji utjecaj na iznose prikazane u financijskim izvještajima:

Priznavanje prihoda

Prihod se priznaje u trenutku kada su dobra otpremljena odnosno izvršena usluga, te kada je značajni dio rizika i koristi vlasništva nad dobrima prenesen na kupca. Procjena očekivanog povrata robe i ostalih popusta oduzima se od prihoda od prodaje i evidentira se kao ukalkulirane obveze ili rezerviranja. Takve procjene rađene su na bazi analize postojećih ugovornih ili zakonskih obveza, povijesnog kretanja i iskustva TNG-a.

Porez na dobit

Kalkulacija poreza na dobit je rađena na osnovi trenutno važećih pravila i zakona. TNG je u sustavu oporezivanja po tonaži za razdoblje od deset godina od 1. siječnja 2014. godine. Društva koja ispunjavaju uvjete propisane Pomorskim zakonikom, koje su odabrale opciju oporezivanja po tonaži dužne su ostati u sustavu 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 upravljanje brodovima koji udovoljavaju svim propisanim zahtjevima, a najvažnije je da se ono mora baviti strateškim i trgovačkim upravljanjem brodova u Hrvatskoj.

Umanjenje vrijednosti potraživanja

Procjena nenadoknadivog iznosa od prodaje roba i usluga radi se na dan izvještaja (i mjesečno) prema procijenjenoj vjerojatnosti naplate sumnjivih potraživanja. Svaki klijent procjenjuje se zasebno obzirom na svoj status.

Rezerviranja za potencijalne obveze

TNG priznaje rezerviranja kao rezultat sudskih sporova pokrenutih protiv TNG-a za koje je izvjesno da će dovesti do odljeva sredstava kako bi se namirila potraživanja od TNG-a i ako se iznosi mogu pouzdano procijeniti. Prilikom procjene rezerviranja, TNG uzima u obzir profesionalni pravni savjet.

Amortizacija brodova

Ostatak vrijednosti procjenjuje se kao „lightweight“ tonaža svakog broda pomnožena očekivanom „scrap“ vrijednosti po toni koja je procijenjena na 410 američkih dolara po toni, što predstavlja prosječnu petogodišnju tržišnu cijenu otpadnog čelika za Indijski potkontinent za 2014. godinu, utvrđenu temeljem podataka objavljenih na mrežnoj stranici Clarksons Shipping Intelligence Network (<http://www.clarksons.net/sin2010>) koju održava Clarkson Research Services Limited, London, Engleska, kao aritmetička sredina cijena otpadnog čelika izraženih kao \$/ldt danih za petogodišnji vremenski niz za godine koje prethode 2014. godini i to:

za tip podatka 78038 - Indian Sub Continent Handysize Bulker Demolition Prices i

za tip podatka 42653 - Indian Sub Continent Demolition Prices: Other Tankers.

Izračunata aritmetička sredina po pojedinom tipu podatka, ovisno o tome koja je vrijednost niža, koristi se kao prosječna petogodišnja tržišna cijena otpadnog čelika za Indijski potkontinent pri izračunu ostatka vrijednosti broda. Ukoliko se prosječna petogodišnja tržišna cijena otpadnog čelika za Indijski potkontinent, promijeni za 20% na više ili niže u odnosu na cijenu primjenjenu u prethodnoj godini, utvrđuje se da je došlo do promjene procjene u svezi s ostatkom vrijednosti.

Umanjenje vrijednosti brodova i troškova dokovanja

Fer vrijednost, umanjena za troškove prodaje se procjenjuje korištenjem neovisnih brokera, a vrijednost u uporabi se izračunava kao neto sadašnja vrijednost budućih novčanih tokova broda tijekom korisnog vijeka trajanja. Pri utvrđivanju vrijednosti u upotrebi, određene pretpostavke koje se odnose na procjene budućih novčanih tokova su predvidljive po svojoj prirodi, uključujući i procjene prihoda u okviru postojećih ugovora. Određene pretpostavke, koje se odnose na procjene budućih novčanih tokova broda izvjesno su manje predvidljive, kao što su očekivane dnevne vozarine izvan razdoblja postojećih ugovora i ostatak vrijednosti broda, zbog dugoročne volatilnosti faktora kao što su vozarine na „spot“ i „time charter“ tržištu te očekivani ostatak vrijednosti broda.

3. PRIHODI BRODOVA

	USD	HRK	USD	HRK
	2017.	2017.	2016.	2016.
Prihodi od vozarina	40.993	271.470	39.607	269.470
- Brodarski ugovor na putovanje	18.336	121.427	4.483	30.500
- Brodarski ugovor na vrijeme	20.994	139.032	34.559	235.128
- Dangube	1.663	11.011	565	3.842
Prihodi od prodaje goriva unajmiteljima	758	5.021	-	-
Ostali prihodi broda	620	4.105	384	2.615
Ukupno	42.371	280.596	39.991	272.085

Operativnu flotu TNG-a čini šest produkt tankera; Velebit, Vinjerac, Vukovar, Zoilo, Dalmacija i Pag, od kojih su svi bili gotovo u potpunosti operativni tijekom cijele 2017. godine. Prihodi od vozarina ostvareni u 2017. godini većim dijelom se odnose na prihode ostvarene poslovima iz brodarskih ugovora na vrijeme (time charter) 51,2%, dok je 44,7% prihoda otpalo na prihode od brodarskih ugovora na putovanje, a manji dio na dangube, prihode od prodaje goriva unajmiteljima i ostale prihode.

Prosječna bruto dnevna vozarina u 2017. godini iznosila je 20.770 USD (2016. godine: 17.436 USD). Strategijom zapošljavanja flote osigurana je stabilna razina prihoda u srednjoročnom razdoblju u kojem su tri broda (Dalmacija, Vukovar, Zoilo) zaposlena brodarskim ugovorima na vrijeme dok su preostali brodovi (Vinjerac, Velebit, Pag) tijekom 2017. godine uglavnom koristili brodarske ugovore na putovanje.

4. TROŠKOVI PUTOVANJA

	USD	HRK	USD	HRK
	2017.	2017.	2016.	2016.
Gorivo	4.591	30.403	1.464	9.957
Lučki troškovi	3.131	20.732	1.049	7.138
Provizije brokerima i agentima	1.065	7.055	841	5.721
Naknada za upravljanje komercijalnim poslovima – povezana društva	615	4.072	593	4.035
Agencijske pristojbe	246	1.633	133	909
Ostali troškovi vezani uz putovanje	130	861	129	874
Ukupno	9.778	64.756	4.209	28.634

5. OPERATIVNI TROŠKOVI BRODOVA

	USD	HRK	USD	HRK
	2017.	2017.	2016.	2016.
Troškovi posade /i/	8.352	55.308	9.309	63.333
Troškovi održavanja /iii/	1.798	11.905	2.021	13.747
Naknada za upravljanje ostalim poslovima– povezana društva	1.178	7.799	1.273	8.658
Troškovi potrošnih materijala /ii/	1.177	7.792	1.396	9.501
Troškovi osiguranja	577	3.822	606	4.125
Opći troškovi broda /iv/	1.206	7.989	1.326	9.024
Ukupno	14.288	94.615	15.931	108.388

/i/ Troškovi posade	USD	HRK	USD	HRK
	2017.	2017.	2016.	2016.
Plaće posade	7.213	47.771	8.038	54.686
Putni troškovi posade	598	3.960	627	4.262
Troškovi prehrane posade	453	2.998	518	3.526
Ostali troškovi posade	88	579	126	859
Ukupno	8.352	55.308	9.309	63.333

