



GODIŠNJE IZVJEŠĆE 2021.

Zadar, travanj 2022.

TNG
Tankerska Next Generation

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. i 2021. godinu možete pronaći i u iXBRL formatu.

Sadržaj

GODIŠNJE IZVJEŠĆE O STANJU DRUŠTVA ZA 2021. GODINU	3
O nama	5
Komentar člana Uprave	6
Uvjeti poslovanja	10
Rezultati Društva u 2021.	16
Operativni podaci flote	22
Najvažniji događaji u 2021.	24
Očekivani razvoj	25
Upravljanje rizicima	26
Odnosi s povezanim društvima	28
Izjava o primjeni načela Kodeksa korporativnog upravljanja	30
Korporativni menadžment	32
Nefinancijsko izvješće (ESG)	34

(Prilog 1)
IZVJEŠĆE NADZORNOG ODBORA TNG D.D.
O OBAVLJENOM NADZORU VOĐENJA POSLOVA DRUŠTVA U 2021.

(Prilog 2)
FINANCIJSKI IZVJEŠTAJI ZA GODINU ZAVRŠENU 31.PROSINCA 2021. GODINE
S IZVJEŠĆEM NEOVISNOG REVIZORA

Odgovornost za financijske izvještaje
Izveštaj neovisnog revizora
Izveštaj o sveobuhvatnoj dobiti
Izveštaj o financijskom položaju
Izveštaj o novčanim tijekovima
Izveštaj o promjenama vlasničke glavnice
Bilješke uz financijske izvještaje
Odobrenje financijskih izvještaja

(Prilog 3)
Dodatne informacije

(Prilog 4)
ODLUKA O UTVRĐIVANJU GODIŠNJIH FINANCIJSKIH IZVJEŠTAJA

(Prilog 5)
ODLUKA O PRIJEDLOGU POKRIĆA GUBITKA ZA 2021. 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 – **7.7 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

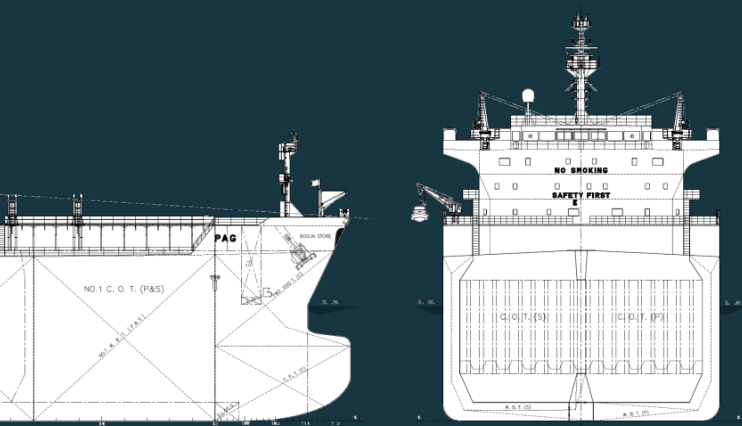
M/t Vinjerac, izgrađen: 2011.

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

Tržište tankera za prijevoz sirove nafte i tržište produkt tankera ne moraju se nužno uvijek preklapati kada je u pitanju njihov učinak, ali ovaj put su istovremeno ostala depresivna kroz više tromjesečnih financijskih izvješća nego što se itko u brodarstvu želi prisjetiti.

Za razliku od 2020., koja je u prvoj polovici godine ponudila izvanredno visok uzlet na tržištu vozarina koje je zatim dramatično palo u drugoj polovici, prošle godine smo svjedočili kako tržišta pomorskog prijevoza sirove nafte i naftnih prerađevina grčevito traže slamke spasa tijekom svih 12 mjeseci. Donekle umjereni uspon na spot tržištima viđen u četvrtom tromjesečju 2021. često se komentirao kao očajnički potrebno svjetlo na kraju tunela; koji se nikada nije u potpunosti materijalizirao. Zapravo, bio je vrlo kratkog vijeka i nije bio vođen strukturnim povećanjem potražnje za naftom, štoviše, bio je i zemljopisno neravnomjerno obuhvaćen. Razdoblje iz prvog polugodišta 2020. koje je karakterizirano velikim stvaranjem zaliha na kopnu kao i na moru, pretvarajući tankere u privremene protočne skladišne jedinice, te ograničilo je raspoložive kapacitete tankera čime se stvorio veći pritisak na vozarine, postalo je stvar daleke prošlosti. Ovaj put su se zrake svjetla ugasila brže nego što je bilo zamišljeno; prigušena rastućim cijenama sirove nafte što je zauzvrat potaknulo rast cijene bunkera (pogonskog goriva), čineći ugovorena broderska putovanja na do jučer koliko, toliko prihvatljivim razinama sve manje i manje privlačnima za brodovlasnike na spot tržištima koji su pokušavali držati glavu iznad vode.

Kao rezultat toga, pojačano smanjenje novčanih sredstava stvorilo je dodatnu tjeskobu među vlasnicima tankera. To je premošteno likvidnosnim kreditnim linijama u nadi da će se u doglednoj budućnosti kontinuirano rashodovati starija tonaža svjetske flote produkt tankera dajući time poticaj oporavku tržišta. Naša svakodnevica je u međuvremenu postala priželjkivanje ograničene aktivnosti u vidu dodatnih narudžbi novogradnji tijekom razdoblja.

Pogledamo li Baltic Exchange Clean Tanker Index s prosječnim indeksom od 530 tijekom godine, možemo nedvojbeno konstatirati kako je u 2021. godini zabilježena sumorna slika koja nudi malo ili nimalo osnova za osporavanje bilo čega od gore navedenog u segmentu produkt tankera.

Imajući na umu ove izazove, Društvo je bilo više nego ikad, iznimno usredotočeno na aktivnosti koje ciljaju spot putovanja s kraćim balastnim dionicama i smanjujući ugovorene brzine kada i gdje je to bilo moguće. Strpljivo planiranje optimalnog putovanja broda uz pomoć suvremenih alata za meteorološku prognozu, čime se izbjegavaju nepovoljne vremenske

prilike gdje god je to moguće, dalo je pozitivne rezultate koji su ohrabrujući uzimajući u obzir i utjecaj razine emisija stakleničkih plinova na okoliš, ali s beznačajnom nadom u preokret neuravnoteženog tankerskog tržišta.

Gledajući unatrag, 2020. i 2021. su doista bile izazovne za Tankersku Next Generation. Cijela je flota imala svoje redovite petogodišnje periodične remonte u kineskim brodogradilištima pritom usklađujući sve naše tankere s Međunarodnom konvencijom za kontrolu i upravljanje balastnim vodama brodova. M/T Velebit je tijekom svibnja 2021. godine završio svoj redovni petogodišnji remont koji je uključivao ugradnju sustava za pročišćavanje balastnih voda, dok je remont i instalacija sustava za M/T Vinjerac završena tijekom prvog dijela četvrtog tromjesečja 2021. godine.

Sva dokovanja zaključena su u okviru proračuna. Točnije, prosječni trošak isporuke i ugradnje BWTS-a te trošak remonta iznosio je oko 1,65 milijuna USD po brodu. Sveukupno, to je također značilo da tankeri nisu bili u službi ukupno (tek nešto više od) 200 dana, od čega se 50% odnosilo na 2021. godinu.

Unatoč teškim vremenima, Tankerska Next Generation uspjela je osigurati i realizirati dva dugoročna ugovora o zajmu u iznosu od USD 44 milijuna i USD 35,3 milijuna.

Prvi ugovor o kreditu sklopljen je sa sindikatom banaka Credit Agricole Corporate and Investment bankom i Hamburg Commercial bankom AG. Društvo je sredstva iskoristilo za prijevremenu otplatu postojećih kredita s dospijecom 2021. godine, čime je dijelom financirana kupnja novogradnji M/T Vukovar, M/T Zoilo i M/T Dalmacija tijekom 2015. godine.

Drugi ugovor o zajmu sklopljen je s našim sadašnjim kreditorom ABN AMRO Bank NV. Društvo je većinu sredstava iskoristilo za prijevremenu otplatu postojećeg kredita istog vjerovnika s dospijecom u siječnju 2022., čime je dijelom financiran M/T Velebit, M/T Vinjerac i M/T Pag tijekom 2015. dok su se preostala sredstva uložila u navedene brodove, kako bi zadržali visoku razinu konkurentnosti.

Sklapanjem navedenih financijskih aranžmana Društvo je potvrdilo svoju prepoznatljivu poziciju na međunarodnom bankarskom tržištu i proširilo suradnju s novim međunarodnim vjerovnicima koji su Društvu ukazali povjerenje i identificirali nas kao pouzdanog, dugogodišnjeg partnera.

Komentar člana Uprave (nastavak)

Uvjeti na tržištu tankera ostali su loši tijekom 2021., dodatno nagrizajući zdrave financijske rezultate akumulirane u Q1 i Q2 2020. Knjigovodstvena vrijednost ECO produkt tankera flote smanjena je za oko 5,5% procijenjene tržišne vrijednosti budući da je knjigovodstvena vrijednost prema procjenama Uprave premašila odgovarajuću procijenjenu tržišnu vrijednost. Pritom je Društvo ostvarilo prihode po osnovi ukidanja dijela gubitka iz umanjenja vrijednosti brodova u iznosu od 1,0 mil. USD (6,3 mil. HRK) dok su troškovi vrijednosnog usklađenja brodova u iznosu od 9,9 mil. USD (65,5 mil. HRK) prikazani kao rashod u računu dobiti i gubitka.

Tema žestoke debate u 2021. bila je Konferencija Ujedinjenih naroda o klimatskim promjenama (češće nazivana COP26) na kojoj se očekivalo da će svjetski čelnici preuzeti pojačane obveze prema ublažavanju klimatskih promjena. Postignut je napredak u pogledu vladinih obećanja i ciljeva, međutim, zahvaljujući kasnim intervencijama Indije i Kine, koje su oslabile namjeru za ukidanjem subvencija za energiju dobivenu iz ugljena i fosilnih goriva, konferencija je završila usvajanjem manje stroge rezolucije nego što su neki očekivali. Ipak, pakt je bio prvi klimatski sporazum koji se izričito obvezao na smanjenje upotrebe ugljena što bi zauzvrat moglo postati potencijalni srednjoročni pokretač za industriju tankera ukoliko se ugljen zamijeni naftom.

Prema procjenama analitičara, stalno višegodišnje nedovoljno ulaganje u istraživanje i proizvodnju, te ulaganje u rafinerijska postrojenja uz kontinuirani pritisak na velike naftne i plinske tvrtke da smanje štetne emisije vjerojatno će dovesti do vrhunca globalne proizvodnje nafte ranije nego što se prije očekivalo.

Ovo bi bio savršen scenarij za zagovornike zelene energije, neto-nultoj agendi kao i za planet da nije jedna jednostavna činjenica na suprotnom kraju jednadžbe: potražnja za naftom se oporavlja od pada uzrokovanog pandemijom i mogli bismo postaviti novi godišnji rekord potražnje nafte već krajem ove godine.

Energetska tranzicija i različiti vladini planovi za neto-nultu emisiju potaknuli su analitičare na predviđanje da će se najveća potražnja za naftom dogoditi ranije nego što se očekivalo prije samo nekoliko godina. Međutim, kako su trenutni trendovi ulaganja u naftu i plin u zastoju, globalna opskrba naftom mogla bi dostići vrhunac prije nego to dostigne svjetska potražnja za naftom, stvarajući time jaz u opskrbi koji bi doveo do povećane nestabilnosti na tržištu

nafte, uz oštre skokove cijena i, potencijalno, strukturno veće cijene nafte do sredine ovog desetljeća.

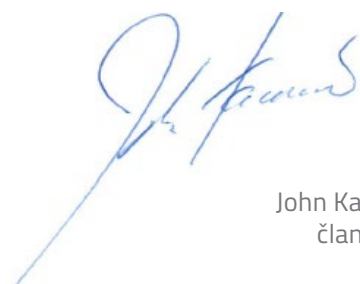
Bez sumnje, geopolitičke napetosti će uz rastući nesrazmjer između ponude i potražnje potaknuti rast cijene nafte.

Moramo pronaći održivu ravnotežu koja izgleda malo svjetlije, gdje bi nedavni skok cijena sirove nafte mogao bi amortiziran smanjenjem tenzija između Rusije i Ukrajine te ponovnim oživljavanjem Iranskog nuklearnog sporazuma koji bi potencijalno otvorio put potonulom tankerskom tržištu.

S obzirom na to da se vrhunac pandemije sada polako povlači u većem dijelu svijeta, a zabrinutosti i prijetnje od COVID-19 postaju u značajnijoj mjeri podnošljive, očekivanja su za ljetno razdoblje na sjevernoj hemisferi velika, stvarajući nam priliku da još jednom ugledamo ljetni solsticij.

