

TNG
Tankerska Next Generation



GODIŠNJE IZVJEŠĆE 2020.

Zadar, travanj 2021.

Godišnje financijsko izvješće TNG d.d. dostupno je i u iXBRL formatu

ESMA (eng. European Securities and Markets Authority) je donošenjem uredbe ESEF-a (eng. European Single Electronic Format), uspostavila novi jedinstveni oblik elektroničkog izvještavanja radi poboljšanja sustava izvještavanja prema uspostavljenim Međunarodnim Standardima Financijskog Izvještavanja (MSFI).

Tankerska Next Generation d.d. prepoznala je i iskoristila priliku da se prilagodi novoj regulativi i prije samog stupanja na snagu, te naše temeljne godišnje financijske izvještaje (izvještaj o financijskom položaju, izvještaj o sveobuhvatnoj dobiti, izvještaj o promjenama glavnice i izvještaj o novčanim tijekovima) za 2020. godinu možete pronaći i u iXBRL formatu.

Sadržaj

GODIŠNJE IZVJEŠĆE O STANJU DRUŠTVA ZA 2020. GODINU	3
O nama	5
Komentar člana Uprave	6
Uvjeti poslovanja	10
Rezultati Društva u 2020.	16
Operativni podaci flote	22
Najvažniji događaji u 2020.	24
Očekivani razvoj	25
Upravljanje rizicima	26
Odnosi s povezanim društvima	28
Izjava o primjeni načela Kodeksa korporativnog upravljanja	30
Korporativni menadžment	32
Održivo i društveno odgovorno poslovanje (ESG)	34

(Prilog 1)

IZVJEŠĆE NADZORNOG ODBORA TNG D.D. O OBAVLJENOM NADZORU VOĐENJA POSLOVA DRUŠTVA U 2020.

(Prilog 2)

FINANCIJSKI IZVJEŠTAJI ZA GODINU ZAVRŠENU 31.PROSINCA 2020. GODINE S IZVJEŠĆEM NEOVISNOG REVIZORA

Odgovornost za financijske izvještaje	1
Izvještaj neovisnog revizora	2
Izvještaj o sveobuhvatnoj dobiti	9
Izvještaj o financijskom položaju	10
Izvještaj o novčanim tijekovima	11
Izvještaj o promjenama vlasničke glavnice	12
Bilješke uz financijske izvještaje	14
Odobrenje financijskih izvještaja	69

(Prilog 3)

Dodatne informacije

(Prilog 4)

ODLUKA O UTVRĐIVANJU GODIŠNJIH FINANCIJSKIH IZVJEŠTAJA

(Prilog 5)

ODLUKA O PRIJEDLOGU POKRIĆA GUBITKA ZA 2020. GODINU

Tankerska Next Generation

Ukupan broj tankera: 6

ECO dizajn MR Produkt tankeri: 4

ICE class MR Produkt tankeri: 2

Prosječna starost TNG MR flote – **6.7 godina**

Prosječna starost svjetske MR flote - **10.6 godina**

M/t Vukovar, izgrađen: 2015.

Brodogradilište: Hyundai Mipo, J. Korea

ECO design MR produkt tanker

Dužina/širina: 183/32 m

Nosivost: 49.990 dwt

M/t Pag, izgrađen: 2015.

Brodogradilište: SPP Shipyard, J.Korea

ECO design MR produkt tanker

Dužina/širina: 183/32 m

Nosivost: 49.990 dwt

M/t Zoilo, izgrađen: 2015.

Brodogradilište: Hyundai Mipo, J. Korea

ECO design MR produkt tanker

Dužina/širina: 183/32 m

Nosivost: 49.990 dwt

M/t Velebit, izgrađen 2011.

Brodogradilište: 3. maj, Hrvatska

ICE class MR produkt tanker

Dužina/širina: 195/32 m

Nosivost: 52.554 dwt

M/t Dalmacija, izgrađen: 2015.

Brodogradilište: SPP Shipyard, J.Korea

ECO design MR produkt tanker

Dužina/širina: 183/32 m

Nosivost: 49.990 dwt

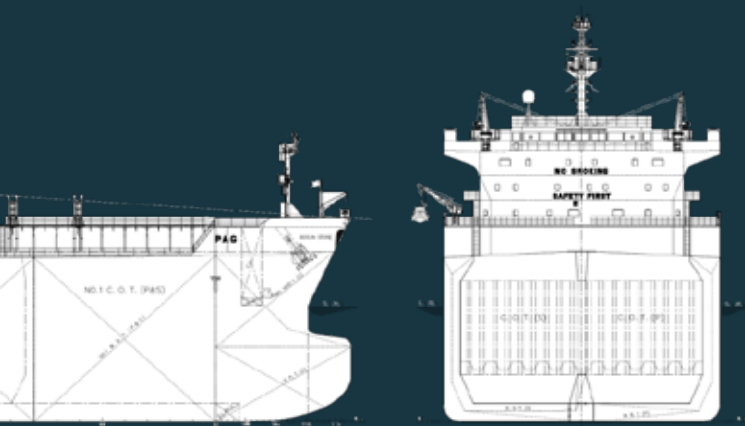
M/t Vinjerac, izgrađen: 2011.

Brodogradilište: 3. maj, Hrvatska

ICE class MR produkt tanker

Dužina/širina: 195/32 m

Nosivost: 51.935 dwt



O nama

Tankerska Next Generation ("TNG" ili "Društvo") je broderska kompanija fokusirana isključivo na MR produkt tanker sektor. Osnivač kompanije je Tankerska Plovidba, kompanija s dugogodišnjim iskustvom i tradicijom u brodarstvu, koja TNG-u pruža usluge tehničkog, kadrovskog i komercijalnog upravljanja.

TNG 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).

Sredstva prikupljena u IPO-u, zajedno sa bankarskim kreditom, iskorištena su za akviziciju dvaju ugovora za novogradnje iz korejskih 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. godine, 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 ispučen u prosincu 2015. godine, nekoliko dana nakon m/t Dalmacije.

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, globalni trend je premještanje rafinerija, ponajprije iz Europe i Australije na Srednji istok i u Aziju, pritom povećavajući rute koje produkt tankeri moraju prijeći kako bi zadovoljili ponudu i potražnju.

Strategija TNG-a 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 tijeka 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 tijek i profitabilnost 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 tijeka za isplatu dividendi, ali i poboljšali uvjeti na tržištu jer banke, brodogradilišta i naručitelji preferiraju bolje kapitalizirane ugovorne stranke.

Komentar člana Uprave

Makroekonomske okolnosti koja danas oblikuju i transformiraju međunarodna broderska tržišta nedvojbeno su se odrazila i na godišnje financijske rezultate Tankerske Next Generation. Utjecaji na brodersku industriju poput geopolitike, propisa o očuvanju okoliša i „big data“ tehnologije odigrali su snažnu, ali ipak inferiornu ulogu u usporedbi s potrebom za odgovarajućim rješavanjem razmjera trenutnih izazova smjena posade i krize uzrokovanom COVID-19, te oporavkom od iste i posljedica povezanih s novim normalnim.

Prva polovica 2020. godine ostat će zabilježena kao razdoblje u kojem je broderski transport sirove nafte i derivata bio prvenstveno pod utjecajem panike unajmitelja i neizvjesnosti koja je rezultirala s velikim brojem novih zaključaka koji su potaknuli spiralan rast vozarina. Ovaj gotovo okomiti rast koji se reflektirao na trošak prijevoza nije bio dugog vijeka, niti je bio potaknut strukturnim porastom potražnje za naftom, već je uglavnom bio posljedica povijesno niskih cijene same nafte. Sve to rezultiralo je stvaranjem velikih zaliha nafte i derivata na kopnu, ali i na moru, gdje su mnogi tankeri pretvoreni u privremena skladišta, smanjujući tako dostupne tankerske kapacitete za prijevoz tereta što je dodatno pogodovalo rastu vozarina stvarajući „contango“ efekt.

U drugoj polovici 2020. godine posljedično svjedočimo neizbježnom smanjenju ranije stvorenih zaliha, u kombinaciji s padom globalne potražnje za pomorskim prijevozom fosilnih goriva. Nepovoljni uvjeti na tržištu tankerskog prijevoza nastavili su se i u četvrtom kvartalu te su dodatno opteretili zdrave financijske rezultate koje je Društvo ostvarilo tijekom prva dva tromjesečja.

Tankerska Next Generation zadržala je energičan stav, te se nije zanjela unosnim spot tržištem u prvoj polovici godine, već je takvu situaciju iskoristila kako bi na rastućem tržištu osigurala dodatne broderske ugovore na vrijeme.

Zahvaljujući tome osigurano je ukupno 1.466 dana „time chartera“ tijekom godine, odnosno samo 2,3% dana manje nego prethodne godine, i to pretežno zbog „off-hire“ dana koje su u remontu provela naša četiri eko tankera. S takvom disciplinom i vodeći se našom dugoročnom strategijom zapošljavanja flote, kapitalizirali smo smanjenu izloženost nepovoljnom spot tržištu u drugoj polovici godine.

Diljem svijeta, proizvođači nafte smanjili su izvoz, a rafinerije su ograničile svoju proizvodnju zbog općenito slabije potražnje za prijevozom obzirom da su vlade uvele još restriktivnije mjere s ciljem kontrole izbijanja drugog vala korona virusa. Osvrćući se na nedaće koje je donijela 2020. te na komercijalne i operativne izazove s kojima se Kompanija suočavala, tješimo se činjenicom da je 2020. godina iza nas; barem kronološki.

Unutar flote Društva, vrijednost ECO brodova umanjena je za približno 7% obzirom da knjigovodstvena vrijednost navedenih brodova prema procjenama Uprave premašuje procijenjenu tržišnu vrijednost utvrđenu metodom diskontiranog novčanog tijeka. Vrijednosno usklađenje imovine prikazano je u računu dobiti i gubitka kao rashod u iznosu od 55,7 milijuna HRK (9,1 milijuna USD).

Tijekom četvrtog tromjesečja potpisan je dugoročni ugovor o kreditu u ukupnom iznosu do USD 44 milijuna. Kredit je sklopljen s vodećim europskim korporativnim i investicijskim bankama na rok od 5 godina. Predmetna sredstva Kompanija će iskoristiti za prijevremeno zatvaranje postojećih kredita koji dospijevaju tijekom 2021. godine, a kojima su dijelom financirane akvizicije naših najmlađih novogradnji.

Zaključenjem ovog financijskog aranžmana Društvo potvrđuje svoju prepoznatu poziciju na inozemnom bankarskom tržištu te proširuje suradnju s novim međunarodnim kreditorima koji su ukazali povjerenje te prepoznali Društvo kao pouzdanog i dugoročnog partnera, čak i u ovim izazovnim vremenima. Sukladno svojoj strategiji očuvanja financijske stabilnosti i likvidnosti, Društvo je kontinuirano posvećeno provedbi plana refinanciranja kreditnih obveza koje dospijevaju u 2021. i 2022. godini.

Nadalje, od početka studenoga 2020. naša politika programa otkupa dionica ostaje nepromijenjena s potencijalom da otkupimo do 110.000 vlastitih dionica. To predstavlja nastavak strategije Društva za stvaranjem dodatne vrijednosti za svoje dioničare i treba, između ostalog, poslužiti za daljnje poboljšanje likvidnosti dionica.

Komentar člana Uprave

Operativni izazovi

Već smo se nekoliko puta osvrnuli na okolnosti koje su utjecale na složenost naših operacija. To se posebno odnosi na upravljanje repatrijacijama, zatim na isporuke dijelova i opreme te kašnjenja u kanalima nabave (posljedično i rast troškova koji se zbog ovih operativnih izazova nikako ne smije zanemariti). Izazovne okolnosti nerijetko su rezultirale neplaniranim produženim ostancima pomoraca na brodovima, često znatno duljim od njihovih početnih ugovora.

Međutim, nedavnom inicijativom postignut je određeni napredak ili barem iskorak u pravom smjeru. Više od 600 tvrtki i organizacija potpisalo je Neptunovu deklaraciju o dobrobiti pomoraca i smjena posade ("Neptune Declaration on Seafarer Wellbeing and Crew Change").

Ova inicijativa poziva na implementaciju četiri glavne odrednice za rješavanje krize:

- Prepoznati pomorce kao ključne radnike i osigurati im prednost pri cijepljenju
- Uspostaviti i provoditi zdravstvene protokole
- Pojačati suradnju između brodara i unajmitelja kako bi se olakšale smjene posade
- Osigurati transport između ključnih pomorskih čvorišta za pomorce

Potpisnici ove inicijative prepoznaju da svi imamo zajedničku odgovornost kako bismo osigurali da trenutna kriza promjene posade bude riješena što je prije moguće. Ovi subjekti snažno podržavaju glas ostalih organizacija koje žele skrenuti pozornost na humanitarna pitanja i izazove s kojima se pomorci suočavaju uzrokovani ograničenjima koja se provode u kontroli pandemije COVID-19.

Unatoč značajnim poteškoćama i opipljivim opasnostima, sa zadovoljstvom potvrđujemo da do trenutka pisanja ovog izvještaja Društvo nije zabilježilo niti jedan slučaj zaraze virusom COVID-19 na svojim brodovima.

Društvo je i dalje intenzivno usredotočeno na provođenje obveznih petogodišnjih remonta. Prema planu, u 2020. godini planirana su četiri remonta, a tri su dovršena zajedno s ugradnjom sustava za pročišćenje balastnih voda (2x), dok je četvrti remont započeo pred kraj četvrtog kvartala i okončan je u prvim danima prvog kvartala 2021.

Sveprisutna neizvjesnost ostaje glavna misao u trenutnom okruženju pomorskog prometa, koja se prvenstveno odnosi na nestabilne razine vozarina, ali također stavlja naglasak na izazove s kojima se brodarske tvrtke suočavaju kako bi osigurale repatrijaciju pomoraca i zaštitile njihovu dobrobit.

Neto gubitak Tankerske Next Generation u 2020. godini iznosi HRK 31,7 milijuna (USD 5,9 mil.), a uvjetovan je sljedećim obilježjima:

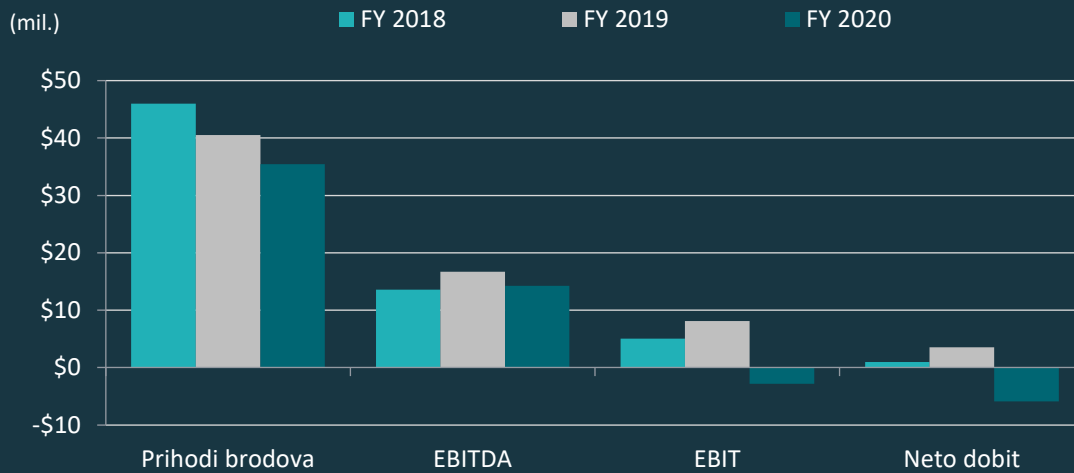
- Globalna ekonomija se još uvijek bori s izlaskom iz „lockdowna“
- Usklađenje vrijednosti od 9 milijuna USD zbog značajnog pada tržišne vrijednosti brodova
- Ukupno 114,54 dana provedenih u remontu
- Ekstremna volatilitnost tržišta brodarskih vozarina
- Nešto manje od 1.500 dana u "time charteru"
- Financiranje ugradnje sustava za pročišćenje balastnih voda iz vlastitih sredstava
- Izrazita eskalacija troškova repatrijacije pomoraca
- Nepovoljni uvjeti na "spot" tržištu u H2



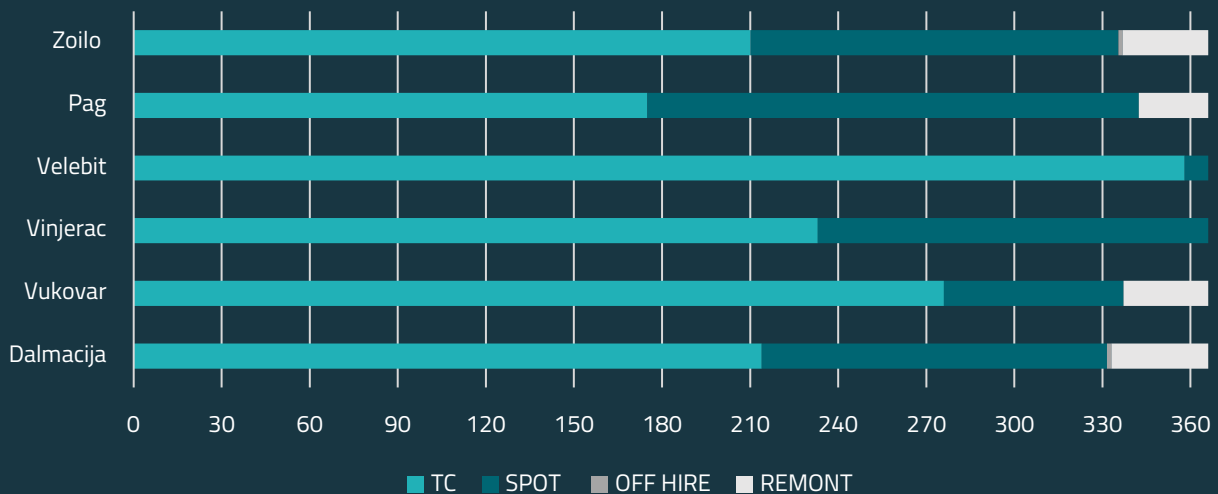
John Karavanić,
član Uprave

Tankerska Next Generation

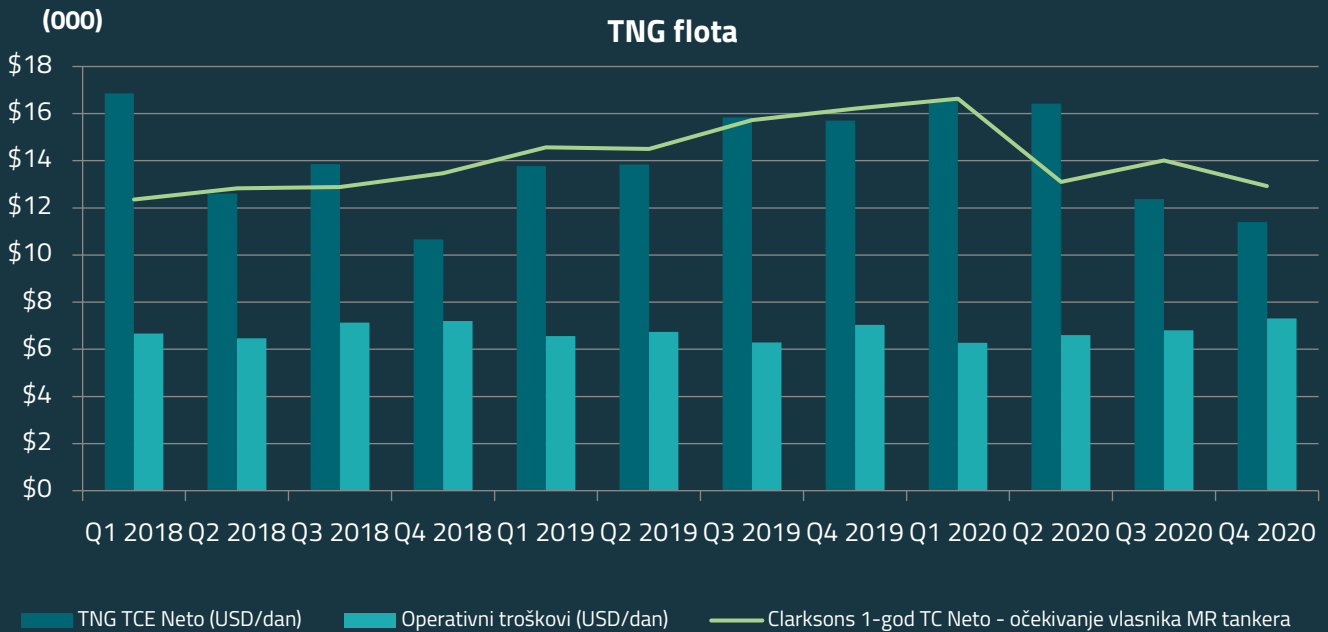
Sažetak financijskih rezultata u protekle 3 godine



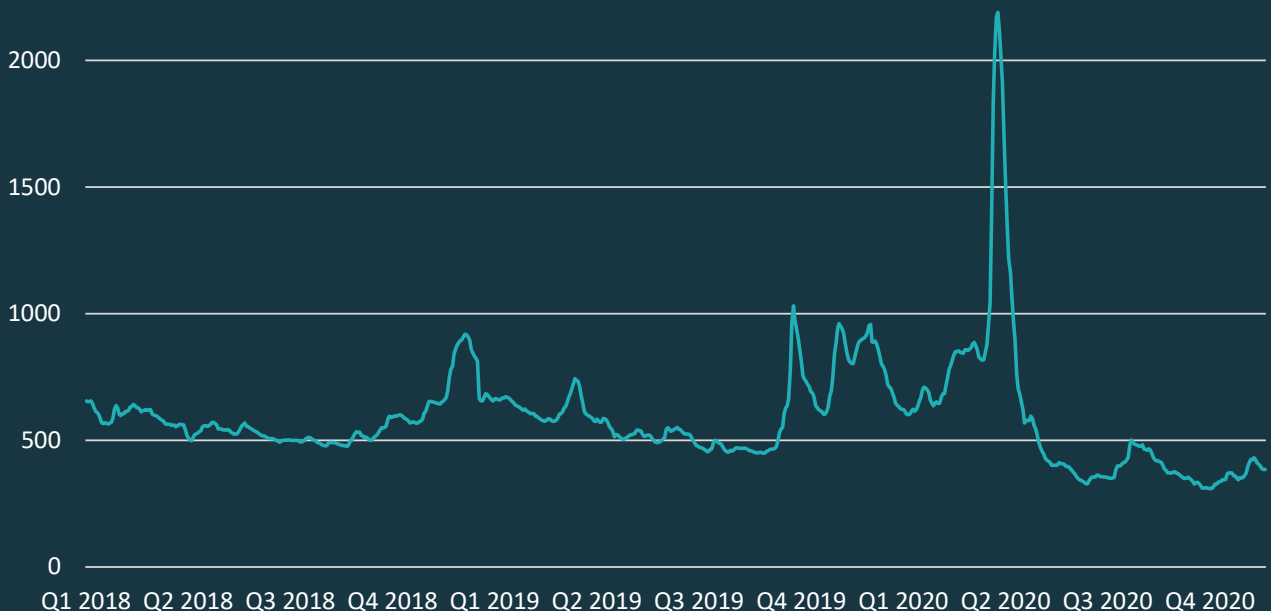
Struktura prihodovnih dana u 2020.



Komercijalni rezultati



Baltic Clean Tanker Index - BCTI



Tijekom 2020. godine tržišta brodarskog prijevoza pokazala su iznimnu volatilnost, te su u prvoj polovici godine zabilježene rekordno visoke spot vozarine, a u drugoj polovici godine rekordno niske spot vozarine koje su se u konačnici odrazile i na vrijednost imovine brodara.

Uvjeti poslovanja

Pandemija korona virusa uvelike je utjecala na naše živote i ekonomije u gotovo svakom kutku svijeta. Službeno je zaraženo više od 110 milijuna ljudi diljem svijeta, dok je 2.4 milijuna ljudi izgubilo borbu za život s virusom. Uvođenje učinkovitih cjepiva pruža nadu u globalni oporavak (potražnje nafte), ali mnogi ne vide da će se to dogoditi preko noći, očekuje se spor i sporadičan oporavak, a vjerojatno se globalna potražnja nafte neće vratiti na razinu koja je prethodila pandemiji prije 2022. godine.

EIA procjenjuje da je svijet u siječnju 2021. trošio 93,9 milijuna barela naftnih i tekućih goriva dnevno, što je smanjenje od 2,8 milijuna barela na dan u odnosu na siječanj 2020. EIA predviđa da će globalna potrošnja naftnih i tekućih goriva u prosjeku iznositi 97,7 milijuna barela na dan tijekom 2021., što je za 5,4 milijuna barela na dan više od 2020. Nadalje, predviđaju da će se potrošnja nafte i tekućeg goriva povećati za 3,5 milijuna barela na dan u 2022., te da će u prosjeku iznositi 101,2 milijuna barela na dan.

MR potražnja

Tradicionalno veća potražnja za tankerima tijekom zimskih mjeseci je izostala zbog uvođenja "lockdowna" u Q3 i Q4 ograničavanja putovanja, te sve većih brojki zaraženih COVIDom-19, a smanjenje potražnje za tankerskim prijevozom podržale su i visoke zalihe derivata.

Prihodi produkt tankera na spot tržištu posljednjih nekoliko mjeseci su sušta suprotnost izvanrednom drugom tromjesečju 2020. To se nameće kao neizbježni rezultat stvaranja prekomjernih zaliha jeftinih derivata u travnju i svibnju.

Prihodi tankera na spot tržištu prijevoza sirove nafte također su dotaknuli niske razine pa su i vozarine na tržištu Aframaxa i Suezmaxa bile znatno ispod razine rentabilnosti.

Niska potražnja za naftnim derivatima, a samim time i sirovom naftom, direktno su povezani s rastom broja infekcija virusom. "Lockdown", a posebno ograničenja putovanja, kako međunarodnih tako i domaćih – izravno utječu na potražnju. Sve se to reflektiralo na navike potrošača, pa i samu potrebu za putovanjem, bilo službenim ili privatnim.

"Lockdown" mjere imale su trenutni učinak na broj automobila na cestama i zaustavile su oporavak potražnje za benzinom koji se dogodio u ljetnim mjesecima i trajao sve do rujna. Nakon povećanja broja letova i avionskih putnika tijekom ljeta, ove su brojke ponovo pale.

Podaci Europske organizacije za sigurnost zračne plovidbe (Eurocontrol) pokazuju da je 15. studenoga 2020. u europskom zračnom prostoru bilo samo 9.697 letova, što je 62,5% manje u odnosu na 25.864 letova zabilježenih istog dana 2019. Istovremeno, broj američkih letova smanjen je za 61,4% u odnosu na 2019. godinu, nakon što polako raste od lipnja.

Suprotno tome, broj domaćih letova u Kini gotovo se oporavio do razine prije pandemije, iako to nije oporavak „V“ oblika, jer je pad znatno nadmašio oporavak. Prvi tjedan u listopadu obilježava se „Zlatni tjedan“ u Kini, tradicionalno vrijeme za mnoga putovanja; i dok je ostatak svijeta još uvijek bio zaglavljen kod kuće, 637 milijuna ljudi putovalo je Kinom tijekom tjedna. Iako impresivan broj, to je i dalje manje za 18,5% u odnosu na 2019. godinu, što vjerojatno odražava niži broj međunarodnih putovanja. Međunarodni letovi u Kinu i dalje su na manje od polovice njihove razine prije pandemije uz strogu kontrolu nad tim tko može ući u zemlju.

Rafinerije u Kini nastavile su pokazivati snagu, te je u listopadu zabilježen novi rekord proizvodnje od 59,8 milijuna tona, u odnosu na prethodnu najvišu razinu ostvarenu u srpnju (59,6 milijuna tona).

Suprotno tome, izvoz kineskih naftnih proizvoda znatno je opao. Ukupni kineski izvoz naftnih proizvoda smanjio se za 5,4% nakon prvih devet mjeseci godine, nakon što je u prvoj polovici godine porastao za 3,8%.

Izvoz u rujnu bio je više od upola manji od 8 milijuna tona zabilježenih u travnju. Izvoz kineskih naftnih proizvoda je pretrpio neizbježan udarac. Potražnja za naftom u ostatku svijeta i dalje je znatno ispod razine od prije pandemije i, s obzirom na to da su globalne zalihe visoke, njihovo korištenje ima prednost pred novim uvozom.

EIA (US Energy Information Administration), veljača 2021.

New York Times, veljača 2021.

Clarksons Platou, siječanj 2021.

Allied MR tanker review, siječanj 2021. ->

Svjetska MR flota

Flota produkt tankera u 2020. godini rasla je za 3,3% što predstavlja usporavanje u odnosu na godinu prije kada je rast iznosio 3,6%.

Oko 4,7 milijuna DWT u MR segmentu isporučeno je u 2020. godini, odnosno 12% manje u odnosu na 2019. godinu (5,3 mil. DWT) što predstavlja potencijalni dugoročni pozitivni utjecaj na tržište produkt tankera.

Tijekom 2020. rashodovano je 19 tankera što čini 0,73% ukupne flote, za razliku od 1,10% prethodne godine, te 2,06% u 2018.

Za 2021. godinu planirana je isporuka 127 tankera u segmentu MR produkt tankera.

Svjetska MR flota na 31.12.2020.

2.618 tankera u eksploataciji

Ukupna tonaža: 114.925.965 dwt

234 tankera starija od 20 godina

8,94% ukupne flote

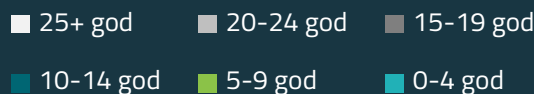
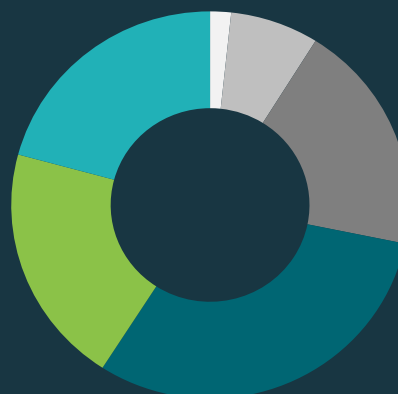
171 tanker na narudžbi

6,53% ukupne flote

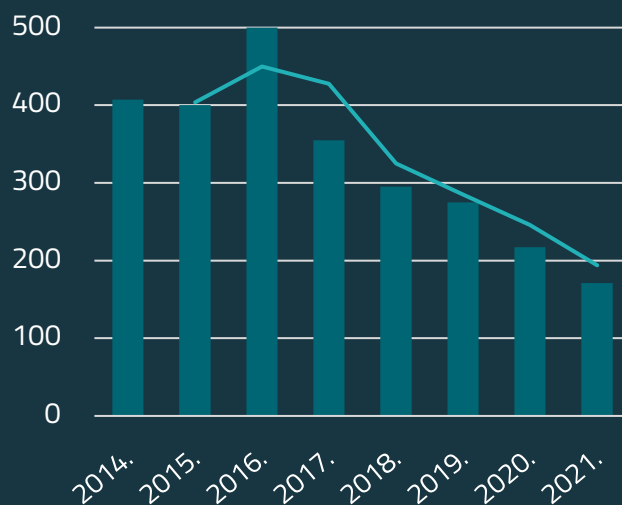
127 planiranih novogradnji u 2021.

4,85% ukupne flote

Struktura svjetske MR flote na 31.12.2020.