Prema Ugovoru o upravljanju, Tankerska Plovidba d.d. kao Upravitelj flote dužan je omogućiti tehničko i komercijalno upravljanje, popunjavanje posadom, poslove osiguranja, usluge računovodstva, prodaju i kupnju brodova, opskrbu brodova uključujući i opskrbu gorivom. Za pružanje usluga prema Ugovoru o upravljanju, Upravitelju flote plaća se i Naknada za usluge upravljanja brodom, koja je vezana uz publikaciju Moore Stephens, koja za svaku vrstu broda daje prosječni dnevni trošak i obračunava se u visini 67% od iznosa objavljenog u časopisu Moore Stephens. Pomorci koji su posada na brodovima zaposleni su u skladu s kolektivnim ugovorima s Upraviteljem flote ili njegovim povezanim društvima koja pronalaze posadu za brodove. Naknada se obračunava mjesečno ili proporcionalno na dnevnoj osnovi za dio mjeseca, a troškovima posade u ostvarenom iznosu, Upravitelj flote tereti operativno poslovanje TNG-a.

ii/ Troškovi potrošnih materijala	USD	HRK	USD	HRK
	2017.	2017.	2016.	2016.
Troškovi inventara, boje, kemikalije i plinova	669	4.430	804	5.472
Troškovi maziva i masti	508	3.362	592	4.029
Ukupno	1.177	7.792	1.396	9.501

/iii/ Troškovi održavanja	USD	HRK	USD	HRK
	2017.	2017.	2016.	2016.
Utrošeni rezervni dijelovi	1.102	7.301	1.147	7.804
Troškovi tekućeg održavanja	696	4.604	874	5.943
Ukupno	1.798	11.905	2.021	13.747

/iv/ Opći troškovi	USD	HRK	USD	HRK
	2017.	2017.	2016.	2016.
Poštanske i telekomunikacijske usluge	204	1.351	237	1.616
Ostali opći troškovi	1.002	6.638	1.089	7.408
Ukupno	1.206	7.989	1.326	9.024

6. AMORTIZACIJA

	USD	HRK	USD	HRK
	2017.	2017.	2016.	2016.
Amortizacija brodova (Bilješka 13)	7.508	49.717	8.161	55.525
Amortizacija ostale materijalne imovine (Bilješka 13)	1	10	1	7
Ukupno	7.509	49.727	8.162	55.532

U 2017. godini u troškove amortizacije brodova uključeni su troškovi amortizacije troškova dokovanja za brodove „Velebit“ i „Vinjerac“ u iznosu od 1,6 milijuna kuna odnosno 252 tisuća američkih dolara (2016. godine: brod „Velebit“, 485 tisuća kuna odnosno 68 tisuća američkih dolara).

7. OPĆI I ADMINISTRATIVNI TROŠKOVI

	USD	HRK	USD	HRK
	2017.	2017.	2016.	2016.
Troškovi garancija za bankovne kredite – povezana društva	339	2.244	403	2.740
Troškovi zaposlenika /i/	253	1.677	332	2.261
Usluge korporativnog servisa – povezana društva	72	474	72	492
Bankarske usluge	39	259	23	160
Usluge zakonske revizije	22	150	22	150
Troškovi najma	10	64	10	67
Troškovi najma – povezana društva	8	55	8	57
Troškovi vanjskih zaposlenika	1	5	3	19
Marketinške usluge	1	4	-	2
Premije osiguranja	3	19	2	13
Ostale vanjske usluge	44	295	47	314
Ostali troškovi	115	760	133	906
Ukupno	907	6.006	1.055	7.181

Troškovi zaposlenika /i/	USD	HRK	USD	HRK
	2017.	2017.	2016.	2016.
Neto plaće	122	810	148	1.004
Porezi i doprinosi	111	732	161	1.098
Naknada troškova zaposlenima	18	120	21	141
Usluge stručnog obrazovanja	2	15	2	18
Ukupno	253	1.677	332	2.261

/i/ Troškovi koji se nadoknađuju zaposlenima obuhvaćaju dnevnice, troškove noćenja i prijevoza po osnovi službenih putovanja, zatim troškove svakodnevnog prijevoza sa i na posao, naknadu troškova za korištenje osobnih vozila u poslovne svrhe i slično.

8. FINANCIJSKI PRIHODI

	USD	HRK	USD	HRK
	2017.	2017.	2016.	2016.
Tečajne razlike s poduzetnicima unutar grupe	3	16	63	427
Prihodi od kamata	20	133	9	64
Ukupno	23	149	72	491

9. FINANCIJSKI RASHODI

	USD	HRK	USD	HRK
	2017.	2017.	2016.	2016.
Rashodi od kamata	3.938	26.077	4.568	31.078
Negativne tečajne razlike	359	2.379	172	1.167
Ukupno	4.297	28.456	4.740	32.245

10. POREZ PO TONAŽI

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, društva mogu birati između oporezivanja svojih brodarskih djelatnosti prema neto tonaži flote i oporezivanja ostvarene dobiti. Društva koja ispunjavaju uvjete propisane Zakonikom, koje su odabrale opciju oporezivanja po tonaži dužne su ostati u sustavu 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 upravljanje brodovima koji udovoljavaju svim propisanim zahtjevima, a najvažnije je da se ono mora baviti strateškim i trgovačkim upravljanjem brodova u Hrvatskoj.

TNG je u sustavu oporezivanja po tonaži za razdoblje od deset godina od 1. siječnja 2014. godine.

TNG sudjeluje u obračunu poreza po tonaži sa sljedećim brodovima (točan iznos):

Brod	Datum ulaska u sustav	Godišnji iznos predujma
Velebit	1. siječnja 2014.	31.329 kn
Vinjerac	1. siječnja 2014.	31.329 kn
Vukovar	29. travnja 2015.	28.236 kn
Zoilo	27. srpanj 2015.	28.236 kn
Dalmacija	27. studeni 2015.	28.863 kn
Pag	4. prosinca 2015.	29.058 kn
Ukupno		177.051 kn

Prema rješenju Ministarstva pomorstva, prijevoza i infrastrukture, porez po tonaži brodova TNG-a za 2017. godinu uračunava se u obveze Tankerske plovidbe d.d. kao vladajućeg društva.

10. POREZ PO TONAŽI (NASTAVAK)

Prema rješenju Ministarstva pomorstva, prijevoza i infrastrukture, porez po tonaži brodova TNG-a za 2017. godinu uračunava se u obveze Tankerske plovidbe d.d. kao vladajućeg društva.

OBRAČUNAVANJE POREZA PO TONAŽI

Neto tonaža broda	Godišnji porez po tonaži broda za svakih 100 jedinica neto tonaže
0 -1.000 neto tona	270 HRK
1.001-10.000 neto tona	230 HRK
10.001 – 25.000 neto tona	150 HRK
25.001 – 40.000 neto tona	95 HRK
Iznad 40.000 neto tona	55 HRK

Porezni obveznik plaća predujam poreza na osnovi porezne prijave za prethodno porezno razdoblje. Predujam se plaća mjesečno do kraja mjeseca za protekli mjesec u svoti koja se dobije kada se porezna obveza za prethodno porezno razdoblje podijeli s brojem mjeseci istoga razdoblja, ili u slučaju prvog poreznog razdoblja nakon ulaska u sustav poreza po tonaži na osnovi procjene porezne obveze na temelju podataka iz prijave u sustav poreza po tonaži. Porezni obveznik je dužan najkasnije četiri mjeseca nakon isteka kalendarske godine za koju se utvrđuje porez po tonaži nadležnoj ispostavi Porezne uprave podnijeti prijavu poreza po tonaži za proteklu kalendarsku godinu i najkasnije u tom roku platiti porez po tonaži.