Neto gubitak Tankerske Next Generation u 2021. godini iznosi 87,0 milijuna kuna (USD 13,2 mil.) kao rezultat:

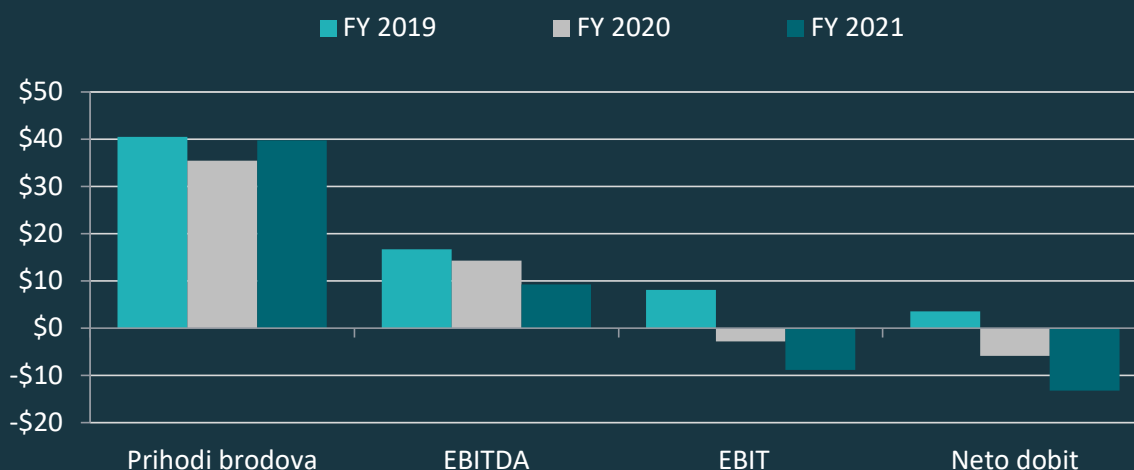
- Činjenice da se globalna gospodarstva još uvijek bore za izlazak iz "lockdowna"
- Depresivnog tankerskog tržišta vozarina
- Umanjenja knjigovodstvene vrijednosti imovine od 9 milijuna USD zbog snažnog pada tržišnih vrijednosti tankera
- Gotovo 100 dana provedenih u remontu
- Niske pokrivenosti brodarskim ugovorima na vrijeme
- Samofinanciranja sustava za pročišćivanje balastnih voda
- Izrazita eskalacija troškova repatrijacije pomoraca



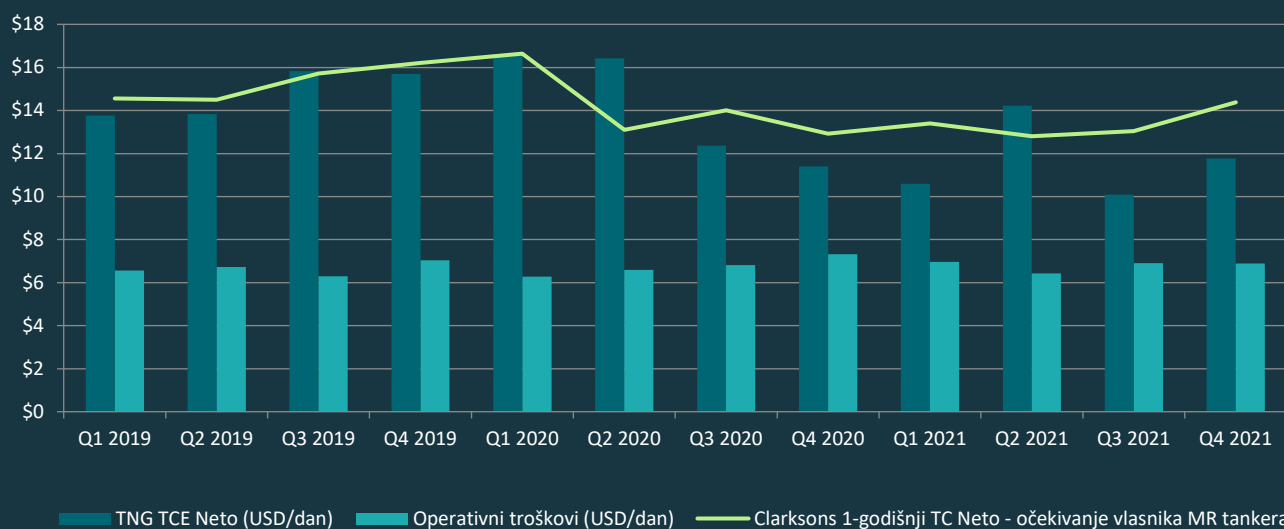
John Karavanić,
član Uprave

Rezultati Društva

Sažetak financijskih rezultata u protekle 3 godine (u mil. USD)

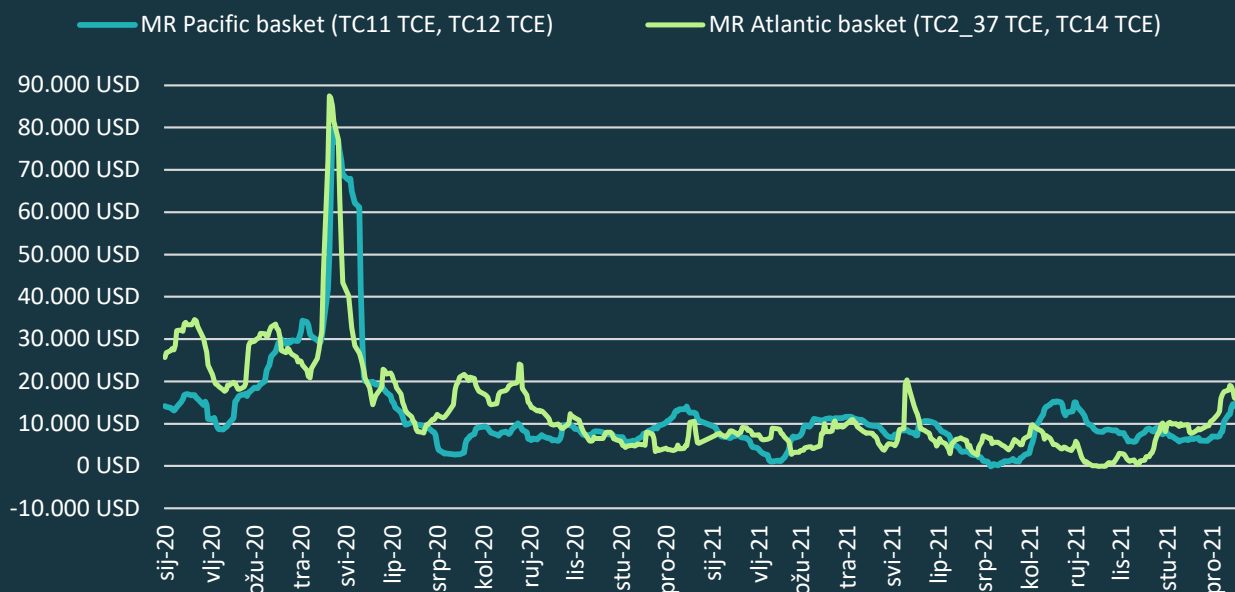


Sažetak komercijalnih rezultata u protekle 3 godine (u tisućama USD)

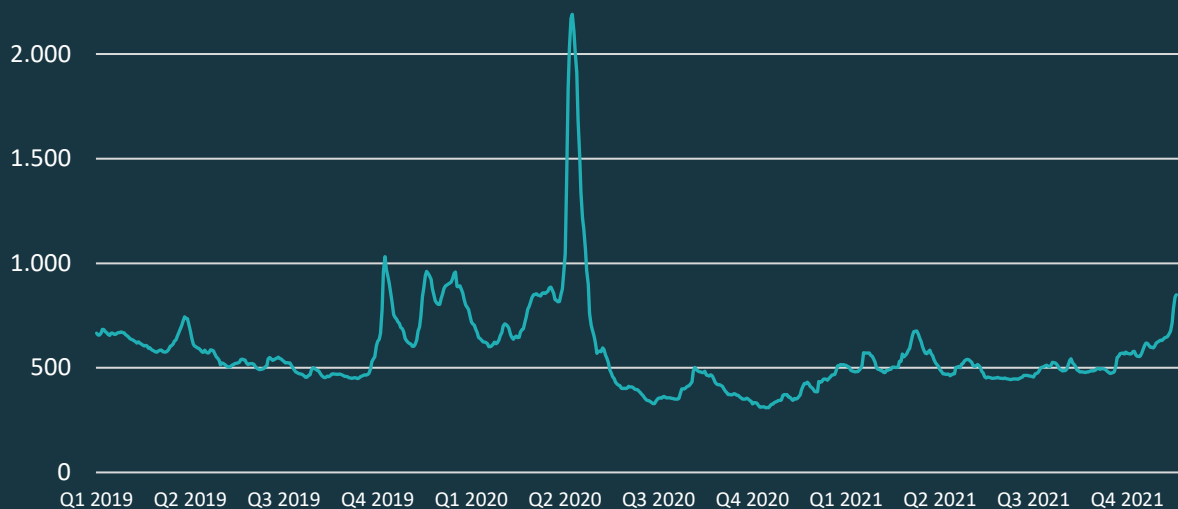


Komercijalno okruženje

MR Pacific vs. MR Atlantic basket (USD) Baltic exchange (04/22)



Baltic Clean Tanker Index (indeksnih poena) Baltic exchange (travanj '22)



Za razliku od 2020., koja je u prvoj polovici godine ponudila izvanredno visok uzlet na tržištu vozarina koje je zatim dramatično palo u drugoj polovici, prošle godine smo svjedočili kako tržišta pomorskog prijevoza sirove nafte i naftnih prerađevina grčevito traže slamke spasa tijekom svih 12 mjeseci.

Uvjeti poslovanja

2021. je bila puna, ustvari prepuna događanja na globalnoj razini. Mnoge od njih zasjenio je COVID-19 odnosno utrka za otkrivanjem "protuotrova". U ovo doba prošle godine glavno je pitanje bilo koliko će trajati imunitet koji stvara cjepivo i hoće li cijepljenje zaustaviti prenošenje virusa. Odgovor na ova pitanja bio je ključ koji će odrediti kojom se brzinom svijet može vratiti na stanje prije 2019. godine, odnosno na ono što smo nekada zvali „normalno“.

Univerzalne teme za globalnu ekonomiju u 2021. godini sa pripadajućim posljedicama na sektor brodarstva koje će ostati u fokusu tijekom 2022. su: -COVID-19; koji će i dalje predstavljati smetnju, ali koji se postupno pretvara u upravljivu prepreku u gospodarstvima. Pod uvjetom da ne identificiramo nove snažne sojeve virusa.

- Uska grla u lancima opskrbe; koja dodatno podržavaju inflaciju trebala bi s vremenom nestajati.
- Kamatne stope / stope FED-a; koje također koreliraju s inflacijskim rizicima, a za koje se predviđa da će se povećavati tri puta tijekom 2022.

Geopolitičke napetosti i rastući nesrazmjer između ponude i potražnje; podržavaju podizanje cijena. Nepobitno je da su Kina, Rusija i Sjedinjene Države uključene u novu eru natjecanja velikih sila na novoj razini.

Premda je u siječnju protekle godine broj potvrđenih slučajeva COVID-19 u cijelom svijetu premašio 100 milijuna, stručnjaci su predviđali da će prigušivanje pandemije pokrenuti novu eru globalnog rasta. No, 2021. godina, imala je druge ideje. Lanci opskrbe su se poremetili, inflacija je skočila diljem svijeta, a rast bruto domaćeg proizvoda (BDP) nije opravdao prognoze. Potom je uslijedio Omicron, najnoviji soj COVID-19 koji je nametnuo niz novih restrikcija. Krajem studenog Svjetska zdravstvena organizacija sazvala je hitan sastanak u Ženevi zbog zabrinutosti oko Omikrona, mutiranog soja COVID-19 koji je prvi put identificiran u Južnoj Africi, a koji se u to vrijeme činio zaraznijim od Delta soja.

U pandemijskim previranjima tijekom 2021. godine, cijene hrane također su dosegle nove maksimume prema FAO-ovom indeksu cijena hrane (FFPI) Organizacije za hranu i poljoprivredu UN-a. Intenzitet promjena cijena u međunarodnoj košarici prehrambenih proizvoda je značajan, cijene hrane su skočile u nebo zbog poremećaja u globalnom opskrbnom lancu, nepovoljnih vremenskih prilika i rastućih cijena energenata. Podaci IMF-a pokazuju da je prosječna inflacija cijena hrane u svijetu u prosincu dosegla 6,85% na godišnjoj razini, što je najviša razina još od početka praćenja 2014. godine.

Nekadašnji glavni ekonomist u Međunarodnom monetarnom fondu upozorava kako se svijet približava globalnoj krizi s hranom, a da su sporiji rast ekonomija, visoka nezaposlenost i osiromašeni proračuni vlada koje su potrošile velike količine sredstava na borbu protiv pandemije stvorili "savršenu oluju nepovoljnih okolnosti".

Čak i prije pandemije, globalne cijene hrane bile su u porastu obzirom da je bolest uništila veći dio kineskog svinjskog stada, a trgovinski rat između SAD-a i Kine rezultirao je kineskim carinama na američku poljoprivrednu robu. Tijekom pandemije, tj. u ožujku 2021., Ever Given, jedan od najvećih kontejnerskih brodova na svijetu, pokazao je koliko je svjetska ekonomija krhka i ovisna o pomorstvu kad se nasukao i opstruirao Sueski kanal, i tako u samo nekoliko dana poremetio tijek globalne trgovine.

Dvije godine kasnije, globalna potražnja za hranom i dalje je snažna, no visoke cijene goriva i posljedično viši troškovi dostave, zajedno s drugim uskim grlima u lancu opskrbe poput nedostatka vozača kamiona i nedostatka transportnih kontejnera, nastavljaju poticati rast cijena, smatra ekonomist Međunarodnog monetarnog fonda.

Nakon povratka na procijenjenih 5,5% u 2021., očekuje se da će se globalni rast značajno usporiti u 2022. - na 4,1%, odražavajući kontinuirana žarišta COVID-19, smanjenu fiskalnu potporu i dugotrajna uska grla u lancima opskrbe.

Svjetska banka, veljača 2022.

Wikipedia, veljača 2022.

New York Times, veljača 2022.

UN, veljača 2022.

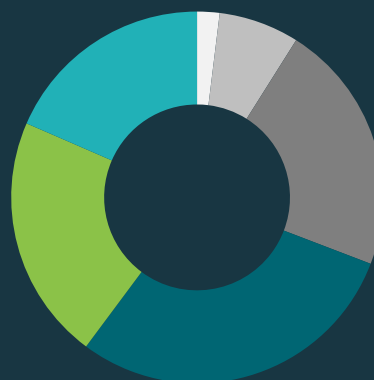
Svjetska MR flota

Flota produkt tankera u 2021. godini rasla je za 1,33%, što predstavlja usporavanje u odnosu na 2020. i 2019. godinu kada je rast iznosio 3,3% odnosno 3,6% i time stvara potencijalni dugoročni pozitivni utjecaj na tržište produkt tankera.

Tijekom 2021. godine rashodovano je 59 MR produkt tankera, što je u apsolutnom iznosu više no u prethodne dvije godine zajedno (u 2020. rashodovano je 19 tankera, u 2019. rashodovano je 27 tankera).

Do 31. prosinca 2021. zabilježena je isporuka 94 novogradnji u ovom segmentu. Ukupna knjiga narudžbi je na 175 tankera, od koje se u 2022. godini očekuje isporuka 111 tankera.

Struktura svjetske MR flote na 31.12.2021.



Svjetska MR flota na 31.12.2021.