Knjiga MR narudžbi na početku godine



Uvjeti poslovanja (nastavak)

Globalna potražnja za naftom

Sljedeći izazov s kojim se suočava tankerski prijevoz jesu značajne zalihe nafte, i njihovo usporeno smanjivanje. Zalihe su visoke od drugog tromjesečja prošle godine, kada je prekomjerna ponuda nafte, kao rezultat cjenovnog rata, znatno nadmašila potražnju. Od tada je zabilježeno kako se ponuda bolje prilagođava potražnji, te se nagomilane zalihe sporo smanjuju. Ovo uzrokuje dva problema na tržištu brodarskog prijevoza. Prvenstveno, zalihe se često već nalaze u regiji potrošnje, što znači da je nafta već otpremljena tamo gdje se traži. Posljedica toga jest, da dok god se koriste zalihe - potražnja za brodskim prijevozom ostat će niska, za razliku od situacije kada se roba uvozi.

Tankeri koji su na moru skladištili zalihe sirove i rafinirane nafte više su puta stizali na naslovnice od Q2 nadalje, kako su količine uskladištenog dosegle rekordne vrijednosti uslijed dramatičnog pada potražnje. Neki su trgovci iskoristili početnu isplativost za skladištenje nafte na moru zbog izraženog "contango" efekta. Plutajuća skladišta tako su ukazala na logističke poteškoće manifestirane kroz iznenadna premještanja ogromnih količina barela u kopnena skladišta ili rafinerije.

Smanjenje zaliha također znači da se tankeri koji su bili angažirani kao plutajuća skladišta od drugog tromjesečja naovamo sada oslobađaju i vraćaju na tržište, i tako otvaraju dodatne probleme viška kapaciteta na tržištu brodarskog prijevoza.

Rafinirani naftni proizvodi u plutajućim skladištima - dizel, benzin i kerozin - sredinom svibnja na globalnoj razini dosegli su zajednički dnevni nivo od rekordnih 100 milijuna barela, nakon čega je uslijedilo brže smanjenje u odnosu na smanjenje zaliha sirove nafte. Slabija europska tržišta destilata zadržala su povećane količine zaliha - posebno u drugoj polovici 2020. godine, čak i kad su se količine u Aziji počele stabilizirati. Globalne razine zaliha pale su na oko 30 milijuna barela do početka prosinca, vrativši se otprilike na razine zabilježene u veljači i ožujku.

Globalna tržišta brodskog pogonskog goriva 2020. godine prebrodila su uzburkana mora, suprotstavljajući se monumentalnim promjenama koju je donijela regulativa o ograničenju emisije sumpornog dioksida krovne međunarodne pomorske organizacije (IMO), ali također i značajno smanjenje potražnje za gorivima na valu pandemije korona virusa.

Potražnja za brodskim pogonskim gorivom sa razinom do maksimalno 0,5% koncentracije sumpora naglo je porasla početkom 2020 godine, jer su ga propisi IMO 2020 učinili gorivom široke potrošnje. To je dovelo do rekordno visokog "spreada" cijene između brodskog goriva sa maksimalno 0,5% i 3,5% koncentracije sumpora.

Nažalost za one koji su ulagali u "scrubbere" (sustave za pročišćavanje ispušnih plinova koji brodskim operaterima daju mogućnost da i dalje koriste goriva s višom koncentracijom sumpora) - rast cijena bio je kratkog vijeka. Tržišta brodskog goriva bila su pod pritiskom u veljači 2020. uslijed sve jače krize COVID-19, koja je oslabila mogućnosti arbitraže i ostavila globalna tržišta nafte da se uhvate u koštac s prekomjernom ponudom proizvoda.

Iako se volatilnost zbog IMO-a 2020 očekivala u ranim fazama godine, nitko nije pretpostavio stupanj volatilnosti s kojim će se suočiti ponuda brodskog pogonskog goriva zbog globalnog kolapsa potražnje za naftom.

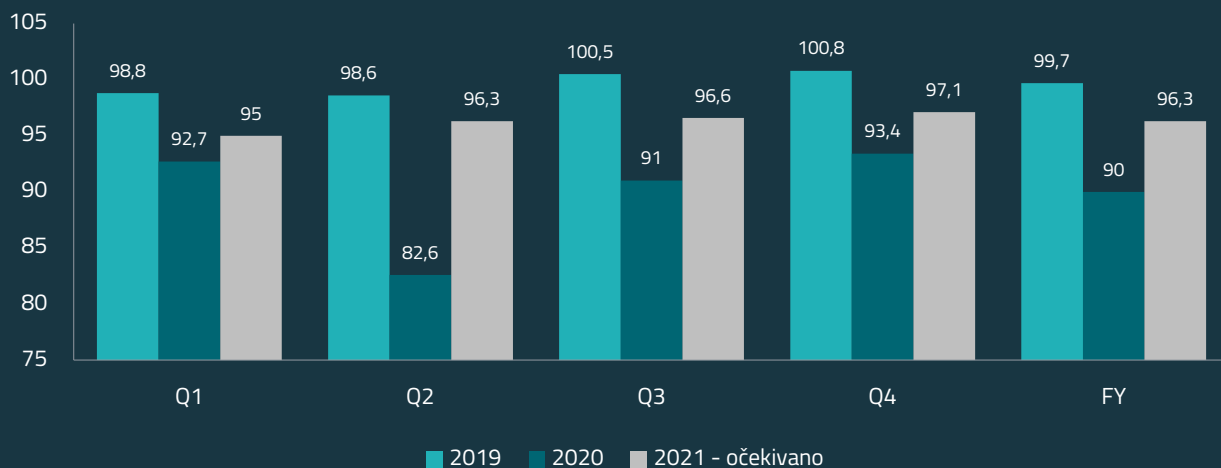
S&P Global Platts notirao je "spread" cijene između pogonskog goriva sa 0,5% i 3,5% koncentracije sumpora na 321,50 USD/mt, na osnovi FOB cijena u Rotterdamu, 3. siječnja 2020. Nakon već opisanog globalnog utjecaja COVID-19 na tržišta nafte, spread se 4. lipnja 2020. strmoglavio za 88% na svega 38 USD/mt.

Potražnja za pogonskim gorivom, u transportu općenito, znatno je opala kao rezultat ograničenja putovanja i socijalnog udaljavanja, ali se značajnije osjetila kod goriva za zračni i kopneni prijevoz, dok se većina globalne trgovine odvija morskim putevima. Potražnja za kerozinom, benzinom i dizelom bila je pod značajnim pritiskom uslijed nacionalnih blokada, što je potaknulo rafinerije da smanje svoj kapacitet proizvodnje.

UVJETI POSLOVANJA

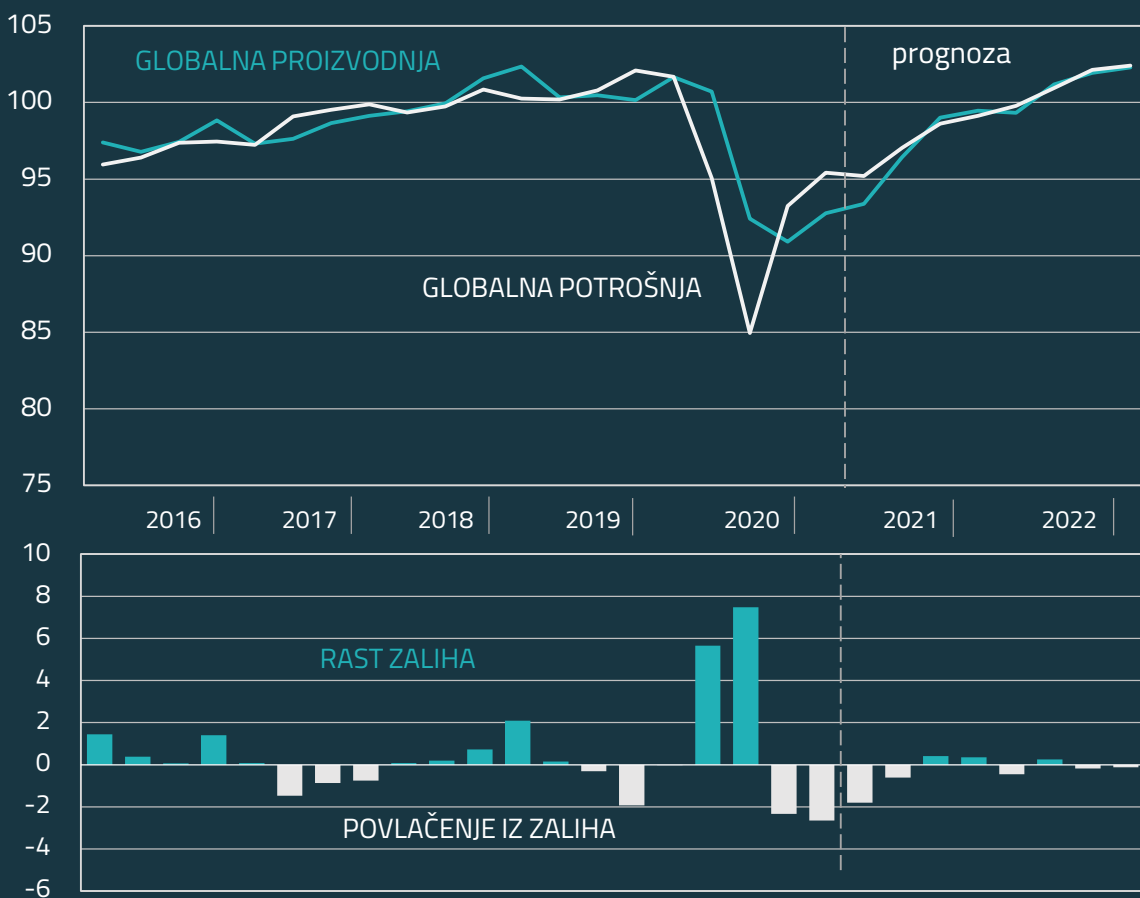
Globalna potražnja za naftom 2019. -2021. (očekivano)

milijuna barela na dan



Globalna potrošnja i proizvodnja tekućih goriva

milijuna barela na dan



Uvjeti poslovanja (nastavak)

Zatvaranje australskih rafinerija

Dugoročno niska potražnja mogla bi se okarakterizirati i kao određeni blagoslov za produkt tankere. Rafinerijske marže već su potaknule mnoge rafinerije na trajno zatvaranje, a izgledno je da će se taj trend nastaviti.

U razmaku od četiri mjeseca Australija je izgubila polovicu preostalih rafinerija nafte.

U listopadu 2020. BP je objavio da zatvara svoju rafineriju nafte Kwinana u Perthu i pretvara je u terminal za uvoz goriva. Ova velika naftna kompanija objavila je da najveća australska rafinerija više nije ekonomski isplativa.

Prema BP-ju za ovo zatvaranje zaslužna je prekomjerna opskrba gorivom iz regije i rast mega rafinerija u Aziji i na Bliskom istoku koje su strukturno promijenile regionalno tržište goriva, rekavši da Kwinana više ne može konkurirati tim prekomorskim rafinerijama.

Nekoliko mjeseci kasnije, Exxon Mobil najavio je zatvaranje svoje rafinerije nafte Altona u Melbourneu, objavivši da više nije ekonomski isplativa. Također, i ova rafinerija bit će pretvorena u terminal za uvoz goriva. Odlukom ExxonMobila Australija će ostati sa samo dvije rafinerije nafte.

U međuvremenu, australski naftni gigant Ampol, koji je vlasnik rafinerije nafte u Brisbaneu - jedne od posljednje dvije preostale u Australiji (druga je rafinerija nafte Viva Energy u Geelongu u državi Victoria), preispituje hoće li zadržati svoju rafineriju otvorenom ili će je također preurediti u terminal za uvoz goriva.

Prije otprilike 20 godina Australija je imala osam rafinerija koje su zadovoljavale gotovo svu domaću potražnju za rafiniranim gorivom.

Indija

Prema najnovijem izvješću Međunarodne energetske agencije (EIA), očekuje se da će Indija biti odgovorna za oko 25% ukupnog rasta potražnje za energijom do 2040. godine, te će tako nadmašiti Europsku uniju i postati treći najveći svjetski potrošač energije već do 2030. godine.

Prema trenutnim stanju, predviđa se da će se indijski BDP do 2040. godine povećati na 8,6 bilijuna američkih dolara, što će imati za posljedicu udvostručenje potrošnje energije u zemlji. Takav će razvoj događaja nagnati državu da se više oslanja na fosilna goriva, a posebno na uvoz, budući da je domaća proizvodnja nafte i plina posljednjih nekoliko godina relativno stagnirala.

Što se tiče potražnje za naftom, očekuje se da će se ona povećati na 8,7 milijuna barela na dan do 2040. s oko 5 milijuna barela na dan u 2019. godini. Istodobno, zemlja će vjerojatno proširiti svoj kapacitet prerade na 7,7 milijuna barela na dan do tada kako bi se zadovoljila rastuća domaća potražnja. Trenutno je Indija drugi najveći svjetski uvoznik nafte nakon Kine, budući da 76% svojih potreba zadovoljava uvozom. Do 2030. godine očekuje se da će ovaj broj doseći oko 90%, a deset godina kasnije 92%.

EIA (US Energy Information Administration), veljača 2021

BIMCO, veljača 2021.

Dionica TPNG-R-A

Temeljni kapital: **436.667.250 kn**

Broj dionica: **8.733.345**

Trezorske dionice: **26.920 (31.12.2020.)**

Ukupni promet u 2020.: **17.174.262 kn**

Ukupna količina u 2020.: **353.423 dionice**

Broj trgovinskih dana: **200 dana**

Najviša cijena u 2020.: **60,00 kn**

Najniža cijena u 2020.: **36,00 kn**

Prosječna cijena u 2020.: **48,59 kn**

Tržišna kapitalizacija na dan 31.12.2020.:

374,4 milijuna kn @ 43,00 kn

**Program otkupa vlastitih dionica
(24.2-31.12.2020)**

Broj otkupljenih dionica u 2020.
13.720 (0,16% kapitala)

Ukupno otkupljen iznos u 2020.
581.5 tis. HRK

Struktura dioničara na 31.12.2020.

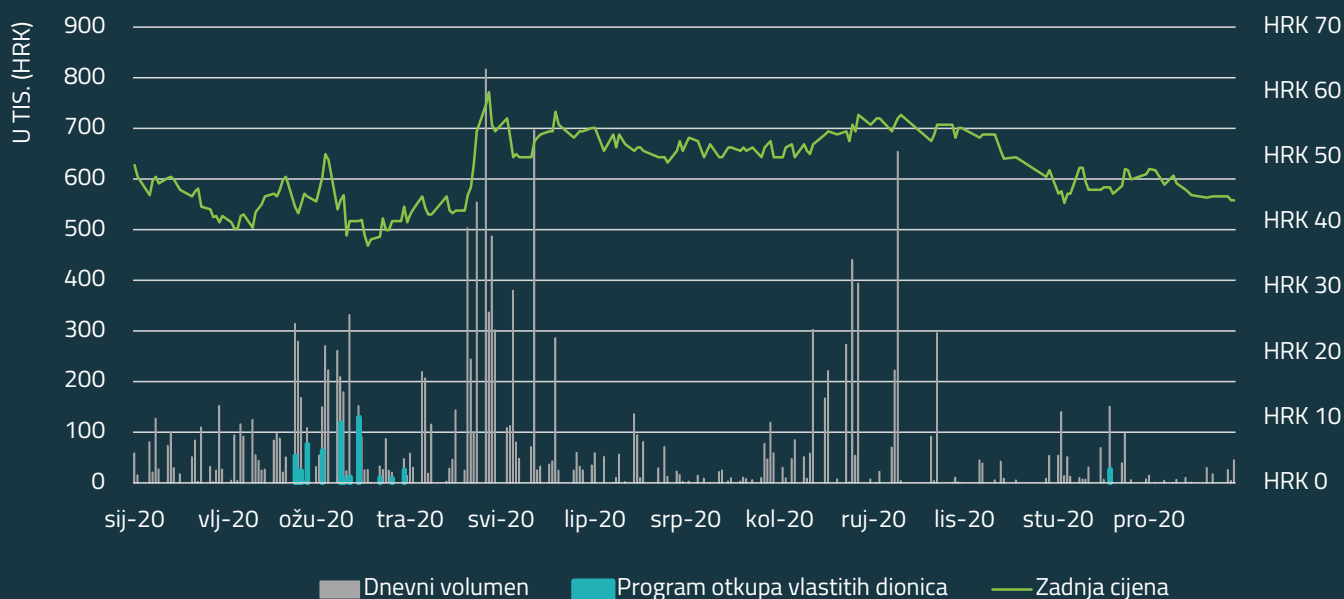


■ Tankerska Plovidba d.d.
■ Mirovinski fondovi
■ Ostali institucionalni i privatni investitori

Značajni dioničari na 31.12.2020.

	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	372.103	4,26
Croatia Osiguranje d.d	261.065	2,99
Trezorske dionice	26.920	0,31
Ostali	1.222.809	14,01
Ukupno	8.733.345	100,00

Dnevni prometi i cijena dionice na ZSE



Rezultati društva u 2020. godini

TNG je poslovnu 2020. godinu završio s 237,0 mil. HRK (35,4 mil. USD) prihoda brodova, što predstavlja smanjenje od 11,6% u odnosu na prihode brodova ostvarene u 2019. godini u iznosu 267,9 mil. HRK (40,5 mil. USD). Ova promjena je rezultat dokovanja četiri tankera tijekom drugog dijela godine, ali i značajno lošijeg „spot“ tržišta u drugih šest mjeseci koje se negativno odrazilo i na ukupne rezultate 2020. godine.

Provizije i troškovi povezani s putovanjima brodova iznosili su 38,1 mil. HRK (5,8 mil. USD) u 2020. godini, dok su u 2019. godini iznosili 53,7 mil. HRK (8,1 mil. USD), a značajno smanjenje u ovoj kategoriji je izravna posljedica broja dana provedenih van eksploatacije, obzirom da je na dokovanja tijekom 2020. godine otpalo 115 dana, te su zabilježena još dva dana van eksploatacije.

Sažetak prihoda i dobiti	2020 ('000 USD)	2020 ('000 HRK)	2019 ('000 USD)	2019 ('000 HRK)
Prihodi brodova	35.445	236.956	40.508	267.944
EBITDA	14.259	97.165	16.686	110.270
EBIT	(2.839)	(11.317)	8.067	53.076
Neto dobit	(5.907)	(31.683)	3.545	23.340

Operativni troškovi brodova iznosili su 99,5 mil. HRK (15,0 mil. USD) i neznatno povišeni su u odnosu na prošlu godinu kada su iznosili 99,3 mil. HRK (15,0 mil. USD), dok opći i administrativni troškovi iznose 6,3 milijuna kuna (0,9 mil. USD) i blago su povišeni u odnosu na prošlu godinu.

Dobit prije kamata, poreza i amortizacije (EBITDA) u 2020. godini iznosi 97,2 mil. HRK (14,3 mil. USD), i smanjena je u odnosu na prošlu godinu kada je iznosila 110,3 mil. HRK (16,7 mil. USD).

Testiranjem vrijednosti imovine (brodova) na dan 31.12.2020. utvrđeno je kako knjigovodstvena vrijednost brodova prelazi nadoknadiivi iznos imovine. Gubitak od umanjnja utvrđen je metodom diskontiranog novčanog tijeka "VesselsValue Ltd.", London te je donesena odluka o vrijednosnom usklađenju imovine u ukupnom iznosu 55,7 mil. HRK (9,1 mil. USD).

Svi brodovi amortiziraju se, u skladu s računovodstvenom politikom Društva, tijekom procijenjenog vijeka trajanja od 25 godina linearnom metodom amortizacije do rezidualne vrijednosti koja predstavlja rashodovanu vrijednost broda.

Troškovi amortizacije u 2020. godini iznosili su 52,8 mil. HRK (8,0 mil. USD), i ostali su na razini prošlogodišnjih troškova budući se amortizira i investicija uložena u sustav za pročišćenje balastnih voda ("BWTS").

Financijski rashodi iznosili su 20,7 mil. HRK (3,1 mil. USD) i smanjeni su u odnosu na 2019. godinu kada su iznosili 30,2 mil. HRK (4,6 mil. USD) zbog povoljnog utjecaja smanjenja referentne stope LIBOR-a.

Značajan gubitak od umanjnja vrijednosti imovine reflektira se kroz operativni gubitak (EBIT) koji iznosi 11,3 mil. HRK (2,8 mil. USD), dok neto gubitak Društva u 2020. godini iznosi 31,7 mil. HRK (5,9 mil. USD).

Rezultati društva u 2020. godini

Sažetak financijske pozicije	31.12.2020. (‘000 USD)	31.12.2020. (‘000 HRK)	31.12.2019. (‘000 USD)	31.12.2019. (‘000 HRK)
Dug prema bankama	76.792	471.431	84.174	559.749
Novac i novčani ekvivalenti	5.669	34.804	10.182	67.712
Neto dug	71.123	436.627	73.992	492.037
Kapital i rezerve	94.233	578.496	100.037	665.234
Odnos neto duga i kapitala uvećanog za neto dug	43%	43%	43%	43%

Tankerska Next Generation završila je 2020. godinu s omjerom zaduženosti od 43%, koji je jednak kao na kraju 2019. godine. Omjer zaduženosti je u skladu s otplatnim planom zajmova i redovitim smanjenjem kreditne zaduženosti prema bankama te očekujemo kako će se stupanj zaduženosti u budućnosti smanjivati. Iako se dug prema bankama smanjio sukladno otplatnom planu, omjer zaduženosti nije se smanjivao obzirom na gubitak godine koji je utjecao na smanjenje kapitala i rezervi (zadržane dobiti).

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.

Tijekom Q4 2020. potpisan je dugoročni ugovor o kreditu u ukupnom iznosu do USD 44 milijuna. Kredit je sklopljen sa eminentnim europskim bankama na rok od 5 godina. Predmetna sredstva Društvo će iskoristiti za prijevremeno zatvaranje postojećih kredita koji dopijevaju tijekom 2021. godine, a kojima su dijelom financirane kupnje novogradnji m/t Vukovar, m/t Zoilo i m/t Dalmacija tijekom 2015. godine.

Zaključenjem ovog financijskog aranžmana Društvo potvrđuje svoju prepoznatu poziciju na inozemnom bankarskom tržištu te proširuje suradnju s novim međunarodnim kreditorima koji su ukazali povjerenje te prepoznali Društvo kao pouzdanog i dugoročnog partnera.

Sažetak troškova	2020 (‘000 USD)	2020 (‘000 HRK)	2019 (‘000 USD)	2019 (‘000 HRK)
Provizije i troškovi povezani s putovanjima	(5.838)	(38.132)	(8.124)	(53.686)
Operativni troškovi brodova	(15.045)	(99.486)	(14.996)	(99.333)
Opći i administrativni troškovi	(946)	(6.290)	(819)	(5.420)
Ukupni operativni troškovi (bez amortizacije)	(21.829)	(143.908)	(23.939)	(158.439)

Rezultati društva u 2020. godini

Račun dobiti i gubitka i izvještaj o sveobuhvatnoj dobiti za razdoblje od 31.12.2019. do 31.12.2020.

Revidirano	2020. ('000 USD)	2020. ('000 HRK)	2019. ('000 USD)	2019. ('000 HRK)
Prihodi brodova	35.445	236.956	40.508	267.944
Prihodi od prodaje	36.088	241.073	40.625	268.709
Provizije i troškovi povezani s putovanjima	(5.838)	(38.132)	(8.124)	(53.686)
Operativni troškovi brodova	(15.045)	(99.486)	(14.996)	(99.333)
Opći i administrativni troškovi	(946)	(6.290)	(819)	(5.420)
Ukupni operativni troškovi	(21.829)	(143.908)	(23.939)	(158.439)
DOBIT PRIJE KAMATA, POREZA I AMORTIZACIJE (EBITDA)	14.259	97.165	16.686	110.270
Amortizacija	(8.029)	(52.806)	(7.914)	(52.506)
Usklađenje vrijednosti imovine	(9.069)	(55.676)	(705)	(4.688)
OPERATIVNA DOBIT (EBIT)	(2.839)	(11.317)	8.067	53.076
Financijski prihodi	37	307	64	419
Financijski rashodi	(3.105)	(20.673)	(4.586)	(30.155)
NETO DOBIT	(5.907)	(31.683)	3.545	23.340
Tečajne razlike iz preračunavanja ino. valuta	189	(54.474)	1	17.667
Ukupna sveobuhvatna dobit	(5.718)	(86.157)	3.546	41.007
Prosječni vagani broj dionica osnovnih i razrijeđenih (tis.)	8.720.145	8.720.145	8.709.407	8.709.407
Neto dobit po dionici, osnovna i razrijeđena	(0,68)	(3,63)	0,41	2,68

Izveštaj o financijskom položaju na dan 31.12.2020.

Revidirano	31.12.2020. ('000 USD)	31.12.2020. ('000 HRK)	31.12.2019. ('000 USD)	31.12.2019. ('000 HRK)
UKUPNA DUGOTRAJNA IMOVINA	163.290	1.002.441	175.191	1.165.909
Brodovi i oprema	163.290	1.002.441	175.175	1.164.900
Financijska imovina	-	-	16	109
UKUPNA KRATKOTRAJNA IMOVINA	13.340	81.896	13.892	92.377
Zalihe	1.469	9.023	807	5.361
Potraživanja	5.572	34.204	2.416	16.063
Plaćeni troškovi budućeg razdoblja i obračunati prihodi	630	3.865	487	3.241
Novac i novčani ekvivalenti	5.669	34.804	10.182	67.712
UKUPNO IMOVINA	176.630	1.084.337	189.083	1.257.386
KAPITAL I REZERVE	94.233	578.496	100.037	665.234
Temeljni kapital	68.988	436.667	68.988	436.667
Premije na izdane dionice	10.179	68.426	10.179	68.426
Pričuve	9.252	60.118	9.075	58.951
Pričuve iz preračuna stranih valuta	(3.934)	(43.480)	(4.123)	10.994
Zadržana dobit	9.748	56.765	15.918	90.196
DUGOROČNE OBVEZE	64.473	395.803	74.792	497.362
Banke	64.473	395.803	74.792	497.362
KRATKOROČNE OBVEZE	17.924	110.038	14.254	94.790
Banke	12.319	75.628	9.382	62.387
Dobavljači	3.780	23.205	1.789	11.896
Odgođeno plaćanje troškova i prihod budućeg razdoblja	1.825	11.205	3.083	20.507
UKUPNO KAPITAL I OBVEZE	176.630	1.084.337	189.083	1.257.386

Rezultati društva u 2020. godini

Izveštaj o novčanom tijeku za razdoblje od 31.12.2019 do 31.12.2020.

Revidirano	2020. ('000 USD)	2020. ('000 HRK)	2019. ('000 USD)	2019. ('000 HRK)
Dobit prije poreza	(5.907)	(31.683)	3.545	23.340
Amortizacija	8.029	52.806	7.914	52.506
Usklađenje vrijednosti brodova	9.069	55.676	705	4.688
Promjene u radnom kapitalu	(3.176)	(24.055)	3.117	20.959
Novčani tijek od poslovnih aktivnosti	8.015	52.744	15.281	101.493
Novčani primici od investicijskih aktivnosti	-	-	-	-
Novčani izdaci od investicijskih aktivnosti	(5.092)	(33.115)	(417)	(2.780)
Novčani tijek od investicijskih aktivnosti	(5.092)	(33.115)	(417)	(2.780)
Novčani primici od financijskih aktivnosti	2.000	12.319	-	-
Novčani izdaci od financijskih aktivnosti	(9.468)	(63.189)	(13.382)	(88.264)
Novčani tijek od financijskih aktivnosti	(7.468)	(50.870)	(13.382)	(88.264)
Neto promjene u novčanom tijeku	(4.545)	(31.241)	1.482	10.449
Novac i novčani ekvivalenti s početka razdoblja	32	(1.667)	(16)	874
Učinci promjene valutnih tečajeva na novac	10.182	67.712	8.716	56.389
NOVAC I NOVČANI EKVIVALENTI NA KRAJU RAZDOBLJA	5.669	34.804	10.182	67.712

Izveštaj o promjenama vlasničke glavnice za razdoblje od 31.12.2019 do 31.12.2020.

Izveštaj o promjenama vlasničke glavnice 2020. 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 2019. godine	68.988	15.918	(4.123)	9.218	10.179	(143)	100.037
Dobit tekuće godine	-	(5.907)	-	-	-	-	(5.907)
Tečajne razlike iz preračunavanja inozemnih dijelova poslovanja	-	-	189	-	-	-	189
Ukupno sveobuhvatna dobit	-	(5.907)	189	-	-	-	(5.718)
Prijenos u pozicije rezervi po godišnjem rasporedu	-	(177)	-	177	-	-	-
Otkup vlastitih dionica/udjela	-	(86)	-	86	-	(86)	(86)
Isplaćena dividenda	-	-	-	-	-	-	-
Stanje na dan 31. prosinca 2020. godine	68.988	9.748	(3.934)	9.481	10.179	(229)	94.233

Izveštaj o promjenama vlasničke glavnice 2020. 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 2019. godine	436.667	90.196	10.994	59.948	68.426	(997)	665.234
Dobit tekuće godine	-	(31.683)	-	-	-	-	(31.683)
Tečajne razlike iz preračunavanja inozemnih dijelova poslovanja	-	-	(54.474)	-	-	-	(54.474)
Ukupno sveobuhvatna dobit	-	(31.683)	(54.474)	-	-	-	(86.157)
Prijenos u pozicije rezervi po godišnjem rasporedu	-	(1.167)	-	1.167	-	-	-
Otkup vlastitih dionica/udjela	-	(581)	-	581	-	(581)	(581)
Isplaćena dividenda	-	-	-	-	-	-	-
Stanje na dan 31. prosinca 2020. godine	436.667	56.765	(43.480)	61.696	68.426	(1.578)	578.496

Operativni pokazatelji flote

Flota TNG-a se trenutno sastoji od šest MR tankera (Velebit, Vinjerac, Vukovar, Zoilo, Dalmacija i Pag) od kojih su dva konvencionalna ice class produkt tankera te četiri eko-dizajn moderna produkt tankera s ukupnim kapacitetom od približno 300.000 dwt-a. Na dan 31. prosinca 2020. godine, prosječna starost TNG flote je 6,7 godina, dok je prosječna starost svjetske MR flote 10,6 godina.

Dalmacija

Tijekom prvog tromjesečja 2019. godine za Dalmaciju osiguran je dvanaestomjesečni ugovor na vrijeme uz vozarinu od 16.000 USD po danu s unajmiteljem Trafigura Maritime Logistics („Trafigura“). Po isteku istog ugovora u Q1/20 unajmitelj je iskoristio opciju od 16.800 USD po danu do završetka ugovora u srpnju 2020. godine. Nakon toga brod je pretežno zaposlen na „spot“ tržištu, a tijekom kolovoza 2020. obavljen je i redoviti petogodišnji remont.

Vukovar

U prvom dijelu 2020. godine m/t Vukovar je koristio brodarski ugovor o najmu sa unajmiteljem Koch Shipping („Koch“) uz vozarinu od 17.000 USD po danu da bi po isporuci tijekom srpnja 2020. obavio redoviti petogodišnji remont nakon kojeg je u kolovozu 2020. isporučen unajmitelju Seariver Maritime, tj. Exxon Mobil („Exxon“) sukladno zaključenom brodarskom ugovoru na vrijeme u periodu od tri godine u iznosu od 17.050 USD po danu s opcijom produžetka za još jednu godinu po 18.000 USD po danu.

Pag

Brodarski ugovor na vrijeme za m/t Pag s unajmiteljem Koch Shipping („Koch“) u trajanju približno 6 mjeseci uz vozarinu od 16.850 USD po danu istekao je tijekom srpnja 2020., nakon čega je brod zaposlen na „spot“ tržištu, a tijekom prosinca 2020. brod je započeo svoj redoviti petogodišnji remont.