11. POREZ NA DOBIT

Prema relevantnim odredbama Pomorskog zakonika, društva mogu birati između oporezivanja svojih brodarskih djelatnosti prema neto tonaži flote i oporezivanja ostvarene dobiti. Po poreznoj prijavi za 2017. godinu, TNG nije imao obvezu plaćanja poreza na dobit u Hrvatskoj, budući da je u sustavu poreza po tonaži.

12. ZARADA PO DIONICI

	USD	HRK	USD	HRK
	31.12.2017.	31.12.2017.	31.12.2016.	31.12.2016.
Neto dobit / (gubitak) tekuće godine	4.852	32.132	5.968	40.608
Ponderirani prosječni broj dionica na kraju godine	8.720.145	8.720.145	8.720.145	8.720.145
Dobit (gubitak) po dionici u (u dolarima i centima; u kunama i lipama)	0,56	3,68	0,68	4,66

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

13. NEKRETNINE, POSTROJENJA I OPREMA

2017	Brodovi i oprema		Brodovi u izgradnji		Total	
	USD	HRK	USD	HRK	USD	HRK
NABAVNA VRIJEDNOST						
Na dan 31. prosinca 2016.	210.715	1.510.521	-	-	210.715	1.510.521
Tečajne razlike	1	(189.387)	-	-	1	(189.387)
Na dan 31. prosinca 2017.	210.716	1.321.134	-	-	210.716	1.321.134
ISPRAVAK VRIJEDNOSTI						
Na dan 31. prosinca 2016.	12.102	86.746	-	-	12.102	86.746
Amortizacija	7.679	48.148	-	-	7.679	48.148
Tečajne razlike	-	(10.875)	-	-	-	(10.875)
Na dan 31. prosinca 2017.	19.781	124.019	-	-	19.781	124.019
SADAŠNJA VRIJEDNOST						
Na dan 31. prosinca 2016.	198.613	1.423.775	-	-	198.613	1.423.775
Na dan 31. prosinca 2017.	190.935	1.197.115	-	-	190.935	1.197.115

Izdaci za dokovanja 2016	Brodovi i oprema	
Nabavna vrijednost	USD	HRK
Na dan 31. prosinca 2016.	678	4.850
Povećanje	635	3.983
Tečajne razlike	-	(608)
Na dan 31. prosinca 2017.	1	8.225
ISPRAVAK VRIJEDNOSTI		
Na dan 31. prosinca 2016.	68	485
Amortizacija	252	1.579
Tečajne razlike	-	(61)
Na dan 31. prosinca 2017.	320	2.003
SADAŠNJA VRIJEDNOST		
Na dan 31. prosinca 2016.	610	4.365
Na dan 31. prosinca 2017.	993	6.222

13. NEKRETNINE, POSTROJENJA I OPREMA (NASTAVAK)

SVEUKUPNO	Brodovi i oprema		Brodovi u izgradnji		Total	
	USD	HRK	USD	HRK	USD	HRK
SADAŠNJA VRIJEDNOST						
Na dan 31. prosinca 2016.	199.223	1.428.140	-	-	199.223	1.428.140
Na dan 31. prosinca 2017.	191.928	1.203.337	-	-	191.928	1.203.337
2015	Brodovi i oprema		Brodovi u izgradnji		Total	
	USD	HRK	USD	HRK	USD	HRK
NABAVNA VRIJEDNOST						
Na dan 31. prosinca 2015.	210.714	1.473.269	-	-	210.714	1.473.269
Nabava	-	-	1	12	1	12
Prijenos imovine u pripremi	1	12	(1)	(12)	-	-
Tečajne razlike (bilješka 2.d)	-	37.240	-	-	-	37.240
Na dan 31. prosinca 2016.	210.715	1.510.521	-	-	210.715	1.510.521
ISPRAVAK VRIJEDNOSTI						
Na dan 31. prosinca 2015.	4.423	30.917	-	-	4.423	30.917
Amortizacija	7.679	55.047	-	-	7.679	55.047
Tečajne razlike (bilješka 2.d)	-	782	-	-	-	782
Na dan 31. prosinca 2016.	12.102	86.746	-	-	12.102	86.746
SADAŠNJA VRIJEDNOST						
Na dan 31. prosinca 2015.	206.291	1.442.352	-	-	206.291	1.442.352
Na dan 31. prosinca 2016.	198.613	1.423.775	-	-	198.613	1.423.775

IZDACI ZA DOKOVANJA	Brodovi i oprema	
	USD	HRK
NABAVNA VRIJEDNOST		
Na dan 31. prosinca 2015.	-	-
Povećanje	678	4.850
Tečajne razlike	-	-
Na dan 31. prosinca 2016.	678	4.850
ISPRAVAK VRIJEDNOSTI		
Na dan 31. prosinca 2015.		
Amortizacija	68	485
Tečajne razlike	-	-
Na dan 31. prosinca 2016.	68	485
SADAŠNJA VRIJEDNOST		
Na dan 31. prosinca 2015.	-	-
Na dan 31. prosinca 2016.	610	4.365

SVEUKUPNO	Brodovi i oprema		Brodovi u izgradnji		Total	
	USD	HRK	USD	HRK	USD	HRK
SADAŠNJA VRIJEDNOST						
Na dan 31. prosinca 2015.	206.291	1.442.352	-	-	206.291	1.442.352
Na dan 31. prosinca 2016.	199.223	1.428.140	-	-	199.223	1.428.140

TNG je u 2017. godini izvršio planirani petogodišnji remont (dokovanje) produkt tankera m/t „Vinjerac“. Ukupna vrijednost troškova dokovanja (uključivo i troškovi pregleda obnove klase) prema konačnom obračunu troškova iznosila je 3.983 tisuća kuna odnosno 635 tisuća američkih dolara (2016. godine: m/t „Velebit“, 4.850 tisuća kuna odnosno 678 tisuća američkih dolara).

Sukladno usvojenoj politici dokovanja troškovi dokovanja (uključivo troškovi pregleda obnove klase) kapitalizirani su kao sastavni dio broda u poslovnim knjigama brodaru „Tankerska Next Generation International Ltd.“, te se amortiziraju linearnom metodom tijekom petogodišnjeg razdoblja do sljedećeg dokovanja koje se očekuje u 2021. godini.

Na dan 31. prosinca 2017. godine nije bilo kapitaliziranih troškova posudbe (31. prosinca 2016. godine: 0 kuna).

Na dan 31. prosinca 2017. godine ukupna neto knjigovodstvena vrijednost imovine založene kao jamstvo za dobivene kredite iznosi 1.197.095 tisuća kuna, odnosno 190.932 tisuća američkih dolara (31. prosinca 2016. godine: 1.423.746 tisuća kuna, odnosno 198.610 tisuća američkih dolara).