2.662 tankera u eksploataciji

Ukupna tonaža: 117.340.470 dwt

238 tankera starija od 20 godina

8,94% ukupne flote

175 tanker na narudžbi

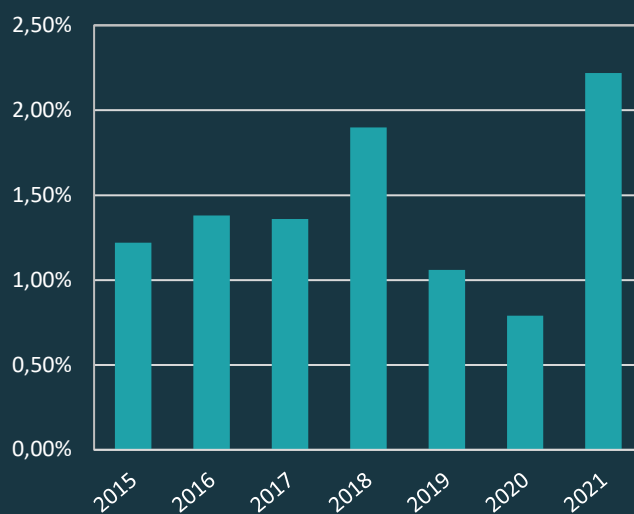
6,57% ukupne flote

121 planiranih novogradnji u 2022.

4,65% ukupne flote

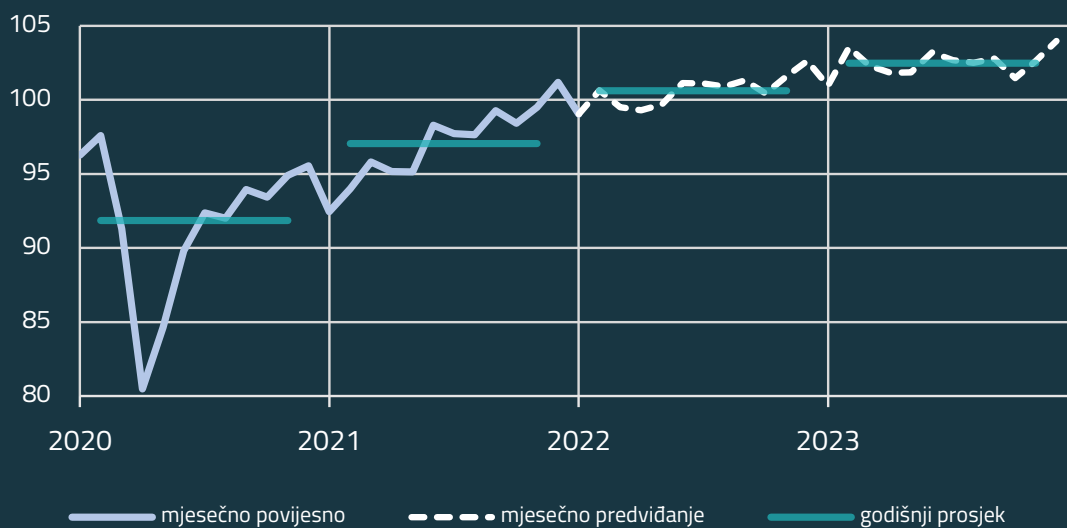
■ 25+ god ■ 20-24 god ■ 15-19 god
■ 10-14 god ■ 5-9 god ■ 0-4 god

Rashodovanje kao udio u ukupnoj floti (u postocima %)

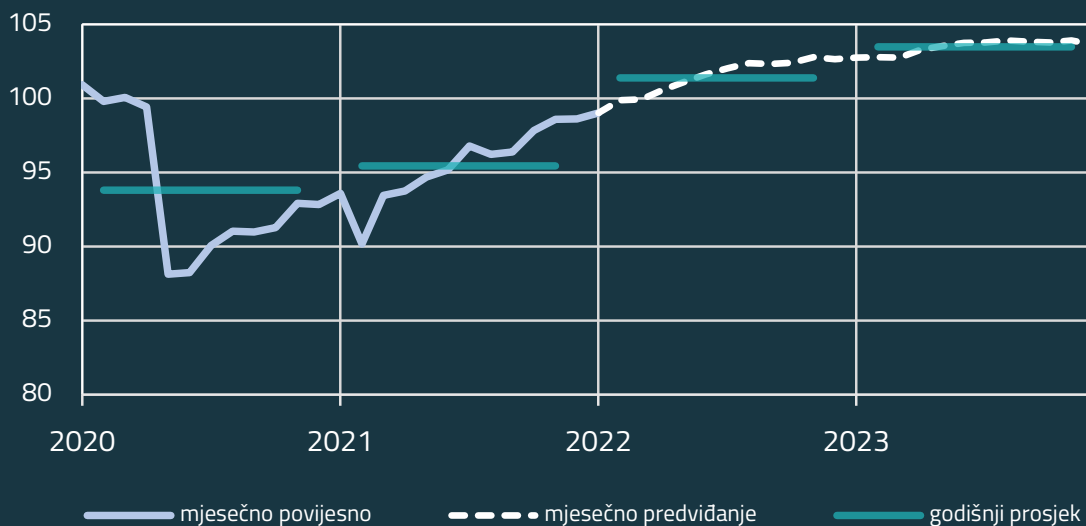


UVJETI POSLOVANJA

Globalna potrošnja nafte i tekućih goriva
(milijuna barela na dan)



Globalna proizvodnja nafte i tekućih goriva
(milijuna barela na dan)



Dionica TPNG-R-A

Temeljni kapital: 436.667.250 kn
Broj dionica: 8.733.345
Trezorske dionice: 28.319 (31.12.2021.)
Ukupni promet u 2021.: 25,518 mil. kn
Ukupna količina u 2021.: 599.258 dionica
Broj trgovinskih dana: 230 dana

Najviša cijena u 2021.: 49,80 kn
Najniža cijena u 2021.: 37,20 kn
Prosječna cijena u 2021.: 42,30 kn

Tržišna kapitalizacija na dan 31.12.2021.:

369,1 milijuna kn @ 42,40 kn

Cijena dionice u HRK i promet u 000 HRK tijekom 2021 godine:

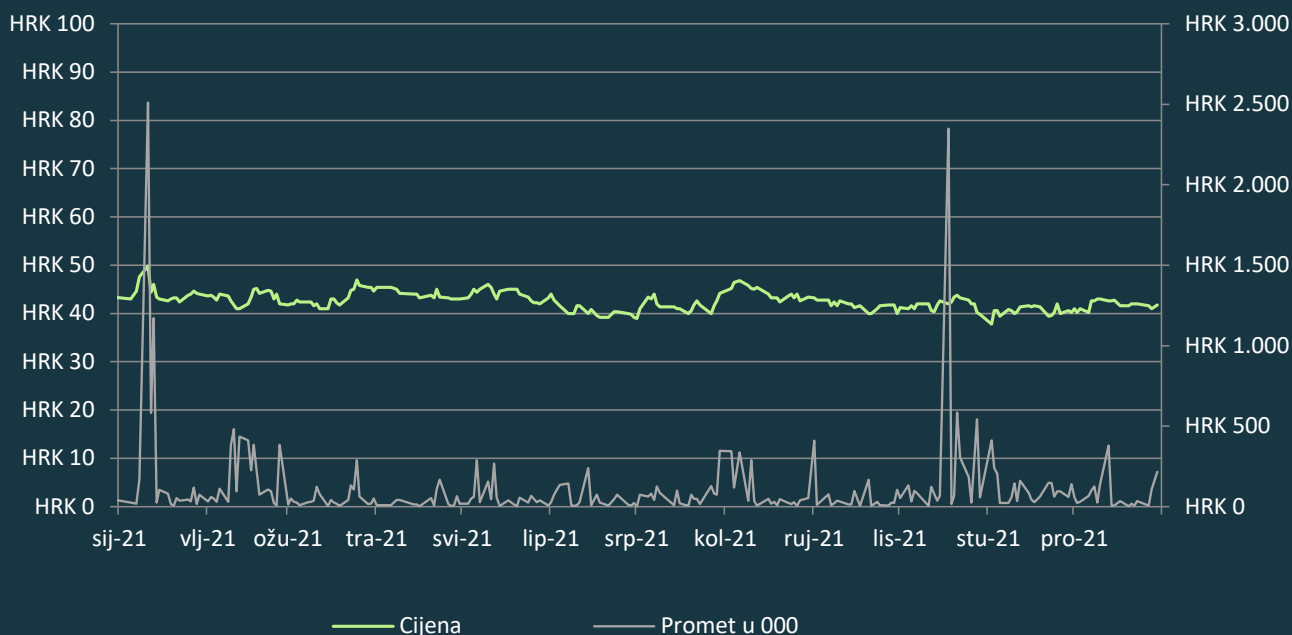
Struktura dioničara na 31.12.2021.



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

Značajni dioničari na 31.12.2021.

	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
Treasury shares	28.319	0,32
Others	1.221.410	14,00
Ukupno	8.733.345	100,00



Uvjeti poslovanja (nastavak)

Mjesečna stopa nezaposlenosti u zemljama OECD-a pala je osmi mjesec zaredom na 5,4% u prosincu 2021., u odnosu na 5,5% u studenom, čime je bila samo 0,1 postotni bod iznad stope prije pandemije zabilježene u veljači 2020. Broj nezaposlenih radnika na području OECD-a također je nastavio padati (za 0,7 milijuna) dosegnuvši 36,1 milijun, što je još uvijek 0,5 milijuna iznad razine prije pandemije. U prosincu (ili posljednjem dostupnom razdoblju) stopa nezaposlenosti bila je ispod razine prije pandemije u Australiji, Čileu, Francuskoj, Islandu, Italiji, Litvi, Luksemburgu, Nizozemskoj, Novom Zelandu, Portugalu, Španjolskoj i Turskoj.

Predviđa se da će se proizvodnja i investicije u naprednim gospodarstvima do sljedeće godine vratiti na razine prije pandemije, no očekuje se da se neće tako brzo oporaviti na tržištima u nastajanju i u gospodarstvima u razvoju, i to zbog nižih stopa cijepjenja, strože fiskalne i monetarne politike i općenito trajnije štete od pandemije.

Američko gospodarstvo

Početak 2021. godine u SAD-u je bio blago rečeno dramatičan. Dana 6. siječnja pristaše predsjednika na odlasku - Donalda Trumpa nagrnuli su na Kongres, u pokušaju destabilizacije legitimnosti predsjedničkih izbora 2020. te su prisilili Kongres na evakuaciju.

Zalihe sirove nafte u SAD-u pale su za čak oko 80 milijuna barela od početka 2021. nakon pada od 22 milijuna barela od tijekom 2020. Globalne zalihe sirove nafte također su niske.

Potrošačke cijene u SAD-u prošle su godine porasle najviše u gotovo četiri desetljeća, što je iscrpilo kupovnu moć američkih obitelji i pripremila pozornicu za FED da počne povećavati kamatne stope već od ožujka.

Indeks potrošačkih cijena popeo se za 7% u 2021., što je najveći porast u 12 mjeseci još od lipnja 1982., prema podacima tamošnjeg Ministarstva rada.

Utjecaj inflacije na cijene hrane bio je manje ozbiljan u Sjedinjenim Državama, gdje hrana u prosjeku čini manje od jedne sedmine potrošnje kućanstava, te se inflacija prelila na energente, rabljene automobile, usluge i najamnine, uz rast cijena koji je dosegnuo 40-godišnje maksimume.

Bez obzira na to, američke cijene hrane i dalje bilježe rast, stavljajući tako teret na najsiromašnija kućanstva koja troše sve veći udio svog ukupnog budžeta na hranu.

Kina

Predviđa se da će kinesko gospodarstvo usporiti u 2022. godini. Nakon snažnog oporavka u prvoj polovici 2021., gospodarska aktivnost u Kini naglo je oslabila u drugoj polovici prošle godine. Predviđa se da će realni rast BDP-a ove godine doseći 8,0 posto, prije nego što se smanji na 5,1 posto 2022. godine. Povećali su se rizici za kinesku ekonomsku perspektivu. Ozbiljno i dugotrajno smanjenje u sektoru nekretnina s visokom zaduženošću predstavlja još jedan negativni rizik koji bi mogao imati značajne učinke na cijelo gospodarstvo. Financijska nestabilnost uvukla se u kineski nekretninski biznis, čime se ponovno vrši pritisak na vladu Xi Jinpinga.

Ističu se tri posebna izazova: prvo, ponovno uspostavljanje ravnoteže s vanjske na domaću potražnju i od ulaganja i rasta potpomognutog industrijom do većeg oslanjanja na potrošnju i usluge. Drugo, smanjenje utjecaja državnog vodstva i regulative, i povećanje uloge tržišta i privatnog sektora, i treće, prijelaz s visoko ugljičnog na nisko ugljično gospodarstvo.

EIA (US Energy Information Administration), Feb 2021.->

BIMCO, OPEC, Feb 2021

S&P Global Platts, Jan 2021

Uvjeti poslovanja (nastavak)

Cijene nafte su na najvišoj razini od 2014.

Zapadne naftne tvrtke, dijelom pod pritiskom investitora i ekoloških aktivista, otvaraju manje novih bušotina nego prije pandemije kako bi obuzdale rast ponude. Celnici u industriji kažu da se trude ne napraviti istu grešku koju su napravili u prošlosti kada su pumpali previše nafte kada su cijene bile visoke, što je dovelo do kolapsa cijena. Drugdje, u zemljama poput Ekvadora, Kazahstana i Libije, prirodne katastrofe i političke turbulencije zaustavile su proizvodnju posljednjih mjeseci. S potražne strane, veći dio svijeta uči se nositi s pandemijom, a ljudi su željni kupovine i putovanja. Pazeći da ne dođu u kontakt s virusom, mnogi se odlučuju voziti umjesto da koriste javni prijevoz. Ali najneposredniji i najkritičniji čimbenik koji djeluje na potražnju je geopolitički.

Još u travnju prošle godine Rusija je upozorila NATO da ne šalje svoje trupe u pomoć Ukrajini, uslijed izvješća o velikom gomilanju ruske vojske na ukrajinskim granicama. Potencijalna ruska invazija na Ukrajinu drži "tržište nafte na rubu". Na osjetljivom tržištu, svaki značajniji poremećaj mogao bi dovesti do cijena znatno iznad 100 dolara po barelu. Što se tiče ponude, vrijedi napomenuti da Rusija proizvodi 10 milijuna barela nafte dnevno, ili otprilike jedan od svakih 10 barela koji se koristi u svijetu svakog dana.