Velebit

Tijekom prvog tromjesečja 2019. godine za m/t Velebit je osiguran dvanaestomjesečni ugovor na vrijeme uz vozarinu od 14.500 USD po danu s unajmiteljem Clearlake Shipping („Clearlake“), te je po isteku ugovora, unajmitelj iskoristio opciju produžetka do prosinca 2020. uz vozarinu od 15.500 USD po danu. Nakon završetka ovog ugovora, brod je zaposlen kratkoročnim ugovorom na vrijeme s unajmiteljem Bryggen Shipping International AS („Bryggen“) uz

vozarinu od 16.000 USD po danu.

Zoilo

M/t Zoilo je nastavio svoj kontinuitet zaposlenja kombinacijom najma i „spota“ tijekom 2020. godine sve do dokovanja u Q3/20 kada je obavljen redoviti petogodišnji remont, nakon čega je sredinom studenog 2020. zaključen brodarski ugovor na vrijeme s unajmiteljem CSSA Chartering Shipping Services SA („CSSA“) koji nudi maksimalnu mogućnost trajanja do 12 mjeseci u unajmiteljevoj opciji s eskalirajućom ratom vozarine.

Vinjerac

Početak svibnja 2020. godine za m/t Vinjerac je osiguran dvogodišnji ugovor na vrijeme. Tanker je pod ugovorom s unajmiteljem Clearlake Shipping („Clearlake“) uz ugovorenu vozarinu od 15.250 USD po danu. Unajmitelj ima opciju produžiti ugovor i na treću godinu uz iznos vozarine od 15.750 USD po danu.

POSTOJEĆA STRATEGIJA UPOŠLJAVANJA BRODOVA

Tankerska Next Generation se strateški, prilikom zapošljavanja flote, vodi konzervativnim pristupom ugovaranja najmova za svoje brodove što je potvrđeno u uvjetima rastućeg tržišta kada su ključni najmovi bili ugovarani. Tada sklopljeni ugovori na vrijeme omogućili su TNG d.d. da ostvaruje rezultate iznad prosjeka tržišta brodarskog tržišta vremenskog najma. U 2020. su TNG tankeri bili zaposleni pretežno brodarskim ugovorima na vrijeme, i to 1.466 dana od 2.079 dana prihoda, odnosno 70,5% prihodovnih dana (umanjenih za off-hire dane) što je djelomično ublažilo loše stanje vozarina na „spot“ tržištu u drugom dijelu godine.

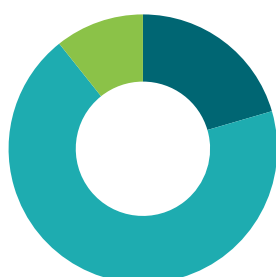
Prosječne TCE neto dnevne vozarine u 2020. godini iznose 14.250 USD, a prosječni dnevni operativni troškovi brodova za 2020. godinu iznose 6.823 USD, te su povišeni u odnosu na razinu prethode godine, prvenstveno zbog većih troškova repatrijacije pomoraca uzrokovanih pandemijom.

Poslovnu 2020. godinu karakterizira nešto niža razina uposlenosti flote od 94,7%, koja je moderirana izvršenjem remonta m/t Dalmacije, m/t Vukovara i m/t Zoila, te započetim remontom m/t Paga; na koje je otpada 114,5 od ukupno 117 zabilježenih dana bez prihoda.

Brod	Nosivost (dwt)	Tip	Godina izgradnje	Brodogradilište	Zastava	Zaposlenje na 31.12.2020.	Dnevna vozarina (USD)
Velebit	52.554	ICE class MR produkt	2011.	Treći Maj Hrvatska	Hrvatska	Ugovor na vrijeme Bryggen	16.000 (do Q1 2021.)
Vinjerac	51.935	ICE class MR produkt	2011.	Treći Maj Hrvatska	Hrvatska	Ugovor na vrijeme Clearlake	15.250 (do Q2 2022.)
Vukovar	49.990	Eco MR produkt	2015.	Hyundai Mipo J.Korea	Hrvatska	Ugovor na vrijeme Seariver	17.050 (do Q3 2023.)
Zoilo	49.990	Eco MR produkt	2015.	Hyundai Mipo J.Korea	Hrvatska	Ugovor na vrijeme CSSA	11.850 ->12.840 ->13.825 (do Q2 2021.)
Dalmacija	49.990	Eco MR produkt	2015.	SPP Shipbuilding J.Korea	Hrvatska	Ugovor na putovanje	SPOT
Pag	49.990	Eco MR produkt	2015.	SPP Shipbuilding J.Korea	Hrvatska	Remont	-

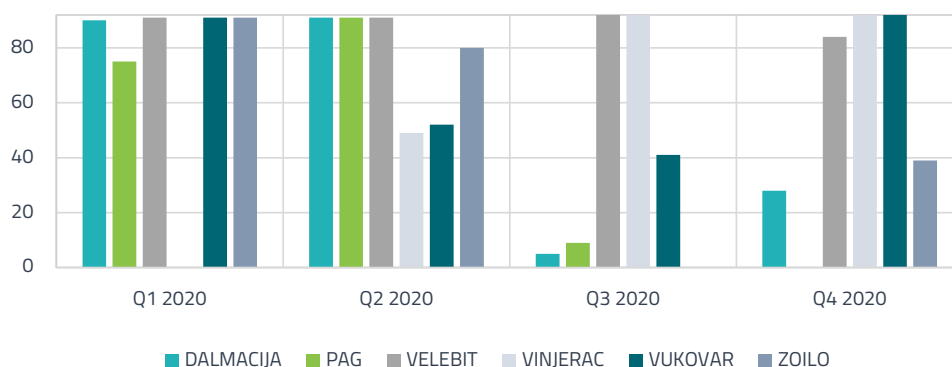
Operativni podaci flote	2018.	2019.	2020.
TCE neto vozarine (USD/dan)	13.201	14.794	14.250
Dani prihoda (brojčano)	2.190	2.190	2.079
Dnevni operativni troškovi (USD)	6.775	6.657	6.823
Uposlenost flote u %	100%	100%	94,7%
Udio prihoda od time chartera u ukupnim prihodima %	32,5%	57,5%	68,8%

Struktura prihoda brodova u 2020.



- Voyage charter
- Time charter
- Prekostojnice

Broj dana provedenih u time charteru u 2020.



Najvažniji događaji u 2020.

Završetak brodarskog ugovora za m/t Pag i produženje za ugovora za m/t Velebit (Q1)

Brodarski ugovor na vrijeme za ECO produkt tanker m/t Pag iskorišten je u trajanju od 8 mjeseci, od maksimalno mogućih 12, te je brod sukladno ugovornim uvjetima reisporučen od unajmitelja s kojim je uspješno poslovao kroz navedeni period.

Unajmitelj konvencionalnog produkt tankera m/t Velebit je deklarirao ranije ugovorenu opciju produžetka, od USD 15.500 dnevno na osam mjeseci počevši od sredine ožujka.

Osigurana dva brodarska ugovora na vrijeme - m/t Vinjerac i m/t Pag (Q1)

Osigurano je dvogodišnje zaposlenje za konvencionalni ice class produkt tanker m/t Vinjerac s početkom u ožujku 2020. godine. Tanker će biti pod ugovorom s istaknutim unajmiteljem uz ugovorenu vozarinu od oko 15.250 USD po danu, uz uobičajene tržišne uvjete. Unajmitelj ima opciju produžiti ugovor, bez prekida u poslovanju, i na treću godinu u iznosu od približno 15.750 USD po danu.

Osiguran je i dodatan ugovor na vrijeme za produkt tanker ECO klase m/t Pag na razini od oko 16.850 USD dnevno, u periodu od tri mjeseca s mogućnošću trajanja do šest mjeseci.

Usvojen Program otkupa vlastitih dionica (Q1)

Tankerska Next Generation pokrenula je program otkupa vlastitih dionica s namjerom stjecanja do maksimalno 110.000 dionica, s novčanim iznosom dodijeljenim programu u iznosu od 5.000.000 HRK. Novi program otkupa sa istim karakteristikama usvojen u Q3 i trajat će najduže 12 mjeseci.

Dionice Tankerske Next Generation d.d. uvrštene u CROBEX® i CROBEXtr® (Q1)

Nakon izvršene revizije Odbora za indekse Zagrebačke burze u ožujku, utvrđeno je da dionice društva Tankerska Next Generation d.d (TPNG) ispunjavaju uvjete za uključnje u sastav indeksa CROBEX® i CROBEXtr®, te će biti uvrštene u sastav indeksa nakon završetka trgovine na ZSE 20. ožujka 2020. godine, a indexi će se računati s novim sastavom počevši od 23. ožujka 2020. godine.

Osiguran brodarski ugovor na vrijeme za ECO tanker m/t Vukovar (Q2)

Osigurana je trogodišnja zaposlenost ECO tankera m/t Vukovar s mogućnošću produženja za godinu dana u unajmiteljevoj opciji. Ugovoreno zaposlenje započelo je kolovozu 2020. godine nakon provedenog petogodišnjeg remonta broda.

Ugovor je osiguran s vodećom naftnom kompanijom iz SAD-a uz ugovorenu vozarinu od oko USD 17.050 po danu (odnosno oko 18.000 USD po danu u opciji).

Istek brodarskih ugovora na vrijeme; m/t Dalmacija i m/t Pag (Q3)

Brodarski ugovor na vrijeme za ECO produkt tanker m/t Dalmacija je iskorišten u trajanju od 16 mjeseci, od maksimalno mogućih 24, te je brod sukladno ugovornim uvjetima reisporučen početkom srpnja 2020. godine od unajmitelja.

ECO produkt tanker m/t Pag je reisporučen od unajmitelja tijekom srpnja 2020, a brodarski ugovor na vrijeme iskorišten je u trajanju od gotovo šest mjeseci.

Održana redovna Glavna skupština Društva (Q3)

Redovna Glavna skupština Tankerske Next Generation d.d. održana je u sjedištu Društva u Zadru 21. kolovoza 2020. godine s početkom u 11:00 sati. Na skupštini Društva bilo je prisutno 7.622.298 glasova, što predstavlja 87,54% od ukupnog temeljnog kapitala s pravom glasa. Sve predložene Odluke prihvaćene su potrebnom većinom.

Odrađeni petogodišnji remont za tri ECO produkt tankera (Q3)

Tijekom Q3 odrađena su tri petogodišnja remonta, i to za produkt tankere m/t Vukovar i m/t Zoilo na koje je tijekom remonta ugrađen pročišćivač balastnih voda (BWTS), dok je m/t Dalmacija odradila klasični petogodišnji remont budući je imala ugrađen navedeni sustav već kao novogradnja. Prije provođenja redovnih petogodišnjih remonta brodovi su strateški pozicionirani na "Far East" čime je omogućeno troškovno efikasno ugovaranje remonta.

Potpisan ugovor o dugoročnom kreditu u iznosu od USD 44 milijuna (Q4)

Tankerska Next Generation potpisala je dugoročni ugovor o kreditu u ukupnom iznosu do USD 44 milijuna. Kredit je sklopljen sa CRÉDIT AGRICOLE CORPORATE AND INVESTMENT BANK i HAMBURG COMMERCIAL BANK AG na rok od 5 godina. Predmetna sredstva će se iskoristiti za prijevremeno zatvaranje postojećih kredita koji dopijevaju tijekom 2021. godine, a kojima su dijelom financirane kupnje novogradnji m/t Vukovar, m/t Zoilo i m/t Dalmacija tijekom 2015. godine.

Započet petogodišnji remont za ECO produkt tanker m/t Pag (Q4)

Sredinom prosinca 2020. započeo je petogodišnji remont i ugradnja pročišćivača balastnih voda (BWTS) za ECO produkt tanker m/t Pag.

Očekivani razvoj

Tankerska Next Generation d.d. je međunarodni vlasnik i operator flote od šest 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 2020. godine držao četiri 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 dva broda zaposlena ugovorima na prekogodišnja razdoblja, dva broda koriste kraće brodarske ugovore na vrijeme, a preostala dva posluju na "spot" tržištu.

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

Društvo i dalje namjerava zapošljivati 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 Društva 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 TNG-a posluju ili su upisani. Konvencija o balastnim vodama Međunarodne pomorske organizacije nalaže kako nakon rujna 2017, odobreni sustav za pročišćenje balastnih voda mora biti ugrađen do trenutka kada bude potrebno obnoviti IOPP (International Oil Pollution Prevention) certifikat, što za TNG d.d. znači da su se sustavi ugrađivali na brodove prateći ciklus petogodišnjih obveznih remonta koji su obavljani u 2020. i koji slijede u 2021. godini.

Sustav za pročišćenje balastnih voda ("BWTS") aktivno uklanja, ubija ili onemogućuje reprodukciju organizma u balastnim vodama prije vraćanja u ekosistem. Trošak implementacije BWTS može iznositi do milijun dolara po brodu ovisno o pripremi i postojećim instalacijama.

Prateći strategiju provedbe petogodišnjih remonta m/t Vukovar i m/t Zoilo su ugradili sustave za pročišćenje

balastnih voda tijekom redovnih petogodišnjih remonta u Q3 2020, dok je m/t Pag svoj petogodišnji remont i ugradnju pročišćivača započeo u Q4 2020, što je okončano u prvim danima 2021. godine.

Nakon završena četiri petogodišnja remonta i tri ugradnje BWTS u prethodnom razdoblju, Društvo je i dalje intenzivno usredotočeno na provođenje obveznih petogodišnjih remonta. Prema planu, u 2021. godini planirani su remont za m/t Velebit i m/t Vinjerac tijekom kojih će se ugraditi sustav za pročišćenje balastnih voda ("BWTS"), čime bi se postigla potpuna usklađenost flote s konvencijom o balastnim vodama Međunarodne pomorske organizacije.

Prema odredbama MARPOL-a od 1. siječnja 2020. količina sumpora u pogonskom gorivu ne smije biti veća od 0,50%, odnosno emisija u okolinu ne smije biti veća od toga. Prateći svoju strategiju upravljanja flotom TNG d.d. se odlučio za zamjenu jeftinijeg visoko sumpornog goriva skupljim nisko sumpornim gorivom, što se za sada pokazalo povoljnijom opcijom od ugradnje sustava za pročišćavanje ispušnih plinova ("scrubbera") koji brodskim operaterima daju mogućnost da i dalje koriste goriva s višom koncentracijom sumpora koje za posljedicu ima značajne kapitalne izdatke.

Promjene u regulatornom okruženju odrazile su se na poslovanje TNG-a u prethodnom razdoblju, no utjecaji na brodarsku industriju poput geopolitike, propisa o očuvanju okoliša i "big data" tehnologije ipak su odigrali inferiornu ulogu u usporedbi s potrebom za odgovarajućim rješavanjem razmjera trenutnih izazova smjena posade i krize uzrokovanom pandemijom, te oporavkom od iste.

Sveprisutna neizvjesnost ostaje glavna misao u trenutnom okruženju pomorskog prometa, koja se prvenstveno odnosi na nestabilne razine vozarina, ali također stavlja naglasak na izazove s kojima se brodarske tvrtke suočavaju kako bi osigurale repatrijaciju pomoraca i zaštitile njihovu dobrobit.

S korporativne strane, sukladno svojoj strategiji očuvanja financijske stabilnosti i likvidnosti, Društvo je u prethodnom razdoblju u potpunosti provelo plan refinanciranja kreditnih obveza koje dospijevaju u 2021. i 2022. godini, izbjegavajući tako moguće zaoštavanje financijskih uvjeta na horizontu osiguravanjem refinanciranja za flotu po konkurentnim uvjetima za predstojeće petogodišnje razdoblje.

U predstojećem razdoblju Društvo je cilj osigurati održivost poslovanja i maksimizirati ekonomičnost u trenutnim uvjetima, pritom upravljajući resursima na način za koji se vjeruje da će Društvo omogućiti ostvarivanje povrata svojim dioničarima.

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 tijek 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.

Potencijalnim 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 dospijuća potraživanja i obveza.

Cjenovni rizik

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

Upravljanje rizicima (nastavak)

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 tijekove 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 osiguravajućih 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 (Shipman)

Pod stručnim nadzorom Uprave operativnim poslovanjem TNG-a upravlja Grupacija Tankerska plovidba 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 2026. godine. Uprava smatra da će Grupa imati značajne koristi od odnosa s Tankerskom plovidbom 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 Upravitelju flote plaća naknadu za usluge upravljanja brodom, koja je vezana uz godišnju internacionalnu publikaciju BDO LLP (ex. Moore Stephens) dostupna i na mrežnim stranicama <https://www.opcostonline.com>, koja uz pomoć alata Shipping Opcost, za svaku vrstu broda daje prosječni dnevni trošak koji Upravitelj flote obračunava u visini 67% od objavljenog iznosa. Naknada će se obračunavati mjesečno ili proporcionalno na dnevnoj osnovi za dio mjeseca.

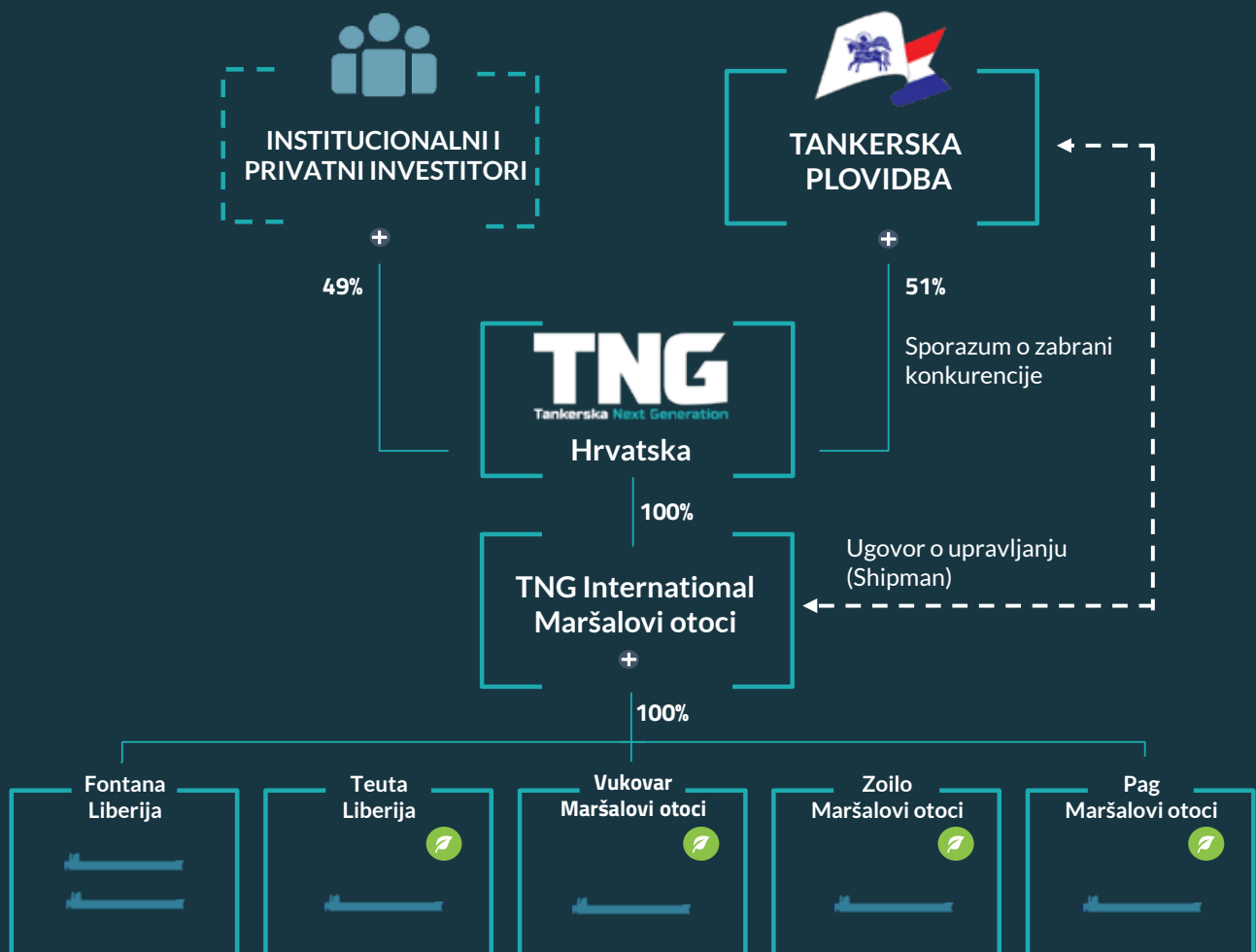
Naknada za kupnju i prodaju. U slučaju posredovanja pri sklapanju ugovora o kupnji ili prodaji broda, ili ugovora o gradnji broda u ime ili za račun Grupe, Upravitelj flote ima pravo na naknadu u iznosu 1% od ukupne kupoprodajne cijene.

Sporazum o zabrani poslovne konkurencije

Prema Sporazumu o zabrani poslovne konkurencije, čiji su potpisnici grupacije TNG i Tankerska plovidba, stranke su ugovorile da niti Tankerska plovidba 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 plovidba 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 kćerima koje su vlasnici ukupno 6 produkt tankera

IZJAVA O PRIMJENI KODEKSA KORPORATIVNOG UPRAVLJANJA

Temeljem članka 272.p, a u vezi s člankom 250.a Zakona o trgovačkim društvima (Narodne novine broj 111/93, 34/99, 121/99, 52/00, 118/03, 107/07, 146/08, 137/09, 125/11, 152/11, 111/12, 68/13, 110/15 i 40/19, dalje u tekstu: ZTD) te sukladno članku 22. Zakona o računovodstvu (Narodne novine broj 78/15, 134/15, 120/16 i 116/18 dalje u tekstu: ZOR) Uprava društva TANKERSKA NEXT GENERATION d.d., Zadar, Božidara Petranovića 4 (dalje u tekstu: Društvo ili TNG), dana 28. travnja 2021. godine, daje sljedeću

Izjavu o primjeni Kodeksa korporativnog upravljanja

Dionice Društva su od 12. veljače 2015. godine uvrštene na Službeno tržište Zagrebačke burze. Od trenutka uvrštenja dionica u kotaciju Službenog tržišta Zagrebačke burze, Društvo primjenjuje Kodeks korporativnog upravljanja, kojeg su zajednički izradile HANFA i Zagrebačka burza d.d. Zagreb, koji je usvojen Odlukom HANFE 26. travnja 2007. godine, kl: 011-02/07-04/28, ur. br.: 326-01-07-2 (Narodne novine broj 46/07, dalje u tekstu: Kodeks), a integralni tekst Kodeksa objavljen je na internetskim stranicama Zagrebačke burze. TNG d.d. općenito uvažavajući specifičnosti poslovnog modela pridržava se odredbi Kodeksa o čemu izvještava javnost kroz Godišnji upitnik o usklađenosti za izadavatelje dionica koji se objavljuje na internetskoj stranici društva (www.tng.hr) i ostalim regulativom utvrđenim kanalima (ZSE, HANFA).

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 TNG 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.

Društvo je tijekom 2020. godine u bitnome primjenjivalo preporuke utvrđene Kodeksom, objavljujući sve informacije čija je objava predviđena pozitivnim propisima i objava kojih informacija je prvenstveno u interesu dioničara Društva. Društvo je tijekom prethodne godine sve informacije, čija je objava predviđena pozitivnim propisima, objavljivalo putem stranica Zagrebačke burze te na vlastitim Internet stranicama, a obavještanje javnosti o dostupnosti informacija provodilo se objavom putem HINA-inog OTS servisa. Također, navedene objave dostavljalo je u službeni registar propisanih informacija pri HANFA-i.

Nadzor nad vođenjem poslova Društva provodi Nadzorni odbor u skladu s odredbama Zakona o trgovačkim društvima. Uloga Nadzornog odbora također je regulirana Statutom Društva i Pravilnikom o radu Nadzornog odbora. Članovi Nadzornog odbora redovito dobivaju detaljne informacije o upravljanju i radu Društva kako bi mogli učinkovito ispunjavati svoju nadzornu ulogu. Izvješće Nadzornog odbora o obavljenom nadzoru vođenja poslova dio je Godišnjeg izvješća Društva koje se podnosi glavnoj Skupštini.

Nadzorni odbor osnovao je Revizijski odbor kao tijelo koje pomaže Nadzornom odboru i Upravi u učinkovitom izvršavanju zadataka korporativnog upravljanja, financijskog izvješćivanja i kontrole poslovanja TNG d.d.

Društvo primjenjuje pravila Računovodstvene politike, usklađena s Međunarodnim standardima financijskog izvještavanja koje je usvojila Europska unija, kojima su uređena primjena postupka i tehnika u iskazivanju imovine, obveza, glavnice, prihoda, rashoda i financijskog rezultata Društva u temeljnim financijskim izvještajima. Reviziju godišnjih financijskih izvješća Društva provodi neovisni revizor, kojeg imenuje Glavna skupština Društva.

Društvo primjenjuje pravila i ustrojilo je procedure zaprimanja, evidentiranja, odobrenja i kolanja financijske i druge poslovne dokumentacije, čime je osiguran višestruki nadzor i transparentnost u priznavanju prihoda i rashoda Društva. Društvo nije prepoznalo potrebu za osnivanjem korporativne interne revizije koja bi izvršavala funkciju neovisne revizije i kontrole te informirala Upravu kroz izvješća o provedenoj reviziji u formi nalaza i prijedloga poboljšanja. Uprava osobno nadzire sve procese priznavanja prihoda i rashoda Društva te sudjeluje u izradi tromjesečnih, polugodišnjih i godišnjih financijskih izvještaja Društva.

Struktura korporativnog upravljanja Društva temelji se na dualističkom sustavu, koji se sastoji od Uprave i Nadzornog odbora te zajedno s Glavnom skupštinom predstavljaju tri temeljna organa Društva.

Iznimke u usklađenosti sa primjenom Kodeksa korporativnog upravljanja su sljedeće:

-Nadzorni odbor nije usvojio odluku u kojoj je naveo kategorije odluka i pravnih poslova, te one odluke o kojima se uprava mora savjetovati s nadzornim odborom prije donošenja odluke, budući da su Statutom Društva predviđene okolnosti i uvjeti kada je potrebna suglasnost NO na Odluke Uprave.

-Fer vrijednost svake materijalne transakcije ne mora potvrditi neovisni stručnjak prije svake takve transakcije.

-Društvo nije usvojilo procedure za odobravanje i objavljivanje transakcija između članova uprave ili nadzornog odbora i društva (ili osoba povezanih s bilo kojom stranom). Sukladno tome, Revizijski odbor ne ocjenjuje djelotvornost tih procedura.

-Nadzorni odbor nije postavio kao cilj postotak ženskih članova nadzornog odbora i uprave koji se mora postići u sljedećih pet godina, te nema definiran plan i postotak ženskih članova nadzornog odbora i Uprave koji se mora ostvariti u tom razdoblju. Neovisno o izostanku takvog cilja i plana, ukoliko se u budućnosti kao potencijalni kandidat za Upravu ili Nadzorni odbor pojavi osoba ženskog roda koja zadovoljava potrebne kvalifikacije stručnosti, ista neće biti po niti jednoj osnovi diskriminirana u odnosu na druge kandidate.

-Nadzorni odbor nije napravio profil nadzornog odbora koji određuje kombinaciju vještina, znanja i obrazovanja, kao i profesionalnog i praktičnog iskustva koje se zahtijeva u nadzornom odboru.

-Predsjednik ili zamjenik predsjednika nadzornog odbora nisu neovisni, obzirom da Društvo smatra da NO treba odražavati interese većinskih dioničara, stoga ne smatra shodnim usklađenje s ovom odredbom Kodeksa.

-Društvo nema praksu određivanja minimalnog vremenskog opterećenja svakog člana NO.

-Statut i/ili interni akti društva ne predviđaju obvezu članova nadzornog odbora da obavijeste tajnika društva o svom članstvu u nadzornom odboru ili upravi drugih društava

IZJAVA O PRIMJENI KODEKSA KORPORATIVNOG UPRAVLJANJA (nastavak)

-Društvo nema usvojen poslovnik o radu uprave. Stav Društva je da nema potrebe za donošenjem navedenog poslovnika dok je Uprava jednočlana. Iz istog razloga Uprava ne ocjenjuje vlastitu djelotvornost i suradnju sa Nadzornim odborom

-Internim aktima Društva nije predviđeno da članovi uprave moraju pribaviti prethodnu suglasnost nadzornog odbora prije prihvaćanja imenovanja u upravu ili nadzorni odbor društva koje nije dio iste grupe. Također, nije predviđeno da članovi uprave ne smiju držati više od dvije pozicije u upravi ili nadzornom odboru drugih takvih društava.

- Politika primitaka ne propisuje ograničenja raspolaganja s dionicama i dioničkim opcijama u roku dvije godine koje su dodijeljene kao dio primitka Uprave

- Društvo smatra da nema potrebe za usvajanjem politike koja određuje prirodu i opseg rizika koje Društvo mora i koje je voljno preuzeti kako bi se ostvarili dugoročni strateški ciljevi, obzirom da su statutom, ugovorom o radu i internim pravilnicima definirani opseg i ovlasti vođenja poslova Društva.

-Zbog organizacijskih specifičnosti Društvo nema ustrojen sustav unutarnje revizije, upravljanja rizicima i unutarnje kontrole.

- Statut društva nije predvidio mogućnost da dioničari ostvaruju svoje pravo glasa elektronički bez ograničenja.

- Vanjski revizor nije bio prisutan na Glavnoj skupštini na kojoj su se predstavljali financijski izvještaji, obzirom da nisu u obvezi nazočiti na Glavnoj skupštini

-Društvo na svojim mrežnim stranicama ne objavljuje odgovore na pitanja postavljena na glavnoj skupštini.

Glavna skupština

Glavna skupština Društva redovito se saziva i održava sukladno zakonskim propisima i Statutom Društva. Svi dioničari mogu sudjelovati u radu glavne Skupštine osobno ili putem opunomoćenika. Glavna skupština može donositi valjane odluke ako su na njoj prisutni dioničari ili njihovi zastupnici čije dionice predstavljaju najmanje 50 (pedeset) posto temeljnoga kapitala Društva. Odluke se na Glavnoj skupštini donose većinom danih glasova, osim ako je za pojedinu odluku zakonom ili Statutom određeno da je potrebna neka druga većina odnosno ispunjavanje dodatnih uvjeta. Glavnoj skupštini predsjednik Nadzornog odbora Društva, koji za to može posebnom punomoći opunomoćiti i drugu osobu. Glavna skupština ima ovlaštenja odnosno donosi odluke sukladno odredbama ZTD-a te Statuta Društva.

Dioničari pod jednakim uvjetima imaju ista prava u Društvu. Svaka dionica daje pravo na jedan glas. Redovite dionice daju dioničarima sljedeća temeljna prava: pravo sudjelovanja i pravo glasa na Glavnoj skupštini Društva; pravo na isplatu dividende; pravo na isplatu ostatka likvidacijske odnosno stečajne mase Društva; druga prava određena zakonom.

Izmjene i dopune Statuta Društva donose se na način utvrđen Zakonom o trgovačkim društvima.

Vlasnička struktura Društva na dan 31. prosinca 2020. godine nalazi se na stranici 15. Godišnjeg izvješća o stanju Društva za 2020. godinu

Uprava Društva

Upravu Društva na dan 31.12.2020. godine čini jedini član Uprave, John Karavanić, koji zastupa Društvo samostalno i pojedinačno, sukladno Statutu Društva. Upravu Društva imenuje i opoziva Nadzorni odbor na mandat koji traje najviše do četiri godina te članovi Uprave potom mogu biti ponovno imenovani. Uprava može brojati do pet članova.

Član Uprave mora udovoljavati uvjetima za obnašanje funkcije člana Uprave propisanim Zakonom o trgovačkim društvima, te relevantnim podzakonskim propisima i Statutom Društva. Član Uprave mora imati stručna znanja, sposobnosti i iskustvo potrebno za neovisno i samostalno vođenje poslova Društva, a posebno za razumijevanje poslova i značajnih rizika Društva. Primjerenost člana Uprave za obnašanje odnosne funkcije predstavlja mjeru u kojoj ta osoba ima osobine i ispunjava propisane uvjete kojima se osigurava da će stručno, zakonito, sigurno i stabilno obavljati poslove iz svoje nadležnosti.