14. ZALIHE

	USD	HRK	USD	HRK
	31.12.2017.	31.12.2017.	31.12.2016.	31.12.2016.
Mazivo	448	2.809	598	4.289
Gorivo	743	4.660	786	5.636
Prehrambeni artikli	144	901	124	881
Sitni inventar	-	3	-	3
Ispravak vrijednosti sitnog inventara	-	(3)	-	(3)
Ukupno	1.335	8.370	1.508	10.806

15. POTRAŽIVANJA OD KUPACA I OSTALA POTRAŽIVANJA

	USD	HRK	USD	HRK
	31.12.2017.	31.12.2017.	31.12.2016.	31.12.2016.
Potraživanja od kupaca	2.664	16.701	857	6.146
Potraživanja od države i drugih institucija	5	32	6	42
Potraživanja od zaposlenika	1	6	2	17
Ostala potraživanja	133	835	328	2.353
Ostala potraživanja - povezana društva	-	-	-	-
Ukupno	2.803	17.574	1.193	8.558

Starosna struktura dospjelih potraživanja	USD	HRK	USD	HRK
	31.12.2017.	31.12.2017.	31.12.2016.	31.12.2016.
1-90 dana	2.135	13.384	738	5.293
91-180 dana	222	1.391	-	-
181-365 dana	-	-	20	140
Preko 365 dana	-	-	-	-
Ukupno	2.357	14.775	758	5.433

Starosna struktura umanjena vrijednosti potraživanja	USD	HRK	USD	HRK
	31.12.2017.	31.12.2017.	31.12.2016.	31.12.2016.
1-90 dana	-	-	-	-
91-180 dana	-	-	-	-
181-365 dana	-	-	-	-
Preko 365 dana	-	-	-	-
Ukupno	-	-	-	-

16. PLAĆENI TROŠKOVI BUDUĆEG RAZDOBLJA I OBRAČUNATI PRIHODI

	USD	HRK	USD	HRK
	31.12.2017.	31.12.2017.	31.12.2016.	31.12.2016.
Plaćeni troškovi budućeg razdoblja	447	2.806	616	4.416
Obračunati prihodi	9	55	345	2.465
Ukupno	456	2.861	961	6.881

17. NOVAC I NOVČANI EKVIVALENTI

	USD	HRK	USD	HRK
	31.12.2017.	31.12.2017.	31.12.2016.	31.12.2016.
Novac u banci	9.058	56.793	5.039	36.124
Depoziti	1.000	6.270	1.000	7.169
Novac u blagajni	117	729	87	622
Ukupno	10.175	63.792	6.126	43.915

18. VLASNIČKA GLAVNICA I PRIČUVE

Na dan 31. prosinca 2017. godine odobreni, izdani i uplaćeni kapital sastojao se od 8.733.345 redovnih dionica, bez nominalne vrijednosti (31. prosinca 2016. godine: 8.733.345). Imatelji redovnih dionica imaju pravo na isplatu izglasane dividende te jedan glas po dionici na sjednicama skupštine Društva. Neposredna matrica društva Tankerska Next Generation d.d. je Tankerska plovidba d.d. Krajnja matrica je Betriebsstiftung Tankerska Plovidba d.d. Privatstiftung, privatna zaklada osnovana prema austrijskom pravu sa sjedištem u Austriji. Korisnici zaklade su zaposlenici Tankerske plovidbe d.d.

Na dan 31. prosinca 2017. godine, Društvo je imalo 13.200 vlastitih dionica (31. prosinca 2016. godine: 13.200). Rezerve za vlastite dionice ustrojene su iz dobiti Društva.

Na dan 31. prosinca 2017. godine iznos zakonskih pričuva unutar ostalih pričuva iznosio je 2.030 tisuća kuna. Zakonska pričuva je nastala u skladu sa hrvatskim zakonima koji zahtijevaju da se 5% dobiti za godinu umanjenu za iznos gubitka iz prethodne godine, prenese u ovu rezervu sve dok ona, zajedno s rezervama kapitala, ne dosegne 5% izdanog dioničkog kapitala. Zakonska rezerva, u iznosu od 5% izdanog dioničkog kapitala, može se koristiti za pokrivanje gubitaka tekuće i prethodnih godina. Na dan 31. prosinca 2017. godine iznos ostalih pričuva iznosio je 55.000 tisuća kuna (31. prosinca 2016. godine: 55.000 tisuća kuna).

Pričuve iz preračuna stranih valuta obuhvaćaju sve tečajne razlike proizašle iz konverzije financijskih izvještaja inozemnih poslovnih subjekata.

Dana 1. kolovoza 2017. godine na Glavnoj skupštini odobrena je dividenda po dionici u iznosu od 1,60 kuna što ukupno iznosi 13.952 tisuća kuna (2016. godine: 34.445 tisuća kuna).

19. ZADUŽENJA NA KOJA SE OBRAČUNAVAJU KAMATE

Zaduženja na koja se obračunavaju kamate 2017. godina:

Dugoročna zaduženja na koja se obračunavaju kamate	USD	HRK
	31.12.2017.	31.12.2017.
Osigurani krediti banaka	106.938	670.467
Ukupno	106.938	670.467
Tekuće dospijeće	(9.382)	(58.820)
Dugoročni dio kredita	97.556	611.647

Kratkoročna zaduženja na koja se obračunavaju kamate	USD	HRK
	31.12.2017.	31.12.2017.
<i>Tekući dio dugoročnih zaduženja na koja se obračunavaju kamate</i>		
Osigurani krediti banaka	9.382	58.820
Ukupno	9.382	58.820

Zaduženja na koja se obračunavaju kamate 2016. godina:

Dugoročna zaduženja na koja se obračunavaju kamate	USD	HRK
	31.12.2016.	31.12.2016.
Osigurani krediti banaka	112.319	805.162
Ukupno	112.319	805.162
Tekuće dospijeće	(9.382)	(67.253)
Dugoročni dio kredita	102.937	737.909

Kratkoročna zaduženja na koja se obračunavaju kamate	USD	HRK
	31.12.2016.	31.12.2016.
<i>Tekući dio dugoročnih zaduženja na koja se obračunavaju kamate</i>		
Osigurani krediti banaka	9.382	67.253
Ukupno	9.382	67.253

19. ZADUŽENJA NA KOJA SE OBRAČUNAVAJU KAMATE (NASTAVAK)

Uvjeti otplate kamatonosnih obveza na dan 31. prosinca 2017. godine

	HRK			
	Ukupno	1 godina ili manje	2 -5 godina	Više od 5 god
Osigurani krediti banaka	670.467	58.820	611.647	-
Na dan 31. prosinca 2017. godine	670.467	58.820	611.647	-

	USD			
	Ukupno	1 godina ili manje	2 -5 godina	Više od 5 god
Osigurani krediti banaka	106.938	9.382	97.556	-
Na dan 31. prosinca 2017. godine	106.938	9.382	97.556	-

Uvjeti otplate kamatonosnih obveza na dan 31. prosinca 2016. godine

	HRK			
	Ukupno	1 godina ili manje	2 -5 godina	Više od 5 god
Osigurani krediti banaka	805.162	67.253	552.505	185.404
Na dan 31. prosinca 2016. godine	805.162	67.253	552.505	185.404

	USD			
	Ukupno	1 godina ili manje	2 -5 godina	Više od 5 god
Osigurani krediti banaka	112.319	9.382	77.073	25.864
Na dan 31. prosinca 2016. godine	112.319	9.382	77.073	25.864

Opis obveza po dugoročnim kreditima prikazujemo kako slijedi:

2017. godina

				31. prosinca 2017.	
Financijska institucija	Izvorna valuta	Iznos kredita u tisućama	Dospijeće	USD	HRK
ABN AMRO BANK N.V.	USD	52.653	16.1.2022.	43.991	275.807
NORD LB BANK	USD	23.725	27.7.2021.	20.125	126.178
NORD LB BANK	USD	23.725	24.11.2021.	20.525	128.685
DVB BANK N.V	USD	22.422	24.4.2021.	18.297	114.717
ERSTE BANK	USD	2.000	5.6.2019.	2.000	12.540
ZAGREBAČKA BANKA	USD	2.000	10.5.2020.	2.000	12.540
				106.938	670.467
Tekuće dospijeće				(9.382)	(58.820)
Dugoročni dio kredita				97.556	611.647