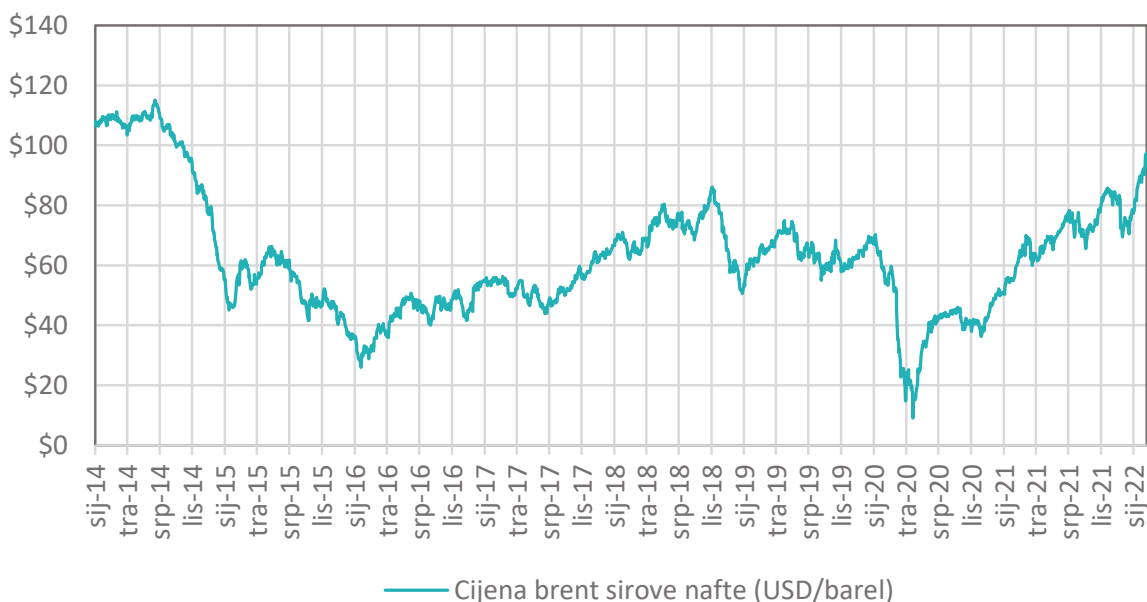
Što bi bilo potrebno da cijene nafte padnu?

Cijene nafte rastu i padaju u ciklusima, a postoji nekoliko razloga zašto bi cijene mogle pasti u sljedećih nekoliko mjeseci. Pandemija je daleko od kraja, a Kina je zatvorila nekoliko gradova kako bi zaustavila širenje virusa, uspoređujući tako svoje gospodarstvo i potražnju za energijom. Rusija i Zapad bi mogli postići sporazum koji sprječava invaziju na Ukrajinu.

Sjedinjene Države i njihovi saveznici bi mogli obnoviti nuklearni sporazum s Iranom iz 2015. koji je bivši predsjednik Donald J. Trump napustio. Takav dogovor omogućio bi Iranu da plasira svoju naftu puno lakše nego sada. Analitičari smatraju da bi zemlja mogla izvoziti milijun ili više barela dnevno ako se nuklearni sporazum obnovi. U konačnici, visoke cijene mogle bi dovoljno smanjiti potražnju za naftom da cijene počnu padati.

EIA (US Energy Information Administration), Feb 2021

BIMCO, Feb 2021



Rezultati društva u 2021. godini

Prihodi brodova u 2021. godini iznose 253,9 mil. HRK (39,8 mil. USD) što predstavlja povećanje u odnosu na prihode ostvarene u istom razdoblju 2020. godine kada je ostvareno 237,0 mil. HRK (35,4 mil. USD).

Provizije i troškovi povezani s putovanjima brodova iznosili su 97,4 mil. HRK (15,2 mil. USD) u 2021. godini, dok su u 2020. godini iznosili značajno manje, odnosno 38,1 mil. HRK (5,8 mil. USD). Rast troškova može se pripisati značajno većoj izloženosti „spot“ tržištu tijekom 2021. godine, u odnosu na 2020. godinu kada je više brodova koristilo brodarske ugovore na vrijeme.

Većom izloženosti „spot“ tržištu brodar ostvaruje nominalno veći prihod, ali je istovremeno opterećen i većim troškovima zbog prirode posla u kojem brodar podmiruje troškove povezane s putovanjem poput pogonskog goriva, lučkih i agencijskih pristojbi i slično.

Sažetak prihoda i dobiti	2021. ('000 USD)	2021. ('000 HRK)	2020. ('000 USD)	2020. ('000 HRK)
Prihodi brodova	39.775	253.870	35.445	236.956
EBITDA	9.254	59.173	14.259	97.165
EBIT	(8.880)	(59.064)	(2.839)	(11.317)
Neto dobit	(13.208)	(86.989)	(5.907)	(31.683)

Operativni troškovi brodova u 2021. iznosili su 95,9 mil. HRK (15,1 mil. USD) dok su opći i administrativni troškovi iznosili 6,2 milijuna kuna (1,0 mil. USD), čime su navedeni troškovi zadržani na približno istim razinama kao u 2020. godini.

Dobit prije kamata, poreza i amortizacije (EBITDA) u 2021. godini iznosila je 59,1 mil. HRK (9,2 mil. USD), dok je u 2020. godini iznosila 97,3 mil. HRK (14,3 mil. USD).

Troškovi amortizacije u 2021. godini iznosili su 52,8 mil. HRK (8,3 mil. USD). Svi operativni brodovi amortiziraju se tijekom procijenjenog vijeka trajanja od 25 godina linearnom metodom amortizacije do rezidualne vrijednosti koja predstavlja rashodovanu vrijednost broda na međunarodnom tržištu.

Testiranjem vrijednosti imovine (brodova) na dan 31.12.2021. utvrđeno je kako knjigovodstvena vrijednost za tri broda prelazi nadoknadiivi iznos imovine. Gubitak od umanjenja utvrđen je metodom diskontiranog novčanog tijeka "Vessels Value Ltd.", London te je donesena odluka o vrijednosnom usklađenju imovine u ukupnom iznosu 65.5 mil. HRK (9,9 mil. USD).

Istovremeno, za dva broda je izvršeno ukidanje dijela gubitka iz umanjenja vrijednosti, te je priznat prihod u računu dobiti i gubitka u iznosu od 6,3 mil. HRK (1,0 mil. USD).

Neto rashodi od kamata iznosili su 17,8 mil HRK 2,8 mil USD), a neto rashod od tečajnih razlika zabilježen je na razini od značajnih 10,1 mil HRK (1,5 mil USD).

Društvo je u 2021. godini zabilježilo neto gubitak u iznosu 86,9 mil. HRK (13,2 mil. USD), a prosječne TCE neto dnevne vozarine brodova u 2021. godini iznosile su 11.763 USD na dan.

Rezultati društva u 2021. godini

Sažetak financijske pozicije	31.12.2021. ('000 USD)	31.12.2021. ('000 HRK)	31.12.2020. ('000 USD)	31.12.2020. ('000 HRK)
Zaduženja na koja se obračunavaju kamate	80.737	536.385	76.792	471.431
Novac i novčani ekvivalenti	8.334	55.905	5.669	34.804
Neto dug	72.393	480.952	71.123	436.627
Kapital i rezerve	82.530	548.289	94.233	578.496
Odnos neto duga i kapitala uvećanog za neto dug	47%	47%	43%	43%

Tankerska Next Generation završila je 2021. godinu s omjerom zaduženosti od 47%. Omjer zaduženosti je u skladu s poslovnom strategijom Društva. Sukladno otplatnim planovima, očekujemo kako će se stupanj zaduženosti u budućnosti kontinuirano snižavati redovitim smanjenjem zaduženosti prema kreditorima.

Tijekom prvog tromjesečja 2021. potpisan je dugoročni ugovor o kreditu u ukupnom iznosu od USD 35,3 milijuna. Kredit je sklopljen s dosadašnjim kreditorom ABN AMRO Bank N.V. na rok od 5 godina, a iskorišten je za prijevremeno zatvaranje postojećeg kredita koji dopijeva u siječnju 2022. godine, a kojim su dijelom financirani M/T Velebit, M/T Vinjerac, te akvizicija novogradnje M/T Pag tijekom 2015. godine.

Sukladno svojoj strategiji očuvanja financijske stabilnosti i likvidnosti, Društvo je ovim refinanciranjem, uz prethodno ostvareno refinanciranje u Q4/2020, u potpunosti provelo plan refinanciranja kreditnih obveza koje dopijevaju u 2021. i 2022. godini, i time osiguralo refinanciranje za cijelu flotu po konkurentnim uvjetima za predstojeće petogodišnje razdoblje.

Tijekom četvrtog tromjesečja Društvo je ugovorilo dodatni revolving kredit s povezanim društvom u iznosu USD 3,0 milijuna za potrebe financiranja obrtnog kapitala. Na izvještajni datum, s povezanim društvom od ukupno ugovorenih USD 9 milijuna revolving kredita, iskorišteno je USD 9 milijuna.

Sažetak troškova	2021. ('000 USD)	2021. ('000 HRK)	2020. ('000 USD)	2020. ('000 HRK)
Provizije i troškovi povezani s putovanjima	(15.161)	(97.443)	(5.838)	(38.132)
Operativni troškovi brodova	(15.398)	(97.761)	(15.045)	(99.486)
Opći i administrativni troškovi	(999)	(6.352)	(946)	(6.290)
Ukupni operativni troškovi (bez amortizacije i umanjenja vrijednosti)	(31.558)	(201.556)	(21.829)	(143.908)

Rezultati društva u 2021. godini

Račun dobiti i gubitka i izvještaj o sveobuhvatnoj dobiti za razdoblje od 31.12.2020. do 31.12.2021.

Revidirano	2021. ('000 USD)	2021. ('000 HRK)	2020. ('000 USD)	2020. ('000 HRK)
Prihodi brodova	39.775	253.870	35.445	236.956
Prihodi od prodaje	40.812	260.729	36.088	241.073
Provizije i troškovi povezani s putovanjima	(15.161)	(97.443)	(5.838)	(38.132)
Operativni troškovi brodova	(15.398)	(97.761)	(15.045)	(99.486)
Opći i administrativni troškovi	(999)	(6.352)	(946)	(6.290)
Ukupni operativni troškovi	(31.559)	(201.556)	(21.829)	(143.908)
DOBIT PRIJE KAMATA, POREZA I AMORTIZACIJE (EBITDA)	9.254	59.173	14.259	97.165
Amortizacija	(8.280)	(52.771)	(8.029)	(52.806)
Usklađenje vrijednosti imovine	(9.854)	(65.466)	(9.069)	(55.676)
OPERATIVNA DOBIT (EBIT)	(8.880)	(59.064)	(2.839)	(11.317)
Financijski prihodi	970	6.389	37	307
Financijski rashodi	(5.298)	(34.314)	(3.105)	(20.673)
NETO DOBIT	(13.208)	(86.989)	(5.907)	(31.683)
Tečajne razlike iz preračunavanja ino. valuta	1.515	56.845	189	(54.474)
Ukupna sveobuhvatna dobit	(11.693)	(30.144)	(5.718)	(86.157)
Prosječni vagani broj dionica osnovnih i razrijeđenih (tis.)	8.720.145	8.720.145	8.720.145	8.720.145
Neto dobit po dionici, osnovna i razrijeđena	(1,51)	(9,98)	(0,68)	(3,63)

Izveštaj o financijskom položaju na dan 31.12.2021.

Revidirano	31.12.2021. ('000 USD)	31.12.2021. ('000 HRK)	31.12.2020. ('000 USD)	31.12.2020. ('000 HRK)
UKUPNA DUGOTRAJNA IMOVINA	150.845	1.002.146	163.290	1.002.441
Brodovi i oprema	150.845	1.002.146	163.290	1.002.441
Financijska imovina	-	-	-	-
UKUPNA KRATKOTRAJNA IMOVINA	18.872	125.380	13.340	81.896
Zalihe	2.108	14.004	1.469	9.023
Potraživanja	7.662	50.905	5.572	34.204
Plaćeni troškovi budućeg razdoblja i obračunati prihodi	758	5.038	630	3.865
Novac i novčani ekvivalenti	8.344	55.433	5.669	34.804
UKUPNO IMOVINA	169.717	1.127.526	176.630	1.084.337
KAPITAL I REZERVE	82.530	548.289	94.233	578.496
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	9.252	60.118
Pričuve iz preračuna stranih valuta	(2.419)	13.365	(3.934)	(43.480)
Zadržana dobit	9.738	56.702	15.655	88.448
DUGOROČNE OBVEZE	70.699	469.695	64.473	395.803
Zaduženja na koja se obračunavaju kamate	70.699	469.695	64.473	395.803
KRATKOROČNE OBVEZE	16.488	109.542	17.924	110.038
Zaduženja na koja se obračunavaju kamate	10.038	66.690	12.319	75.628
Dobavljači	4.815	31.987	3.780	23.205
Odgođeno plaćanje troškova i prihod budućeg razdoblja	1.635	10.865	1.825	11.205
UKUPNO KAPITAL I OBVEZE	169.717	1.127.526	176.630	1.084.337

Rezultati društva u 2021. godini

Izveštaj o novčanom tijeku za razdoblje
od 31.12.2020 do 31.12.2021.

Revidirano	2021. ('000 USD)	2021. ('000 HRK)	2020. ('000 USD)	2020. ('000 HRK)
Dobit prije poreza	(13.208)	(86.989)	(5.907)	(31.683)
Amortizacija	8.280	52.771	8.029	52.806
Usklađenje vrijednosti brodova	9.854	65.466	9.069	55.676
Ukidanje gubitka od umanjenja imovine	(955)	(6.342)	-	-
Promjene obrtnog kapitala	(203)	(1.452)	(3.177)	(24.055)
Novčani tijek od poslovnih aktivnosti	3.767	23.454	8.015	52.744
Novčani primici od investicijskih aktivnosti	-	-	-	-
Novčani izdaci od investicijskih aktivnosti	(5.026)	(33.669)	(5.092)	(33.115)
Novčani tijek od investicijskih aktivnosti	(5.026)	(31.669)	(5.092)	(33.115)
Novčani primici od financijskih aktivnosti	87.392	551.573	2.000	12.319
Novčani izdaci od financijskih aktivnosti	(83.446)	(526.486)	(9.382)	(62.608)
Novčani tijek od financijskih aktivnosti	3.936	25.023	(7.468)	(50.870)
Neto povećanje u novčanom tijeku	2.677	16.808	(4.545)	(31.241)
Novac i novčani ekvivalenti s početka razdoblja	5.669	34.804	10.182	67.712
Učinci promjene valutnih tečajeva na novac	(2)	3.821	32	(1.667)
NOVAC I NOVČANI EKVIVALENTI NA KRAJU RAZDOBLJA	8.344	55.433	5.669	34.804

Izveštaj o promjenama vlasničke glavnice za razdoblje od 31.12.2020 do 31.12.2021.