Nadzorni odbor

Nadzorni odbor Društva je sastavljen od 5 članova. O članovima Nadzornog odbora za svako mandatno razdoblje odlučuje Glavna skupština Društva većinom danih glasova, Nadzorni odbor može brojati od tri do devet članova, na mandatno razdoblje od četiri godine. Sukladno odredbama Statuta Nadzorni odbor daje prethodnu suglasnost za značajne transakcije i poslove koje Uprava bez takvog odobrenja ne može provesti.

Nadzorni odbor djeluje kao kolegijalno tijelo na sjednicama koje se održavaju najmanje jednom tromjesečno, a na kojima raspravlja i odlučuje o svim pitanjima iz svoje nadležnosti propisane ZTD-om i Statutom Društva. Odluke Nadzornog odbora donose se većinom glasova prisutnih članova. U 2020. godini održano je šest sjednica Nadzornog odbora.

Članovi Nadzornog odbora i prisutnost na sjednicama navedeni su na stranici 33. Godišnjeg izvješća o stanju Društva za 2020. godinu.

Revizijski odbor

Na 3. sjednici Nadzornog odbora održanoj 28. siječnja 2016. imenovan je Revizijski odbor Tankerske Next Generation d.d. To tijelo osnovano je s ciljem pružanja podrške Upravi i Nadzornom odboru u učinkovitom izvršavanju obveza korporativnog upravljanja, financijskom izvješćivanju i kontroli Društva. U 2020. godini tijelo je održalo četiri sjednice, na kojima je raspravljalo o financijskim rezultatima Društva.

Revizijski odbor društva priprema i nadgleda provedbu odluka Nadzornog odbora vezane uz sustav financijskog izvješćivanja, rizika povezanih s financijskim izvješćivanjem te nadzire kontrole i mehanizme osiguranja kvalitete i odvijanja procesa financijskog izvješćivanja 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.

Članovi Revizijskog odbora pristupnost na sjednicama navedeni su na stranici 33. Godišnjeg izvješća o stanju Društva za 2020. godinu.

Sukladno odredbama čl. 250.a st. 4. i čl. 272.p st. 1. ZTD-a, ova Izjava je poseban odjeljak i sastavni dio Godišnjega izvješća o stanju Društva za 2020. godinu.

Korporativni menadžment

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. Poslovođitelj 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 Poslovođitelja za projekte i zamjenik direktora Sektora komercijale. Od kolovoza 2014. gdn. Karavanić je član Uprave TNG-a..

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 Poslovođitelja 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 Poslovođitelj u odjelu tankera u Tankerskoj plovidbi. Od 2013. godine gospodin Pijaca je direktor Sektora komercijale Tankerske Plovidbe.

Nikola Koščica

Član Nadzornog 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 Raiffeisen-bank Austria d.d. Podružnica Zadar. Postao je zaposlenik Tankerske plovidbe 2004. godine kao poslovođitelj 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.

Dalibor Fell

Član Nadzornog odbora

Gospodin Dalibor Fell završio je Ekonomski fakultet u Zagrebu te se 2000. godine zapošljava u Raiffeisen-bank Austria d.d. gdje u Sektoru riznice i investicijskog bankarstva unutar 8 godina prolazi put od pripravnika preko direktora direkcije do zamjenika izvršnog direktora. Nakon toga osniva vlastito društvo te 8 godina provodi kao direktor u društvu za usluge poslovnog savjetovanja. 2016. godine se pridružuje Croatia osiguranju d.d. kao direktor Sektora za ulaganja odgovoran za upravljanje imovinom društva. Tijekom tog vremena obavljao dužnosti predsjednika nadzornog odbora društava za upravljanje obveznim mirovinskim fondovima u vlasništvu Croatia osiguranja d.d. Tijekom karijere pohađao je brojne seminare u zemlji i inozemstvu iz područja financija, investicija te rukovođenja. Na seminarima se pojavljivao i u ulozi predavača na temu derivativnih financijskih instrumenata u organizaciji Zagrebačke burze.

Mario Pavić

Član Nadzornog i Revizijskog 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 Poslovođitelj 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.

Korporativni menadžment

Ante Gavran

Predsjednik Revizijskog odbora,
od 21.8.2020. godine

Gospodin Ante Gavran diplomirao je 2005. godine na Ekonomskom fakultetu u Zagrebu, a 2009. godine dovršio je certifikaciju za ovlaštenog računovođu po programu britanskog ACCA-a. Profesionalnu karijeru je započeo u KPMG Croatia d.o.o., gdje je radio u odjelima za reviziju i financijsko savjetovanje. Od 2008. do 2013. godine u Basler osiguranju Zagreb d.d. vodi područja upravljanja rizicima i kontroling, da bi 2014. godine preuzeo sektor financija i računovodstva u CROATIA osiguranju d.d., gdje radi do danas.

Genarij Sutlović

Član Revizijskog 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 nakon toga obnaša funkciju direktora društva. Gospodin Sutlović je obnašao i dužnost člana Revizijskog odbora brodogradilišta Viktor Lenac u Rijeci.

Luka Babić

Predsjednik Revizijskog odbora,
do 21.8.2020. godine

Gospodin Luka Babić diplomirao je na Ekonomskom fakultetu u Zagrebu. Svoju profesionalnu karijeru započeo je 2007. u Deloitteu, u Odjelu financijskog savjetovanja. Radio je na projektima vezanim za korporativne financije (M&A), restrukturiranja te feasibility studije. U 2014. godini pridružio se Croatia osiguranju. Nakon uspješne privatizacije u 2014. najprije je bio Projektni manager za transformaciju, te je nakon toga preuzeo vođenje Sektor za kontroling. Paralelno s tom ulogom od 2017. do spajanja s Croatia osiguranjem 2018. godine bio je član Uprave Croatia osiguranja kredita (bivši BNP Paribas Cardif Hrvatska). Trenutno je član Uprave Croatia osiguranja.

Sastav Nadzornog odbora na 31.12.2020. godine:

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

Naknade članovima Nadzornog odbora u 2020. godini opisane su u Izvješću o primicima Uprave i Nadzornog odbora objavljenoj na TNG web stranici.

Sastav Revizijskog odbora na 31.12.2020. godine

gdin. Ante Gavran, predsjednik - od 21.8.2020.
gdin. Mario Pavić, član
gdin. Genarij Sutlović, član
gdin. Luka Babić, predsjednik - do 21.8.2020.

Visina naknade članovima Revizijskog odbora iznosi 2.000,00 kuna neto po sjednici, članovima Revizijskog odbora koji su ujedno članovi Nadzornog odbora ne pripada posebna naknada.

Prisutnost na sjednicama N.O. i R.O. tijekom 2020. godine

Svim sjednicama N.O. (6 sjednica) i R.O. (4 sjednice) koje su održane tijekom 2020. godine prisustvovali su svi članovi navedenih odbora, osim na 28. sjednici NO održanoj 21.02.2020. na kojoj nisu prisustvovali g. Mario Pavić i g. Nikola Koščica.

Članovi Uprave, Nadzornog i Revizijskog odbora koji posjeduju dionice Društva na dan 31.12.2020.

gdin. John Karavanić, član Uprave
1.633 dionica Društva

gdin. Ivica Pijaca, predsjednik Nadzornog odbora,
1.840 dionica Društva

gdin. Nikola Koščica, član Nadzornog odbora
1.840 dionica Društva

gdin. Genarij Sutlović, član Revizijskog odbora
1.001 dionica Društva

Nefinancijsko izvještavanje

Održivo i društveno odgovorno poslovanje

Kodeks korporativnog upravljanja propisuje obvezu objave politika procjene učinaka društva na okoliš i zajednicu, očuvanje ljudskih prava i prava radnika i sprječavanje i sankcioniranje mita i korupcije.

Održivo i društveno odgovorno poslovanje je strateški cilj Tankerske Next Generation, a u ovom dijelu izvještaja Društvo objavljuje nefinancijske podatke vezane uz provedbu strateških odrednica u poslovanju koje se odnose na:

E S G

- Učinke na okoliš i zajednicu (Environmental),
- Etično ponašanje i stimulatívno radno okruženje (Social),
- Dobro korporativno upravljanje (Governance).

Održivo ulaganje predstavlja proces razmatranja i uzimanja u obzir okolišnih (eng. Environmental "E"), društvenih (eng. Social "S") i upravljačkih (eng. Governance "G") čimbenika prilikom donošenja odluka o ulaganju ili davanja investicijskog savjeta, fokus ulaganja se prebacuje na društva i projekte koji će unaprijediti ili mijenjati postojeće poslovne modele s ciljem postizanja održivog poslovanja.

U sljedećih nekoliko stranica Tankerska Next Generation objavljuje nefinancijske podatke vezane uz provedbu strategija učinaka na okoliš i zajednicu (E), strategiju poticanja etičnog ponašanja te stimulatívno radno okruženje (S), te strategije dobrog upravljanja (G).

Sve navedene strategije provode se kroz koncept društveno odgovornog poslovanja koji 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 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.

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 okoliša.

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 TNG 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 povjери 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.

Usklađenost poslovanja sa ciljevima održivog razvoja

(E) UČINCI NA OKOLIŠ I ZAJEDNICU

Energetska efikasnost i zaštita okoliša

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.

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.

Zaštita okoliša i energetska efikasnost ostvaruje kroz provedbu sljedećih odrednica i strateških ciljeva u poslovanju:

Smanjenje emisije CO2

Tankerska Next Generation u svojoj floti ima četiri Eco dizajn produkt tankera koji posjeduju razna poboljšanja na svom pogonskom sustavu, kao što su optimizirani pogonski motori koji koriste manje energije i poboljšani veći propeleri koji smanjuju potrošnju goriva. Nove generacije motora i druga poboljšanja u pogonskom sustavu koji se nalaze na Eco 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. Eco dizajn naše flote omogućuje usklađenost s raznim regulatornim pitanjima, uključujući i smanjenja emisije stakleničkih plinova (NO, CO, CO2, C).

Smanjenje emisije Sumpora

Korištenjem pogonskog nisko-sumpornog goriva do maks. 0,5% koncentracije sumpora sukladno "IMO 2020 Sulfur Regulation" kako bi se smanjile emisije štetnih plinova u atmosferu. Ova strategija implementirana je na TNG flotu od kraja 2019. godine.

Pročišćavanje balastnih voda

Ostvarenjem plana implementacije sustava pročišćavanja balastnih voda (BWTS) na m/t Vukovar, m/t Zoilo i m/t Pag tijekom 2020. te novim ugradnjama BWTS na m/t Vinjerac i m/t Velebit koje se sukladno planu izvršenja 5-godišnjih remonta planiraju ostvariti do kraja 2021. godine, cjelokupna flota TNG-a bit će opremljena BWTS uređajima što će značajno umanjiti utjecaj naše flote na okoliš.

Ostale odrednice i strateški ciljevi zaštite okoliša postižu se:

- Poduzimanjem svih potrebnih mjera kako bi se zaštitila okolina u kojoj brodovi Društva obavljaju djelatnost i visokim standardima u upravljanju i održavanju brodova Društva.
- Predanošću kontinuiranim poboljšanjima u smanjenju utjecaja na okoliš i prevenciji onečišćenja u svim našim aktivnostima, te odgovaranjem na rizike brzo, učinkovito i uz minimalni mogući utjecaj na okoliš i prirodne resurse.
- Pravilnim postupanjem i rukovanjem proizvodima i teretom koji se prevozi, također, pravilno postupanje s kupljenim gorivom i uljem, bojama, kemikalijama, otpalima i drugim potrošnim materijalima
- Procjenom i identifikacijom rizika za mogući utjecaj na okoliš koji potječe iz različitih ekoloških aspekata brodarstvu.
- Temeljitom obukom posade kako bi se spriječilo slučajno, i moguće operativno ispuštanje onečišćujućih tvari u okoliš
- Svi zaposlenici u grupi TNG, na kopnu i na moru, strogo su dužni pridržavati se protokola, u potpunosti, i u skladu sa svim zahtjevima Društva, kao i svim primjenjivim standardima industrije, te nacionalnim i međunarodnim propisima.

Usklađenost poslovanja sa ciljevima održivog razvoja (nastavak)

Ciljevi održivog razvoja UN-a i ključne interesne grupe Tankerske Next Generation d.d.

**(S) ETIČNO PONAŠANJE I STIMULATIVNO RADNO OKRUŽENJE****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.

Poštovanje kulture različitosti

Iako se pomorstvo smatra područjem u kojem tradicionalno dominiraju muškarci, u Tankerskoj Next Generation 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.

(S) ETIČNO PONŠANJE I STIMULATIVNO RADNO OKRUŽENJE (nastavak)

Profesionalni kadrovi doprinose zajednici

Da bi postigli kontinuiranu pouzdanost od brođara se traži da svoje operacije povjeri 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 prioriteta 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, 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 značajno doprinosi i razvitku naše regije budući su bruto plaće pomoraca zaposlenih na brodovima TNG-a iznad hrvatskog prosjeka.

Suradnja s akademskom zajednicom

Tankerska Next Generation i njeni zaposlenici kada god su u mogućnosti rado odgovaraju i odazivaju se na istraživačke upite iz akademske zajednice, sudjelujemo u raznim anketama, a naši su zaposlenici nerijetko pružaju pomoć studentima koji obrađuju pomorske i ekonomske teme u svojim seminarskim i završnim radovima.

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. 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 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.

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.

Tankerska Next Generation kao cilj postavlja „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 provodi se komisijsko praćenje upravljanja standarda Zdravlja, Sigurnosti, Kvalitete, Utjecaja na okoliš i Energetske učinkovitosti (“Health, Safety, Quality, Environmental & Energy Management”).

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.

Poslovanje za vrijeme pandemije COVID-19

Unatoč značajnim poteškoćama i opipljivim opasnostima, sa zadovoljstvom potvrđujemo da do trenutka pisanja ovog izvještaja Tankerska Next Generation nije zabilježila niti jedan slučaj zaraze virusom COVID-19 na svojim brodovima.

TNG podržava odrednice Neptunovove deklaraciju o dobrobiti pomoraca i smjena posade (“Neptune Declaration on Seafarer Wellbeing and Crew Change”).

Ova inicijativa poziva na implementaciju četiri glavne odrednice za rješavanje krize uzorkovane pandemijom COVID-19:

- Prepoznati pomorce kao ključne radnike i osigurati im prednost pri cijepljenju
- Uspostaviti i provoditi zdravstvene protokole
- Pojačati suradnju između brođara i unajmitelja kako bi se olakšale smjene posade
- Osigurati transport između ključnih pomorskih čvorišta za pomorce

Potpisnici ove inicijative prepoznaju da svi imamo zajedničku odgovornost kako bismo osigurali da trenutna kriza promjene posade bude riješena što je prije moguće. Ovi subjekti snažno podržavaju glas ostalih organizacija koje žele skrenuti pozornost na humanitarna pitanja i izazove s kojima se pomorci suočavaju uzrokovani ograničenjima koja se provode u kontroli pandemije COVID-19.

Usklađenost poslovanja sa ciljevima održivog razvoja (nastavak)

(G) DOBRO KORPORATIVNO UPRAVLJANJE

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. Pravodobnim i kvalitetnim 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 anti korupcije 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.

Doprinos ekonomskom prosperitetu i optimizacija dostavnih kanala

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.

Tankerska Next Generation 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, Međunarodnim računovodstvenim standardima, a usklađuje izvještavanje i sa novim standardima poput ESEF izvještavanja (eng. European Single Electronic Format).

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

Tankerska Next Generation na tome ustraje kroz usklađenje svog poslovanja s raznim industrijskim protokolima i prihvaćanjem standarda kvalitete. Od svojih dobavljača tražimo poštivanje najviših standarda kvalitete, te pridržavanje etičkih odrednica koje svakako uključuju poštivanje temeljnih ljudskih prava, radnih standarda i odnosa prema okolišu i zaposlenicima.

Godišnje izvješće Uprave o stanju Društva za 2020. godinu

Potpisao u ime Uprave:

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'J. Karavanić', is written over a light blue rectangular background.

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

Zadar, 28. travnja 2021. godine

IZVJEŠĆE O RADU NADZORNOG ODBORA
TANKERSKA NEXT GENERATION d.d.
ZA 2020. GODINU

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 35. sjednici održanoj dana 28. travnja 2021. godine usvojio je

IZVJEŠĆE NADZORNOG ODBORA TANKERSKE NEXT GENERATION d.d. O OBAVLJENOM NADZORU VOĐENJA POSLOVA DRUŠTVA U 2020. GODINI

Tankerska Next Generation d.d. (TNG) 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 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.

U 2020. godini, Nadzorni odbor djelovao je u sastavu u kojem je imenovan 21. kolovoza 2019. godine: Ivica Pijaca – predsjednik, Mario Pavić, zamjenik predsjednika; Nikola Koščica, Joško Miliša i Dalibor Fell, članovi. Nadzorni odbor djeluje na mandatno razdoblje od četiri godine.

Tijekom 2020. godine tržišta brodarskog prijevoza pokazala su iznimnu volatilitet, te su u prvoj polovici godine zabilježene rekordno visoke „spot“ vozarine, a u drugoj polovici godine rekordno niske „spot“ vozarine koje su se u konačnici odrazile i na vrijednost imovine brodarka.

Dok trenutno drži tri brodarska ugovora na vrijeme, Grupa je u 2020. držala ukupno osam brodarskih ugovora na vrijeme u različitim vremenskim intervalima, od kojih su tri iz 2019; svi potpisani u skladu s uobičajenim tržišnim praksama i temelje se na standardnim uvjetima industrije za takve ugovore te jedan sadrži minimalnu dnevnu najamninu sa razdiobom dobiti iznad spomenutog minimuma u omjeru 50:50 sa unajmiteljem. Tijekom prvog tromjesečja 2020. godine za Pag je osiguran višemjesečni ugovor na vrijeme s unajmiteljem Mjolner, dok je u drugom tromjesečju potpisan minimalno dvogodišnji ugovor za Vinjerac sa Clearlake Shipping-om. U prvoj polovici godine je potpisan i minimalno trogodišnji ugovor za Vukovar sa istaknutim američkim unajmiteljem ExxonMobil, a koncem 2020. i višemjesečni ugovor za Zoilo sa francuskim Totalom (CSSA). U četvrtom tromjesečju 2020. istekao je ugovor za Velebit sa Clearlake Shipping-om u ukupnom trajanju od 20 mjeseci.

Tankerska Next Generation d.d. je u 2020. osigurala ukupno 1.466 dana pod najmom što je neznatno niže od 2019. (1501 dan) što bilježi usprkos povećanim odlascima u redovne petogodišnje remonte u 2020.

Budući su 4 od 6 tankera bili predviđeni za redovite remonte u 2020. smatramo da su zapošljavanja u spomenutom modalitetu predstavljala optimalnu strategiju korištenja komercijalnog potencijala flote.

Unatoč relativno lošim tržišnim okolnostima koje su karakterizirale drugu polovicu 2020. godine i značajnog broja dana van eksploatacije zbog redovnih petogodišnjih popravaka, Tankerska Next Generation ostvarila je EBITDA od 14,259 milijuna američkih dolara, oslanjajući se na brodove koji su držali brodarske ugovore na vrijeme, uz kvalitetan doprinos brodova koji su operirali na „spot“ tržištu u prvoj polovici godine.

Tijekom 2020. godine, i dijelom u Q1/2021. godine četiri broda iz TNG flote uspješno su okončali svoja petogodišnja dokovanja.

Poslovnu 2020. godinu karakterizira nešto niža razina uposlenosti flote od 94,7%, koja je moderirana izvršenjem remonta m/t Dalmacije, m/t Vukovara i m/t Zoila, te započetim remontom m/t Paga; na koje otpada 114,5 od ukupno 117 zabilježenih dana bez prihoda.

Dani van eksploatacije zbog redovnog remonta zabilježeni su slijedom:

Vukovar u Q3/2020, uključujući ugradnju BWTS,

u trajanju 28,79 dana, planirano 23 dana

Zoilo u Q3/2020, uključujući ugradnju BWTS,

u trajanju 29,15 dana, planirano 23 dana

Dalmacija u Q3/2020

u trajanju 32,97 dana, planirano 20 dana

Pag u Q4/20 – Q1/21, uključujući ugradnju BWTS,

u trajanju 42,94 dana, planirano 25 dana

Ukupan broj dana remonta uz 2020. godini: 114,5

Nadzornom odboru je na prvoj sjednici u 2021. prezentirana odluka Uprave o vrijednosnom usklađenju materijalne imovine. Ovom odlukom se utvrđuje da postoje razlozi za umanjeње vrijednosti imovine – brodova u vlasništvu povezanih društava na dan 31. prosinca 2020. godine, slijedom čega ista trebaju primijeniti odredbe MRS-a 36 Umanjenje imovine.

Značajan gubitak od umanjeња imovine - brodova priznaje se kao rashod u računu dobiti i gubitka. Gubitak od umanjeња je 9.069.096,36 USD.

Gubitak od umanjeња će se objaviti u Bilješkama uz financijske izvještaje u skladu s Međunarodnim standardima financijskog izvještavanja. Knjiženje u poslovnim knjigama u skladu s ovom Odlukom provesti će se danom 31. prosinca 2020. godine.

TNG je poslovnu 2020. godinu završio s 237,0 mil. HRK (35,4 mil. USD) prihoda brodova, što predstavlja smanjenje od 11,6% u odnosu na prihode brodova ostvarene u 2019. godini u iznosu 267,9 mil. HRK (40,5mil. USD). Ova promjena je rezultat dokovanja četiri tankera tijekom drugog dijela godine, ali i značajno lošijeg „spot” tržišta u drugih šest mjeseci koje se negativno odrazilo i na ukupne rezultate 2020. godine.

Dobit prije kamata, poreza i amortizacije (EBITDA) u 2020. godini iznosi 97,2 mil. HRK (14,3 mil USD), i smanjena je u odnosu na prošlu godinu kada je iznosila 110,3 mil. HRK (16,7 mil. USD) te je moderirana gubitkom od umanjeња vrijednosti flote.

Prosječne TCE neto dnevne vozarine u 2020. godini iznose 14.250 USD, a prosječni dnevni operativni troškovi brodova za 2020. godinu iznose 6.823 USD, te su povišeni u odnosu na razinu prethode godine, prvenstveno zbog većih troškova repatrijacije pomoraca uzrokovanih pandemijom.

Prilagođavanjem strategije trenutnim tržišnim uvjetima, menadžment nastoji osigurati dovoljnu razinu fleksibilnosti i ublažiti trenutne volatilnosti. Odnos zaposlenja brodova ugovorima na putovanje i ugovorima na vrijeme omogućila je Tankerskoj Next Generation da reorganizira brodove u geografski povoljnije regije radi adekvatnijeg i uspješnijeg obavljanja remonta kao i mogućnost da pravovremeno reagira na očekivane dugoročne pozitivne trendove na tržištu vozarina. Intenzivna usredotočenost na operativno poslovanje i troškovnu učinkovitost flote, zadržavajući troškove na prošlogodišnjoj razini grade se stabilni temelji za poslovanje u 2021. godini .

Nakon prilagodbe i tehničkih preinaka koje su povezane sa regulatornim okruženjem, 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.

Izješće Nadzornog odbora sastavljeno je za 2020. godinu i obuhvaća razdoblje poslovanja Tankerske Next Generation d.d. (Društvo) od 01. siječnja 2020. godine do 31. prosinca 2020. godine.

Nadzorni odbor Društva (Nadzorni odbor), je prema ovlaštenjima koja su utvrđena odredbama Zakona o trgovačkim društvima i Statutom Društva, kontinuirano nadzirao vođenje poslova Društva tijekom 2020. godine, donoseći odluke i zaključke tijekom šest sjednica održanih tijekom 2020. godine. Kroz Revizijski odbor dodatno je stavljen naglasak na područje vanjske revizije te sveobuhvatno sagledavanje i minimiziranje rizika poslovanja.

Nadzirući vođenje poslova Društva tijekom 2020. godine Nadzorni odbor je raspravio ključna pitanja vezana uz poslovanje Društva i njegovih ovisnih društava te je redovito izvještavan od strane Uprave Društva. Nadzorni odbor je izvještavan od strane Uprave Društva o svim važnijim poslovnim događajima, refinanciranju postojećih kreditnih obaveza, tijeku poslovanja, prihodima i rashodima, otpisu djela imovine, te uopće o stanju poslovanja. Uprava je redovito podnosila Nadzornom odboru tromjesečna, polugodišnja i godišnja usmena i pisana izvješća o poslovanju.

Na temelju prijedloga Uprave, Nadzorni odbor donio je jednoglasnu odluku o prihvaćanju programa otkupa vlastitih dionica.

Nadzornom odboru su prezentirane ključne predispozicije provedbe programa otkupa dionica Društva u iznosu do 5 milijuna kn na rok od godinu dana. Obzirom da je procjenom Uprave, tržišna cijena dionica Društva bila značajno podcijenjena u odnosu na intrinzičnu vrijednost, navedeni su pozitivni financijski efekti koje Društvo planira ostvariti kupnjom dionica za trezor.

Također, istaknuto je da će provedba programa pozitivno utjecati na povećanje potražnje i likvidnost na tržištu kapitala što je u konačnici višestruki dobitak za sve uključene dionike.

Stupanjem na snagu s 1.1.2020. novog Kodeksa korporativnog upravljanja Zagrebačke burze („Kodeks“), Nadzornom odboru prezentirane su odredbe Kodeksa te prijedlozi Odluka koje je potrebno donijeti/usvojiti kako bi Društvo u potpunosti uskladilo poslovanje s novim Kodeksom.

Nadzorni odbor dao je suglasnost na prijedlog Uprave Društva o izradi i usvajanju Pravilnika o Ponašanju i etici. Na istoj sjednici u veljači Nadzorni odbor daje suglasnost na prijedlog Uprave o imenovanju Marka Znaora za tajnika Društva. Istovremeno Nadzorni odbor daje suglasnost stavu Uprave Društva da nema potrebe za donošenjem poslovnika Uprave dok je ista jednočlana.

Nadzorni odbor usvaja prijedlog Uprave Društva da su Politike povezane s procjenom učinka aktivnosti društva na okoliš i zajednicu te upravljanjem s time povezanim rizicima; povezane s očuvanjem ljudskih prava i prava radnika; i povezane

sa sprječavanjem i sankcioniranjem mita i korupcije obuhvaćene Pravilnikom o ponašanju i etici te ZOR-u i drugim primjenjivim zakonima RH.

Formiranje odbora

Na temelju smjernica novog Kodeksa korporativnog upravljanja Zagrebačke burze („Kodeks“), članovi Revizijskog odbora od strane g. Karavanića i g. Znaora upoznati su s procesom formiranja dva nova pododborna Nadzornog odbora, i to Odbora za primitke i Odbora za imenovanja. Zajedno s članovima Revizijskog odbora Društva, jednoglasno su usuglašeni sljedeći članovi navedenih odbora:

Odbor za imenovanja: Mario Pavić, Joško Miliša i Ivica Pijaca

Odbor za primitke: Nikola Koščica, Genarij Sutlović i Dalibor Fell

Nadzorni odbor je na svojoj sjednici u lipnju 2020. godine jednoglasno usvojio Politiku primitaka Društva te usvojio odluku da se prvo Izvješće o primicima članova Uprave i NO izradi za financijsku 2020. godinu. Na istoj sjednici, Nadzorni odbor daje suglasnost na prijedlog Uprave o imenovanju Marka Znaora za prokurista Društva,

Na sjednici u srpnju Nadzorni odbor je jednoglasno usvojio Upitnik o usklađenosti za izdavatelje dionica i Upitnik o praksama upravljanja za izdavatelje dionica za 2019. godinu.

Članovi Nadzornog odbora su informirani o novostima vezanim uz primjenu nove uredbe ESMA-e te HANFA-e sukladno EU Direktivi o transparentnosti kojom se propisuje obveza (naknadno dolazi do preinake propisa odnosno rokova) pripreme primarnih godišnjih financijskih izvještaja od 2020. godine u iXBRL formatu (digitalni standard izvještavanja koji, za razliku od XBRL formata, mogu čitati ljudi i strojevi) odnosno uvođenja automatiziranog sustava financijskog objavljivanja u elektronskom obliku pod nazivom ESEF (eng. European Single Electronic Format) za sva društva koja kotiraju na burzi. Temeljem navedenog, Nadzorni odbor jednoglasno donosi odluku o izboru revizorskog društva Ernst Young d.o.o. za provedbu ESEF izvještaja za 2020. godinu.

Nadzorni odbor dao je suglasnost na ponude sindikata banaka CA-CIB i HCOB u vezi refinanciranja kredita DVB i Nord LB banke za brodove M/T Vukovar, M/T Zoilo i M/T Dalmacija te ponuda ABN AMRO banke vezano za refinanciranje kredita ABN AMRO banke za brodove M/T Pag, M/T Vinjerac i M/T Velebit“.

Uvidom u vođenje poslova Društva, Nadzorni odbor je utvrdio kako je Društvo u 2020. 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 2020. 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 2020. 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 2020. 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 2020. 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 Godišnje izvješće Uprave o poslovanju Društva i ovisnih društava za 2020. 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 2020.

Uprava je Nadzornom odboru prezentirala prijedlog odluke o pokriću gubitka za 2020. godine kojim se utvrđuje se da je društvo Tankerska Next Generation d.d. u poslovnoj godini koja završava 31. prosinca 2020. ostvarilo gubitak u iznosu 31.682.842,82 kuna te predlaže da se gubitak u iznosu 31.682.842,82 kuna nadoknadi iz zadržane dobiti iz proteklih godina.

Nadzorni odbor suglasan je s navedenim prijedlogom Odluke o pokriću gubitka Tankerske Next Generation d.d. za 2020. godinu i predlaže Glavnoj skupštini Društva donošenje takve odluke.



Ivica Pijaca
Predsjednik Nadzornog odbora

Tankerska Next Generation d.d. Zadar

Financijski izvještaji

za godinu završenu 31. prosinca 2020. godine

zajedno s Izvješćem neovisnog revizora

Sadržaj

	Strana
Odgovornost za financijske izvještaje	1
Izvešće neovisnog revizora	2-8
Izveštaj o sveobuhvatnoj dobiti	9
Izveštaj o financijskom položaju	10
Izveštaj o novčanim tokovima	11
Izveštaj o promjenama vlasničke glavnice	12-13
Bilješke uz financijske izvještaje	14-69

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 koje je usvojila Europska unija (dalje u tekstu: „MSFI“) tako da daju istinitu i objektivnu sliku financijskog stanja na izvještajni datum 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 nezakonitosti.

Uprava je odobrila izdavanje financijskih izvještaja dana 27. travnja 2021. godine.

Potpisao u ime Uprave:



John Karavanić,
Član Uprave

Tankerska Next Generation d.d.

Božidara Petranovića 4

23000 Zadar

Republika Hrvatska

27. travnja 2021. godine

IZVJEŠĆE NEOVISNOG REVIZORA

Dioničarima društva Tankerska Next Generation d.d. , Zadar

Mišljenje

Obavili smo reviziju financijskih izvještaja društva Tankerska Next Generation d.d., Zadar („TNG“), i ovisnih društava („Grupa“) koji obuhvaćaju izvještaj o financijskom položaju na dan 31. prosinca 2020. 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 („financijski izvještaji“).

Prema našem mišljenju, priloženi financijski izvještaji fer prezentiraju, u svim značajnim odrednicama, financijski položaj TNG-a na dan 31. prosinca 2020. 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.