2016. godina

				31. prosinca 2016.	
Financijska institucija	Izvorna valuta	Iznos kredita u tisućama	Dospijeće	USD	HRK
ABN AMRO BANK N.V.	USD	52.653	16.1.2022.	48.522	347.831
NORD LB BANK	USD	23.725	27.7.2021.	21.725	155.736
NORD LB BANK	USD	23.725	24.11.2021.	22.125	158.604
DVB BANK N.V	USD	22.422	24.4.2021.	19.947	142.991
				112.319	805.162
Tekuće dospijeće				(9.382)	(67.253)
Dugoročni dio kredita				102.937	737.909

19. ZADUŽENJA NA KOJA SE OBRAČUNAVAJU KAMATE (NASTAVAK)

Prosječna kamatna stopa izračunana na temelju plaćenih troškova kamata iznosila je za 2017. godinu 3,869%, dok je prosječna kamatna stopa izračunana na temelju plaćenih troškova kamata za 2016. godinu iznosila 3,879%. Tijekom 2017. godine, društvu Tankerska Next Generation International Ltd. odobren je revolving kredit Zagrebačke banke d.d. iznosu od 2 milijuna američkih dolara, uz promjenivu kamatnu stopu vezanu uz tromjesečni USD LIBOR, sa jednokratnim dospeljem do 10. rujna 2020. godine, te revolving kredit Erste&Steiermärkische Bank d.d. u iznosu od 2 milijuna američkih dolara, po fiksnoj kamatnoj stopi, sa jednokratnim dospeljem do 5. lipnja 2019. godine. Ovi zajmovi osigurani su uobičajenim sredstvima osiguranja.

Instrumenti osiguranja dugoročnih kredita za brodove uobičajeni su i tipični instrumenti osiguranja za transakcije ove vrste i uključuju, ali se ne ograničavaju na hipoteku prvog reda nad brodom, ustupanje prvog reda osiguranja, prihoda i zarade broda, brodarskog ugovora na vrijeme te poslovnih računa, zalag prvog reda dionica vlasnika broda.

Dodatno, Tankerska plovidba d.d. izdala je 2015. godine korporativnu garanciju u korist TNG-a kojom jamči ispunjavanje obveza korisnika kredita, ukoliko ih on nije u mogućnosti ispuniti na vrijeme i u potpunosti, kao i da će održavati minimalni vlasnički udio koji prelazi 50% vlasništva TNG-a.

Ovi krediti zahtijevaju minimalnu tržišnu vrijednost broda i svakog dodatnog osiguranja, ovisno o davatelju kredita i godini otplate, u rasponu od 125% do 140% iznosa ostatka duga po kreditu. Neispunjenje ovog zahtjeva, korisnik kredita može riješiti, ili pružanjem dodatnog jamstva ili prijevremenom otplatom kredita. Uz navedene zahtjeve, korisnik kredita mora održavati minimalnu likvidnost na transakcijskom računu po brodu, ovisno o davatelju kredita, u iznosu od 250 tisuća američkih dolara odnosno 500 tisuća američkih dolara.

20. OBVEZE PREMA DOBAVLJAČIMA I OSTALE KRATKOROČNE OBVEZE

	USD	HRK	USD	HRK
	31.12.2017.	31.12.2017.	31.12.2016.	31.12.2016.
Obveze prema dobavljačima	1.489	9.338	1.104	7.912
Obveze za predujmove	545	3.416	1.090	7.812
Obveze prema zaposlenicima	656	4.114	739	5.301
Obveze za poreze, doprinose i druga davanja	10	59	9	62
Obveze prema dobavljačima – povezana društva	36	229	8	54
Obveze s osnove udjela u rezultatu	8	50	4	31
Ostale kratkoročne obveze	9	57	5	36
Ostale kratkoročne obveze – povezana društva	5	31	-	1
Ukupno	2.758	17.294	2.959	21.209

Struktura obveze prema dobavljačima po valutama:

	USD	HRK	USD	HRK
	31.12.2017.	31.12.2017.	31.12.2016.	31.12.2016.
USD	1.197	7.503	964	6.905
EUR	215	1.348	117	838
HRK	14	91	16	114
GBP	13	86	4	32
OSTALE VALUTE	86	539	11	77
Ukupno	1.525	9.567	1.112	7.966

21. ODGOĐENO PLAĆANJE TROŠKOVA I PRIHOD BUDUĆEG RAZDOBLJA

	USD	HRK	USD	HRK
	31.12.2017.	31.12.2017.	31.12.2016.	31.12.2016.
Obračunane kamate po kreditima	692	4.337	732	5.248
Obračunani ostali troškovi	67	418	25	179
Ukupno	759	4.755	757	5.427

22. ODNOSI S POVEZANIM STRANAMA

TNG nema drugih povezanih strana osim Tankerske plovidbe d.d. Zadar i Donat Maritime Corporation. Slijedi prikaz transakcija tijekom godine između TNG-a i Tankerske plovidbe d.d. Zadar.

Ovisna društva i ključni dioničari	USD	HRK	USD	HRK
	2017.	2017.	2016.	2016.
Kupnja od povezanih društava				
Tankerska plovidba d.d. Zadar	2.764	18.304	2.948	20.055
Ukupno	2.764	18.304	2.948	20.055
Obveze prema povezanim društvima				
Tankerska plovidba d.d. Zadar	38	241	8	55
Donat Maritime Corporation	3	19	-	-
Ukupno	41	260	8	55

Transakcije između povezanih društava obavljaju se po uobičajenim tržišnim uvjetima.

Brodovima TNG-a upravlja Tankerska plovidba d.d. Tankerska plovidba d.d. kao upravitelj flote pruža TNG-u komercijalne, kadrovske, tehničke i određene administrativne i korporativne usluge uz naknadu. Tankerska plovidba d.d. osigurava floti TNG-a posadu preko svog povezanog društva Donat Maritime Corporation Liberia.

Ključni menadžment

Ključni menadžment Društva uključuje izvršno posloводство, koje se sastoji od člana Uprave i Financijskog direktora. Ukupna naknada isplaćena za rad ključnog menadžmenta za 2017. godinu iznosi 1.356 tisuća kuna odnosno 205 tisuća američkih dolara (2016. godine: 1.917 tisuća kuna odnosno 282 tisuća američkih dolara). Tijekom godine Nadzorni odbor ostvario je naknade u iznosu od 408 tisuća kuna odnosno 62 tisuća američkih dolara (2016. godine: 464 tisuća kuna odnosno 68 tisuća američkih dolara). Dana 31. prosinca 2017. godine članovi izvršnog posloводства i Nadzornog odbora imali su u vlasništvu 5.314 dionica Društva (31. prosinca 2016. godine: 6.681). Društvo nije dalo zajmove članovima Nadzornog odbora (31. prosinca 2016. godine: 0).

23. FINANCIJSKI INSTRUMENTI

TNG je, uslijed svojih aktivnosti, izloženo čitavom nizu financijskih rizika: tržišnom riziku (uključujući valutni, kamatni i cjenovni rizik), kreditnom riziku i riziku likvidnosti. Izloženost valutnom, kamatnom i kreditnom riziku javlja se tijekom redovnog poslovanja TNG-a.

Politika upravljanja rizicima povezana s upravljanjem financijskim sredstvima, može se ukratko prikazati kako slijedi:

Valutni rizik

TNG je izložen sljedećim valutnim rizicima: transakcijskom riziku, a to je rizik negativnog utjecaja promjena valutnih tečajeva u odnosu na kunu na novčane transakcije TNG-a iz komercijalnih aktivnosti i bilančnom riziku, 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 okruženju i izloženo je promjenama vrijednosti američkog dolara (USD) jer je značajan dio potraživanja i prihoda iz inozemstva nominiran u USD. TNG trenutno ne koristi nikakve aktivne oblike zaštite od utjecaja promjena valutnog tečaja.