Izveštaj o promjenama vlasničke glavnice 2021. 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 2020. godine	68.988	9.748	(3.934)	9.481	10.179	(229)	94.233
Dobit tekuće godine	-	(13.208)	-	-	-	-	(13.208)
Tečajne razlike iz preračunavanja inozemnih dijelova poslovanja	-	-	1.515	-	-	-	1.515
Ukupno sveobuhvatna dobit	-	(13.208)	1.515	-	-	-	(11.693)
Prijenos u pozicije rezervi po godišnjem rasporedu	-	-	-	-	-	-	-
Otkup vlastitih dionica/udjela	-	(10)	-	10	-	(10)	(10)
Isplaćena dividenda	-	-	-	-	-	-	-
Stanje na dan 31. prosinca 2021. godine	68.988	(3.470)	(2.419)	9.491	10.179	(239)	82.530

Izveštaj o promjenama vlasničke glavnice 2021. 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 2020. godine	436.667	56.765	(43.480)	61.696	68.426	(1.578)	578.496
Dobit tekuće godine	-	(86.989)	-	-	-	-	(86.989)
Tečajne razlike iz preračunavanja inozemnih dijelova poslovanja	-	-	(56.854)	-	-	-	(56.854)
Ukupno sveobuhvatna dobit	-	(86.989)	(56.845)	-	-	-	(30.144)
Prijenos u pozicije rezervi po godišnjem rasporedu	-	-	-	-	-	-	-
Otkup vlastitih dionica/udjela	-	(63)	-	63	-	(63)	(63)
Isplaćena dividenda	-	-	-	-	-	-	-
Stanje na dan 31. prosinca 2021. godine	436.667	(30.287)	13.365	61.759	68.426	(1.641)	548.289

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 2021. godine, prosječna starost TNG flote iznosi 7,7 godina.

Počevši od trećeg tromjesečja 2020. godine, tankeri iz TNG flote odradili su svoje petogodišnje remonte i ugradnju BWTS opreme, te je isto do datuma pisanja ovog izvještaja izvršeno za sve tankere u floti, a posljednji je svoj petogodišnji remont i ugradnju BWTS opreme završio MT Vinjerac tijekom četvrtog tromjesečja 2021. godine.

Dalmacija

Po isteku brodarskog ugovora na vrijeme s Trafigura Maritime Logistics („Trafigura“) u Q3/2020, za m/t Dalmaciju je obavljen redoviti petogodišnji remont, nakon čega je brod pretežno zaposlen na „spot“ tržištu.

Vukovar

Tanker je tijekom srpnja 2020. obavio redoviti petogodišnji remont i ugradnju BWTS uređaja, nakon čega je u kolovozu 2020. isporučen unajmitelju 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

Petogodišnji remont i ugradnja BWTS s uređaja za MT Pag je započela u prosincu 2020. godine, a završena je u siječnju 2021., nakon čega je brod zaposlen na „spot“ tržištu.

Velebit

Petogodišnji remont i ugradnja BWTS uređaja za MT Velebit je obavljena u Q2/2021, nakon čega je zaključen kratkoročni brodarski ugovor na vrijeme s Trafigura Maritime Logistics („Trafigura“). Po isteku ugovora, brod je zaposlen na „spot“ tržištu.

Zoilo

Po završetku redovitog petogodišnjeg remonta izvršenog u Q3 2020. godine za m/t Zoilo je sredinom studenog 2020. zaključen brodarski ugovor na vrijeme s unajmiteljem CSSA Chartering Shipping Services SA („CSSA“) s maksimalnom mogućnošću trajanja do 12 mjeseci u unajmiteljevoj opciji s eskalirajućom ratom vozarine. Po završetku istog ugovora sredinom svibnja 2021. brod je prebačen na „spot“ tržište.

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, uz opciju unajmitelja da produži ugovor i na treću godinu uz iznos vozarine od 15.750 USD po danu. Tanker je krajem rujna predan tehničkom upravitelju kako bi se obavio redoviti petogodišnji remont, nakon čega je početkom studenog vraćen unajmitelju.

POSTOJEĆA STRATEGIJA UPOŠLJAVANJA BRODOVA

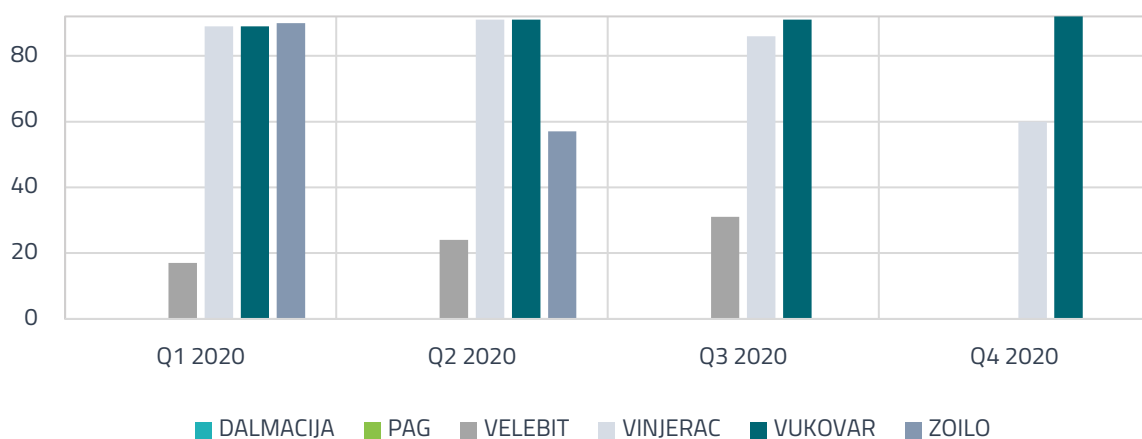
Ukupan broj dana prihoda od brodarskih ugovora na vrijeme (eng. Time charter) u 2021. godini iznosio je 908 dana što iznosi 43,4% ukupno prihodovnih dana u navedenoj godini. Broj prihodovnih dana u 2021. je moderiran za 97 dana bez prihoda, prvenstveno zbog provedbe obveznih petogodišnjih remonata i ugradnje pročišćivača za balastne vode na tri MR tankera, što je utjecalo na smanjenje raspoloživih prihodovnih dana za zapošljavanje brodova na spot tržištu brodarskim ugovorima na putovanje (eng. Voyage charter).

Prosječne TCE neto dnevne vozarine u 2021. godini iznose 11.763 USD, a prosječni dnevni operativni troškovi brodova za 2021. godinu iznose 6.897 USD.

Poslovnu 2021. godinu karakterizira nešto niža razina uposlenosti flote od 95,6% prvenstveno zbog izvršenja remonta m/t Paga, m/t Velebit i m/t Vinjerca na koje je otpada 87 od 97 zabilježenih dana bez prihoda u 2021. godini.

Brod	Nosivost (dwt)	Tip	Godina izgradnje	Brodogradilište	Zastava	Zaposlenje na 31.12.2021.	Dnevna vozarina (USD)
Velebit	52.554	ICE class MR produkt	2011.	Treći Maj Hrvatska	Hrvatska	Ugovor na putovanje	SPOT
Vinjerac	51.935	ICE class MR produkt	2011.	Treći Maj Hrvatska	Hrvatska	Ugovor na 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 putovanje	SPOT
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	Ugovor na putovanje	SPOT

Broj dana provedenih u time charteru u 2021.



Operativni podaci flote	2019.	2020.	2021.
TCE neto vozarine (USD/dan)	14.794	14.250	11.763
Dani prihoda (brojčano)	2.190	2.079	2.093
Dnevni operativni troškovi (USD)	6.657	6.823	6.897
Uposlenost flote u %	100%	94,7%	95,6%
Udio prihoda od time chartera u ukupnim prihodima %	57,5%	68,8%	34,9%

Najvažniji događaji u 2021.

Potpisan ugovor o dugoročnom kreditu u iznosu od USD 35,3 milijuna (Q1)

Tankerska Next Generation brodarsko dioničko društvo (dalje u tekstu: Društvo) potpisala je dugoročni ugovor o kreditu u ukupnom iznosu od USD 35,3 milijuna. Kredit je sklopljen s dosadašnjim kreditorom ABN AMRO Bank N.V. na rok od 5 godina.

Društvo je predmetna sredstva najvećim dijelom iskoristilo za prijevremeno zatvaranje postojećeg kredita istog kreditora koji dopijeva u siječnju 2022. godine, a kojim su dijelom financirani M/T Velebit, M/T Vinjerac, te akvizicija novogradnje M/T Pag tijekom 2015. godine. Preostala sredstva Društvo je uložilo u navedene brodove kako bi održali visoku razinu konkurentnosti.

Potpisivanjem ovog financijskog aranžmana Društvo još jednom potvrđuje svoju poziciju na međunarodnom bankarskom tržištu te nastavlja suradnju s eminentnim kreditorom koji prepoznaje Društvo kao pouzdanog i dugoročnog partnera. Sukladno svojoj strategiji očuvanja financijske stabilnosti i likvidnosti, Društvo je ovim refinanciranjem u potpunosti provelo plan refinanciranja kreditnih obveza koje dopijevaju u 2021. i 2022. godini. Zaključenjem ovog financijskog aranžmana, uz prethodno ostvareni krajem 2020. godine, Društvo je osiguralo refinanciranje za cijelu flotu po konkurentnim uvjetima za predstojeće petogodišnje razdoblje.

Godišnje financijsko izvješće TNG d.d. objavljeno i u iXBRL formatu (Q2)

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

Održana redovna Glavna skupština (Q3)

Redovna Glavna skupština Tankerske Next Generation d.d. ("Društvo") održana je u sjedištu Društva u Zadru 2. srpnja 2021. godine s početkom u 11:00 sati. Na skupštini Društva bilo je prisutno 5.912.767 glasova, što predstavlja 67,9236 % od ukupnog temeljnog kapitala s pravom glasa. Sve predložene odluke prihvaćene su potrebnom većinom glasova.

Odluke Glavne skupštine Tankerske Next Generation d.d.:

1. Odluka o pokriću gubitka za poslovnu godinu 2020.;
2. Odluka o davanju razrješnice Upravi Društva za poslovnu godinu 2020.;
3. Odluka o davanju razrješnice članovima Nadzornog odbora Društva za poslovnu godinu 2020.;
4. Odluka o odobrenju Izvješća o primicima Uprave i Nadzornog odbora za poslovnu godinu 2020.;
5. Odluka o imenovanju revizora Društva za poslovnu godinu 2021.

Dionice Tankerske Next Generation d.d. uvrštene u CROBEX® i CROBEXtr® (Q3)

Nakon izvršene revizije Odbor za indekse na svojoj je sjednici dana 08. rujna 2021. godine izvršio redovnu reviziju indeksa CROBEX, CROBEXtr, CROBEX10, CROBEX10tr, CROBEXprime, ADRIAprime, CROBEXplus i sektorskih indeksa.

Revizija je izvršena na osnovu podataka o trgovanju u razdoblju od 1. ožujka 2021. do 31. kolovoza 2021. godine. Dionice TANKERSKA NEXT GENERATION d.d. (trgovinski simbol TPNG, ISIN HRTPNGRA0000), uključene su sastav indeksa CROBEX i CROBEXtr.

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.

TNG je na isteku 2021. godine držao dva broderska 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, a preostala četiri 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 zapošljavati većinu flote na temelju srednjoročnih i dugoročnih broderskih 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 2021. godini.

Prateći strategiju provedbe petogodišnjih remonta, tijekom 2020. i 2021. godine BWTS sustav ugrađen je u pet od šest tankera koja su obavila svoj redovni petogodišnji remont (m/t Zoilo, m/t Vukovar, m/t Pag, m/t Velebit i m/t Vinjerac; dok je m/t Dalmacija imala implementiran „BWTS“ još od isporuke), čime se postigla potpuna usklađenost flote s konvencijom o balastnim vodama Međunarodne pomorske organizacije.

Na temelju obavljenih dokovanja, možemo konstatirati da su realizirani troškovi u skladu s planiranim. Drugim riječima, prosječan trošak isporuke i ugradnje BWTS i trošak dokovanja za pet brodova iznosi po brodu približno 1,9 mil. USD, uz napomenu da je ECO tanker Dalmacija isporučen iz brodogradilišta kao novogradnja sa već implementiranim uređajem za pročišćavanje balastnih voda, te je sami trošak dokovanja za Dalmaciju iznosio 0,77 mil. USD.

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 posljednju ima značajne kapitalne izdatke.

Promjene u regulatornom okruženju odrazile su se na poslovanje TNG-a u prethodnom razdoblju, no utjecaji na brodersku 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 zbog krize u Ukrajini, ali također stavlja naglasak na izazove s kojima se broderske 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 tijekove TNG-a iz komercijalnih aktivnosti i bilančni rizik, a to je rizik da vrijednost neto monetarnih sredstava u stranim valutama bude niža prilikom preračunavanja u kune kao posljedica promjene valutnih tečajeva

TNG posluje u međunarodnom okružju i izloženo je promjenama vrijednosti američkog dolara (USD) jer je značajan dio potraživanja i prihoda iz inozemstva nominiran u USD. TNG trenutno ne koristi aktivne oblike zaštite od utjecaja promjena valutnog tečaja, jer se nalazi u prirodnoj "hedged" 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 dospijeća potraživanja i obveza.

Cjenovni rizik

Poslovanje TNG-a izloženo je cjenovnom riziku povezanom s 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 s 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 na okoliš, pa tako potencijalno postoji i obveza naknade štete koje proizlaze iz operative brodova u međunarodnoj trgovini.

Od takvih rizika TNG je osiguran kod prominentnih inozemnih 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 trajat 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 naplatit 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.) bit 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.