Isticanje pitanja

Skrećemo pažnju na bilješku 1 *Opće informacije*, koja opisuje kako ovi financijski izvještaji uključuju imovinu i obveze odnosno prihode i rashode društva Tankerska Next Generation d.d. i njegovih ovisnih društava u inozemstvu, kojima društvo Tankerska Next Generation d.d. upravlja te za koja je dužno, sukladno članku 429.a stavak 4. Pomorskog zakonika („Narodne novine“ br. 181/04., 76/07., 146/08., 61/11., 56/13., 26/15. i 17/19.) voditi poslovne knjige i sastavljati financijska izvješća za cjelovito poslovanje u tuzemstvu i inozemstvu uključujući sva trgovačka broderska društva kojima je većinski vlasnik, a koja obavljaju gospodarsku djelatnost brodovima čija neto tonaža sudjeluje u obračunu poreza po tonaži broda. Naše mišljenje nije modificirano u vezi s tim pitanjem.

Ključno revizijsko pitanje

Ključno revizijsko pitanje je ono pitanje koje je bilo, po našoj profesionalnoj prosudbi, od najveće važnosti za našu reviziju financijskih izvještaja tekućeg razdoblja. Tim pitanjem smo se bavili u kontekstu naše revizije financijskih izvještaja kao cjeline i pri formiranju našeg mišljenja o njemu, i mi ne dajemo zasebno mišljenje o tom pitanju.

IZVJEŠĆE NEOVISNOG REVIZORA (nastavak)

Ključno revizijsko pitanje (nastavak)

Procjena vrijednosti brodova

Za računovodstvene politike vidjeti Pregled temeljnih računovodstvenih politika, bilješka 2e, 2f, 2h, 2i i 2j. Za dodatne informacije vezane uz identificirano ključno revizijsko pitanje, vidjeti bilješke 7 i 14 uz financijske izvještaje.

TNG upravlja brodovima čija je knjigovodstvena vrijednost na dan 31. prosinca 2020. godine iznosila 993.491 tisuća kuna (2019: 1.162.133 tisuća kuna), odnosno 161.832 tisuća američkih dolara (2019. godine: 174.759 tisuća američkih dolara).

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

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

Uprava je pripremila testove umanjenja vrijednosti temeljene na diskontiranim novčanim tijekovima za sve brodove unutar flote, prilikom sastavljanja financijskih izvještaja na kraju izvještajnog razdoblja. Testiranje se temelji na procijenjenim nadoknadivim iznosima po jedinicama stvaranja novca, koji su definirani kao fer vrijednost umanjena za procijenjene troškove otuđenja ili vrijednost u uporabi, ovisno što je veće.

Osnovne pretpostavke za procjenu vrijednosti brodova odnose se, između ostalog, na očekivane dugoročne vozarine po brodarskim ugovorima na vrijeme i ugovorima na putovanje (eng. time charter i voyage charter) i prosječan očekivani broj dana u eksploataciji, dnevni očekivani operativni trošak unutar sektora produkt tankera srednje nosivosti (MR2) u kojemu Društvo posluje te diskontnu stopu i procijenjenu vrijednost čelika u trenutku rashodovanja. Za potrebe procjene, ključne pretpostavke se utvrđuju prema prosjeku izvedenom iz dostupnih procjena vrijednosti neovisnih pomorskih posrednika.

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 pretpostavke. 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.

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., 22. i 24. Zakona o računovodstvu te sadrži li Izjava o primjeni kodeksa korporativnog upravljanja informacije navedene u člancima 22. i 24. 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 člancima 21. i 24. 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. i članka 24., stavka 2.

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 ustanovio 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 prijevare 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.
- Pribavljamo dostatne i primjerene revizijske dokaze u vezi s financijskim informacijama subjekata ili poslovnih aktivnosti unutar Grupe kako bi izrazili mišljenje o tim financijskim izvještajima. Mi smo odgovorni za usmjeravanje, nadziranje i izvođenje revizije Grupe. Mi smo isključivo odgovorni za naše revizijsko mišljenje.

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)

Revizorsko izvješće o usklađenosti s Delegiranom uredbom Komisije (EU) br. 2018/815 za prezentaciju godišnjeg izvješća i revidiranih financijskih izvještaja u europskom jedinstvenom elektroničkom formatu (ESEF)

Preuzeli smo angažman s izražavanjem razumnog uvjerenja o tomu jesu li financijski izvještaji u elektroničkom formatu (dokumenti u europskom jedinstvenom elektroničkom formatu), sadržani u elektroničkom spisu *74780000Y04HB9CIA883-2020-12-31.zip*, a koji čine revidirane financijske izvještaje TNG-a za financijsku godinu završenu 31. prosinca 2020., pripremljeni u skladu sa zahtjevima Uredbe o europskom jedinstvenom elektroničkom formatu (ESEF Regulatoriva).

Odgovornosti uprave i osoba zaduženih za upravljanje

Uprava je odgovorna za pripremu i sadržaj dokumenata u europskom jedinstvenom elektroničkom formatu te, u tom smislu, za točnu prezentaciju revidiranih financijskih izvještaja u elektroničkom obliku u skladu sa zahtjevima Uredbe o europskom jedinstvenom elektroničkom formatu (ESEF). Navedeno podrazumijeva i odgovornost za uspostavu odgovarajućih internih kontrola koje uprava smatra nužnima kako bi se omogućila priprema dokumenata u europskom jedinstvenom elektroničkom formatu bez značajnog pogrešnog prikaza uslijed prijave ili pogreške.

Osobe koje su zadužene za upravljanje odgovorne su za nadzor pripreme dokumenata u europskom jedinstvenom elektroničkom formatu.

Odgovornost revizora

Naša je odgovornost provesti angažman s izražavanjem razumnog uvjerenja te donijeti zaključak o tomu jesu li dokumenti u europskom jedinstvenom elektroničkom formatu spomenuti u prvom odlomku ovog dijela izvješća, sadržani u elektroničkom spisu *74780000Y04HB9CIA883-2020-12-31.zip*, pripremljeni u skladu sa zahtjevima Uredbe o europskom jedinstvenom elektroničkom formatu (ESEF). Obavili smo svoj angažman s izražavanjem razumnog uvjerenja u skladu s Međunarodnim standardom za angažmane s izražavanjem uvjerenja 3000 - *Angažmani s izražavanjem uvjerenja različiti od revizija ili uvida povijesnih financijskih informacija (MSIU 3000)*, koji je izdao Odbor za međunarodne standarde revizije i izražavanja uvjerenja. U skladu s navedenim standardom, dužni smo planirati i obaviti angažman kako bismo stekli razumno uvjerenje za donošenje zaključka.

Angažman smo obavili u skladu sa zahtjevima u pogledu neovisnosti i etičkim zahtjevima Kodeksa etike za profesionalne računovođe koji je izdao Odbor za međunarodne standarde etike za računovođe. Kodeks je utemeljen na načelima integriteta, objektivnosti, stručnosti i dužne pažnje, povjerljivosti i profesionalnog ponašanja. Postupamo sukladno Međunarodnom standardu kontrole kvalitete („MSKK 1“) i u skladu s njim održavamo sveobuhvatan sustav kontrole kvalitete, uključujući dokumentirane politike i postupke za usklađenost s etičkim zahtjevima, profesionalnim standardima te primjenjivim zakonskim i regulatornim zahtjevima.

U okviru opsega obavljenih radnji, proveli smo sljedeće revizijske postupke:

- utvrdili smo i procijenili rizik od značajnog pogrešnog prikaza u dokumentima u europskom jedinstvenom elektroničkom formatu te njihove glavne nesukladnosti sa zahtjevima Uredbe o europskom jedinstvenom elektroničkom formatu (ESEF)
- stekli smo razumijevanje postupaka interne kontrole koji se smatraju važnima za naš angažman izražavanja razumnog uvjerenja kako bismo osmislili odgovarajuće postupke za predmetne okolnosti, no ne s ciljem izražavanja mišljenja o djelotvornosti unutarnjih kontrola
- procijenili smo ispunjavaju li nama dostavljeni dokumenti u europskom jedinstvenom elektroničkom formatu uvjete iz stavaka 1. i 2. Priloga II. Uredbi o europskom jedinstvenom elektroničkom formatu (ESEF)

IZVJEŠĆE NEOVISNOG REVIZORA (nastavak)

Revizorsko izvješće o usklađenosti s Delegiranom uredbom Komisije (EU) br. 2018/815 za prezentaciju godišnjeg izvješća i revidiranih financijskih izvještaja u europskom jedinstvenom elektroničkom formatu (ESEF) (nastavak)

Odgovornost revizora (nastavak)

- stekli smo razumno uvjerenje da su revidirani financijski izvještaji (iz prvog odlomka ovog dijela izvješća) točno prezentirani u elektroničkom formatu XHTML
- stekli smo razumno uvjerenje da su vrijednosti i objave u elektroničkoj verziji revidiranih financijskih izvještaja (iz prvog odlomka ovog izvješća) u formatu XHTML označene točno i u očekivanom opsegu za revidiranu financijsku godinu te s pomoću tehnologije Inline XBRL (iXBRL) kako bi se strojnim čitanjem dokumenata u europskom jedinstvenom elektroničkom formatu osigurale potpune i točne informacije sadržane u revidiranim financijskim izvještajima.

Zaključak

Na temelju provedenih postupaka i pribavljenih dokaza potvrđujemo da dokumenti u europskom jedinstvenom elektroničkom formatu iz prvog odlomka ovog dijela izvješća, u svim značajnim odrednicama, točno odražavaju revidirane financijske izvještaje TNG-a za financijsku godinu završenu 31. prosinca 2020., kao i da se pripremaju u skladu sa zahtjevima Uredbe o europskom jedinstvenom elektroničkom formatu (ESEF) i u razmjeru primjerenom za revidiranu financijsku godinu te da su informacije točno i potpuno uključene u format XHTML.

Naš zaključak nije mišljenje o istinitosti i fer prikazu financijskih izvještaja prezentiranih u elektroničkom obliku. Osim toga, ne izražavamo uvjerenje o ostalim informacijama objavljenim s dokumentima u europskom jedinstvenom elektroničkom formatu.

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 TNG-a 21. kolovoza 2020. godine za potrebe revizije priloženih financijskih izvještaja. Naš neprekinuti angažman traje ukupno 7 godina te se odnosi na razdoblje 1. siječnja 2014. do 31. prosinca 2020. godine.

Potvrđujemo sljedeće:

- naše revizorsko mišljenje o priloženim financijskim izvještajima dosljedno je s dodatnim izvješćem izdanim revizorskom odboru TNG-a 27. travnja 2021. 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 Marina Tonžetić.


Marina Tonžetić

Direktor i ovlašteni revizor

Zagreb, 27. travnja 2021. godine



Deloitte d.o.o.
Radnička cesta 80
10 000 Zagreb
Republika Hrvatska

Izveštaj o sveobuhvatnoj dobiti
za godinu koja je završila 31. prosinca 2020. godine

(svi iznosi izraženi su u tisućama USD i tisućama HRK)

	Bilješka	2020. USD	2020. HRK	2019. USD	2019. HRK
PRIHODI					
Prihodi brodova	3	35.445	236.956	40.508	267.944
Ostali prihodi	3	643	4.117	117	765
Ukupni prihodi		36.088	241.073	40.625	268.709
OPERATIVNI TROŠKOVI					
Troškovi putovanja	4	5.838	38.132	8.124	53.686
Operativni troškovi broda	5	15.045	99.486	14.996	99.333
Amortizacija	6	8.029	52.806	7.914	52.506
Usklađenje vrijednosti	7	9.069	55.676	705	4.688
Opći i administrativni troškovi	8	946	6.290	819	5.420
Ukupni operativni troškovi		38.927	252.390	32.558	215.633
Dobit iz redovnog poslovanja		(2.839)	(11.317)	8.067	53.076
Financijski prihodi	9	37	307	64	419
Financijski rashodi	10	(3.105)	(20.673)	(4.586)	(30.155)
Neto financijski prihodi/(rashodi)		(3.068)	(20.366)	(4.522)	(29.736)
Porez po tonaži broda	11	-	-	-	-
Dobit prije poreza		(5.907)	(31.683)	3.545	23.340
Porez na dobit	12	-	-	-	-
Dobit tekuće godine		(5.907)	(31.683)	3.545	23.340
<i>Namijenjena:</i>					
<i>Dioničarima društva</i>		<i>(5.907)</i>	<i>(31.683)</i>	<i>3.545</i>	<i>23.340</i>
<i>Vlasnicima nekontrolirajućih udjela</i>		<i>-</i>	<i>-</i>	<i>-</i>	<i>-</i>
		(5.907)	(31.683)	3.545	23.340
Neto dobitak po dionici, osnovni i razrijeđeni	13	(0,68)	(3,63)	0,41	2,68
Ostala sveobuhvatna dobit					
<i>Stavke koje se kasnije ne prenose u dobit i gubitak</i>					
Tečajne razlike iz preračunavanja inozemnih dijelova poslovanja		189	(54.474)	1	17.667
Ukupna sveobuhvatna dobit		(5.718)	(86.157)	3.546	41.007
<i>Namijenjena:</i>					
<i>Dioničarima društva</i>		<i>(5.718)</i>	<i>(86.157)</i>	<i>3.546</i>	<i>41.007</i>
<i>Vlasnicima nekontrolirajućih udjela</i>		<i>-</i>	<i>-</i>	<i>-</i>	<i>-</i>
		(5.718)	(86.157)	3.546	41.007

Popratne bilješke čine sastavni dio financijskih izvještaja.

Izveštaj o financijskom položaju
na dan 31. prosinca 2020. godine

(svi iznosi izraženi su u tisućama USD i tisućama HRK)

	Bilješka	Na dan 31. prosinca 2020. USD	Na dan 31. prosinca 2020. HRK	Na dan 31. prosinca 2019. USD	Na dan 31. prosinca 2019. HRK
DUGOTRAJNA IMOVINA					
Brodovi i oprema	14	163.290	1.002.441	175.175	1.164.900
Financijska imovina		-	-	16	109
Ukupna dugotrajna imovina		163.290	1.002.441	175.191	1.165.009
KRATKOTRAJNA IMOVINA					
Zalihe	15	1.469	9.023	807	5.361
Potraživanja od kupaca i ostala potraživanja	16	5.572	34.204	2.416	16.063
Plaćeni troškovi budućeg razdoblja i obračunati prihodi	17	630	3.865	487	3.241
Novac i novčani ekvivalenti	18	5.669	34.804	10.182	67.712
Ukupna kratkotrajna imovina		13.340	81.896	13.892	92.377
Ukupno imovina		176.630	1.084.337	189.083	1.257.386
VLASNIČKA GLAVNICA I PRIČUVE					
Temeljni kapital	19	68.988	436.667	68.988	436.667
Premije na izdane dionice		10.179	68.426	10.179	68.426
Pričuve	19	9.252	60.118	9.075	58.951
Pričuve iz preračuna stranih valuta	19	(3.934)	(43.480)	(4.123)	10.994
Zadržana dobit		9.748	56.765	15.918	90.196
Ukupno vlasnička glavnica i pričuve		94.233	578.496	100.037	665.234
DUGOROČNE OBVEZE					
Zaduženja na koja se obračunavaju kamate	20	64.473	395.803	74.792	497.362
Ukupne dugoročne obveze		64.473	395.803	74.792	497.362
KRATKOROČNE OBVEZE					
Zaduženja na koja se obračunavaju kamate	20	12.319	75.628	9.382	62.387
Obveze prema dobavljačima i ostale kratkoročne obveze	21	3.780	23.205	1.789	11.896
Odgođeno plaćanje troškova i prihod budućeg razdoblja	22	1.825	11.205	3.083	20.507
Ukupne kratkoročne obveze		17.924	110.038	14.254	94.790
Ukupno obveze		82.397	505.841	89.046	592.152
Ukupno vlasnička glavnica i obveze		176.630	1.084.337	189.083	1.257.386

Popratne bilješke čine sastavni dio financijskih izvještaja.

Izveštaj o novčanim tokovima
za godinu koja je završila 31. prosinca 2020. godine

(svi iznosi izraženi su u tisućama USD i tisućama HRK)

Bilješka	2020.	2020.	2019.	2019.
	USD	HRK	USD	HRK
POSLOVNE AKTIVNOSTI				
(Gubitak) / dobit tekuće godine	(5.907)	(31.683)	3.545	23.340
<i>Usklađeno za:</i>				
Amortizacija	14	8.029	52.806	7.914
Usklađenje vrijednosti brodova	14	9.069	55.676	705
Trošak kamata	10	2.926	19.570	4.570
Prihodi od kamata	9	(12)	(82)	(58)
Tečajne razlike iz odnosa s povezanim društvima	9	179	1.103	(6)
Neto promjena tečajnih razlika	9, 10	(41)	(4.362)	20
		14.243	93.028	16.690
				111.161
Promjene obrtnog kapitala				
Povećanje kratkoročnih potraživanja		(3.437)	(19.659)	690
Povećanje/(smanjenje) zaliha	15	(663)	(3.661)	1.324
Smanjenje kratkoročnih obveza	21, 22	898	3.351	988
Plaćene kamate		(3.040)	(20.411)	(4.599)
Primljene kamate		14	96	188
Tijek novca iz poslovnih aktivnosti		8.015	52.744	15.281
INVESTICIJSKE AKTIVNOSTI				
Izdaci za nabavu brodova i opreme	21, 14	(5.014)	(32.612)	(416)
Ostali izdaci		(78)	(503)	(1)
Tijek novca iz investicijskih aktivnosti		(5.092)	(33.115)	(417)
FINANCIJSKE AKTIVNOSTI				
Primljeni krediti		2.000	12.319	-
Otplate kredita		(9.382)	(62.608)	(13.382)
Izdaci za isplatu dividendi		-	-	-
Otkup vlastitih dionica		(86)	(581)	-
Tijek novca iz financijskih aktivnosti		(7.468)	(50.870)	(13.382)
Neto (smanjenja)/povećanja novca i novčanih ekvivalenata		(4.545)	(31.241)	1.482
Učinci promjene valutnih tečajeva na novac		32	(1.667)	(16)
Novac i novčani ekvivalenti na početku razdoblja		10.182	67.712	8.716
Novac i novčani ekvivalenti na kraju razdoblja	18	5.669	34.804	10.182

Popratne bilješke čine sastavni dio financijskih izvještaja.

Izveštaj o promjenama vlasničke glavnice
za godinu koja je završila 31. prosinca 2020. godine

(svi iznosi izraženi su u tisućama USD i tisućama HRK)

	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 2018. godine	68.988	12.422	(4.124)	9.169	10.179	(143)	96.491
Dobit tekuće godine	-	3.545	-	-	-	-	3.545
Tečajne razlike iz preračunavanja inozemnih dijelova poslovanja	-	-	1	-	-	-	1
Ukupno sveobuhvatna dobit	-	3.545	1	-	-	-	3.546
Prijenos u pozicije rezervi po godišnjem rasporedu	-	(49)	-	49	-	-	-
Isplaćena dividenda	-	-	-	-	-	-	-
Stanje na dan 31. prosinca 2019. godine	68.988	15.918	(4.123)	9.218	10.179	(143)	100.037
Dobit tekuće godine	-	(5.907)	-	-	-	-	(5.907)
Tečajne razlike iz preračunavanja inozemnih dijelova poslovanja	-	-	189	-	-	-	189
Ukupno sveobuhvatna dobit	-	(5.907)	189	-	-	-	(5.718)
Prijenos u pozicije rezervi po godišnjem rasporedu	-	(177)	-	177	-	-	-
Otkup vlastitih dionica/udjela	-	(86)	-	86	-	(86)	(86)
Isplaćena dividenda	-	-	-	-	-	-	-
Stanje na dan 31. prosinca 2020. godine	68.988	9.748	(3.934)	9.481	10.179	(229)	94.233

Popratne bilješke čine sastavni dio financijskih izvještaja.

Izveštaj o promjenama vlasničke glavnice (nastavak)
za godinu koja je završila 31. prosinca 2020. godine

(svi iznosi izraženi su u tisućama USD i tisućama HRK)

	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 2018. godine	436.667	67.170	(6.673)	59.634	68.426	(997)	624.227
Dobit tekuće godine	-	23.340	-	-	-	-	23.340
Tečajne razlike iz preračunavanja inozemnih dijelova poslovanja	-	-	17.667	-	-	-	17.667
Ukupno sveobuhvatna dobit	-	23.340	17.667	-	-	-	41.007
Prijenos u pozicije rezervi po godišnjem rasporedu	-	(314)	-	314	-	-	-
Isplaćena dividenda	-	-	-	-	-	-	-
Stanje na dan 31. prosinca 2019. godine	436.667	90.196	10.994	59.948	68.426	(997)	665.234
Dobit tekuće godine	-	(31.683)	-	-	-	-	(31.683)
Tečajne razlike iz preračunavanja inozemnih dijelova poslovanja	-	-	(54.474)	-	-	-	(54.474)
Ukupno sveobuhvatna dobit	-	(31.683)	(54.474)	-	-	-	(86.157)
Prijenos u pozicije rezervi po godišnjem rasporedu	-	(1.167)	-	1.167	-	-	-
Otkup vlastitih dionica/udjela	-	(581)	-	581	-	(581)	(581)
Isplaćena dividenda	-	-	-	-	-	-	-
Stanje na dan 31. prosinca 2020. godine	436.667	56.765	(43.480)	61.696	68.426	(1.578)	578.496

Popratne bilješke čine sastavni dio financijskih izvještaja.

Bilješke uz financijske izvještaje
Za godinu koja je završila 31. prosinca 2020. godine
(svi iznosi izraženi su u tisućama USD i tisućama HRK)

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 sljedećih 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 na Maršalovim Otocima.

Tijela Društva

Od 1. siječnja 2020. godine do izdavanja ovih izvještaja članovi Nadzornog odbora su kako slijedi:

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

Bilješke uz financijske izvještaje
Za godinu koja je završila 31. prosinca 2020. godine
(svi iznosi izraženi su u tisućama USD i tisućama HRK)

1. OPĆE INFORMACIJE (NASTAVAK)

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

Od 1. siječnja 2020. godine do 20. kolovoza 2020. godine članovi Revizijskog odbora bili su:

Luka Babić	Predsjednik Revizijskog odbora
Mario Pavić	Član Revizijskog odbora
Genarij Sutlović	Član Revizijskog odbora

Od 21. kolovoza 2020. godine do izdavanja ovih izvještaja članovi Revizijskog odbora su kako slijedi:

Ante Gavran	Predsjednik Revizijskog odbora
Mario Pavić	Član Revizijskog odbora
Genarij Sutlović	Član Revizijskog odbora

Na dan 31. prosinca 2020. godine Društvo je imalo 3 zaposlenika u administraciji (31. prosinca 2019. godine: 3 zaposlenika). Na dan 31. prosinca 2020. godine ovisno društvo Tankerska Next Generation International Ltd. raspolagalo je sa posadom od 132 pomorca na ugovor (31. prosinca 2019. godine: 133 pomoraca na ugovor).

Vlasnička struktura Društva na dan 31. prosinca 2020. godine bila je kako slijedi:

	Broj dionica	Vlasnički udio %
Tankerska plovidba d.d.	4.454.994	51,01
PBZ Croatia Osiguranje OMF Kat. B	839.000	9,61
Erste Plavi OMF Kat. B	808.000	9,25
Raiffeisen OMF Kat. B	752.036	8,61
Raiffeisen DMF	372.103	4,26
Ostali institucionalni i privatni investitori	1.507.212	17,26
	8.733.345	100,00

1. OPĆE INFORMACIJE (NASTAVAK)

Ovi financijski izvještaji za razdoblje koje je završilo 31. prosinca 2020. 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) navedenih u točki 2.c, kojima društvo Tankerska Next Generation d.d. upravlja iz jedinstvenog sjedišta poslovne uprave pod jedinstvenim vodstvom, te za koja je dužno, sukladno članku 429.a stavak 4. Pomorskog zakonika „Narodne novine“ br. 181/04., 76/07., 146/08., 61/11., 56/13., 26/15. i 17/19.) voditi poslovne knjige i sastavljati financijska izvješća za cjelovito poslovanje u tuzemstvu i inozemstvu uključujući sva trgovačka 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, a u skladu s zahtjevima Međunarodnih standarda financijskog izvještavanja koje je usvojila Europska unija („MSFI“).

Financijski izvještaji za godinu koja je završila 31. prosinca 2020. 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.

Važeći standardi, izmjene postojećih standarda i implementacije – usvojeni tijekom 2020. godine

TNG je usvojio sljedeće nove standarde i izmjene postojećih standarda i nova tumačenja koje je objavio Odbor za Međunarodne računovodstvene standarde („OMRS”) i usvojeni su u Europskoj uniji, a koja su stupila na snagu za godišnja razdoblja koja počinju na dan ili nakon 1. siječnja 2020. godine.

Usvajanje izmjena postojećih standarda i tumačenja standarda nisu značajni za poslovanje TNG-a te nemaju značajan utjecaj na financijske izvještaje.

- **izmjene MRS-a 1 „Prezentiranje financijskih izvještaja“ i MRS-a 8 „Računovodstvene politike, promjene računovodstvenih procjena i pogreške“** – Definicija značajnosti, usvojene u Europskoj uniji 29. studenoga 2019. (na snazi za godišnja razdoblja koja započinju na dan ili nakon 1. siječnja 2020.),
- izmjene upućivanja na Konceptijski okvir u MSFI-jevima, usvojene u Europskoj uniji 29. studenoga 2019. (na snazi za godišnja razdoblja koja započinju na dan ili nakon 1. siječnja 2020.),
- **izmjene MSFI-ja 3 „Poslovna spajanja“** – Definicija poslovanja, usvojene u Europskoj uniji 21. travnja 2020. (na snazi za poslovna spajanja za koje je datum stjecanja na dan ili nakon početka prvog godišnjeg izvještajnog razdoblja koje započinje na dan ili nakon 1. siječnja 2020. i za stjecanja sredstava do kojih dolazi na dan ili nakon početka tog razdoblja),
- **izmjene MSFI-ja 9 „Financijski instrumenti“, MRS-a 39 „Financijski instrumenti: priznavanje i mjerenje“ te MSFI-ja 7 „Financijski instrumenti: objavljivanje“** – Reforma referentnih kamatnih stopa, usvojene u Europskoj uniji 15. siječnja 2020. (na snazi za godišnja razdoblja koja započinju na dan ili nakon 1. siječnja 2020.),
- **izmjene MSFI-ja 16 „Najmovi“** – Olakšice za najmove u kontekstu pandemije bolesti COVID-19, usvojene u Europskoj uniji 9. listopada 2020. (na snazi najkasnije od 1. lipnja 2020. za financijske godine koje započinju na dan ili nakon 1. siječnja 2020.).

2. PREGLED TEMELJNIH RAČUNOVODSTVENIH POLITIKA (NASTAVAK)

Standardi, izmjene postojećih standarda i tumačenja koja su objavljena, ali još nisu na snazi

U nastavku su navedeni standardi, izmjene postojećih standarda i tumačenja koje je objavio OMRS i usvoila Europska unija, ali još nisu na snazi do datuma objave financijskih izvještaja. Gdje je primjenjivo, TNG namjerava usvojiti ove standarde u trenutku stupanja na snagu. TNG ne očekuje da će primjena standarda ili tumačenja utjecati na financijska izvješća ili na rezultat TNG-a.

- **izmjene MSFI-ja 4 „Ugovori o osiguranju“ – Produljenje privremenog izuzeća od primjene MSFI-ja 9**, usvojene u Europskoj uniji 15. prosinca 2020. (datum isteka privremenog izuzeća od primjene MSFI-ja 9 pomaknut je sa 1. siječnja 2021. na godišnja razdoblja koja započinju na dan ili nakon 1. siječnja 2023.),
- **izmjene MSFI-ja 9 „Financijski instrumenti“, MRS-a 39 „Financijski instrumenti: priznavanje i mjerenje“, MSFI-ja 7 „Financijski instrumenti: objavljivanje“, MSFI-ja 4 „Ugovori o osiguranju“ i MSFI-ja 16: „Najmovi“** – Reforma referentnih kamatnih stopa – 2. faza, usvojene u Europskoj uniji 13. siječnja 2021. (na snazi za godišnja razdoblja koja započinju na dan ili nakon 1. siječnja 2021.).

Standardi, izmjene postojećih standarda i tumačenja koja su objavljena, ali još nisu usvojeni u Europskoj uniji

MSFI-jevi trenutačno usvojeni u Europskoj uniji ne razlikuju se značajno od propisa koje je donio OMRS, izuzev sljedećih standarda i izmjena postojećih standarda, o čijem usvajanju Europska unija do datuma objave financijskih izvještaja, još nije donijela odluku (datumi stupanja na snagu navedeni u nastavku odnose se na MSFI-jeve koje je objavio OMRS):

- **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“**, uključujući izmjene MSFI-ja 17 (na snazi za godišnja razdoblja koja započinju na dan ili nakon 1. siječnja 2023. godine),
- **izmjene MRS-a 1 „Prezentiranje financijskih izvještaja“** – Klasifikacija kratkoročnih i dugoročnih obveza (na snazi za godišnja razdoblja koja započinju na dan ili nakon 1. siječnja 2023.),
- **izmjene MRS-a 16 „Nekretnine, postrojenja i oprema“** – Prihodi prije namjeravane uporabe (na snazi za godišnja razdoblja koja započinju na dan ili nakon 1. siječnja 2022.),

2. PREGLED TEMELJNIH RAČUNOVODSTVENIH POLITIKA (NASTAVAK)

Standardi, izmjene postojećih standarda i tumačenja koja je objavio OMRS, ali još nisu usvojeni u Europskoj uniji (nastavak)

- **izmjene MRS-a 37 „Rezerviranja, nepredviđene obveze i nepredviđena imovina”** – Štetni ugovori – Troškovi ispunjenja ugovornih obveza (na snazi za godišnja razdoblja koja započinju na dan ili nakon 1. siječnja 2022.),
- **izmjene MSFI-ja 3 „Poslovna spajanja”** – Upućivanja na Konceptualni okvir s izmjenama MSFI-ja 3 (na snazi za godišnja razdoblja koja započinju na dan ili nakon 1. siječnja 2022.),
- **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 istraživačkog projekta na temu primjene metode udjela),
- **izmjene raznih standarda „Dorada MSFI-jeva iz ciklusa 2018. – 2020.”**, proizašle iz projekta godišnje dorade MSFI-jeva (MSFI 1, MSFI 9, MSFI 16 i MRS 41), prvenstveno radi otklanjanja nedosljednosti i pojašnjenja teksta (Izmjene MSFI-ja 1, MSFI-ja 9 i MRS-a 41 na snazi za godišnja razdoblja koja započinju na dan ili nakon 1. siječnja 2022. Izmjena MSFI-ja 16 odnosi se isključivo na ilustrativni primjer, stoga nije naveden datum stupanja na snagu.),
- **izmjene MRS-a 8 „Računovodstvene politike, promjene računovodstvenih procjena i pogreške”** – Definicija računovodstvenih procjena (na snazi za godišnja razdoblja koja započinju na dan ili nakon 1. siječnja 2023.),
- **izmjene MRS-a 1 „Prezentiranje financijskih izvještaja” i Izvješća o praksi MSFI-ja 2** - Objava računovodstvenih politika (na snazi za godišnja razdoblja koja započinju na dan ili nakon 1. siječnja 2023.).

TNG očekuje da usvajanje ovih novih standarda i izmjene postojećih standarda neće dovesti do značajnih promjena u financijskim izvještajima TNG-a u razdoblju prve primjene standarda.

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 njegovih ovisnih društava. Preračunavanje američkih dolara u kune, kao funkcijske valute i valute u kojoj su evidentirani poslovni događaji odvija se u skladu s relevantnim računovodstvenim politikama, a prema zahtjevima MRS-a 21: *Učinci promjena tečaja stranih valuta* (bilješka 2.d).