TNG određene transakcije izvršava u stranoj valuti, te je po tom pitanju izloženo rizicima promjene valutnih tečajeva.

U idućoj tablici su prikazani knjigovodstveni iznosi monetarne imovine i monetarnih obveza grupe u stranoj valuti na kraju izvještajnog razdoblja:

2017. godina

	Imovina	Obveze	Imovina - Obveze
	2017.	2017.	2017.
USD	77.981	690.238	(612.257)
EUR	3.300	1.350	1.950
Ostale strane valute	20	625	(605)
Ukupno	81.301	692.213	(610.912)

2016. godina

	Imovina	Obveze	Imovina - Obveze
	2016.	2016.	2016.
USD	54.777	828.169	(773.392)
EUR	30	841	(811)
Ostale strane valute	26	109	(83)
Ukupno	54.833	829.119	(774.286)

23. FINANCIJSKI INSTRUMENTI (NASTAVAK)

Utjecaj promjene valutnog tečaja američkog dolara od 10% s osnove novčanih stavki nominiranih u američkim dolarima (jačanje / slabljenje za 10%):

2017. godina

HRK '000	Utjecaj promjene američkog dolara	
Utjecaj na:	10%	-10%
(Gubitak) / Dobit	76	(76)
Novčani tijek (odljev) / priljev	(61.226)	61.226

2016. godina

HRK '000	Utjecaj promjene američkog dolara	
Utjecaj na:	10%	-10%
(Gubitak) / Dobit	134	(134)
Novčani tijek (odljev) / priljev	(77.339)	77.339

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 (vidi bilješku 19).

2017. godina (jednogodišnji trošak kamata)

Tekući trošak kamata	Promjena Libora	(Porast)/smanjenje troškova kamata u USD	(Porast)/smanjenje troškova kamata u HRK
23.765	1%	(194)	(1.216)
	-1%	194	1.216

2016. godina (jednogodišnji trošak kamata)

Tekući trošak kamata	Promjena Libora	(Porast)/smanjenje troškova kamata u USD	(Porast)/smanjenje troškova kamata u HRK
29.258	1%	(180)	(1.287)
	-1%	180	1.287

S obzirom na značajnu izloženost TNG-a kamatnom riziku koji proizlazi iz zaduživanja po varijabilnim kamatnim stopama, TNG se aktivno štiti od kamatnog rizika vezanog uz kredit primljen od Norddeutsche Landesbank Girozentrale i ABN AMRO Bank N.V. putem derivatnih financijskih instrumenata (kamatni swap).

Kamatni rizik (nastavak)

2017. godina

Kredit	Fer vrijednost kamatnog swapa USD 31.12. 2017.	Obveza po kreditu USD 31.12. 2017.	Datum	Period važenja kamatnog swapa		Varijabilni dio kamata prije kamatnog swapa	Fiksni dio kamata po kamatnom swapu
				od	do		
ABN AMRO BANK N.V.	232	43.991	16.12.15.	16.1.16	16.1.19.	3M USD LIBOR	1,325%
NORD LB BANK	109	20.125	15.12.15.	27.10.15.	27.1.19.	3M USD LIBOR	1,330%
NORD LB BANK	86	20.525	15.12.15.	24.11.15.	27.11.18.	3M USD LIBOR	1,330%
Ukupno	427	84.641					

2016. godina

Kredit	Fer vrijednost kamatnog swapa USD 31.12. 2016.	Obveza po kreditu USD 31.12. 2016.	Datum ugovaranja kamatnog swapa	Period važenja kamatnog swapa		Varijabilni dio kamata prije kamatnog swapa	Fiksni dio kamata po kamatnom swapu
				od	do		
ABN AMRO BANK N.V.	40	48.522	16.12.15.	16.1.16	16.1.19.	3M USD LIBOR	1,325%
NORD LB BANK	30	21.725	15.12.15.	27.10.15.	27.1.19.	3M USD LIBOR	1,330%
NORD LB BANK	21	22.125	15.12.15.	24.11.15.	27.11.18.	3M USD LIBOR	1,330%
Ukupno	91	92.372					

Ugovaranjem kamatnih swapova sa bankama: ABN AMRO Bank N.V. i Norddeutsche Landesbank Girozentrale, TNG je zamijenio razliku između iznosa fiksne i promjenjive kamate izračunate na temelju ugovorene vrijednosti glavnice. Ovi ugovori omogućavaju ublažavanje rizika volatilnosti promjenjivih kamatnih stopa, omogućavajući TNG-u da upravlja profitabilnošću poslovanja fiksirajući jednu od značajnijih troškovnih komponenti. Obveze po kamatnim swapovima podmiruju se kvartalno, dok se primici od swapa očekuju u trenutku kada promjenjivi dio kamatne stope pređe u swapu ugovoreni fiksni kamatnjak

23. FINANCIJSKI INSTRUMENTI (NASTAVAK)

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.

Cjenovni rizik

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

- niska vrijednost vozarine predstavlja mogućnost TNG-a da zauzme veći tržišni udio
- visoka vrijednost vozarine omogućava TNG-u da se u kratkom i srednjem roku zaštiti od cjenovnog rizika kroz zakup brodova ili kroz aktivno trgovanjem derivatima povezanim sa vozarinom.

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

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 tijekom novca uz praćenje dospjeća potraživanja i obveza.

Tablična analiza rizika likvidnosti i kamatnog rizika

U idućim tablicama analizirano je preostalo razdoblje do ugovornog dospijeća neizvedenih financijskih obveza i očekivano dospijeće neizvedene financijske imovine TNG-a. Ugovorno dospijeće je određeno kao najraniji datum na koji se od TNG-a može zatražiti plaćanje. Objavljivanje informacija o neizvedenoj financijskoj imovini i obvezama je neophodno za razumijevanje načina na koji TNG upravlja rizikom likvidnosti, budući da se likvidnošću upravlja na temelju neto iznosa financijske imovine i financijskih obveza.

2017. godina u tisućama HRK:

2017. godina	Do 1 mj.	Od 1 do 3 mj.	Od 3 mj. do 1 g.	Od 1-5 g.	Preko 5 godina	Ukupno
IMOVINA						
Kamatne	-	-	-	-	-	-
Beskamatne	81.421	-	-	-	-	81.421
UKUPNO	81.421	-	-	-	-	81.421
OBVEZE						
Kamatne	12.197	2.508	44.115	611.647	-	670.467
Beskamatne	21.181	868	-	-	-	22.049
UKUPNO	33.378	3.376	44.115	611.647	-	692.516
Neto obveze	48.043	(3.376)	(44.115)	(611.647)	-	(611.095)

2016. godina u tisućama HRK:

2016. godina	Do 1 mj.	Od 1 do 3 mj.	Od 3 mj. do 1 g.	Od 1-5 g.	Preko 5 godina	Ukupno
IMOVINA						
Kamatne	-	-	-	-	-	-
Beskamatne	54.939	-	-	-	-	54.939
UKUPNO	54.939	-	-	-	-	54.939
OBVEZE						
Kamatne	13.946	2.867	50.440	552.505	185.404	805.162
Beskamatne	24.903	1.554	-	-	-	26.457
UKUPNO	38.849	4.421	50.440	552.505	185.404	831.619
Neto obveze	16.090	(4.421)	(50.440)	(552.505)	(185.404)	(776.680)

23. FINANCIJSKI INSTRUMENTI (NASTAVAK)

Fer vrijednost

Slijedi pregled procjena fer vrijednosti financijske imovine i financijskih obveza koje je izvela Uprava, uz prikaz knjigovodstvenih vrijednosti iskazanih u izvještaju o financijskom položaju.