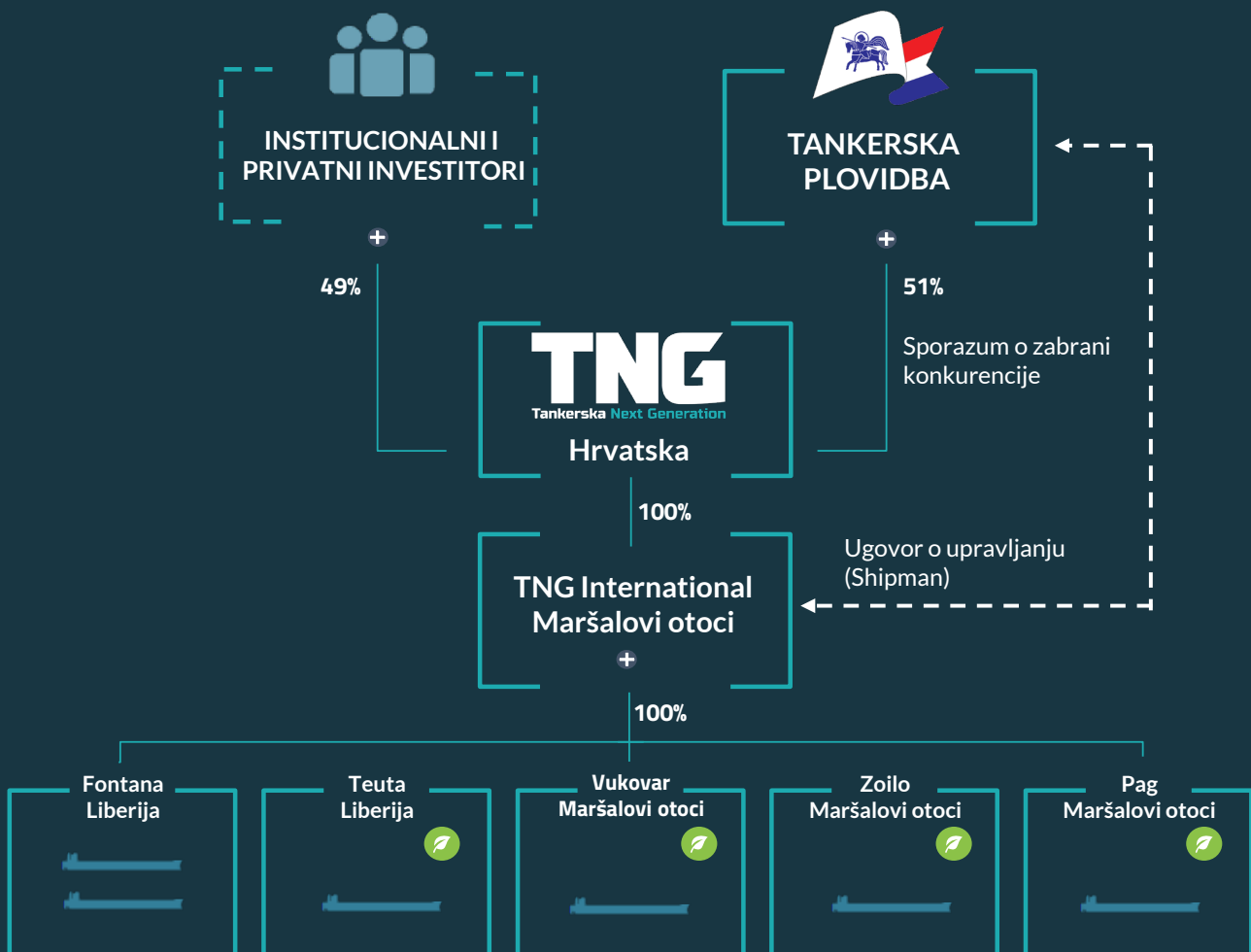
Naknada za kupnju i prodaju. U slučaju posredovanja pri sklapanju ugovora o kupnji ili prodaji broda, ili ugovora o gradnji broda u ime ili za račun Grupe, Upravitelj flote ima pravo na naknadu u iznosu 1% od ukupne kupoprodajne cijene.

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 2022. 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 izdavatelje 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 dioničarska društva, te zaštita investitora i drugih članova društva kroz uredno i odgovorno upravljanje i nadzor poslovanja te upravljačkih funkcija dioničkih društava.

Društvo je tijekom 2021. 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 s 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 s 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 2021. godine nalazi se na stranici 13. Godišnjeg izvješća o stanju Društva za 2021. godinu

Uprava Društva

Upravu Društva na dan 31.12.2021. 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 2021. godini održano je pet sjednica Nadzornog odbora.

Članovi Nadzornog odbora i prisutnost na sjednicama navedeni su na stranici 33. Godišnjeg izvješća o stanju Društva za 2021. 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 2021. godini tijelo je održalo četiri sjednice, na kojima je raspravljalo o financijskim rezultatima Društva.

Članovi Revizijskog odbora i prisutnost na sjednicama navedeni su na stranici 33. Godišnjeg izvješća o stanju Društva za 2021. 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 2021. 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. gđin. 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 Raiffeisenbank 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 Raiffeisenbank 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. Trenutno je na funkciji Predsjednika Uprave Quattro logistika d.d. na koju je imenovan u rujnu 2021. godine.

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,

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.

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, a danas je aktivan kao savjetnik Uprave. Gospodin Sutlović je obnašao i dužnost člana Revizijskog odbora brodogradilišta Viktor Lenac u Rijeci.

Sastav Nadzornog odbora na 31.12.2021. 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 2021. godini opisane su u Izvješću o primicima Uprave i Nadzornog odbora objavljenoj na TNG web stranici.

Sastav Revizijskog odbora na 31.12.2021. godine

gdin. Ante Gavran, predsjednik
gdin. Mario Pavić, član
gdin. Genarij Sutlović, član

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 2021. godine

Svim sjednicama N.O. (5 sjednica) i R.O. (4 sjednice) koje su održane tijekom 2021. godine prisustvovali su svi članovi navedenih odbora, osim na 37. sjednici NO održanoj 28.10.2021. na kojoj nisu prisustvovao gdn. Joško Miliša.

Članovi Uprave, Nadzornog i Revizijskog odbora koji posjeduju dionice Društva na dan 31.12.2021.

gdn. John Karavanić, član Uprave
1.633 dionica Društva

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

gdn. Nikola Koščica, član Nadzornog odbora
1.840 dionica Društva

gdn. Genarij Sutlović, član Revizijskog odbora
1.001 dionica Društva

ESG IZVJEŠĆE

SUSTAINABLE DEVELOPMENT GOALS



Države članice Ujedinjenih naroda (UN) usvojile su 2015. Agendu za održivi razvoj do 2030. i njenih 17 ciljeva održivog razvoja. Iste godine, na 21. zasjedanju Konferencije stranaka (COP21) Okvirne konvencije Ujedinjenih naroda o klimatskim promjenama (UNFCCC), stranke UNFCCC-a usvojile su Pariški sporazum, baveći se potrebom borbe protiv klimatskih promjena.

Uvod

Tankerska Next Generation (dalje u tekstu: „Kompanija“ ili „TNG“) podržava i vjeruje u prednosti ESG izvještavanja te smatra održivi razvoj globalno važnim pitanjem, zbog čega broderska industrija svoju suradnju nastoji uvjetovati transparentnošću ESG-a, neovisno o sektoru iz kojeg dolazi odnosno u kojem posluje. Subjekti koji objavljuju ESG izvještaje trebali bi nastojati udovoljiti kriterijima transparentnosti ESG-a za uspostavljanje poslovnih odnosa s dobavljačima, poslovnim partnerima, kreditnim institucijama, investitorima i drugima, ali prije svega potaknuti napredak ostavljajući sutrašnjici bolji svijet.

U zajedničkom gledištu uprave Tankerske grupe (tj. „Grupe“ koju čine Tankerska plovidba, Tankerska Next Generation i TP Line), Politike zaštite okoliša, društva i korporativnog upravljanja (ESG) ugrađene su u kolektivnu svijest znatno prije nego što je ESG prvi put uveden kao pojam za razmatranje okolišnih, društvenih i upravljačkih čimbenika.

U svojoj suštini, Kompanija priznaje i podržava održivi razvoj kao razvoj koji zadovoljava potrebe sadašnjosti bez sputavanja sposobnosti budućih generacija da i oni zadovolje svoje vlastite potrebe.

Štoviše, Kompanija vidi kompetitivnu prednost, u činjenici da se Tankerska Next Generation natječe u visoko reguliranom, strogom međunarodnom okruženju kojom se ponosi. Tankerska Next Generation (TNG) je brodersko dioničko društvo osnovano prema Zakonima Republike Hrvatske na Službenom tržištu Zagrebačke burze (“ZSE” / <https://zse.hr/hr/company-details/703>), regulirana od strane Hrvatske agencije za nadzor financijskih usluga (“HANFA“) podređene Europskom nadzornom tijelu za vrijednosne papire i tržišta kapitala (ESMA) koja donosi odrednice za tvrtke koje su uvrštene na tržištu kapitala unutar EU.

Ključni prioriteti za ESMA-u uključuju obveze transparentnosti, analizu rizika zelenih obveznica, ESG ulaganja, usklađivanje nacionalnih nadzornih praksi o ESG čimbenicima, taksonomiju i nadzor. Europsko tijelo za vrijednosne papire i tržišta, regulatorno tijelo za tržišta vrijednosnih papira u EU, ima objavljenu [Strategiju održivog financiranja](#). Strategija utvrđuje kako će ESMA održivost staviti u srž svojih aktivnosti ugrađivanjem čimbenika okoliša, društva i upravljanja u svoj rad.

Nadalje, vlasničku strukturu TNG-a čine dionice koje pripadaju velikim ulagačima u Hrvatskoj, odnosno hrvatskim obveznim i dobrovoljnim mirovinskim fondovima (tzv. mirovinski fondovi drugog i trećeg stupa) pod nadzorom Republike Hrvatske podupirući ciljeve Europske unije, u svojoj Nacionalnoj strategiji razvoja koja propisuje da će nacionalne i europske izvore financiranja usmjeravati na poticanje održivog gospodarstva i društva, oporavak i jačanje otpornosti na krize, zelenu i digitalnu tranziciju i uravnotežen regionalni razvoj do 2030.

Ključnu ulogu u postizanju ovih ciljeva na lokalnoj i globalnoj razini ima financijska industrija, čija je zadaća usmjeriti kretanje kapitala prema održivim ulaganjima, odnosno ulaganjima koja podupiru ciljeve održivog razvoja koje su sada i hrvatski obvezni i dobrovoljni mirovinski fondovi izričito prepoznali kao *condicio sine qua non*. Kompanija prihvaća i podržava stajalište prema kojem će izdavatelji na ZSE koji objavljuju relevantne ESG informacije potrebne za ovu analizu imati prioritet kada se razmatraju ulaganja.

Elementi ESG-a i primjena ESG okvira za izvještavanje omogućuju brodarstvu da integrira ekološka, društvena pitanja i pitanja upravljanja u njihovu dugoročnu poslovnu strategiju na transparentniji način.

Proces ESG izvještavanja može pomoći u razvoju infrastrukture potrebne za povezivanje strateških ciljeva s poslovnim modelom, rizicima, prilikama, operativnim pokazateljima i financijskim učinkom. U svojoj naravi, sudionici na tržištu i financijski savjetnici trebali bi biti manje skloni razmatranju ulaganja u izdavatelje koji nisu javno objavili relevantne ESG informacije.

OKOLIŠ

Stanovište

Aktivnosti unutar broderske industrije utječu na mora i kopnene ekosustave. Brodovi koje posjedujemo i kojima upravljamo ispuštaju onečišćujuće tvari u zrak i vodu te utječu na životnu sredinu ljudi i drugih vrsta bez obzira na naša nastojanja da minimiziramo ovaj neželjeni učinak.

Zalažemo se za kvalitetu u broderskoj industriji te za sigurnost i zaštitu morskog okoliša. Priklanjamo se onim uvjetima koji će potaknuti kvalitetu i sigurnost u broderskoj industriji.

Kompanija je posvećena pružanju kvalitetnih usluga svojim klijentima pritom čineći što manju moguću štetu. Uprava je neprekidno posvećena aktivnom sudjelovanju u pitanjima zaštite okoliša s ključnim dionicima, uključujući unajmitelje, društvo, vlasti i investitore.

Štitimo okoliš stalnom brigom u svom poslovanju i upravljamo našim brodovima u skladu sa svim primjenjivim zakonima i propisima te smo posvećeni stalnom poboljšanju naše ekološke učinkovitosti.

Politika

Zbog zabrinutosti za rizike od klimatskih promjena, niz zemalja i Međunarodna pomorska organizacija (IMO) usvojili su ili razmatraju usvajanje regulatornih okvira za smanjenje emisija stakleničkih plinova na brodovima.

Zbog klimatskih promjena, koje se smatraju jednim od najvećih problema današnjice, posebna važnost se pridaje ekološkim ciljevima. Godine 2016. na snagu je stupio Pariški klimatski sporazum koji je prepoznao razvoj održivosti okoliša, odnosno održivost i prelazak na sigurno, klimatski neutralno i kružno gospodarstvo, kao primarni cilj u osiguravanju dugoročne konkurentnosti gospodarstva EU.

Nakon Pariškog sporazuma, Europska komisija objavila je priopćenje pod nazivom "Europski zeleni plan", u kojem se detaljnije određuju načela za postizanje održivog gospodarstva EU pretvaranjem klimatskih i ekoloških izazova u prilike i postavlja standarde koji će to omogućiti da se to dogodi ravnomjerno i na pravedan način.

Kompanija u potpunosti podržava IMO-ove ciljeve za smanjenje emisija stakleničkih plinova za 2030. i 2050. Nadalje, aktivno smo angažirani na definiranju EU ETS regulative kroz radnu skupinu pri Ministarstvu gospodarstva i održivog razvoja RH (<https://www.fzoeu.hr/>).

Naš cilj je imati ugljično neutralnu flotu do 2050. godine. Stoga većina naših ulaganja u dekarbonizaciju je usmjerena na udaljšavanje od upotrebe fosilnih goriva za pogon naših brodova. Kako je to nemoguće postići u širim razmjerima sa sadašnjom tehnologijom, pripremili smo projekte u tzv. prijelaznoj fazi.

Naš srednjoročni plan za smanjenje emisija stakleničkih plinova u dijelu preoceanske flote je provesti testiranje s biogorivom ili drugim dostupnim gorivom s nultom emisijom.

Kratkoročne mjere su već na snazi koje se očituju kroz optimizirano usmjeravanje brodova na pomorskim pravcima, tvz. „slow steaming“ odnosno optimizacija brzine i potrošnje, korištenje antivegetativnog premaza s niskim trenjem te redoviti nadzor i čišćenje trupa.