2. PREGLED TEMELJNIH RAČUNOVODSTVENIH POLITIKA (NASTAVAK)

a) Funkcijska i prezentacijska valuta (nastavak)

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.
- Stavke izvještaja o dobiti i gubitku i ostaloj sveobuhvatnoj dobiti i izvještaja o novčanim tokovima preračunavaju se prema tečajevima na datum transakcije.

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

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

<u>USD/HRK</u>	<u>2020.</u>
31. prosinca	6,139039

<u>USD/HRK</u>	<u>2019.</u>
31. prosinca	6,649911

Iznosi u financijskim izvještajima zaokruženi su na najbližu tisuću.

b) Korištenje procjena i prosudbi

Priprema financijskih izvještaja 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 2.cc.

Bilješke uz financijske izvještaje
Za godinu koja je završila 31. prosinca 2020. godine
(svi iznosi izraženi su u tisućama USD i tisućama HRK)

2. PREGLED TEMELJNIH RAČUNOVODSTVENIH POLITIKA (NASTAVAK)

c) Osnova sastavljanja

Financijski izvještaji sastavljeni su primjenom konvencije povijesnog troška (trošak nabave), izuzev određenih financijskih instrumenata koji su iskazani 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 sljedećih ovisnih društava u 100% vlasništvu Tankerske Next Generation d.d.:

1. Tankerska Next Generation International Ltd., Majuro, Maršalovi Otoci;
2. Fontana Shipping Company Limited, 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 2020. godine bio 6,139039 HRK za 1 USD (31. prosinca 2019. godine: 6,649911).

Knjigovodstvena vrijednost izravnih i neizravnih udjela društva Tankerska Next Generation d.d. u ovisnim društvima na dan 31. prosinca 2020. godine:

	USD	HRK	udio u vlasništvu %
1. Tankerska Next Generation International Ltd., Majuro, Maršalovi Otoci	75.938	491.258	100,00
2. Fontana Shipping Company Limited, Monrovija, Liberija	25.088	162.298	100,00
3. Teuta Shipping Company Ltd., Monrovija, Liberija	6.280	40.625	100,00
4. Vukovar Shipping, LLC, Majuro, Maršalovi Otoci	15.170	98.140	100,00
5. Zoilo Shipping, LLC, Majuro, Maršalovi Otoci	14.571	94.263	100,00
6. Pag Shipping, LLC, Majuro, Maršalovi Otoci	14.003	90.586	100,00
Ukupno	151.050	977.170	100,00

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.

Imovina i obveze inozemnih subjekata preračunati su u domaću valutu po srednjem tečaju Hrvatske narodne banke važećem na datum izvještavanja, a prihodi i rashodi te novčani tokovi po srednjem tečaju Hrvatske narodne banke važećem na datum 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) Nekretnine, postrojenja i oprema

Pojedinačni predmet nekretnina, postrojenja i opreme, uključujući brodove (vidjeti točke 2.w i 2.bb), koji zadovoljava kriterije priznavanja kao imovina, mjeri se po trošku nabave. 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 3.500 kuna.

Nakon početnog priznavanja kao imovine, pojedinačni predmet nekretnine, postrojenja i opreme iskazuje se po iznosu troška umanjenog za akumuliranu amortizaciju i akumulirane troškove umanjenja vrijednosti.

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 priteći 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.

2. PREGLED TEMELJNIH RAČUNOVODSTVENIH POLITIKA (NASTAVAK)

e) Nekretnine, postrojenja i oprema (nastavak)

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:

- službeni automobil	5 godina
- računala i telekomunikacijska oprema	4 godine

Amortizacija imovine započinje kada je imovina spremna za uporabu.

f) Umanjenje vrijednosti dugotrajne nematerijalne i materijalne imovine

Knjigovodstveni iznos imovine TNG-a, pregledava se na svaki datum godišnjeg 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.

Imovina s pravom uporabe u skladu s MSFI 16 smatra se nefinancijskom imovinom. Time je u djelokrugu primjene MRS-a 36. 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 uporabe i nematerijalne imovine koja još nije u uporabi 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. Testiranje se temelji na procijenjenim nadoknadivim iznosima po jedinicama stvaranja 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, između ostalog, na očekivane dugoročne vozarine po brodarskim ugovorima na vrijeme (eng. time charter) i prosječan očekivani broj dana u eksploataciji, dnevni očekivani operativni trošak unutar sektora produkt tankera srednje nosivosti (MR2) u kojemu Društvo posluje te diskontnu stopu i procijenjenu vrijednost čelika u trenutku rashodovanja. 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.

2. PREGLED TEMELJNIH RAČUNOVODSTVENIH POLITIKA (NASTAVAK)

g) 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).

h) Amortizacija brodova

Knjigovodstvena vrijednost svakog broda predstavlja izvorni trošak u trenutku isporuke ili stjecanja (osim za plovila koja se stječu 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 primopredaje, 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 tendencija rashodovnih cijena brodova (en. *scrap price*).

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

i) Dokovanje 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 životni vijek 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.

j) 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, nadoknativi 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

2. PREGLED TEMELJNIH RAČUNOVODSTVENIH POLITIKA (NASTAVAK)

j) Umanjenje vrijednosti brodova i troškova dokovanja (nastavak)

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.

k) Financijska imovina

TNG pri početnom priznavanju provodi alokaciju financijske imovine u poslovne modele te shodno tome provodi test ugovorenih novčanih tokova. Naknadno mjerenje ovisi o alokaciji i testu ugovorenih novčanih tokova. Klasifikacija ovisi o svrsi za koju je financijska imovina stečena. Uprava određuje klasifikaciju financijske imovine pri početnom priznavanju i vrednuje tu odluku na svaki datum izvještavanja. S obzirom na karakteristike i upravljanje kreditnim rizikom, TNG klasificira svoju financijsku imovinu u sljedeće poslovne modele, a posljedično i određene kategorije mjerenja:

- i. Poslovni model držanja radi naplate – potraživanja od kupaca i ostala potraživanja te novac i novčani ekvivalenti. Uz uvjet prolaska testa novčanih tijekova, koji se sastoje isključivo od plaćanja na osnovi glavnice i kamate na nepodmirenu glavnice, financijska imovina se mjeri po amortiziranom trošku u ovom poslovnom modelu.
- ii. Poslovni model držanja radi naplate i prodaje – u ovom poslovnom modelu TNG drži financijsku imovinu kojom upravlja likvidnosnim rizikom. U ovom poslovnom modelu, uz uvjet prolaska testa novčanih tijekova, koji se sastoje isključivo od plaćanja na osnovi glavnice i kamate na nepodmirenu glavnice, financijska imovina se mjeri po fer vrijednosti kroz ostalu sveobuhvatnu dobit.
- iii. Poslovni model držanja radi naplate i prodaje – u ovom poslovnom modelu TNG drži financijsku imovinu kojom trguje. U ovom poslovnom modelu financijska imovina se mjeri po fer vrijednosti kroz dobit ili gubitak.

(I) Financijska imovina koja se mjeri po amortiziranom trošku

TNG mjeri financijsku imovinu po amortiziranom trošku ako su ispunjena oba sljedeća uvjeta:

- Financijska imovina se drži unutar poslovnog modela s ciljem držanja financijske imovine radi naplate ugovornih novčanih tokova,
- Ugovorni uvjeti financijske imovine proizlaze na određene datume za novčane tokove koji su isključivo plaćanje glavnice i kamata na nepodmireni iznos glavnice.

2. PREGLED TEMELJNIH RAČUNOVODSTVENIH POLITIKA (NASTAVAK)

k) Financijska imovina (nastavak)

Financijska imovina po amortiziranom trošku naknadno se mjeri metodom efektivne kamatne stope i podložna je umanjenju vrijednosti. Dobici i gubici priznaju se u računu dobiti i gubitka kada se imovina prestane priznavati, promijeni se ili se umanju.

Financijska imovina po amortiziranom trošku uključuje potraživanja od kupaca i ostala potraživanja, plaćene troškove budućeg razdoblja i obračunate prihode, te dane depozite.

Ukoliko se ugovorni uvjeti financijske imovine značajno promijene ili dođe do provedbe djelomičnog ili potpunog otpisa ugovorenih novčanih tijekova, financijska imovina se prestaje priznavati, početno se priznaje nova financijska imovina koja podliježe ponovnom testu.

Značajnost promjene ugovornih uvjeta izračunava se primjenom originalne efektivne kamate stope na novčane tokove uslijed promjene ugovornih uvjeta. Razlika koja proizlazi iz originalnih ugovorenih novčanih tijekova i ovako izračunatih knjiži se u izvještaj o sveobuhvatnoj dobiti ukoliko je beznačajna, dok se kod značajne provodi prestanak priznavanja kao što je prethodno navedeno. TNG značajnost promjene ugovornih uvjeta definira na kvalitativnoj i kvantitativnoj razini prilikom svake promjene uvjeta na pojedinom ugovoru.

(II) Financijska imovina po fer vrijednosti kroz račun dobiti i gubitka

Ova kategorija uključuje financijsku imovinu namijenjenu trgovanju. Financijska imovina se klasificira u ovu kategoriju ako je stečena prvenstveno u svrhu prodaje u kratkom roku. Imovina u ovoj kategoriji klasificirana je kao kratkotrajna imovina osim derivativnih financijskih instrumenata.

(III) Financijska imovina po fer vrijednosti kroz ostalu sveobuhvatnu dobit (OSD)

TNG mjeri financijsku imovinu po fer vrijednosti kroz ostalu sveobuhvatnu dobit ako su oba sljedeća uvjeta zadovoljena:

- Financijska imovina se drži unutar poslovnog modela s ciljem držanja financijske imovine radi naplate ili prodaje ugovornih novčanih tokova,
- Ugovorni uvjeti financijske imovine proizlaze na određene datume za novčane tokove koji su isključivo plaćanje glavnice i kamata na nepodmireni iznos glavnice.

Za dužničke instrumente po fer vrijednosti kroz ostalu sveobuhvatnu dobit, prihode od kamata, tečajne razlike, ispravke vrijednosti ili ukidanja ispravaka vrijednosti priznaju se u računu dobiti i gubitka i izračunavaju se na isti način kao i za financijsku imovinu mjerenu po amortiziranom trošku. Preostale promjene fer vrijednosti priznaju se u ostaloj sveobuhvatnoj dobiti. Nakon prestanka priznavanja, kumulativna promjena fer vrijednosti priznata u ostaloj sveobuhvatnoj dobiti priznaje se u računu dobiti i gubitka i uključuju se u stavku „Financijski prihodi / (rashodi)“.

Financijska imovina po fer vrijednosti u ostaloj sveobuhvatnoj dobiti uključena je u dugotrajnu imovinu, osim ako Uprava ima namjeru prodati ulaganje unutar razdoblja od 12 mjeseci od datuma bilance.

2. PREGLED TEMELJNIH RAČUNOVODSTVENIH POLITIKA (NASTAVAK)

k) Financijska imovina (nastavak)

Financijska imovina po fer vrijednosti u ostaloj sveobuhvatnoj dobiti iskazuje se po fer vrijednosti. Ulaganja u glavničke instrumente svode se na fer vrijednost prilagodbom troška stjecanja, kako bi isti reflektirao njihovu tržišnu vrijednost

Sva kupljena i prodana financijska imovina priznaje se na datum transakcije, odnosno na datum na koji se TNG obvezao kupiti ili prodati sredstvo. Ulaganja se početno priznaju po fer vrijednosti uvećanoj za troškove transakcije za cjelokupnu financijsku imovinu koja nije iskazana po fer vrijednosti u računu dobiti i gubitka. Financijska imovina se prestaje priznavati kada isteknu ili su prenesena prava na primitak novčanih tokova od ulaganja ili kada je TNG prenio sve bitne rizike i koristi vlasništva.

Kod promjene fer vrijednosti monetarnih vrijednosnica izraženih u stranoj valuti i klasificiranih u poslovni model držanja radi naplate i prodaje analiziraju se tečajne razlike koje su rezultat promjena amortiziranog troška vrijednosnica i ostale promjene knjigovodstvene vrijednosti vrijednosnica.

Prihodi od kamata i razlike u preračunu priznaju se u računu dobiti i gubitka, a ostale promjene knjigovodstvene vrijednosti u ostaloj sveobuhvatnoj dobiti. Promjene u fer vrijednosti financijske imovine koja je alocirana u poslovni model držanja radi naplate i prodaje i, posljedično, mjeri se po fer vrijednosti kroz ostalu sveobuhvatnu dobit.

Fer vrijednosti ulaganja koja kotiraju na burzi temelje se na tekućim cijenama ponude. Ako tržište za neko financijsko sredstvo nije aktivno, TNG utvrđuje fer vrijednost pomoću tehnika procjene vrijednosti koje uzimaju u obzir nedavne transakcije pod uobičajenim trgovačkim uvjetima te usporedbu s drugim sličnim instrumentima, analizu diskontiranog novčanog toka i modela određivanja cijena opcija, maksimalno koristeći tržišne informacije te se minimalno oslanjajući na informacije specifične za poslovni subjekt.

TNG priznaje ispravak vrijednosti za očekivane kreditne gubitke (eng. *expected credit loss* ili ECL) za sve dužničke instrumente koji se ne mjere po fer vrijednosti kroz račun dobiti i gubitka. Očekivani kreditni gubici se temelje na razlici između sadašnje vrijednosti ugovorenih novčanih tokova i sadašnje vrijednosti očekivanih novčanih tokova. Očekivani kreditni gubici računaju se temeljem povijesne stope gubitaka, koja proizlazi iz nenaplaćenih novčanih tijekova po pojedinom financijskom instrumentu. Ta stopa gubitka primjenjuje se na financijsku imovinu prema stupnjevanju definiranom u nastavku.

Za kreditne izloženosti za koje nije došlo do značajnog povećanja kreditnog rizika od početnog priznavanja, očekivani kreditni gubici se priznaju za kreditne gubitke koji proizlaze iz vjerojatnosti nastupa neplaćanja u sljedećih 12 mjeseci (očekivani kreditni gubici za 12 mjeseci). Za one kreditne izloženosti kod kojih je došlo do značajnog povećanja kreditnog rizika od početnog priznavanja, potreban je ispravak za očekivane kreditne gubitke tijekom cijeloživotnog vijeka, bez obzira na vrijeme zaduživanja (cijeloživotni očekivani kreditni gubici). Za potraživanja od kupaca i ugovornu imovinu, TNG primjenjuje pojednostavljeni pristup u kalkulaciji očekivanih kreditnih gubitaka i stoga ne prati promjene kreditnog rizika već priznaje ispravak vrijednosti na temelju očekivanog cijeloživotnog očekivanog kreditnog gubitka na kraju svakog izvještajnog razdoblja. Financijska imovina se otpisuje kada ne postoji razumno očekivanje naplate.

2. PREGLED TEMELJNIH RAČUNOVODSTVENIH POLITIKA (NASTAVAK)

l) Potraživanja

Potraživanja predstavljaju prava na naplatu određenih iznosa od kupaca ili drugih dužnika kao rezultat poslovanja TNG-a. Potraživanja od kupaca i ostala potraživanja početno se priznaju po fer vrijednosti, a naknadno se mjere po amortiziranom trošku uporabom metode efektivne kamatne stope, umanjeno za ispravak vrijednosti za očekivane kreditne gubitke.

m) 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.

n) 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 dospijećima od tri mjeseca ili manje i koja podliježu neznatnom riziku promjene vrijednosti.

o) 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 umanjenoje u kapitalu i pričuvama. Otkupljene dionice klasificiraju se kao vlastite dionice i predstavljaju odbitnu stavku od ukupnog kapitala i pričuva.

p) Dividende

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

2. PREGLED TEMELJNIH RAČUNOVODSTVENIH POLITIKA (NASTAVAK)

r) 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. Za promjene ugovornih uvjeta na zaduženjima na koja se obračunavaju kamate, vrijedi ista računovodstvena politika kao za promjene ugovornih uvjeta financijske imovine.

s) Rezerviranja

Rezerviranja 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.

t) Obveze prema dobavljačima i ostale obveze

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

u) 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.

2. PREGLED TEMELJNIH RAČUNOVODSTVENIH POLITIKA (NASTAVAK)

v) Najmovi

Pri početku ugovora TNG procjenjuje sadrži li ili jest najam. Ugovor sadrži ili jest najam ako prenosi pravo kontrole nad uporabom određene imovine u nekom razdoblju u zamjenu za naknadu. U procjeni prenosi li ugovor pravo kontrole nad uporabom određene imovine TNG koristi definiciju najma iz MSFI-a 16.

Pri početku ili preinaci ugovora koji sadrži najam, TNG u ugovoru alocira naknade za svaki dio najma na osnovi njegove relativne samostalne cijene.

(I) Početno priznavanje

Kada je TNG najmoprimac u najmu, u pravilu se imovina s pravom uporabe i odgovarajuća obveza (obveza po najmu) priznaju u izvještaju o financijskom stanju na dan kada je predmetna imovina stavljena na raspolaganje TNG-u.

(II) Početno mjerenje imovine s pravom uporabe

Najmoprimac je dužan na početku najma imovinu sa pravom uporabe mjeriti po trošku. Trošak imovine s pravom uporabe obuhvaća sljedeće:

- Iznos početnog mjerenja obveze po najmu,
- Sva plaćanja najma izvršena na datum početka najma ili prije tog datuma, umanjena za primljene poticaje za najam,
- Sve početne izravne troškove koji nastaju za najmoprimca, i
- Procjenu troškova koje će snositi najmoprimac pri rastavljanju i uklanjanju odnosne imovine, obnovi mjesta na kojima se imovina nalazi ili vraćanju odnosne imovine u stanje koje se zahtijeva na temelju uvjeta najma. Najmoprimcu obveza za te troškove nastaje na datum početka najma ili kao posljedica uporabe odnosne imovine tijekom određenog razdoblja.

(III) Početno mjerenje obveze po najmu

Na datum početka najma najmoprimac je obvezu po najmu dužan mjeriti po sadašnjoj vrijednosti plaćanja najma koja nisu plaćena do tog datuma. Plaćanja najma diskontiraju se primjenom kamatne stope koja proizlazi iz najma ako je tu stopu moguće izravno utvrditi. Ako se ta stopa ne može izravno utvrditi, najmoprimac je dužan primijeniti graničnu kamatnu stopu zaduživanja najmoprimca.

Na početku najma, plaćanja najma uključena u mjerenje obveze po najmu uključuju sljedeća plaćanja za pravo uporabe odnose imovine tijekom razdoblja najma koja nisu plaćena do datuma početka najma:

- Fiksna plaćanja umanjena za primljene poticaje za najam,
- Varijabilna plaćanja najma koja ovise o indeksu ili stopi, početno mjerena primjenom indeksa ili stope koji vrijede na datum početka najma,
- Iznosi za koje se očekuje da će ih najmoprimac plaćati na temelju jamstava za ostatak vrijednosti,
- Cijena izvršenja mogućnosti kupnje ako je izvjesno da će najmoprimac iskoristiti tu mogućnost,
- Plaćanja kazni za raskid najma ako razdoblje najma odražava da će najmoprimac iskoristiti mogućnost raskida najma.

2. PREGLED TEMELJNIH RAČUNOVODSTVENIH POLITIKA (NASTAVAK)

v) Najmovi (nastavak)

(IV) Naknadno mjerenje imovine s pravom uporabe

Najmoprimac imovinu s pravom uporabe naknadno priznaje u skladu sa MRS 16 - Nekretnine, postrojenja i oprema primjenom modela troška. Pri amortizaciji imovine s pravom uporabe najmoprimac je dužan primjenjivati amortizacijske zahtjeve iz MRS 16 – Nekretnine, postrojenja i oprema.

(V) Naknadno mjerenje obveze po najmu

Nakon datuma početka najma najmoprimac je obvezu dužan mjeriti:

- (a) Povećanjem knjigovodstvene vrijednosti kako bi odražavala kamate na obveze po najmu,
- (b) Smanjenjem knjigovodstvene vrijednosti kako bi odražavala izvršena plaćanja najma, i
- (c) Ponovnim mjerenjem knjigovodstvene vrijednosti kako bi odražavala ponovnu ocjenu ili izmjene najma, ili kako bi odražavala revidirana plaćanja najma koja su u biti fiksna.

(VI) Izmjene najma

Izmjene najma mogu biti:

- (a) Izmjene (modifikacije) ugovora koje se smatraju zasebnim najmom, i
- (b) Izmjene (modifikacije) ugovora koje se ne smatraju zasebnim najmom

Izmjene ugovora koje se smatraju zasebnim najmom javljaju se u dvije situacije:

- (a) Ako se izmjenom (modifikacijom) povećava opseg najma tako da se dodaje pravo uporabe dodatne imovine,
- (b) Ako se naknada za najam povećava za iznos koji je razmjern samostalnoj cijeni povećanja opsega i svim odgovarajućim usklađivanjima te samostalne cijene kako bi se odražavala okolnost dotičnog ugovora.

U situacijama izmjena (modifikacija) ugovora o najmu koje se smatraju zasebnim najmom, neophodno je ponovno pristupiti početnom priznavanju u skladu sa (I) Početno priznavanje, (II) Početno mjerenje imovine s pravom uporabi (III) Početno mjerenje obveze po najmu. Ponovno priznavanje je neophodno provesti s danom stupanja na snagu ovih izmjena (modifikacija).

Izmjene (modifikacije) koje se ne smatraju zasebnim najmom, odnose se na:

- (a) Ako se izmjenom (modifikacijom) smanjuje opseg najma,
- (b) Sve ostale izmjene (modifikacije) ugovora o najmu.

U situacijama smanjenja opsega najma neophodno je umanjiti imovinu sa pravom uporabe i obveze sa naslova najmova primjenom nove diskontne stope. Razlika između početnih iznosa i novog priznavanja priznaje se kao razlika kroz račun dobiti i gubitka. Ostale izmjene (modifikacije) ugovora o najmu dovode do revidiranja obveze sa naslova najmova primjenom nove revidirane diskontne stope, te prilagodbe u identičnom iznosu na poziciji imovine sa pravom uporabe. Sa naslova ove izmjene ne postoji direktni utjecaj na račun dobiti i gubitka.

2. PREGLED TEMELJNIH RAČUNOVODSTVENIH POLITIKA (NASTAVAK)

v) Najmovi (nastavak)

U situacijama smanjenja opsega najma neophodno je umanjiti imovinu sa pravom uporabe i obveze sa naslova najmova primjenom nove diskontne stope. Razlika između početnih iznosa i novog priznavanja priznaje se kao razlika kroz račun dobiti i gubitka. Ostale izmjene (modifikacije) ugovora o najmu dovode do revidiranja obveze sa naslova najmova primjenom nove revidirane diskontne stope, te prilagodbe u identičnom iznosu na poziciji imovine sa pravom uporabe. Sa naslova ove izmjene ne postoji direktni utjecaj na račun dobiti i gubitka.

(VII) TNG ne primjenjuje ovaj standard na:

- (a) Kratkoročne najmove, i
- (b) Najmove s odnosnom imovinom niske vrijednosti.

Kad je riječ o kratkoročnim najmovima (razdoblje najma od 12 mjeseci ili manje) te najmovima imovine male vrijednosti, TNG je odlučio pravocrtno iskazati rashode za najam, kako je to dopušteno MSFI-jem 16. Navedeni se trošak iskazuje pod pozicijom „Opći i administrativni troškovi“ u računu dobiti i gubitka.

Za najmove u kojima je TNG najmodavac, vrši se razlika između financijskog najma i operativnog najma u skladu s MSFI 16. Najmovi se klasificiraju kao financijski najmovi ako se njima prenose gotovo svi rizici i koristi povezani s vlasništvom nad odnosnom imovinom na najmoprimca tijekom trajanja najma. Svi drugi najmovi svrstani su u operativne najmove.

z) 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, s izuzetkom iznosa poreza na dobit koji se odnosi na stavke unutar vlasničke glavnice i pričuve, u kojem slučaju se trošak poreza na dobit priznaje unutar vlasničke glavnice i pričuva.

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.

2. PREGLED TEMELJNIH RAČUNOVODSTVENIH POLITIKA (NASTAVAK)

z) Oporezivanje (nastavak)

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.

aa) Prihodi od brodova

Sukladno MSFI 15 subjekt priznaje prihod kada (ili u mjeri u kojoj) subjekt ispuni obvezu izvršenja tako što kupcu usluge prenese obećanu robu ili uslugu (tj. imovinu). Imovina je prenesena kada (ili u mjeri u kojoj) kupac stekne kontrolu nad tom imovinom. Kontrola nad imovinom se odnosi na mogućnost upravljanja upotrebom imovine i ostvarivanje gotovo svih preostalih koristi od nje. U kontrolu je uključena mogućnost sprječavanja drugih subjekata da upravljaju upotrebom imovine i ostvaruju koristi od nje. Kontrola se može prenijeti tijekom vremena ili u određenom trenutku.

Prihodi od vozarina ostvaruju se iz poslova prema brodarskim ugovorima na vrijeme (eng. time charter) i brodarskim ugovorima na putovanja (eng. voyage charter).

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. Obveza izvršenja u ugovoru na vrijeme zadovoljena je tijekom trajanja ugovora, počevši od trenutka kada je brod predan naručitelju do njegove ponovne reisperuke TNG-iju. Brodarski ugovori na vrijeme smatraju se operativnim najmom, stoga ne spadaju u područje primjene MSFI-ja 15, jer (i) brod je prepoznatljiva imovina (ii) TNG nema prava na zamjenu i (iii) unajmitelj ima pravo kontrolirati uporabu broda tijekom trajanja ugovora te stječe ekonomske koristi od takve uporabe.

Kod poslova na temelju brodarskog ugovora na putovanje, brod se ugovara za jedno putovanje između dviju ili više luka. TNG pruža uslugu protokom vremena u kojem ispunjava obvezu izvršenja i priznaje prihod. Obveza izvršavanja u brodarskom ugovoru na putovanje počinje se zadovoljavati predajom pisma spremnosti unutar datuma dogovorenog s unajmiteljem. TNG je utvrdio da se njegovi ugovori na putovanje sastoje od jedinstvene obveze izvršenja prijevoza tereta u određenom roku. Stoga se obveza izvršenja ispunjava ravnomjerno kako putovanje napreduje i, kao rezultat, prihod se priznaje pravocrtno tijekom dana putovanja od početka ukrcaja tereta do završetka iskrcaja tereta.

TNG koristi izlaznu (output) metodu mjerenja napretka prema potpunom ispunjenju obveza izvršenja koja se zasniva na proteklom vremenu. Izlaznim metodama se prihodi priznaju na osnovu izravnog mjerenja vrijednosti koju roba ili usluge prenesene do određenog datuma imaju za kupca, u odnosu na preostalu robu ili usluge obećane ugovorom. TNG priznaje prihod u trenutku nastajanja u iznosu koji ima pravo fakturirati, budući ima pravo na naknadu od naručitelja prijevoza u iznosu koji izravno odgovara vrijednosti.

2. PREGLED TEMELJNIH RAČUNOVODSTVENIH POLITIKA (NASTAVAK)

aa) Prihodi od brodova (nastavak)

Troškovi provizija za stjecanje ugovora amortiziraju se tijekom razdoblja trajanja ugovora, osim ako je amortizacijsko razdoblje godina dana ili kraće, u tom slučaju se priznaju kao rashod kad nastanu.

Troškovi nastali od iskrcajne luke prethodnog ugovora na putovanje do ukrcajne luke sljedećeg ugovora na putovanje (tzv. ballast leg), te troškovi putovanja koji su nastali ispunjavanjem ugovora na putovanje, kapitaliziraju se kao troškovi ispunjenja ugovora te se otpisuju (amortiziraju) tijekom razdoblja trajanja ugovora, počevši od datuma ukrcaja tereta zaključno sa danom iskrcaja tereta, na sustavnoj osnovi koja je u skladu s prijenosom usluge na koji se ti troškovi odnose, osim ako je amortizacijsko razdoblje godina dana ili kraće, u tom slučaju se priznaju kao rashod kad nastanu. Troškovi se odgađaju samo ako se (i) odnose izravno na zaključeni ili očekivani ugovor na putovanje, (ii) stvaraju ili povećavaju resurse koji će se koristiti za ispunjavanje obveza iz ugovora i (iii) očekuje se povrat troškova.

Ugovori na putovanje sadrže uvjete u smislu vremena stavljenog na raspolaganje za ukrcaj i iskrcaj. Prekostonjice predstavljaju oblik promjenjive naknade (što povećava ili smanjuje naknadu koja je obećana ugovorom). Istu je potrebno procijeniti na početku ugovora upotrebom metode očekivane vrijednosti ili najvjerojatnijeg iznosa, te ažurirati svoju procijenu promjenjive naknade tijekom ugovornog razdoblja.

Prihodi od vozarina kod ugovora na vrijeme najčešće su fiksni tijekom trajanja ugovora. Brodovi koji plove pod ugovorima na vrijeme tijekom određenog vremenskog razdoblja omogućuju predvidljivije novčane tijekom tog vremenskog razdoblja.

Struktura vozarine kod ugovora na vrijeme sastoji se od unaprijed dogovorene fiksne dnevne naknade za korištenje broda, koja se plaća brodaru polumjesečno ili mjesečno unaprijed tijekom određenog razdoblja.

Prihodi od vozarina kod ugovora na putovanje mogu biti fiksni ili se mogu definirati na način da brodar prima vozarinu izračunatu umnoškom tona ukrcanog tereta s vozarinskim stavom po toni tereta za unaprijed određene ukrcajne odnosno iskrcajne luke, na temelju čega brodar na početku ugovora upotrebom metode očekivane vrijednosti ili najvjerojatnijeg iznosa može pouzdano procijeniti očekivani iznos naknade na koju će imati pravo u zamjenu za izvršenje ugovorne obveze odnosno usluge kupcu.

bb) Ostali prihodi broda

Ostali prihodi prvenstveno se odnose na prihode od prekostonjica ostvarene od naručitelja prijevoza u sudskom postupku. Ostali prihodi evidentiraju se kako nastaju.

2. PREGLED TEMELJNIH RAČUNOVODSTVENIH POLITIKA (NASTAVAK)

cc) 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. Provizija se evidentira kao rashod u računu dobiti i gubitka.

Posrednička provizija plaća se kod brodarskih ugovora na vrijeme uz vozarinu. Provizija koja se plaća prema brodarskom ugovoru na putovanja plaća se na vozarinu, ali i na mrtvu vozarinu (eng. *dead freight*) 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. TNG razlikuje veće i manje troškove putovanja. 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, troškovi prolaska pomorskim kanalima, agencijske pristojbe, troškovi osiguranja od ratnih rizika i drugi troškovi tereta koje u pravilu plaća klijent.

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

dd) 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.

2. PREGLED TEMELJNIH RAČUNOVODSTVENIH POLITIKA (NASTAVAK)

ee) Neto financijski prihodi / (rashodi)

Neto financijski (rashodi) / 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.

ff) 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 priznaju se u neto dobit ili gubitak razdoblja u kojem su nastali.

gg) 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:

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, koja su odabrala opciju oporezivanja po tonaži dužna 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 financijske imovine

Na svaki izvještajni datum TNG procjenjuje da li se značajno povećao kreditni rizik za financijski instrumenti od početnog priznavanja. Kada vrši procjenu, TNG koristi promjene rizika od neplaćanja nastale tijekom očekivanog vijeka trajanja financijskog instrumenta umjesto promjene iznosa očekivanih kreditnih gubitaka. Kako bi izvršio procjenu uspoređuje rizik od neplaćanja nastao za financijski instrument na izvještajni datum sa rizikom neplaćanja nastalim za financijski instrument na datum početnog priznavanja te uzima u obzir razumne i prihvatljive podatke.