2017. godina

	Bilješka	Knjigovodstvena vrijednost		Fer vrijednost 31.12.2017.	
		USD	HRK	USD	HRK
Potraživanja od kupaca i ostala potraživanja	15	2.803	17.574	2.803	17.574
Plaćeni troškovi budućeg razdoblja i obračunati prihodi	16	456	2.861	456	2.861
Zaduženja na koja se obračunavaju kamate	19	106.938	670.467	106.938	670.467
Obveze prema dobavljačima i ostale obveze	20	2.758	17.294	2.758	17.294
Odgođeno plaćanje troškova i prihod budućeg razdoblja	21	759	4.755	759	4.755

2016. godina

	Bilješka	Knjigovodstvena vrijednost		Fer vrijednost 31.12.2017.	
		USD	HRK	USD	HRK
Potraživanja od kupaca i ostala potraživanja	15	1.193	8.558	1.193	8.558
Plaćeni troškovi budućeg razdoblja i obračunati prihodi	16	961	6.881	961	6.881
Zaduženja na koja se obračunavaju kamate	19	112.319	805.162	112.319	805.162
Obveze prema dobavljačima i ostale obveze	20	2.959	21.209	2.959	21.209
Odgođeno plaćanje troškova i prihod budućeg razdoblja	21	757	5.427	757	5.427

Za potraživanja/obveze koje imaju preostali vijek do dospjeća kraći od jedne godine smatra se da vrijednost odgovara fer vrijednosti. Sva ostala potraživanja/obveze se diskontiraju kako bi se utvrdila fer vrijednost.

Upravljanje kapitalom

Primarni cilj upravljanja kapitalom TNG-a je osigurati potporu poslovanju i maksimalizirati vrijednost dioničarima. TNG upravlja kapitalom i radi prilagodbe u svjetlu promjena ekonomskih uvjeta. Da bi zadržao ili prilagodio strukturu kapitala, TNG može prilagoditi isplate dividendi dioničarima, povrat kapitala dioničarima ili izdati novu emisiju dionica. Ciljevi, politike i procesi nisu bili mijenjani tijekom razdoblja koja završavaju 31. prosinca 2017. godine te 31. prosinca 2016. godine.

TNG nadzire kapital kroz praćenje pokazatelja zaduženosti koji se računa na sljedeći način:

2017. godina

	USD		HRK
Ukupna zaduženja na koja se obračunavaju kamate (dugoročni i kratkoročni krediti) (bilješka 19)	106.938		670.467
Umanjeno: Novac i novčani ekvivalenti (bilješka 17)	10.175		63.792
Neto dug	96.763		606.675
Kapital i pričuve	96.242		603.418
Ukupno kapital, pričuve i neto dug	193.005		1.210.093
Pokazatelj zaduženosti		50%	

2016. godina

	USD		HRK
Ukupna zaduženja na koja se obračunavaju kamate (dugoročni i kratkoročni krediti) (bilješka 19)	112.319		805.162
Umanjeno: Novac i novčani ekvivalenti (bilješka 17)	6.126		43.915
Neto dug	106.193		761.247
Kapital i pričuve	92.976		666.502
Ukupno kapital, pričuve i neto dug	199.169		1.427.749
Pokazatelj zaduženosti		53%	

24. UGOVORENE I POTENCIJALNE OBVEZE

Ugovorene obveze po poslovnim najmovima, gdje je Društvo najmoprimac

Društvo ima ugovorne obveze po ugovorima o operativnom najmu nekretnina i osobnih automobila. Ukupna buduća minimalna plaćanja po poslovnim najmovima su kako slijedi:

	USD	HRK	USD	HRK
	31.12.2017.	31.12.2017.	31.12.2016.	31.12.2016.
Do 1 godine	16	102	16	115
Između 1 i 5 godina	49	309	54	390
Nakon 5 godina	45	280	39	281
Ukupno	110	691	109	786

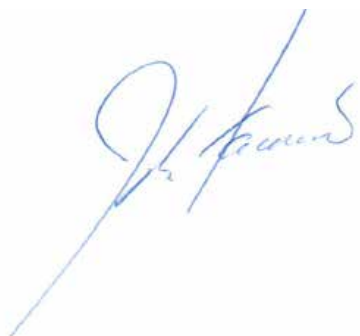
25. DOGAĐAJI NAKON DATUMA BILANCE

Nakon 31. prosinca 2017. godine nije bilo događaja koji bi imali značajan utjecaj na financijske izvještaje TNG-a na dan ili za razdoblje koje je tada završeno ili da su od takvog značaja za poslovanje TNG-a da bi zahtijevali objavu u bilješkama uz financijske izvještaje.

26. ODOBRENJE FINACIJSKIH IZVJEŠTAJA

Financijske izvještaje prikazane na stranicama od 45 do 89 usvojila je Uprava i odobrila njihovo izdavanje dana 27. travnja 2018. godine.

Potpisao u ime TNG-a dana 27. travnja 2018. godine



John Karavanić,
Član Uprave

Dodatne
informacije

BITNI SEKTORSKI POJMOVI I KONCEPTI

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

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

TCE neto vozarine su pokazatelj prosječnog dnevnog prihoda broda ili flote na danom putovanju ili putovanjima i

izražavaju se u američkim dolarima po danu. TCE neto vozarine jednake su neto prihodima od putovanja po danu. TCE neto vozarine kako ih definira Grupa ne moraju odgovarati onoj korištenoj od strane drugih kompanija u brodarском 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 brodarском ili drugim sektorima.

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

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

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

Uposlenost flote (korišteni engleski izraz u industriji je Fleet utilization). Uposlenost flote je postotak vremena u kojem brodovi Grupe ostvaruju prihode. Brodarski sektor koristi Uposlenost flote za mjerenje efikasnosti u ugovaranju brodova i minimiziranju trajanja prekida ugovora za planirane popravke, dokovanje, preglede i druge aktivnosti osim uobičajenog čekanja.

Uposlenost flote računa se dijeljenjem broja dana prihoda tijekom određenog razdoblja s brojem dana poslovanja tijekom tog razdoblja.

Bitne vrste brodarskih ugovora

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

Brodarski ugovor na vrijeme (korišteni engleski izraz u industriji je Time charter). Brodarski ugovor na vrijeme je ugovor prema kojem naručitelj prijevoza plaća fiksnu dnevnu vozarinu za korištenje broda, polumjesečno ili mjesečno unaprijed tijekom određenog razdoblja. Sukladno ograničenjima ugovora, naručitelj prijevoza odlučuje o vrsti i količini tereta za prijevoz kao i o ukrcajnim i iskrcajnim lukama. Prema brodarском 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).

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

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

Bitni financijski i operativni pojmovi i koncepti

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".

Tablica u nastavku prikazuje osnovnu distinkciju između ovih vrsta ugovora:

	Brodarski ugovor na vrijeme	Brodarski ugovor na putovanje
Tipična duljina ugovora	1 - 5 godina	Brodarski ugovorina jedno ili više putovanja i dugoročni brodarski ugovor na putovanje (COA)
Baza za vozarinu	Dnevno	Varira
Naknada za usluge komercijalnog upravljanja	Grupa plaća	Grupa plaća
Provizije	Grupa plaća	Grupa plaća
Veći troškovi povezani s putovanjem	Klijent plaća	Grupa plaća
Manji troškovi povezani s putovanjem	Grupa plaća	Grupa plaća
Operativni troškovi brodova	Grupa plaća	Grupa plaća
Dani prekida ugovora ili prekida plaćanja vozarine	Klijent ne plaća	Klijent ne plaća

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 broда. Vozarine ugovorene na vrijeme uobičajeno su fiksne tijekom trajanja ugovora.