Odgovorno recikliranje brodova

Postoji politika za rashodovanje starijih brodova. Svi opasni materijali navedeni su u inventaru radi lakšeg i sigurnijeg recikliranja. Prema dostupnim podacima, gotovo 90% recikliranja bruto tonaže obavlja se u lošim zdravstvenim, sigurnosnim i ekološkim uvjetima. Postoji hitna potreba da se osiguraju pružatelji usluga sa odgovornim pristupom ovom problemu koji će zadovoljiti ovaj rast potražnje za uslugama recikliranja brodova.

Iako se Kompanija u prošlosti nije bavila recikliranjem brodova i nema namjeru to činiti u doglednoj budućnosti, postojeća politika u skladu je sa standardima EU-a i podložna je budućim revizijama ako bude potrebno uskladiti s napretkom EU.

Okolišni ciljevi



Tankerska Next Generation posjeduje certifikate prema standardima sadržanim u Međunarodnoj organizaciji za standardizaciju ("ISO") 9001 za Sustav kvalitete, ISO 14001 za Sustave upravljanja okolišem, ISO 50001 za Sustave upravljanja energijom i Sustave upravljanja zdravljem i sigurnosti na radu ("OHSAS") 18001.

Što se tiče učinkovitosti, naši zapisi o onečišćenju mora pokazuju nula incidenata već nekoliko uzastopnih godina i ostajemo nepokolebljivi u održavanju ove čiste evidencije i kontinuirano na oprezu. Posebna se pozornost posvećuje gospodarenju otpadom s ekološkog stajališta.

Pridržavamo se međunarodnih konvencija o invazivnim vrstama te kontroliramo i instaliramo sustave za pročišćenje balastnih voda na našim brodovima kako bismo smanjili rizik od invazivnih vrsta dok prevozimo teret kroz ekosustave. Konvencija o upravljanju balastnim vodama (BWMC) obvezuje brodovlasnike da takve sustave instaliraju na svim brodovima do 2024. godine.

Kompanija je potpuno usklađena s navedenom konvencijom obzirom da svi naši brodovi imaju ugrađen sustav za pročišćivanje balastnih voda koji eliminiraju invazivne vrste i štite svjetsku biološku raznolikost.

Posljednji tanker u našoj floti na koji je ugrađen BWTS je m/t Vinjerac na kojeg je sustav za pročišćivanje balastnih voda ugrađen za vrijeme petogodišnjeg remonta završenog tijekom četvrtog kvartala 2021.

6 tankera ukupno

TNG flota na 31. 12. 2021.

prosječna dob 7,7 godina

0 slučajeva zagađenja

zabilježeno tijekom 2021. na TNG floti

0 sudara / alizija

zabilježeno tijekom 2021. na TNG floti

6 BWTS ugrađeno

TNG flota 100% usklađena sa BWMC

OKOLIŠ

Praksa

Dobra ekološka praksa ugrađena je u Kompaniju tijekom postojanja, iako je uvijek prisutna ambicija kontinuirano se poboljšavati u tom pogledu.

Praksa zaštite okoliša nadilazi puke propise, ali je važno naglasiti da je sljedeće prisutno u globalnom brodarstvu i inherentno se pripisuje našim operacijama:

- Naša Kompanija regulirana je zahtjevima navedenim u IMO-ovom Međunarodnom kodeksu upravljanja sigurnošću za siguran rad brodova ("ISM kodeks"). ISM kodeks zahtijeva od vlasnika brodova, upravitelja brodova i unajmitelja da razviju i održavaju opsežan „Sustav upravljanja sigurnošću” koji uključuje usvajanje politike sigurnosti i zaštite okoliša koje utvrđuju upute i postupke za siguran rad te za postupanje u izvanrednim situacijama

- Osim toga, oplata strojevi svakog trgovačkog broda moraju biti klasificirani od strane klasifikacijskog društva koje je ovlastila država u kojoj je brod registriran. Klasifikacijsko društvo potvrđuje da je brod siguran i sposoban za plovidbu u skladu s važećim pravilima i propisima zemlje registracije plovila i Međunarodnom konvencijom IMO-a o sigurnosti života na moru iz 1974. (koja se s vremena na vrijeme mijenjala prepoznata kao "SOLAS").

Naše poslovanje je bilo i bit će podložno 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 nadležnostima u kojima posluju ili su registrirani naši brodovi, što može značajno utjecati na djelovanje i poslovanje naših brodova

Ovi zakoni i propisi uključuju, ali nisu ograničeni na:

- Zakon o onečišćenju naftom iz 1990 (OPA),

- Konvencija o građanskoj odgovornosti za štetu zbog onečišćenja uljem iz 1969. (s vremena na vrijeme izmijenjena i općenito poznata kao CLC konvencija),

-Međunarodna konvencija IMO-a o građanskoj odgovornosti za štetu zbog onečišćenja pogonskim uljem iz 2001. (s vremena na vrijeme izmijenjena i općenito poznata kao Konvencija o bunkeru),

- Međunarodna konvencija IMO-a o sprječavanju zagađivanja mora s brodova iz 1973. (s vremena na vrijeme izmijenjena i općenito poznata kao MARPOL),

- Međunarodna konvencija IMO-a o oznakama nadvođa iz 1966. godine

-Zakon o sigurnosti pomorskog prometa iz 2002. i Međunarodna organizacija rada (ILO)

-Konvencija o radu pomoraca (MLC)

Osim toga, podložni smo zahtjevima koje nameću razne nacionalne i međunarodne agencije i regulatorna tijela, uključujući, ali ne ograničavajući se na:

- Zahtjeve američke obalne straže, Američke agencije za zaštitu okoliša ("EPA").

Usklađenost s takvim zakonima, propisima i zahtjevima, gdje je to primjenjivo, može zahtijevati pokriće (ili pružanje drugih financijskih jamstava) s obzirom na incidente zagađenja.

Neprestano educiramo posade i zaposlenike o važnosti optimizacije putovanja te ih potičemo da je koriste za postizanje maksimalne učinkovitosti koju tehnologija dopušta.

Zbog visokih rizika povezanih s pomorskim prijevozom naftnih derivata, kao i zbog vrlo strogih zahtjeva "vodećih naftnih kompanija", sigurnost i usklađenost s okolišem glavni su operativni prioriteti Kompanije. Brodovi Grupe djeluju na način koji osigurava maksimalnu zaštitu sigurnosti i zdravlja osoblja, društva u cjelini te okoliša.

Kompanija aktivno upravlja rizicima svojstvenim poslovanju Kompanije i predana je otklanjanju incidenata koji bi ugrozili sigurnost i integritet brodova. Kompanija je također predana smanjenju emisija i stvaranja otpada, stoga je također došlo do pozitivnog utjecaja u našim uredima pri čemu uredski pribor i pića moraju biti izrađeni od ekološki prihvatljivih i razgradivih komponenti u cilju promicanja sigurnosti i zaštite okoliša.

UČINCI NA OKOLIŠ

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 da 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 ugradnjama BWTS na m/t Vinjerac i m/t Velebit tijekom 2021. godine, cjelokupna flota TNG-a je opremljena BWTS uređajima što značajno umanjuje 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 Kompanije, 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.

KORPORATIVNO UPRAVLJANJE

U svrhu podrške dobrim praksama usmjerenim na poticanje održivog razvoja, Hanfa (Hrvatska agencija za nadzor financijskih usluga) i Zagrebačka burza donijele su Kodeks korporativnog upravljanja (u daljnjem tekstu: Kodeks) <https://zse.hr/hr/kodeks-korporativnog-upravljanja/1780>, kojim se utvrđuje obveza izdavatelja da se pridržavaju načela održivog razvoja. Svrha Kodeksa je promicanje učinkovitog upravljanja i odgovornosti u društvima čije su dionice uvrštene na uređeno tržište Zagrebačke burze.

Članak 83. Kodeksa "Društvena odgovornost" propisuje obvezu poduzeća da usvoje i javno objave politiku procjene utjecaja koje njihove aktivnosti imaju na okoliš i zajednicu, zaštitu ljudskih i radničkih prava te sprječavanje i sankcioniranje mita i korupcije.

Kodeks također zahtijeva od izdavatelja da otkriju informacije koje se odnose na pravila dobrog korporativnog upravljanja općenito, ali i informacije koje se odnose na strategije poduzeća, uzimajući u obzir potencijalni utjecaj njihovih aktivnosti na okoliš i zajednicu, promicanje etičkog ponašanja, poštivanja ljudskih prava i pozitivnog i poticajnog radnog okruženja. Na taj je način uspostavljena obveza izdavatelja da objave dio relevantnih ESG informacija (ESG izvještavanje) za sve subjekte koji podliježu Kodeksu korporativnog upravljanja, koji uključuje one izdavatelje dionica na uređenom tržištu koji ne podliježu zahtjevima nefinancijskog izvješćivanja sukladno Zakonu o računovodstvu.

Tankerska Next Generation predala je Upitnik Kodeksa korporativnog upravljanja za 2020. godinu koji se može pregledati na <https://eho.zse.hr/obavijesti-izdavatelja/view/36973> i namjerava dostaviti upitnik za 2021. godinu do predviđenog roka.

Kodeksom korporativnog upravljanja, usvojenim 15. listopada 2019., značajno je poboljšán okvir korporativnog upravljanja, dok su se društva čije dionice kotiraju na uređenom tržištu suočila s izazovima poštivanja preporuka Kodeksa korporativnog upravljanja i postizanja viših standarda kulture korporativnog upravljanja.

Društva čije dionice kotiraju na ZSE (Zagrebačka burza) u Republici Hrvatskoj, s iznimkom dionica zatvorenih investicijskih fondova, počela su primjenjivati Kodeks 1. siječnja 2020. godine. Bez obzira na ovaj datum, društva su dužna obavijestiti Hanfu o svojoj usklađenosti s Kodeksom, odnosno svojim praksama korporativnog upravljanja i za godinu koja počinje 1. siječnja 2019., putem novih upitnika kako bi se identificirale postojeće prakse i pratio napredak u godinama koje slijede stupanjem na snagu Kodeksa.

Početna razina usklađenosti društava s Kodeksom prikazana je u Godišnjem izvješću o korporativnom upravljanju za 2019. godinu, dok ovo Godišnje izvješće o korporativnom upravljanju daje stupanj usklađenosti s Kodeksom počevši od dana njegove primjene (1. siječnja 2020.) i daje usporedbu s podacima o usklađenosti iz prethodne godine. Rangiranje se može pregledati na sljedećoj poveznici: <https://www.hanfa.hr/publikacije/godisnji-izvjestaj-o-korporativnom-upravljanju/>

Članovi Uprave i najviši menadžment Društva nisu politički aktivni, niti članovi bilo koje političke stranke.

Ciljevi korporativnog upravljanja

Korporativni kodeks

Usvojen - TNG uvršten na ZSE

Etično poslovanje

Poslovna etika i ophođenje

Financijsko izvještavanje

Prema računovodstvenim standardima

Odgovorni lanci opskrbe

Održive prakse



"Kodeks korporativnog upravljanja, usvojen 15. listopada 2019. godine, značajno je unaprijedio okvir korporativnog upravljanja, dok su se društva čije dionice kotiraju na uređenom tržištu suočila s izazovima pridržavanja preporuka Kodeksa korporativnog upravljanja i postizanja viših standarda kulture korporativnog upravljanja."

UČINCI KORPORATIVNOG UPRAVLJANJA

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 učinkovitim 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 s 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.



DRUŠTVENA ODGOVORNOST

Stanovište

Da bi kompanija bila društveno odgovorna, prvo mora biti odgovorna prema sebi i svojim dionicima. Kompanije koje usvajaju programe društveno odgovornog poslovanja (DOP) često su razvile svoje poslovanje do točke u kojoj mogu vratiti društvu što mi nastavljamo činiti. DOP pomaže i društvu i ugledu poduzeća.

Politika

Odgovorno poslovno ponašanje koje pokazuje da se poduzeću može vjerovati da će djelovati pošteno i etično, preduvjet je za dugoročan uspjeh a istovremeno doprinosi održivom razvoju hrvatskog gospodarstva.

Prilikom donošenja odluka o strategiji i poslovnom planu kompanije, uprava i nadzorni odbor trebaju razmotriti utjecaj svojih predloženih radnji na svoje dionike, okoliš i društvo; te na ugled tvrtke.

Zaposlenici kompanije i drugi dionici poput kupaca, dobavljača, tijela javne vlasti i lokalne zajednice su svi zainteresirani za aktivnosti kompanije.

Redovita suradnja s tim dionicima može pomoći kompaniji da razumije njihove stavove i brige te pruža priliku da na pozitivan način objasni položaj kompanije.

Nadzorni i upravni odbori moraju osigurati da strategija kompanije uzima u obzir potencijalni ekološki i društveni utjecaj njenih aktivnosti, te da njene politike, kultura i vrijednosti promiču etičko ponašanje, poštovanje ljudskih prava, održivu raznolikost i ravnopravnost spolova u zdravom i poticajnom radnom okruženju. Nadzorni i upravni odbor trebaju se dogovoriti i usvojiti politike o:

-kako se procjenjuju ekološki i društveni utjecaji aktivnosti kompanije i kako se upravlja povezanim rizicima

-kako su ljudska prava i prava zaposlenika zaštićena i

-kako će se korupcija i mito spriječiti i kazniti.

Kada uprava traži prethodno odobrenje odluka od nadzornog odbora, popratni dokumenti trebaju objasniti kako je preporučena radnja u skladu s politikama.

Nadzorni i upravni odbor trebali bi zajedno identificirati koga smatraju ključnim dionicima tvrtke. Upravni odbor trebao bi osigurati da postoje učinkoviti mehanizmi za redovitu interakciju s tim dionicima te da je nadzorni odbor upoznat s rezultatima tog djelovanja.

Nadzorni odbor trebao bi imati pravo organizirati sastanke s vanjskim dionicima ukoliko smatra da je potrebno poboljšati razumijevanje pitanja relevantnih za kompaniju, uključujući njihove stavove o uspješnosti i ugledu kompanije. O takvim susretima treba unaprijed obavijestiti upravu.

Mandat svakog povjerenstva trebao bi navesti svrhe zbog koje predsjednik komisije može izravno komunicirati s dionicima tvrtke i proceduru koju treba slijediti.