2. PREGLED TEMELJNIH RAČUNOVODSTVENIH POLITIKA (NASTAVAK)

gg) Značajne računovodstvene procjene i prosudbe (nastavak)

Rezerviranja za sudske sporove

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 rashodovanom vrijednosti (eng. *scrap value*) 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 primijenjenu 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 uključuju očekivane dnevne vozarine, operativne troškove broda, diskontnu kamatnu stopu i prosječnu cijenu čelika kao sekundarne sirovine) 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.

hh) Poslovni segmenti

Temeljem zahtjeva MSFI-ja 8: Poslovni segmenti, TNG svoje poslovanje prati samo u jednom segmentu, a sukladno specifičnostima same djelatnosti. Priznavanje i mjerenje prihoda od brodova objavljeno je u bilješci 2.s, dok su sami prihodi od brodova objavljeni u bilješci 3, a ostali podaci o navedenom segmentu u bilješkama 2.e i bilješci 14.

2. PREGLED TEMELJNIH RAČUNOVODSTVENIH POLITIKA (NASTAVAK)

hh) Poslovni segmenti (nastavak)

GEOGRAFSKI PRIKAZ KUPACA I PRIPADAJUĆIH PRIHODA

Država	(%)
Singapur	48,78%
SAD	28,42%
Meksiko	9,70%
Švicarska	4,72%
Republika Koreja	2,89%
Ujedinjeno Kraljevstvo	1,67%
Malta	1,62%
Norveška	1,26%
Bermuda	0,78%
Panama	0,10%
Italija	0,05%
Ukupno	100,00%

Društvo posluje s međunarodnim kupcima koji sukladno specifičnosti industrije posluju u i sa drugim zemljama stoga, gore navedeni geografski prikaz kupaca ne mora nužno korelirati s pravcima kretanja, ukrcaja ili iskrcaja robe i/ili pruženim uslugama prijevoza.

Bilješke uz financijske izvještaje
 Za godinu koja je završila 31. prosinca 2020. godine
 (svi iznosi izraženi su u tisućama USD i tisućama HRK)

3. PRIHODI

	USD	HRK	USD	HRK
PRIHODI BRODOVA	2020.	2020.	2019.	2019.
Prihodi od vozarina:	35.445	236.956	40.508	267.944
- <i>Voyage charter</i>	7.262	47.582	12.232	80.519
- <i>Time charter</i>	24.389	163.522	23.287	154.417
- <i>Prekostojnica</i>	3.794	25.852	4.989	33.008
Ukupno	35.445	236.956	40.508	267.944

Ukupan broj dana prihoda od brodarskih ugovora na vrijeme (eng. Time charter) u 2020. iznosio je 1.466 dana što iznosi 70,5% ukupno prihodovnih dana u navedenoj godini. Broj operativnih dana u 2020. bio je niži za 115 dana zbog provedbe obveznih 5-godišnjih remonata i ugradnje pročišćivača za balastne vode na 4 MR tankera, što je utjecalo na smanjenje raspoloživih prihodovnih dana za zapošljavanje brodova na spot tržištu brodarskim ugovorima na putovanje (eng. Voyage charter).

Društvo nema varijabilnih plaćanja po osnovi prihoda od *Time charter-a*.

OSTALI PRIHODI	USD	HRK	USD	HRK
	2020.	2020.	2019.	2019.
Ostali prihodi vezani za brod	619	3.965	105	688
Ostali prihodi uprave	24	152	12	77
Ukupno	643	4.117	117	765

Obveza izvršenja u ugovoru na temelju voyage charter-a ispunjena je proporcionalno s protokom vremena i kao rezultat, prihod se priznaje linearno tijekom dana putovanja od početka ukrcaja tereta do završetka iskrcaja tereta.

Tankersko tržište ne prepoznaje oblik tipiziranog ugovora u internacionalnoj primjeni koji definira izvršenje obveze iz stavke „Prekostojnica” u definiranom vremenskom okviru. Slijedom navedenog, prekostojnica dobiva tretman obveze s nedefiniranim rokom dospjeća. Prihod od prekostojnica (eng. demurrage) definiramo kao vrijeme utrošeno na krcanje ili iskrcavanje tereta preko vremena utvrđenoga brodarskim ugovorom na putovanje. Prosječno dospjeće potraživanja od prekostojnica iznosi od 3 do 6 mjeseci. Pošto se prilikom ugovaranja putovanja na spotu strogo vodi računa o izboru druge ugovorne strane (eng. counterparty), postoji vrlo visoki stupanj izvjesnosti da će doći do podmirjenja potraživanja, ali istovremeno ovakve obveze unajmitelja imaju duži vremenski horizont podmirivanja.

Bilješke uz financijske izvještaje
 Za godinu koja je završila 31. prosinca 2020. godine
 (svi iznosi izraženi su u tisućama USD i tisućama HRK)

3. PRIHODI (NASTAVAK)

U sljedećim tablicama ukratko su navedeni uvjeti brodarskih ugovora na vrijeme (eng. time charter) tijekom razdoblja koja su završila 31. prosinca 2020. i 31. prosinca 2019. godine:

2020. godina

R.B.	NAZIV BRODA	GODINA GRADNJE	TIP	DATUM ISPORUKE UNAJMITELJU	ISTEK UGOVORA	CIJENA (\$/DAN)
1.	Vinjerac	2011.	MR PRODUKT TANKER	13.05.2020	14.05.2022	15.250
2	Velebit	2011.	MR PRODUKT TANKER	05.12.2020	17.01.2021	16.000
3.	Vukovar	2015.	MR PRODUKT TANKER	21.08.2020	21.08.2023	17.050
4.	Zoilo	2015.	MR PRODUKT TANKER	23.11.2020	21.02.2021	12.421

2019. godina

R.B.	NAZIV BRODA	GODINA GRADNJE	TIP	DATUM ISPORUKE UNAJMITELJU	ISTEK UGOVORA	CIJENA (\$/DAN)
1.	Dalmacija	2015.	MR PRODUKT TANKER	17.03.2019	17.03.2020	16.000
2	Pag	2015.	MR PRODUKT TANKER	24.05.2019	05.02.2020	17.150
3.	Velebit	2011.	MR PRODUKT TANKER	12.03.2019	12.03.2020	14.500
4.	Vukovar	2015.	MR PRODUKT TANKER	14.05.2019	14.05.2020	17.000
5.	Zoilo	2015.	MR PRODUKT TANKER	03.12.2018	31.05.2020	13.500*

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

Bilješke uz financijske izvještaje
 Za godinu koja je završila 31. prosinca 2020. godine
 (svi iznosi izraženi su u tisućama USD i tisućama HRK)

3. PRIHODI (NASTAVAK)

Ukupne buduće minimalne uplate po najmovima brodova, neto od provizije naručitelju prijevoza koja se odbija prilikom uplate, su kako slijedi:

	USD	HRK	USD	HRK
	<u>31.12.2020.</u>	<u>31.12.2020.</u>	<u>31.12.2019.</u>	<u>31.12.2019.</u>
Do 1 godine	12.552	77.057	7.150	47.547
Između 1 i 5 godina	12.086	74.196	-	-
Ukupno	<u>24.638</u>	<u>151.253</u>	<u>7.150</u>	<u>47.547</u>

4. TROŠKOVI PUTOVANJA

	USD	HRK	USD	HRK
	<u>2020.</u>	<u>2020.</u>	<u>2019.</u>	<u>2019.</u>
Gorivo	2.800	18.357	4.062	26.852
Lučki troškovi	1.472	9.422	2.046	13.491
Provizije brokerima i agentima	822	5.464	1.065	7.048
Naknada za upravljanje komercijalnim poslovima – povezana društva	534	3.508	639	4.236
Ostali troškovi vezani uz putovanje	210	1.381	312	2.059
Ukupno	<u>5.838</u>	<u>38.132</u>	<u>8.124</u>	<u>53.686</u>

5. OPERATIVNI TROŠKOVI BRODA

	USD	HRK	USD	HRK
	<u>2020.</u>	<u>2020.</u>	<u>2019.</u>	<u>2019.</u>
/i/ Troškovi posade	8.907	58.577	8.758	58.121
/ii/ Troškovi potrošnih materijala	1.163	8.055	1.199	7.924
/iii/ Troškovi održavanja	2.103	13.814	1.849	12.251
Naknada za upravljanje ostalim poslovima – povezana društva	1.238	8.195	1.226	8.110
/iv/ Opći troškovi	1.144	7.564	1.427	9.416
Troškovi osiguranja	490	3.281	537	3.511
Ukupno	<u>15.045</u>	<u>99.486</u>	<u>14.996</u>	<u>99.333</u>

Bilješke uz financijske izvještaje
 Za godinu koja je završila 31. prosinca 2020. godine
 (svi iznosi izraženi su u tisućama USD i tisućama HRK)

5. OPERATIVNI TROŠKOVI BRODA (NASTAVAK)

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 naknadu za usluge upravljanja brodom, koja je vezana uz godišnju internacionalnu publikaciju BDO LLP (ex. Moore Stephens) dostupna i na mrežnim stranicama <https://www.opcostonline.com>, koja uz pomoć alata Shipping Opcost, za svaku vrstu broda daje prosječni dnevni trošak koji Upravitelj flote obračunava u visini 67% od objavljenog iznosa. Pomorci koji su posada na brodovima zaposleni su u skladu s 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.

/i/ Troškovi posade	USD	HRK	USD	HRK
	2020.	2020.	2019.	2019.
Plaće posade	7.536	49.582	7.566	50.218
Putni troškovi posade	796	5.221	630	4.172
Troškovi prehrane posade	472	3.105	495	3.285
Ostali troškovi posade	103	669	67	446
Ukupno	8.907	58.577	8.758	58.121

/ii/ Troškovi potrošnih materijala	USD	HRK	USD	HRK
	2020.	2020.	2019.	2019.
Troškovi inventara, boje, kemikalije i plinova	726	4.838	792	5.234
Troškovi maziva i masti	437	3.217	407	2.690
Ukupno	1.163	8.055	1.199	7.924

/iii/ Troškovi održavanja	USD	HRK	USD	HRK
	2020.	2020.	2019.	2019.
Utrošeni rezervni dijelovi	1.294	8.519	1.182	7.829
Troškovi tekućeg održavanja	809	5.295	667	4.422
Ukupno	2.103	13.814	1.849	12.251

Bilješke uz financijske izvještaje
 Za godinu koja je završila 31. prosinca 2020. godine
 (svi iznosi izraženi su u tisućama USD i tisućama HRK)

5. OPERATIVNI TROŠKOVI BRODA (NASTAVAK)

/iv/ Opći troškovi	USD	HRK	USD	HRK
	2020.	2020.	2019.	2019.
Poštanske i telekomunikacijske usluge	231	1.518	214	1.422
Ostali opći troškovi	337	2.236	641	4.208
Ostali opći troškovi – povezana društva	576	3.810	572	3.786
Ukupno	1.144	7.564	1.427	9.416

6. AMORTIZACIJA

	USD	HRK	USD	HRK
	2020.	2020.	2019.	2019.
Amortizacija brodova (Bilješka 14)	8.028	52.800	7.913	52.499
Amortizacija ostale materijalne imovine (Bilješka 14)	1	6	1	7
Ukupno	8.029	52.806	7.914	52.506

U 2020. godini u troškove amortizacije brodova uključeni su troškovi amortizacije troškova dokovanja za brodove „Velebit“, „Vinjerac“, „Vukovar“, „Dalmacija“ i „Zoilo“ u iznosu od 2,5 milijuna kuna odnosno 382 tisuće američkih dolara (2019. godine: brodovi „Velebit“ i „Vinjerac“ 1,7 milijuna kuna odnosno 262 tisuća američkih dolara).

7. USKLAĐENJE VRIJEDNOSTI

	USD	HRK	USD	HRK
	2020.	2020.	2019.	2019.
Usklađenje vrijednosti brodova (Bilješka 14)	9.069	55.676	705	4.688
Ukupno	9.069	55.676	705	4.688

Društvo je utvrdilo da postoje razlozi za umanjene imovine – brodova „Dalmacija“, „Pag“, „Vukovar“ i „Zoilo“ te je gubitak iz umanjenja vrijednosti priznat u računu dobiti i gubitka u iznosu od 55,7 milijuna kuna odnosno 9,1 milijuna američkih dolara (2019. godine: brod „Dalmacija“ 4,7 milijuna kuna odnosno 705 tisuća američkih dolara).

Bilješke uz financijske izvještaje
 Za godinu koja je završila 31. prosinca 2020. godine
 (svi iznosi izraženi su u tisućama USD i tisućama HRK)

7. USKLAĐENJE VRIJEDNOSTI (NASTAVAK)

(‘000 USD)

DRUŠTVO	BROD	TRŽIŠNA VRIJEDNOST	KNJIGOVODSTVENA VRIJEDNOST	RAZLIKA
1	2	3	4	5 (3-4)
Vukovar Shipping LLC	Vukovar	29.292	31.337	(2.045)
Zoilo Shipping LLC	Zoilo	29.495	31.627	(2.132)
Pag Shipping LLC	Pag	29.158	30.995	(1.836)
Teuta Shipping Company Ltd.	Dalmacija	29.013	32.069	(3.056)
Gubitak od umanjena kao rashod u računu dobiti i gubitka				(9.069)

Nadoknadivi iznos broda je procijenjen kao vrijednost u upotrebi utvrđenoj na temelju diskontiranog budućeg tijeka novca (bilješke 2i, 2y i 2cc). Prilikom izračuna nadoknadivog iznosa u 2020. godini, korištene su diskontne stope u rasponu od 5,999% do 6,167% ovisno o starosti i specifičnosti pojedinog broda. Prilikom izračuna nadoknadivog iznosa u 2019. godini korištena je diskontna stopa u rasponu od 6,420% do 6,529%.

Bilješke uz financijske izvještaje
 Za godinu koja je završila 31. prosinca 2020. godine
 (svi iznosi izraženi su u tisućama USD i tisućama HRK)

8. OPĆI I ADMINISTRATIVNI TROŠKOVI

	USD	HRK	USD	HRK
	2020.	2020.	2019.	2019.
Troškovi garancija za bankovne kredite – povezana društva	265	1.775	296	1.950
Troškovi zaposlenika /i/	249	1.635	188	1.246
Usluge korporativnog servisa – povezana društva	72	475	72	477
Bankarske usluge	29	190	26	174
Usluge zakonske revizije	23	158	23	154
Troškovi najma	7	49	9	59
Troškovi najma – povezana društva	8	56	8	55
Ostale vanjske usluge	64	435	27	177
Ostali troškovi	229	1.517	169	1.124
Ostali troškovi – povezana društva	-	-	1	4
Ukupno	946	6.290	819	5.420

/i/ Troškovi zaposlenika	USD	HRK	USD	HRK
	2020.	2020.	2019.	2019.
Neto plaće	134	880	91	607
Porezi i doprinosi	105	688	73	483
Naknada troškova zaposlenima	9	61	21	137
Usluge stručnog obrazovanja	1	6	3	19
Ukupno	249	1.635	188	1.246

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.

Bilješke uz financijske izvještaje
 Za godinu koja je završila 31. prosinca 2020. godine
 (svi iznosi izraženi su u tisućama USD i tisućama HRK)

9. FINANCIJSKI PRIHODI

	USD	HRK	USD	HRK
	2020.	2020.	2019.	2019.
Pozitivne tečajne razlike	25	225	-	-
Tečajne razlike s poduzetnicima unutar grupe	-	-	6	38
Prihodi od kamata	12	82	58	381
Ukupno	37	307	64	419

10. FINANCIJSKI RASHODI

	USD	HRK	USD	HRK
	2020.	2020.	2019.	2019.
Negativne tečajne razlike	-	-	16	88
Tečajne razlike s poduzetnicima unutar grupe	179	1.103	-	-
Rashodi od kamata	2.926	19.570	4.570	30.067
Ukupno	3.105	20.673	4.586	30.155

11. 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, koja su odabrala opciju oporezivanja po tonaži, dužna 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.

Bilješke uz financijske izvještaje
Za godinu koja je završila 31. prosinca 2020. godine
(svi iznosi izraženi su u tisućama USD i tisućama HRK)

11. POREZ PO TONAŽI (NASTAVAK)

TNG sudjeluje u obračunu poreza po tonaži sa sljedećim brodovima:

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

Prema rješenju Ministarstva pomorstva, prijevoza i infrastrukture, porez po tonaži brodova TNG-a za 2020. 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.

12. 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 2020. godinu, TNG nije imao obvezu plaćanja poreza na dobit u Hrvatskoj budući da je u sustavu poreza po tonaži.

Bilješke uz financijske izvještaje
 Za godinu koja je završila 31. prosinca 2020. godine
 (svi iznosi izraženi su u tisućama USD i tisućama HRK)

13. ZARADA PO DIONICI

	USD	HRK	USD	HRK
	<u>31.12.2020.</u>	<u>31.12.2020.</u>	<u>31.12.2019.</u>	<u>31.12.2019.</u>
Neto (gubitak) / dobit tekuće godine	(5.907)	(31.683)	3.545	23.340
Ponderirani prosječni broj dionica na kraju godine, osnovnih i razrijeđenih	8.720.145	8.720.145	8.720.145	8.720.145
Neto (gubitak) / dobitak po dionici, osnovni i razrijeđeni (u dolarima i centima; u kunama i lipama)	(0,68)	(3,63)	0,41	2,68

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

14. NEKRETNINE, POSTROJENJA I OPREMA

Brodovi i oprema

	Brodovi i oprema		Imovina u pripremi		Total	
	USD	HRK	USD	HRK	USD	HRK
NABAVNA VRIJEDNOST						
Na dan 31. prosinca 2019.	209.180	1.391.025	416	2.767	209.596	1.393.792
Povećanje	-	-	2.892	17.754	2.892	17.754
Aktiviranje	2.014	12.361	(2.014)	(12.361)	-	-
Umanjenje vrijednosti	(11.497)	(70.580)	-	-	(11.497)	(70.580)
Tečajne razlike (Bilješka 2.d)	-	(106.861)	-	(213)	-	(107.074)
Na dan 31. prosinca 2020.	199.697	1.225.945	1.294	7.947	200.991	1.233.892
ISPRAVAK VRIJEDNOSTI						
Na dan 31. prosinca 2019.	34.889	232.002	-	-	34.889	232.002
Amortizacija	7.647	50.323	-	-	7.647	50.323
Umanjenje vrijednosti	(2.428)	(14.904)	-	-	(2.428)	(14.904)
Tečajne razlike (Bilješka 2.d)	-	(21.197)	-	-	-	(21.197)
Na dan 31. prosinca 2020.	40.108	246.224	-	-	40.108	246.224
SADAŠNJA VRIJEDNOST						
Na dan 31. prosinca 2019.	174.291	1.159.023	416	2.767	174.707	1.161.790
Na dan 31. prosinca 2020.	159.589	979.721	1.294	7.947	160.883	987.668

Bilješke uz financijske izvještaje
 Za godinu koja je završila 31. prosinca 2020. godine
 (svi iznosi izraženi su u tisućama USD i tisućama HRK)

14. NEKRETNINE, POSTROJENJA I OPREMA (nastavak)

Neto knjigovodstvena vrijednost opreme na 31. 12. 2020. iznosi 495.8 tisuća kuna. Najveća stavka unutar opreme jest službeni automobil, dok se ostatak odnosi na računalnu i ostalu uredsku opremu ureda TNG. Trošak amortizacije navedene opreme iznosi 14.4 tisuća kuna u 2020. godini.

Brodovi i oprema uključuju i brodove koji su dani u *Time charter*. Neto knjigovodstvena vrijednost brodova danih u *Time charter* na dan 31. prosinca 2020. godine iznosila je 641.786 tisuća kuna (2019.: 1.004.201 tisuću kuna). Trošak amortizacije brodova u *Time charter*-u za 2020. godinu iznosio je 34.864 tisuća kuna (2019.: 43.962 tisuća kuna). Trošak vrijednosnog usklađenja navedenih brodova iznosio je 25.642 tisuća kuna za 2020. godinu (2019.: 4.687 tisuća kuna).

Izdaci za dokovanje

	Brodovi i oprema		Imovina u pripremi		Total	
	USD	HRK	USD	HRK	USD	HRK
NABAVNA VRIJEDNOST						
Na dan 31. prosinca 2019.	1.313	8.723	-	-	1.313	8.723
Povećanje	-	-	2.321	14.246	2.321	14.246
Aktiviranje	2.157	13.243	(2.157)	(13.243)	-	-
Tečajne razlike	-	(670)	-	-	-	(670)
Na dan 31. prosinca 2020.	3.470	21.296	164	1.003	3.634	22.299
ISPRAVAK VRIJEDNOSTI						
Na dan 31. prosinca 2019.	845	5.613	-	-	845	5.613
Amortizacija	382	2.483	-	-	382	2.483
Tečajne razlike	-	(570)	-	-	-	(570)
Na dan 31. prosinca 2020.	1.227	7.526	-	-	1.227	7.526
SADAŠNJA VRIJEDNOST						
Na dan 31. prosinca 2019.	468	3.110	-	-	468	3.110
Na dan 31. prosinca 2020.	2.243	13.770	164	1.003	2.407	14.773

Sveukupno

	Brodovi i oprema		Imovina u pripremi		Total	
	USD	HRK	USD	HRK	USD	HRK
SADAŠNJA VRIJEDNOST						
Na dan 31. prosinca 2019.	174.759	1.162.133	416	2.767	175.175	1.164.900
Na dan 31. prosinca 2020.	161.832	993.491	1.458	8.950	163.290	1.002.441

Bilješke uz financijske izvještaje
 Za godinu koja je završila 31. prosinca 2020. godine
 (svi iznosi izraženi su u tisućama USD i tisućama HRK)

14. NEKRETNINE, POSTROJENJA I OPREMA (nastavak)

Tijekom 2019. TNG je ugovorio s dobavljačima nabavku uređaja za pročišćivanje balastnih voda koji se ugrađuju prilikom 5-godišnjih redovnih remonata tijekom 2020. i 2021. na sve brodovima TNG-a osim na brodu M/T Dalmacija koja već ima ugrađen navedeni uređaj.

Temeljem ugovora s dobavljačima ukupan ugovoren iznos za nabavku navedene opreme iznosi USD 2.954 tis USD, od čega je tijekom 2020. realizirano USD 2.018 tis. Razlika od 874 tis. USD do iznosa iskazanog u povećanju imovine u pripremi od 2.892 tis USD otpada na pripadajuće troškove ugradnje navedene opreme i ostale zavisne troškove.

Brodovi i oprema

	Brodovi i oprema		Imovina u pripremi		Total	
	USD	HRK	USD	HRK	USD	HRK
NABAVNA VRIJEDNOST						
Na dan 31. prosinca 2018.	210.021	1.358.668	-	-	210.021	1.358.668
Povećanje	-	-	417	2.771	417	2.771
Aktiviranje	1	4	(1)	(4)	-	-
Umanjenje vrijednosti	(842)	(5.601)	-	-	(842)	(5.601)
Tečajne razlike (Bilješka 2.d)	-	37.954	-	-	-	37.954
Na dan 31. prosinca 2019.	209.180	1.391.025	416	2.767	209.596	1.393.792
ISPRAVAK VRIJEDNOSTI						
Na dan 31. prosinca 2018.	27.374	177.090	-	-	27.374	177.090
Amortizacija	7.652	50.765	-	-	7.652	50.765
Umanjenje vrijednosti	(137)	(913)	-	-	(137)	(913)
Tečajne razlike (Bilješka 2.d)	-	5.060	-	-	-	5.060
Na dan 31. prosinca 2019.	34.889	232.002	-	-	34.889	232.002
SADAŠNJA VRIJEDNOST						
Na dan 31. prosinca 2018.	182.647	1.181.578	-	-	182.647	1.181.578
Na dan 31. prosinca 2019.	174.291	1.159.023	416	2.767	174.707	1.161.790

Bilješke uz financijske izvještaje
 Za godinu koja je završila 31. prosinca 2020. godine
 (svi iznosi izraženi su u tisućama USD i tisućama HRK)

14. NEKRETNINE, POSTROJENJA I OPREMA (NASTAVAK)

Brodovi i oprema (nastavak)

Izdaci za dokovanje

	Brodovi i oprema		Imovina u pripremi		Total	
	USD	HRK	USD	HRK	USD	HRK
NABAVNA VRIJEDNOST						
Na dan 31. prosinca 2018.	1.313	8.487	-	-	1.313	8.487
Povećanje	-	-	-	-	-	-
Tečajne razlike	-	236	-	-	-	236
Na dan 31. prosinca 2019.	1.313	8.723	-	-	1.313	8.723
ISPRAVAK VRIJEDNOSTI						
Na dan 31. prosinca 2018.	583	3.763	-	-	583	3.763
Amortizacija	262	1.741	-	-	262	1.741
Tečajne razlike	-	109	-	-	-	109
Na dan 31. prosinca 2019.	845	5.613	-	-	845	5.613
SADAŠNJA VRIJEDNOST						
Na dan 31. prosinca 2018.	730	4.724	-	-	730	4.724
Na dan 31. prosinca 2019.	468	3.110	-	-	468	3.110

Sveukupno

	Brodovi i oprema		Imovina u pripremi		Total	
	USD	HRK	USD	HRK	USD	HRK
SADAŠNJA VRIJEDNOST						
Na dan 31. prosinca 2018.	183.377	1.186.302	-	-	183.377	1.186.302
Na dan 31. prosinca 2019.	174.759	1.162.133	416	2.767	175.175	1.164.900

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

U 2020. godini, TNG je uložio 14.246 tisuća kuna, odnosno 2.321 tisuća američkih dolara u izdatke za dokovanja (2019. godine: 2.767 tisuća kuna, odnosno 416 tisuća američkih dolara).

Bilješke uz financijske izvještaje
 Za godinu koja je završila 31. prosinca 2020. godine
 (svi iznosi izraženi su u tisućama USD i tisućama HRK)

14. NEKRETNINE, POSTROJENJA I OPREMA (NASTAVAK)

Na dan 31. prosinca 2020. godine nije bilo kapitaliziranih troškova posudbe (31. prosinca 2019. godine: 0 kuna).

Na dan 31. prosinca 2020. godine ukupna neto knjigovodstvena vrijednost imovine založene kao jamstvo za dobivene kredite iznosi 979.225 tisuća kuna, odnosno 159.508 tisuća američkih dolara (31. prosinca 2019. godine: 1.159.016 tisuća kuna, odnosno 174.290 tisuća američkih dolara).

15. ZALIHE

	USD	HRK	USD	HRK
	<u>31.12.2020.</u>	<u>31.12.2020.</u>	<u>31.12.2019.</u>	<u>31.12.2019.</u>
Mazivo	594	3.652	548	3.643
Gorivo	732	4.490	123	810
Prehrambeni artikli	143	881	136	908
Sitni inventar	4	25	3	19
Ispravak vrijednosti sitnog inventara	(4)	(25)	(3)	(19)
Ukupno	<u>1.469</u>	<u>9.023</u>	<u>807</u>	<u>5.361</u>

TNG očekuje podmirenje prikazanih stavki zaliha unutar dvanaest mjeseci od datuma izvještaja.

16. POTRAŽIVANJA OD KUPACA I OSTALA POTRAŽIVANJA

	USD	HRK	USD	HRK
	<u>31.12.2020.</u>	<u>31.12.2020.</u>	<u>31.12.2019.</u>	<u>31.12.2019.</u>
Potraživanja od kupaca	5.512	33.838	2.403	15.977
Potraživanja od države i drugih institucija	11	68	4	26
Potraživanja od zaposlenika	4	27	1	7
Ostala potraživanja	44	264	8	53
Ostala potraživanja - povezana društva	1	7	-	-
Ukupno	<u>5.572</u>	<u>34.204</u>	<u>2.416</u>	<u>16.063</u>

Bilješke uz financijske izvještaje
 Za godinu koja je završila 31. prosinca 2020. godine
 (svi iznosi izraženi su u tisućama USD i tisućama HRK)

16. POTRAŽIVANJA OD KUPACA I OSTALA POTRAŽIVANJA (NASTAVAK)

Starosna struktura dospjelih potraživanja:

	USD	HRK	USD	HRK
	31.12.2020.	31.12.2020.	31.12.2019.	31.12.2019.
1 -90 dana	1.445	8.870	1.028	6.833
91 -180 dana	311	1.912	646	4.293
181 - 365 dana	2.490	15.289	262	1.745
Preko 366 dana	-	-	-	-
Ukupno	4.246	26.071	1.936	12.871

Financijska stabilnost unajmitelja i njegova pouzdanost je važan faktor koji utječe na rizik ugovaranja brodarskih ugovora. Rizik 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. Premda je dospijeće ugovornih plaćanja prekoračeno za više od 30 dana, Uprava smatra da očekivani kreditni gubici nemaju materijalno značajan utjecaj na financijske izvještaje, budući da za potraživanja, osim za najamnine i vozarine ne postoji određeni datum dospijeca što je uobičajena praksa u brodarstvu. Slijedom navedenog, Uprava TNG-ja je izračunala i procjenjuje kako očekivani kreditni gubici nisu materijalno značajni, obzirom da se radi prvenstveno o prekostojnicama od renomiranih unajmitelja s kojima TNG surađuje dugi niz godina. Iznos potraživanja u razredu 180-365 dana od USD 2.490 tisuća u cijelosti se odnosi na prekostojnice jednog istaknutog unajmitelja koji ne osporava iznos potraživanja te se sukladno industrijskoj praksi očekuje podmirenje istog u razumnom roku (vidjeti bilješku 26. za detaljnije pojašnjenje). Potraživanja od kupaca i ostala potraživanja alocirana su u Stupanj 2 prema zahtjevima MSFI-ja 9: *Financijski instrumenti*.

17. PLAĆENI TROŠKOVI BUDUĆEG RAZDOBLJA I OBRAČUNATI PRIHODI

	USD	HRK	USD	HRK
	31.12.2020.	31.12.2020.	31.12.2019.	31.12.2019.
Plaćeni troškovi budućeg razdoblja	630	3.865	185	1.233
Obračunati prihodi	-	-	302	2.008
Ukupno	630	3.865	487	3.241

Plaćeni troškovi budućeg razdoblja odnose se na iznose troškova financiranja plaćenih u tekućem razdoblju, a odnose se na buduća razdoblja i vremenski se razgraničavaju u vremenskom periodu otplate kredita.

Bilješke uz financijske izvještaje
Za godinu koja je završila 31. prosinca 2020. godine
(svi iznosi izraženi su u tisućama USD i tisućama HRK)

18. NOVAC I NOVČANI EKVIVALENTI

	USD	HRK	USD	HRK
	31.12.2020.	31.12.2020.	31.12.2019.	31.12.2019.
Novac u banci	4.561	27.998	9.068	60.302
Depoziti	1.000	6.139	1.000	6.650
Novac u blagajni	108	667	114	760
Ukupno	5.669	34.804	10.182	67.712

19. VLASNIČKA GLAVNICA I PRIČUVE

Na dan 31. prosinca 2020. godine odobreni, izdani i uplaćeni kapital sastojao se od 8.733.345 redovnih dionica, bez nominalne vrijednosti (31. prosinca 2019. godine: 8.733.345). Imatelji redovnih dionica imaju pravo na isplatu izglasane dividende te jedan glas po dionici na sjednicama skupštine Društva. Neposredna matica društva Tankerska Next Generation d.d. je Tankerska plovidba d.d. Krajnja matica 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.

U veljači 2020. godine, temeljem ovlaštenja Glavne skupštine iz 2016. godine, Društvo je pokrenulo Program otkupa vlastitih dionica (dalje u tekstu: Program), s namjerom stjecanja do najviše 110.000 dionica, s novčanim iznosom dodijeljenim u Programu u iznosu od najviše 5.000.000 kuna i završetkom najkasnije do 24. veljače 2021. godine.

U listopadu 2020. godine, Uprava Društva je donijela Odluku kojom je usvojen Program otkupa vlastitih dionica (dalje u tekstu: Novi Program) na temelju ovlaštenja Glavne skupštine iz 2020. godine, i to s početkom dana 2. studenog 2020., a završetkom dana 2. studenog 2021. godine. Najveći broj dionica koji se namjerava steći tijekom trajanja Novog Programa jest 110.000, a najveći novčani iznos dodijeljen Novom Programu iznosi 5.000.000 kuna.