Brodovi koji su zaposleni na temelju brodarskih ugovora na vrijeme kroz određeno razdoblje omogućuju kvalitetnije predviđanje novčanog tijeka, ali se po njima mogu ostvariti i niže marže nego kod brodarskih ugovora na putovanje u

vremenima u kojima prevladavaju povoljni uvjeti na tržištu. Vozarine po brodarskim ugovorima na vrijeme pretežito su sezonske naravi i mijenjaju se svake godine zavisno od promjena u spot vozarinama, očekivanih budućih "spot" vozarina po tim ugovorima i drugih čimbenika. Stupanj volatilnosti vozarina po brodarskim ugovorima na vrijeme niži je što je razdoblje dulje, dok je slučaj kod 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 polica osiguranja.

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

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

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

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

Troškovi povezani s putovanjem. Troškove povezane s putovanjem u pravilu plaća brodar prema brodarskom ugovoru na putovanje, dok ih kod brodarskog ugovora na vrijeme plaća naručitelj prijevoza. Troškovi povezani s putovanjem su svi troškovi koji se odnose na određeno putovanje. Grupa razlikuje veće i manje troškove povezane s putovanjem. Veći troškovi povezani s putovanjem odnose se na korištenje flote na spot tržištu i na dugoročne brodarske ugovore na putovanje (eng. contracts of affreightment - COA). Veći troškovi su troškovi pogonskog goriva, lučke pristojbe, troškovi ukrcaja i iskrcaja tereta, naknade prolaska kroz kanale i tjesnace, agencijske provizije, troškovi osiguranja od ratnih rizika i ostali troškovi povezani s teretom koje u pravilu plaća klijent.

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

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

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

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

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

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

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

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

U procjeni eventualnih događaja koji se mogu odraziti na knjigovodstvenu vrijednost brodova i procjene budućeg novčanog tijeka, budućih vozarina, troškova upravljanja brodovima te procjenu korisnog vijeka i ostatka vrijednosti brodova kritičnu ulogu ima 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.

Tablica u nastavku prikazuje podjelu odgovornosti za plaćanja između broдача i naručitelja prijevoza u slučaju brodarskog ugovora na vrijeme i brodarskog ugovora na putovanje.

VRSTA TROŠKA	GLAVNA KOMPONENTA	BRODARSKI UGOVOR NA VRIJEME	BRODARSKI UGOVOR NA PUTOVANJE
Kapital i financiranje	Kapital Otplata glavnice Kamata		
Operativni	Posada Popravci i održavanje Maziva Osiguranje Rezervni dijelovi i brodske zalihe Upis broda u upisnik, komunikacija i sitni troškovi <i>Naknada za upravljanje*</i> - <i>tehničko upravljanje</i> - <i>upravljanje posadom</i> - <i>aranžiranje osiguranja</i> - <i>računovodstvene usluge</i>		
Provizije	Provizija naručitelja Posrednička provizija		
Naknada za usluge komercijalnog upravljanja*	<i>Usluge ugovaranja i komercijalnog upravljanja</i>		
Troškovi povezani s putovanjem (manji)	Izmjer gaza Čišćenje tankova Poštarine Ostali razni manji troškovi		
Troškovi povezani s putovanjem (veći)	Pogonsko gorivo Lučke pristojbe Troškovi ukrcaja i iskrcaja tereta Naknade prolaska kroz kanale i tjesnace Agencijske pristojbe Troškovi osiguranja od ratnih rizika Ostali troškovi povezani uz teret		

 Trošak broдача
  Trošak naručitelja
 * Naknade plaćene Upravitelju flote sukladno Ugovoru o upravljanju

Upozorenje vezano za predviđajuće izjave

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.



Established A. D. 2014
B. Petranovića 4
23000 Zadar, Croatia
Tel. +385 23 202 135
Fax. +385 23 250 580
e-mail: tng@tng.hr
www.tng.hr

Zadar, 27. travnja 2018..

Temeljem odredbe članka 300.d, a sukladno odredbi članka 300.c Zakona o trgovačkim društvima, Nadzorni odbor Tankerska Next Generation d.d., na svojoj sjednici održanoj dana 27. travnja 2018. godine, donio je sljedeću

ODLUKU o utvrđivanju godišnjih financijskih izvještaja

I

Daje se suglasnost na Godišnje izvješće za 2017. godinu društva Tankerska Next Generation d.d. koji se sastoji od: Računa dobiti i gubitka i ostale sveobuhvatne dobiti, Izvještaja o financijskom položaju, Izvještaja o novčanom tijeku, Izvještaja o promjenama vlasničke glavnice, Bilješki uz financijske izvještaje, Izvješća o stanju društva i Izvješća o obavljenoj reviziji revizorskog društva Deloitte d.o.o. iz Zagreba.

II

Davanjem suglasnosti iz točke I ove odluke, Godišnji financijski izvještaji Tankerska Next Generation d.d. iz Zadra za 2017. godinu su utvrđeni od Uprave i Nadzornog odbora.

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Mario Pavić'.

Zamjenik predsjednika Nadzornog odbora
Mario Pavić



Established A. D. 2014
B. Petranovića 4
23000 Zadar, Croatia
Tel. +385 23 202 135
Fax. +385 23 250 580
e-mail: tng@tng.hr
www.tng.hr

Zadar, 27. travnja 2018.

Na temelju odredbi Zakona o trgovačkim društvima i Statuta Društva, Uprava i Nadzorni odbor Tankerska Next Generation d.d., na svojoj sjednici održanoj dana 27. travnja 2018. godine, donose sljedeću

ODLUKU
o prijedlogu rasporeda dobiti za 2017. godinu

I

Utvrđuje se da je društvo Tankerska Next Generation d.d. u poslovnoj godini koja završava 31. prosinca 2017. ostvarilo neto dobit u iznosu u iznosu 32.132.435,14 kuna.

Dio neto dobiti u iznosu od 5.232.087,00 kuna upotrijebit će se za isplatu dividende dioničarima, što predstavlja bruto iznos od 0,60 kuna po dionici.

Dio neto dobiti u iznosu od 1.606.621,76 kuna raspodijelit će se u zakonske rezerve

Dio neto dobiti u iznosu 25.293.726,38 kuna raspodijelit će se u zadržanu dobit.

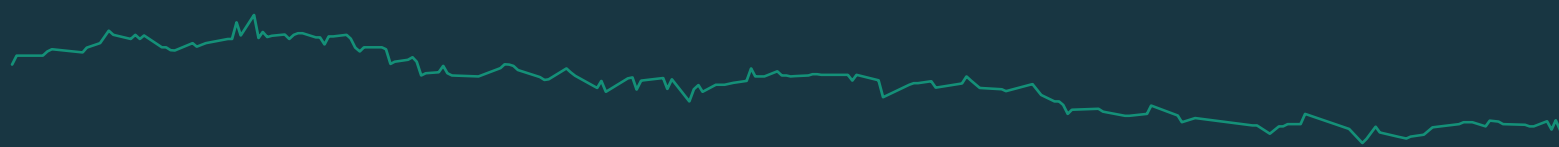
II

Ovakav prijedlog upotrebe dobiti Društva zajednički će uputiti Glavnoj skupštini Uprava i Nadzorni odbor Društva.

Uprava Društva
John Karavanić

Zamjenik predsjednika Nadzornog odbora
Mario Pavić

TPNG-R-A 2017



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