Prihvatanjem Novog Programa, napušta se Program donesen u veljači 2020. godine.

Tijekom trajanja Programa Društvo je steklo 13.123 vlastitih dionica, a tijekom trajanja Novog Programa 597 vlastitih dionica.

Na dan 31. prosinca 2020. godine, Društvo je imalo 26.920 vlastitih dionica (31. prosinca 2019. godine: 13.200). Pričuve za vlastite dionice ustrojene su iz dobiti Društva u iznosu od 1.578 tisuća kuna (31. prosinca 2019. godine: 997 tisuća kuna).

Na dan 31. prosinca 2020. godine iznos zakonskih pričuva unutar ostalih pričuva iznosio je 5.118 tisuća kuna (31. prosinca 2019. godine: 3.951 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 2020. godine iznos ostalih pričuva iznosio je 55.000 tisuća kuna (31. prosinca 2019. godine: 55.000 tisuća kuna).

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

Bilješke uz financijske izvještaje
 Za godinu koja je završila 31. prosinca 2020. godine
 (svi iznosi izraženi su u tisućama USD i tisućama HRK)

20. ZADUŽENJA NA KOJA SE OBRAČUNAVAJU KAMATE

Zaduženja na koja se obračunavaju kamate 2020. godina:

	USD	HRK
	31.12.2020.	31.12.2020.
Dugoročna zaduženja na koja se obračunavaju kamate		
Osigurani krediti banaka	76.792	471.431
Ukupno	76.792	471.431
Tekuće dospjeće	(12.319)	(75.628)
Dugoročni dio kredita	64.473	395.803

	USD	HRK
	31.12.2020.	31.12.2020.
Kratkoročna zaduženja na koja se obračunavaju kamate		
<i>Tekući dio dugoročnih zaduženja na koja se obračunavaju kamate</i>		
Osigurani krediti banaka	12.319	75.628
Ukupno	12.319	75.628

Zaduženja na koja se obračunavaju kamate 2019. godina:

	USD	HRK
	31.12.2019.	31.12.2019.
Dugoročna zaduženja na koja se obračunavaju kamate		
Osigurani krediti banaka	84.174	559.749
Ukupno	84.174	559.749
Tekuće dospjeće	(9.382)	(62.387)
Dugoročni dio kredita	74.792	497.362

	USD	HRK
	31.12.2019.	31.12.2019.
Kratkoročna zaduženja na koja se obračunavaju kamate		
<i>Tekući dio dugoročnih zaduženja na koja se obračunavaju kamate</i>		
Osigurani krediti banaka	9.382	62.387
Ukupno	9.382	62.387

Bilješke uz financijske izvještaje
 Za godinu koja je završila 31. prosinca 2020. godine
 (svi iznosi izraženi su u tisućama USD i tisućama HRK)

20. ZADUŽENJA NA KOJA SE OBRAČUNAVAJU KAMATE (NASTAVAK)

Uvjeti otplate kamatonosnih obveza na dan 31. prosinca 2020. godine:

	Ukupno	1 godina ili manje	2 - 5 godina	HRK Više od 5 godina
Osigurani krediti banaka	471.431	75.628	395.803	-
Na dan 31. prosinca 2020. godine	471.431	75.628	395.803	-

	Ukupno	1 godina ili manje	2 - 5 godina	USD Više od 5 godina
Osigurani krediti banaka	76.792	12.319	64.473	-
Na dan 31. prosinca 2020. godine	76.792	12.319	64.473	-

Uvjeti otplate kamatonosnih obveza na dan 31. prosinca 2019. godine:

	Ukupno	1 godina ili manje	2 - 5 godina	HRK Više od 5 godina
Osigurani krediti banaka	559.749	62.387	497.362	-
Na dan 31. prosinca 2019. godine	559.749	62.387	497.362	-

	Ukupno	1 godina ili manje	2 - 5 godina	USD Više od 5 godina
Osigurani krediti banaka	84.174	9.382	74.792	-
Na dan 31. prosinca 2019. godine	84.174	9.382	74.792	-

Bilješke uz financijske izvještaje
 Za godinu koja je završila 31. prosinca 2020. godine
 (svi iznosi izraženi su u tisućama USD i tisućama HRK)

20. ZADUŽENJA NA KOJA SE OBRAČUNAVAJU KAMATE (NASTAVAK)

Opis obveza po dugoročnim kreditima prikazujemo kako slijedi:

2020. godina

Financijska institucija	Izvorna valuta	Iznos kredita	Dospijeće	31. prosinca 2020.	
				USD	HRK
ABN AMRO BANK N.V.	USD	52.653	16.01.2022.	30.395	186.598
NORD LB BANK	USD	23.725	27.07.2021.	15.325	94.081
NORD LB BANK	USD	23.725	24.11.2021.	15.725	96.536
DVB BANK N.V	USD	22.422	24.04.2021.	13.347	81.938
ERSTE BANK	USD	2.000	30.09.2021.	2.000	12.278
ZAGREBAČKA BANKA	USD	2.000	13.11.2021.	-	-
				76.792	471.431
Tekuće dospijeće				(12.319)	(75.628)
Dugoročni dio kredita				64.473	395.803

2019. godina

Financijska institucija	Izvorna valuta	Iznos kredita	Dospijeće	31. prosinca 2019.	
				USD	HRK
ABN AMRO BANK N.V.	USD	52.653	16.01.2022.	34.927	232.261
NORD LB BANK	USD	23.725	27.07.2021.	16.925	112.550
NORD LB BANK	USD	23.725	24.11.2021.	17.325	115.209
DVB BANK N.V	USD	22.422	24.04.2021.	14.997	99.729
ERSTE BANK	USD	2.000	05.06.2019.	-	-
ZAGREBAČKA BANKA	USD	2.000	10.09.2020.	-	-
				84.174	559.749
Tekuće dospijeće				(9.382)	(62.387)
Dugoročni dio kredita				74.792	497.362

Prosječna kamatna stopa izračunana na temelju plaćenih troškova kamata iznosila je za 2020. godinu 4,134%, dok je prosječna kamatna stopa izračunana na temelju plaćenih troškova kamata za 2019. godinu iznosila 5,303%.

Dana 21. prosinca 2020. godine, Tankerska Next Generation d.d. sklopila je novi dugoročni ugovor o kreditu s inozemnim bankama Crédit Agricole Corporate and Investment Bank i Hamburg Commercial Bank AG u ukupnom iznosu do 44,0 mil. američkih dolara, po varijabilnoj kamatnoj stopi 3M LIBOR+ kamatna marža, plativo u 20 kvartalnih obroka, za refinanciranje postojećih kredita za brodove „Vukovar” (DVB BANK D.V.), „Zoilo” (NORD LB BANK) i „Dalmacija” (NORD LB BANK).

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, zalog prvog reda dionica vlasnika broda.

Bilješke uz financijske izvještaje
 Za godinu koja je završila 31. prosinca 2020. godine
 (svi iznosi izraženi su u tisućama USD i tisućama HRK)

20. ZADUŽENJA NA KOJA SE OBRAČUNAVAJU KAMATE (NASTAVAK)

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 u visini od 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.

21. OBVEZE PREMA DOBAVLJAČIMA I OSTALE KRATKOROČNE OBVEZE

	USD	HRK	USD	HRK
	31.12.2020.	31.12.2020.	31.12.2019.	31.12.2019.
Obveze prema dobavljačima	1.215	7.460	771	5.129
Obveze prema zaposlenicima	705	4.329	717	4.769
Obveze za poreze, doprinose i druga davanja	10	56	17	111
Obveze prema dobavljačima – povezana društva	1.829	11.228	269	1.788
Obveze s osnove udjela u rezultatu	9	54	8	54
Ostale kratkoročne obveze	11	74	7	45
Ostale kratkoročne obveze – povezana društva	1	4	-	-
Ukupno	3.780	23.205	1.789	11.896

Struktura obveze prema dobavljačima po valutama:

	USD	HRK	USD	HRK
	31.12.2020.	31.12.2020.	31.12.2019.	31.12.2019.
USD	2.687	16.498	895	5.950
EUR	246	1.511	117	780
HRK	11	66	18	118
GBP	-	-	-	-
OSTALE VALUTE	100	613	10	69
Ukupno	3.044	18.688	1.040	6.917

Bilješke uz financijske izvještaje
 Za godinu koja je završila 31. prosinca 2020. godine
 (svi iznosi izraženi su u tisućama USD i tisućama HRK)

22. ODGOĐENO PLAĆANJE TROŠKOVA I PRIHOD BUDUĆEG RAZDOBLJA

	USD	HRK	USD	HRK
	31.12.2020.	31.12.2020.	31.12.2019.	31.12.2019.
Obračunane kamate po kreditima	351	2.155	660	4.388
Obračunani ostali troškovi	38	236	1	8
Prihodi budućeg razdoblja	1.436	8.814	2.422	16.111
Ukupno	1.825	11.205	3.083	20.507

Prihodi budućeg razdoblja su prihodi od vozarina kod brodarskih ugovora na vrijeme naplaćeni ili obračunati u tekućem razdoblju, a koji se odnose na iduće obračunsko razdoblje. Računovodstvene politike objavljene u sklopu bilješke 2 i bilješke 3 primjenjivi su i za prihode budućeg razdoblja.

23. ODNOSI S POVEZANIM STRANAMA

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

Ovisna društva i ključni dioničari	USD	HRK	USD	HRK
	2020	2020	2019	2019
Kupnja od povezanih društava				
Tankerska plovidba d.d.	2.693	17.819	2.815	18.622
Ukupno	2.693	17.819	2.815	18.622
Potraživanja od povezanih društava				
Tankerska plovidba d.d.	1	7	-	-
Ukupno	1	7	-	-
Obveze prema povezanim društvima				
Tankerska plovidba d.d.	1.829	11.228	269	1.788
Donat Maritime Corporation	1	4	-	-
Ukupno	1.830	11.232	269	1.788

Transakcije između povezanih društava obavljaju se po uobičajenim tržišnim uvjetima.

Brodovima TNG-a upravlja Tankerska plovidba d.d. koja 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.

Bilješke uz financijske izvještaje
Za godinu koja je završila 31. prosinca 2020. godine
(svi iznosi izraženi su u tisućama USD i tisućama HRK)

23. ODNOSI S POVEZANIM STRANAMA (NASTAVAK)

Ključni menadžment

Ključni menadžment Društva uključuje izvršno posloводство, koje se sastoji od člana Uprave. Ukupna naknada isplaćena za rad ključnog menadžmenta za 2020. godinu iznosi 1.113 tisuća kuna odnosno 170 tisuća američkih dolara (2019. godine: 877 tisuća kuna odnosno 132 tisuća američkih dolara). Tijekom godine Nadzorni odbor ostvario je naknade u iznosu od 515 tisuća kuna odnosno 78 tisuće američkih dolara (2019. godine: 515 tisuća kuna odnosno 78 tisuće američkih dolara). Dana 31. prosinca 2020. godine članovi izvršnog posloводства i Nadzornog odbora imali su u vlasništvu 5.313 dionica Društva (31. prosinca 2019. godine: 6.478). Društvo nije dalo zajmove članovima Nadzornog odbora (31. prosinca 2019. godine: 0).

24. FINANCIJSKI INSTRUMENTI

TNG je, uslijed svojih aktivnosti, izložen 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 slijedećim valutnim rizicima: transakcijskom riziku, a to je rizik negativnog utjecaja promjena valutnih tečajeva u odnosu na kunu na novčane tijekom 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 izložen 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 izložen rizicima promjene valutnih tečajeva.

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

2020. godina			HRK
	Imovina 2020.	Obveze 2020.	Imovina - Obveze 2020.
USD	68.491	494.605	(426.114)
EUR	50	1.511	(1.461)
Ostale strane valute	16	618	(602)
Ukupno	68.557	496.734	(428.177)

Bilješke uz financijske izvještaje
 Za godinu koja je završila 31. prosinca 2020. godine
 (svi iznosi izraženi su u tisućama USD i tisućama HRK)

24. FINANCIJSKI INSTRUMENTI (NASTAVAK)

Valutni rizik (nastavak)

2019. godina	HRK		
	Imovina 2019.	Obveze 2019.	Imovina - Obveze 2019.
USD	76.183	574.793	(498.610)
EUR	9.564	786	8.778
Ostale strane valute	23	69	(46)
Ukupno	85.770	575.648	(489.878)

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

2020. godina	HRK	
	Utjecaj promjene američkog dolara	
Utjecaj na:	+10%	-10%
(Gubitak) / Dobit	43	(43)
Novčani tijek (odljev) / priljev	(42.655)	42.655

2019. godina	HRK	
	Utjecaj promjene američkog dolara	
Utjecaj na:	+10%	-10%
(Gubitak) / Dobit	60	(60)
Novčani tijek (odljev) / priljev	(49.921)	49.921

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 izložen kamatnom riziku s obzirom da su primljeni dugoročni krediti odobreni s varijabilnom kamatnom stopom (vidi bilješku 20).

24. FINANCIJSKI INSTRUMENTI (NASTAVAK)

Kamatni rizik (nastavak)

2020. godina

Jednogodišnji trošak kamata

Tekući trošak kamata u HRK	Promjena Libora	(Porast)/smanjenje troškova kamata u USD	(Porast)/smanjenje troškova kamata u HRK
12.776	1%	(501)	(3.078)
	-1%	119	729

2019. godina

Jednogodišnji trošak kamata

Tekući trošak kamata u HRK	Promjena Libora	(Porast)/smanjenje troškova kamata u USD	(Porast)/smanjenje troškova kamata u HRK
23.785	1%	(803)	(5.340)
	-1%	803	5.340

Cjenovni rizik

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

Ugovaranjem vremenskih najмова s etabliranim naručiteljima na kratki i srednji rok, Društvo se nastoji pravovremeno zaštititi od cjenovnog rizika i volatilnosti spot tržišta.

TNG nastoji smanjiti izloženost promjenama razina vozarina na način da poslovnu aktivnost temelji na višegodišnjem iskustvu Upravitelja flote koji pravovremenim reakcijama i pozicioniranjem brodova dovodi do optimalne utilizacije flote te maksimizacije vozarina u danim tržišnim okolnostima.

Kreditni rizik

Kreditni rizik odnosi se na rizik neispunjenja obveza jedne 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. Kreditni rizik sadržan u likvidnim sredstvima je ograničen jer je, sudeći prema ocjenama većine međunarodnih agencija, uglavnom riječ o bankama visokog kreditnog rejtinga.

Bilješke uz financijske izvještaje
Za godinu koja je završila 31. prosinca 2020. godine
(svi iznosi izraženi su u tisućama USD i tisućama HRK)

24. FINANCIJSKI INSTRUMENTI (NASTAVAK)

Kreditni rizik (nastavak)

Kao što je navedeno u bilješci 16, premda je dospijeće ugovornih plaćanja prekoračeno za više od 30 dana, Uprava smatra očekivani kreditni gubici nemaju materijalno značajan utjecaj na financijske izvještaje, budući je kašnjenje u plaćanju uobičajena praksa u brodarstvu. Slijedom navedenog, Uprava TNG-ja je izračunala i procjenjuje kako očekivani kreditni gubici nisu materijalno značajni, obzirom da se radi prvenstveno o prekostojnicama od renomiranih unajmitelja s kojima TNG surađuje dugi niz godina.

Alokacija financijske imovine po stupnjevima na dan 31. prosinca 2020. godine i 31. prosinca 2019. godine, prema zahtjevima MSFI-ja 9:

	Stupanj	31. prosinac 2020.		31. prosinac 2019.	
		USD	HRK	USD	HRK
<i>Financijska imovina po amortiziranom trošku:</i>					
Potraživanja od kupaca i ostala potraživanja	Stupanj 2	5.572	34.204	2.416	16.063
Novac i novčani ekvivalenti	Stupanj 1	5.669	34.804	10.182	67.712
Depoziti na rok iznad tri mjeseca	Stupanj 1	-	-	16	109
Ukupna financijska imovina		11.241	69.008	12.614	83.884

Nije bilo tranzicija po stupnjevima tijekom 2020. godine, u odnosu na 2019. godinu.

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-a sa poteškoćama u naplati sredstava koja su mu potrebna da bi ispunio svoje obveze po osnovi financijskih instrumenata. TNG ima značajne iznose dugoročnih kamatonosnih obveza po kreditima s varijabilnom stopom koji ga izlažu riziku tjeka novca. TNG upravlja rizikom likvidnosti održavajući adekvatne rezerve i kreditne linije, kontinuirano uspoređujući planirani i ostvareni tijek novca uz praćenje dospjeća potraživanja i obveza.

Tablična analiza rizika likvidnosti i kamatnog rizika

U idućim tablicama analizirano je preostalo razdoblje do ugovornog dospjeća 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.

Bilješke uz financijske izvještaje
 Za godinu koja je završila 31. prosinca 2020. godine
 (svi iznosi izraženi su u tisućama USD i tisućama HRK)

24. FINANCIJSKI INSTRUMENTI (NASTAVAK)

Rizik likvidnosti (nastavak)

2020. godina

HRK

	Do 1 mj.	Od 1 do 3 mj.	Od 3 mj. do 1 g.	Od 1-5 g.	Preko 5 godina	Ukupno
IMOVINA						
2020. godina						
Kamatne	-	6.140	-	-	-	6.140
Beskamatne	62.551	-	-	-	-	62.551
UKUPNO	62.551	6.140	-	-	-	68.691
OBVEZE						
2020. godina						
Kamatne	26.713	31.570	30.664	426.589	-	515.536
Beskamatne	23.073	40	306	-	-	23.419
UKUPNO	49.786	31.610	30.970	426.589	-	538.955
Neto likvidnosni jaz	12.765	(25.470)	(30.970)	(426.589)	-	(470.264)

2019. godina

HRK

	Do 1 mj.	Od 1 do 3 mj.	Od 3 mj. do 1 g.	Od 1-5 g.	Preko 5 godina	Ukupno
IMOVINA						
2019. godina						
Kamatne	-	6.667	-	-	-	6.667
Beskamatne	79.243	-	-	-	-	79.243
UKUPNO	79.243	6.667	-	-	-	85.910
OBVEZE						
2019. godina						
Kamatne	18.087	16.913	49.187	568.210	-	652.397
Beskamatne	14.645	1.316	332	-	-	16.293
UKUPNO	32.732	18.229	49.519	568.210	-	668.690
Neto likvidnosni jaz	46.511	(11.562)	(49.519)	(568.210)	-	(582.780)

Bilješke uz financijske izvještaje
Za godinu koja je završila 31. prosinca 2020. godine
(svi iznosi izraženi su u tisućama USD i tisućama HRK)

24. FINANCIJSKI INSTRUMENTI (NASTAVAK)

Rizik likvidnosti (nastavak)

Kategorije financijskih instrumenata

	31. prosinac 2020.		31. prosinac 2019.	
	USD	HRK	USD	HRK
<i>Financijska imovina po amortiziranom trošku:</i>				
Potraživanja od kupaca i ostala potraživanja	5.572	34.204	2.416	16.063
Novac i novčani ekvivalenti	5.669	34.804	10.182	67.712
Depoziti na rok iznad tri mjeseca	-	-	16	109
Ukupna financijska imovina	11.241	69.008	12.614	83.884
<i>Financijske obveze po amortiziranom trošku:</i>				
Zaduženja na koja se obračunavaju kamate	76.792	471.431	84.174	559.749
Obveze prema dobavljačima i ostale obveze	3.780	23.205	1.789	11.896
Ukupne financijske obveze	80.572	494.636	85.963	571.645

24. FINANCIJSKI INSTRUMENTI (NASTAVAK)

Fer vrijednost financijskih instrumenata

Metode procjene i pretpostavke u određivanju fer vrijednosti

Fer vrijednosti financijske imovine i financijskih obveza se određuju kako slijedi:

- fer vrijednost financijske imovine i financijskih obveza kojima se trguje na aktivnim likvidnim tržištima, pod standardnim uvjetima, određuje se prema cijenama koje kotiraju na tržištu;
- fer vrijednost ostale financijske imovine i ostalih financijskih obveza određuje se u skladu s modelima za određivanje cijena, a na temelju analize diskontiranih novčanih tokova koristeći cijene iz poznatih transakcija na tržištu i cijene koje se nude za slične instrumente;
- fer vrijednost kamatnih swapova izračunava se kao sadašnja vrijednosti procijenjenih budućih novčanih tokova i diskontiraju se na temelju važećih krivulja prinosa izvedenih iz kotiranih kamatnih stopa.

U 2020. godini TNG nije imao financijsku imovinu koju mjeri po fer vrijednosti (2019. godine: 0).

Pokazatelji fer vrijednosti priznati u izvještaju o financijskom položaju

Fer vrijednost financijskih instrumenata priznaje se na temeljnu niže navedenih pokazatelja:

1. razina pokazatelja – pokazatelji fer vrijednosti su izvedeni iz (neusklađenih) cijena koje kotiraju na aktivnim tržištima za istovrsnu imovinu i istovrsne obveze;
2. razina pokazatelja – pokazatelji fer vrijednosti su izvedeni iz drugih podataka o imovini ili obvezama koji nisu kotirane cijene iz 1. razine, bilo izravno (tj. kao cijene), bilo neizravno (tj. izvedeni su iz njihovih cijena) i
3. razina pokazatelja – pokazatelji izvedeni primjenom metoda vrednovanja u kojima su kao ulazni podaci korišteni podaci o imovini ili obvezama koji se ne temelje na dostupnim tržišnim podacima.

Na dan 31. prosinca 2020. godine iskazani iznosi novca, kratkoročnih depozita, potraživanja, kratkoročnih i dugoročnih obveza približno odgovaraju njihovoj tržišnoj vrijednosti.

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 2020. godine te 31. prosinca 2019. godine. TNG nadzire kapital kroz praćenje pokazatelja zaduženosti koji se računa na sljedeći način:

Bilješke uz financijske izvještaje
Za godinu koja je završila 31. prosinca 2020. godine
(svi iznosi izraženi su u tisućama USD i tisućama HRK)

24. FINANCIJSKI INSTRUMENTI (NASTAVAK)

Upravljanje kapitalom (nastavak)

2020. godina

	<u>USD</u>	<u>HRK</u>
Ukupna zaduženja na koja se obračunavaju kamate (dugoročni i kratkoročni krediti) (bilješka 20)	76.792	471.431
Umanjeno: Novac i novčani ekvivalenti (bilješka 18)	5.669	34.804
Neto dug	71.123	436.627
Kapital i pričuve	94.233	578.496
Ukupno kapital i pričuve i neto dug	165.356	1.015.123
Pokazatelj zaduženosti	43%	

2019. godina

	<u>USD</u>	<u>HRK</u>
Ukupna zaduženja na koja se obračunavaju kamate (dugoročni i kratkoročni krediti) (bilješka 20)	84.174	559.749
Umanjeno: Novac i novčani ekvivalenti (bilješka 18)	10.182	67.712
Neto dug	73.992	492.037
Kapital i pričuve	100.037	665.234
Ukupno kapital i pričuve i neto dug	174.029	1.157.271
Pokazatelj zaduženosti	43%	

25. UGOVORENE I POTENCIJALNE OBVEZE

Ugovorene obveze po poslovnim najmovima, gdje je Društvo najmoprimac

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

	USD	HRK	USD	HRK
	31.12.2020.	31.12.2020.	31.12.2019.	31.12.2019.
Do 1 godine	9	56	14	93
Između 1 i 5 godina	37	224	33	221
Nakon 5 godina	46	280	42	277
Ukupno	92	560	89	591

Sudski sporovi

Društvo nema značajnijih sudskih sporova.

26. DOGAĐAJI NAKON DATUMA BILANCE

Financiranje Društva

U veljači 2021. godine, Tankerska Next Generation d.d. je temeljem ugovora o kreditu od 21. prosinca 2020. godine, sklopljenim sa bankama Crédit Agricole Corporate and Investment Bank i Hamburg Commercial Bank AG, povukla u cijelosti sredstva kredita za refinanciranje postojećih kredita za brodove „Vukovar”, „Zoilo” i „Dalmacija” u iznosu od 14,4 milijuna američkih dolara po brodu.

Dana 12. ožujka 2021. godine, društva Fontana Shipping Company Limited i Pag Shipping LLC sklopila su novi dugoročni ugovor o kreditu sa ABN AMRO Bank N.V. u ukupnom iznosu od 35,3 milijuna američkih dolara, po varijabilnoj kamatnoj stopi 3M LIBOR uvećan za kamatnu maržu, uz kvartalnu otplatu, na rok od 5 godina, za refinanciranje postojećeg kredita za brodove „Velebit”, „Vinjerac” i „Pag” kod istog kreditora. Sredstva kredita su u cijelosti povučena dana 22. ožujka 2021. godine.

Potraživanja od kupaca

Od iskazanih USD 4.246 tisuća potraživanja od kupaca na 31.12.2020., na datum izdavanja ovog izvještaja podmireno je USD 4.123 tis. odnosno 97,1%. Prema iskazanoj starosnoj strukturi dospjelih potraživanja u bilješci 16., podmirena su sva potraživanja starija od 181 dan.

26. DOGAĐAJI NAKON DATUMA BILANCE (NASTAVAK)

Program otkupa vlastitih dionica

U skladu s usvojenim Novim Programom otkupa vlastitih dionica odlukom Uprave Društva od 29. listopada 2020., Društvo je od 1. siječnja do 27. travnja 2021. godine na Zagrebačkoj burzi otkupilo ukupno 1.099 vlastitih dionica, što predstavlja 0,01% temeljnog kapitala Društva. Za stjecanje navedenih vlastitih dionica Društvo je platilo protuvrijednost od 50.019,35 kuna.

Utjecaj COVID-19 na poslovanje Društva

Trenutno, COVID-19 pandemija ima veći utjecaj na operativno poslovanje Društva u vidu otežane repatrijacije pomoraca, nemogućnosti pravovremene zamjene posade, otežane operativne nabavke i dopremanja potrošnih dijelova i opreme. Utjecaj pandemije na financijsko poslovanje Društva je prisutan, ali je manje značajan u onom djelu gdje je Društvo osiguralo prihode temeljem brodarskih ugovora na vrijeme.

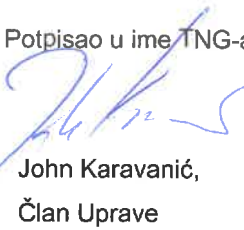
Društvo je poduzelo niz preventivnih mjera kako bi minimiziralo rizike poslovanja, zaštitilo interese Društva i pojedinaca na brodu te omogućilo nesmetano poslovanje.

Osim gore navedenog, nakon 31. prosinca 2020. godine nisu nastali drugi poslovni događaji ili transakcije koji bi imali značajan utjecaj na financijske izvještaje TNG-a na dan ili za razdoblje tada završeno ili da su od takvog značaja za poslovanje TNG-a da bi zahtijevali objavu u bilješkama uz financijske izvještaje.

27. ODOBRENJE FINACIJSKIH IZVJEŠTAJA

Financijske izvještaje prikazane na stranici 9 do 69 usvojila je Uprava i odobrila njihovo izdavanje dana 27. travnja 2021. godine.

Potpisao u ime TNG-a dana 27. travnja 2021. 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, umanjen za Dane prekida ugovora/prekida plaćanja vozarina povezanih s popravcima, dokovanjem te specijalnim i međupregledima brodova tijekom tog razdoblja.

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

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

Kada nastupi prekid ugovora/prekida plaćanja vozarine, ili brod ne može isporučiti uslugu, naručitelj prijevoza ne treba platiti vozarinu i Grupa pokriva sve troškove broda, uključujući trošak pogonskog goriva, osim ako naručitelj prijevoza nije odgovoran za okolnosti zbog kojih nastupa prekid ugovora/prekida plaćanja vozarine. Produljenje Dana prekida ugovora/prekida plaćanja vozarine može brodaru stvoriti obvezu da zamijeni predmetni brod ili dopusti raskid ugovora.

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

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

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

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

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

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 iskrcanja tereta, naknade prolaska kroz kanale i tjesnace, agencijske provizije, troškovi osiguranja od ratnih rizika i ostali troškovi povezani s teretom koje u pravilu plaća klijent.

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

Operativni troškovi brodova. Grupa je odgovorna za operative 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 broдарskog ugovora na vrijeme i broдарskog 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> tehničko upravljanje - upravljanje posadom - osiguravanje osiguranje <i>najamovništva** usluge</i>		
Provizije	Provizija naručitelja Posrednička provizija		
Naknada za usluge komercijalnog upravljanja*	Usluge ugovaranja / komercijalnog upravljanja		
Troškovi povezani s putovanjem (manji)	Izmjer gaza Čišćenje tankova Prštanje Ostali razni manji troškovi		
Troškovi povezani s putovanjem (veći)	Pogonska goriva Lučke pristojbe Troškovi ukrcanja i iskrcanja tereta Naknade prolaska kroz kanale i ljevnice Agencijske pristojbe Troškovi osiguranja od ratnih rizika Ostali troškovi povezani uz teret		

Trošak broдача
 Trošak naručitelja
 * Naknade plaćene Upravitelju fote 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.

Zadar, 28. travnja 2021.godine

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 28. travnja 2021. godine, donio je sljedeću

ODLUKU
o utvrđivanju godišnjih financijskih izvještaja

I

Daje se suglasnost na Godišnje izvješće za 2020. 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 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. za 2020. godinu su utvrđeni od Uprave i Nadzornog odbora.

Predsjednik Nadzornog odbora
Ivica Pijaca



Zadar, 28. travnja 2021. godine

Na temelju odredbi Zakona o trgovačkim društvima i Statuta Društva, Uprava i Nadzorni odbor Tankerske Next Generation d.d., na svojoj sjednici održanoj dana 28. travnja 2021. godine, donose sljedeću

ODLUKU
o prijedlogu pokrića gubitka za 2020. godinu

I

Utvrđuje se da je društvo Tankerska Next Generation d.d. u poslovnoj godini koja završava 31. prosinca 2020. ostvarilo gubitak u iznosu 31.682.842,82 kuna.

Gubitak u iznosu 31.682.842,82 kuna nadoknaditi će se iz zadržane dobiti iz proteklih godina.

II

Ovakav prijedlog pokrića gubitka Društva, Uprava i Nadzorni odbor Društva zajednički će uputiti Glavnoj skupštini Društva.

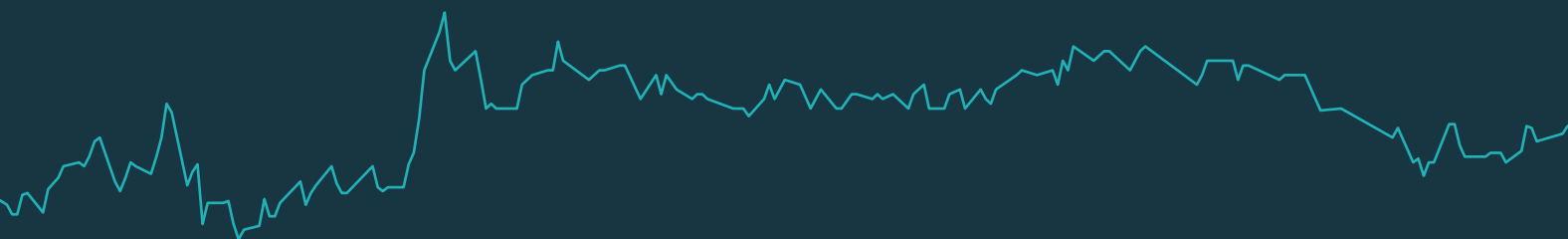
Uprava Društva
John Karavanić



Predsjednik Nadzornog odbora
Ivica Pijaca



TPNG-R-A 2020



TANKERSKA NEXT GENERATION d.d.
Božidara Petranovića 4
23 000 Zadar
Hrvatska

Tel: +385 23 202 135

e-mail: tng@tng.hr
www.tng.hr