DRUŠTVENA ODGOVORNOST

“Misao vodilja je pružiti smislen rad koji ljudima omogućuje da ostvare svoj puni potencijal.”

Praksa

Društvena odgovornost, u našem slučaju, premašuje standarde društvene odgovornosti poduzeća (DOP). Kompanija promiče višeslojni pristup kojim društvena odgovornost pomaže kompaniji da bude društveno odgovorna prema sebi, odnosno prema svojim zaposlenicima, svojim pomorcima, svojim dionicima i javnosti; u našem slučaju, i lokalnoj zajednici. Poslujući na društveno odgovoran način, kompanije postaju svjesne vrste utjecaja koje imaju na sve aspekte društva.

Tankerska plovidba (kao osnivač, većinski vlasnik i pokretač TNG-a) izravno je utjecala na gospodarstvo i gospodarski razvoj Zadra, izravno poboljšavajući kvalitetu života i povećavajući bogatstvo grada i okolice. To i dalje nastavlja činiti.

Grupa je nastavila biti uspješna i u teškim vremenima ne tako daleke hrvatske borbe za međunarodno priznanje i neovisnost, nastavivši normalno poslovati i doprinositi borbi za suverenitet na razne načine, od ljudstva do materijalnih i financijskih doprinosa.

Tankerska plovidba koja upravlja posadom za flotu Tankerske Next Generation oduvijek je bila ponosna što ima izvrsne pomorce i zaposlenike. Stopa zadržavanja među najvišima je u industriji, što odražava ciljeve Grupe da bude privlačan poslodavac.

Postoji interni fond usmjeren za pomoć ozlijeđenim ili bolesnim pomorcima ukoliko postanu nesposobni za plovidbu, kao i program stipendiranja potomaka bivših pomoraca.

Probleme povezane s Covid-19 uzimamo kao prioritet i dajemo sve od sebe da smanjimo kašnjenja u smjeni posade i frustracije. Shvaćajući da duži boravak na moru i briga za voljene na obali mogu izazvati tjeskobu i neizvjesnost među pomorcima, uspostavili smo telefonsku liniju za profesionalnu njegu mentalnog zdravlja koju mogu koristiti anonimno i besplatno. Za održavanje fizičkog zdravlja svaki brod opremljen je teretanom i raznim zabavnim sadržajima. Zaposlenici na kopnu mogu koristiti i potiču se da izvršavaju sistematske pregledima na godišnjoj razini.

Grupa i Kompanija također podržavaju potrebe lokalnih bolnica s vremena na vrijeme nabavom različite medicinske opreme.

Sudjelujemo u Shellovom programu “Partneri u sigurnosti” koji je pokazao izvrsne rezultate u prevenciji ozljeda i incidenata. Članovi uprave i direktori kompanije redovito posjećuju brodove i imaju sastanke s posadom. Glavna tema je sigurnost, ali se također raspravlja o dobrobiti posade i politici kompanije.

Naša je politika štititi posadu i brodove koji prolaze kroz rizično plovno područje ukrcavanjem naoružanih zaštitara i davanjem dodatnih bonusa posadi kako bismo izrazili svoju zahvalnost na njihovoj lojalnosti u teškim okolnostima. Unatoč tome, svaki član posade ima priliku odbiti nastavak plovidbe i iskrcati se prije ulaska u rizično područje.

Iako je brodarstvo povijesno poznato kao industrija u kojoj dominiraju muškarci, potičemo žene u procesu zapošljavanja potičući raznolikiju strukturu kompanije. Postoji mogućnost da svi pomorci i zaposlenici anonimno prijave korupciju, seksualno uznemiravanje ili bilo kakav pokušaj neprimjerenog ponašanja.

Naša misao vodilja je pružiti smislen rad koji ljudima omogućuje da ostvare svoj puni potencijal. Naši zaposlenici se osjećaju prepoznati, cijenjeni i zbrinuti kao pojedinci kao rezultat naše raznolike i uključive radne kulture.

Raznolikost i uključenost također služe za poboljšanje ugleda Grupe kao poslodavca, omogućujući zaposlenicima da se osjećaju cijenjenima i poštovanijima od strane kompanije u kojoj rade. Prema statističkim podacima industrije, kompanije koje provode dugoročne inicijative za raznolikost i inkluziju mogu doprinijeti povećanom elanu na poslu i zadržavanje osoblja na radnim mjestima, a istovremeno zadobiti povjerenje svojih zaposlenika. Jednostavnije rečeno, rodna ravnopravnost i raznolikost vitalni su elementi društvene odgovornosti kompanije.

DRUŠTVENA ODGOVORNOST

Rodna ravnopravnost i raznolikost

Iako je pomorstvo tradicionalno bila profesija u kojoj dominiraju muškarci, pozdravljamo težnje žena da sudjeluju u procesu zapošljavanja kako bi se stvorila raznolika organizacija. Poboljšanje naše kadrovske raznolikosti također nam omogućuje da bolje odražavamo i razumijemo složeni globalni kontekst u kojem djelujemo. Poštujemo vrijednosti i kulture naših zaposlenika i poslovnih partnera. Ne prihvaćamo diskriminaciju s obzirom na spol, etničku pripadnost, vjeru, seksualnu orijentaciju, hendikepiranost ili dob.

Kao Kompanija, promičemo raznolikost i vjerujemo da je naša odgovornost ne diskriminirati nijednog od naših zaposlenika. Diskriminacija sprječava ljude da ostvare svoj puni potencijal, dovodi do nejednakosti i čini društvo manje stabilnim i naprednim.

Predani smo pružanju jednakih mogućnosti zapošljavanja i karijere za kvalificirane kandidate i zaposlenike. Poštujemo pravo na slobodno udruživanje, pridružiti se – ili ne pridružiti – sindikatima i potičemo konstruktivan dijalog o radnim uvjetima.

Tijekom cijele godine postigli smo značajan napredak prema našim ciljevima raznolikosti i uključenosti. Na kraju 2021., radna snaga Grupe na kopnu ima omjer muškaraca i žena od 65% - 35%, što pokazuje poboljšanje u odnosu na omjer od 68% - 32% u 2020. Prepoznavanje i učinkovito iskorištavanje brojnih različitosti koje ljudi donose sa sobom neprestan je izazov koji je dobrodošao.

Uspostavljanje politika i standarda koji podržavaju različite izbore i putanje karijere zaposlenika važan je korak u razvoju inkluzivne kulture zbog čega se ponosim sa stopom zadržavanja zaposlenika na poslu od 100% u 2021. godini. Sa strane brodske posade, Tankerska Next Generation je u prosjeku imala 95% stopu zadržavanja za više časnike, 74% stopu zadržavanja mlađih časnika i 74% stopu zadržavanja posade.

Obuka, zdravlje i sigurnost

Kompanija nastoji promicati zdravstvene i sigurnosne mjere koje daju sigurnost i zaštitu zaposlenicima, a istodobno povećavaju operativnu produktivnost Kompanije. Sigurno i zdravo radno mjesto ne samo da minimizira rizike od ozljeda i bolesti među našim zaposlenicima, već također smanjuje operativne troškove smanjenjem incidenata iz područja sigurnosti, izostanaka s posla i fluktuacija, a istodobno poboljšava moral zaposlenika. Drugim riječima, sigurnost doprinosi dobrobiti za Kompaniju i za njezine pojedince.

Zadržali smo izniman rekord u pogledu zdravlja i sigurnosti radnika te smo bili predani postavljanju vodećih standarda kvalitete, zdravlja, sigurnosti na radu i zaštite okoliša (QHSSE). U 2021. godini Kompanija je zabilježila prosječno izgubljeno vrijeme uslijed ozljeda u jednoj godini (LTIF) od 0,78 za Kompaniju u 2021. i 0,86 u 2020. godini. Ni 2020. ni 2021. godine nije zabilježeno nesretnih slučajeva sa smrtnim ishodom.

Inicijative za angažiranje zaposlenika povećane su 2021. kako bismo dodatno pomogli, motivirali i povezali se s našim zaposlenicima. Primjerice, Uprava upravitelja flote posjetila je nekoliko brodova kako bi potaknula i motivirala pomorce. Tamo gdje to nije bilo moguće, uprava upravitelja flote je razgovarala putem konferencijskog poziva s posadom broda.

Unatoč pandemiji, Kompanija je uspjela organizirati treninge i educirati naše zaposlenike i posadu, pri čemu je 80% pomorskog kadra pohađalo program e-učenja „Seagull 2021“.

Ciljevi društvene odgovornosti



Ravnopravnost spolova m 65%- ž 35%
Grupa Tankerske na 31.12.2021.

0,78 LTIF zabilježeno u 2021
0,86 LTIF zabilježeno u 2020

134 pomoraca u 2021
Stopa zadržavanja od 81% u 2021

3 shore based personnel
100% retention rate for 2021

TNG 2021 u brojkama:

Stopa zadržavanja viših časnika: 95%

Stopa zadržavanja mlađih časnika: 74%

Stopa zadržavanja posade: 74%

Pohađanje programa

Seafarers Seagull e-learning": 80%

UČINCI DRUŠTVENE ODGOVORNOSTI

Poticajno radno okruženje

Tankerska Next Generation aktivno sudjeluje u stvaranju pozitivnog, sigurnog i motivirajućeg radnog okruženja za svakog zaposlenika, i to kroz: mogućnost neprestanog učenja i ulaganja u kompetencije svojih zaposlenika kroz profesionalna usavršavanja, poticanje inovativnosti, prepoznavanje pojedinaca i timova koji ostvaruju najbolje rezultate, sustav nagrađivanja zaposlenika i mogućnost razvoja karijere unutar Grupe, visok stupanj sigurnosti na radnom mjestu, rekreaciju i druženje kroz sport, fleksibilno radno vrijeme i suvremeno opremljeno radno mjesto sa svim potrebnim alatima za rad.

Poštivanje kulture različitosti

Iako se pomorstvo smatra područjem u kojem tradicionalno dominiraju muškarci, u Tankerskoj Next Generation se potiče zapošljavanje žena, kako na kopnu, tako i na moru. TNG i upravitelj flote Tankerska Plovidba kroz svoju 67-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.

Profesionalni kadrovi doprinose zajednici

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

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

Naša posada je visoko kvalificirana, motivirana i ponosna na svoj timski rad, dobro poznaju svoje kolege i brodske operacije što svakako pridonosi homogenosti i uspješnosti timova. Na tankerima Tankerske Next Generation zaposlena je posada koja je značajnim udjelom 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 odgovaraju i odazivaju se na istraživačke upite iz akademske zajednice, sudjeluju 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

Svi zaposlenici na kopnu 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.

DRUŠTVENA ODGOVORNOST (DODATAK)

Društvena odgovornost u lokalnoj zajednici ugrađena je u naš poslovni model od svog osnutka Tankerske Plovidbe daleke 1955. godine čime je Grupa uložila zajednički napor da posluje na način kako unaprijediti, a ne degradirati društvo i okoliš.

Uvijek smo se odupirali iskušenju da iskoristimo kratkoročne blagodati ako bi to ugrozilo naše temeljne dugoročne ciljeve izgradnje kompanije i njezinu reputaciju kvalitete i pouzdanosti, na održiv način.

Grupa se ponosi osnivanjem Srednje pomorske škole 1957. godine. Od tada kompanija financijski potpomaže kroz stipendije, a nekoliko tisuća učenika s ponosom je steklo diplomu škole, uglavnom na smjeru nautike i brodstrojarstva. Većina njih prvo zaposlenje našla je na brodovima unutar grupe Tankerske plovidbe.

Svi časnici na plovilima Tankerske potječu iz tradicionalnih pomorskih obitelji na zadarskom području i plove s nama tijekom svoje karijere. Časnici se većinom obrazuju u lokalnoj nautičkoj školi koju subvencionira tvrtka; te nastavljaju školovanje i usavršavanje na Nautičkim fakultetima u Hrvatskoj koji su usko povezani s Tankerskom.

Aktivnosti DOP-a mogu pomoći u stvaranju čvršće veze između zaposlenika i kompanija, potaknuti moral i pomoći zaposlenicima i poslodavcima da se osjećaju povezani sa svijetom oko sebe.

Nesretni događaji u Ukrajini

S obzirom na posljednja politička previranja, ponovno se osjećamo dužni podržati našu ostalu posadu palube i stroja na našim brodovima koja je uglavnom Ukrajinska.

S obzirom na nesretne događaje u Ukrajini, želimo izraziti svoju empatiju i pokazati našu odgovornost prema našim ukrajinskim pomorcima na brodu i njihovim obiteljima kod kuće, bez obzira iz kojeg su političkog spektra.

Cilj nam je osigurati djelovanje Uprave Društva na način da će biti u mogućnosti pružiti najbolja rješenja i najveći stupanj zaštite u ovim izvanrednim okolnostima.

Posadu se potiče da izravno stupe u kontakt s DPA-om Društva za bilo kakve informacije putem svojih e-mail adresa te imaju česte individualne/jedan na jedan sastanke s najvišim menadžmentom Društva. Kompanija je ukrajinskim članovima posade osigurala dodatni besplatni internet kako bi mogli kontaktirati svoje najbliže članove obitelji bez ikakvih ograničenja po pitanju podatkovnog prometa na mobilnim uređajima.

Izražena zabrinutost oko mogućnosti repatrijacije u Ukrajinu i mogućnosti isplate plaće na ukrajinske bankovne račune rješavamo s iznimnom fleksibilnošću, s obzirom na svaku specifičnu situaciju. Tankerska Next Generation će nastojati pružiti (bilo kakvu) pomoć obiteljima članova posade koji bježe iz ratom zahvaćenih područja.

Psihološka pomoć je na raspolaganju ukoliko imaju bilo koju zabrinutost koja bi mogle ugroziti njihovu dobrobit, mentalno zdravlje ili život, te mogu koristiti usluge savjetovanja putem web stranice www.seafarerswelfare.org/.

ESG u brojkama

Društveni pokazatelji

Pokazatelj	Jedinica	2020.	2021.
Zaposlenici			
Ukupan broj zaposlenika - na moru	Broj osoba	132	131
Ukupan broj zaposlenika - na kopnu	Broj osoba	3	3
Stopa zadržavanja zaposlenika - na moru	% (broj osoba)	86%	81%
Stopa zadržavanja zaposlenika - na kopnu	% (broj osoba)	100%	100%
Raznolikost			
Spol s najnižim udjelom - na moru (žene)	% (broj osoba)	1%	1%
Spol s najnižim udjelom - na kopnu (žene)	% (broj osoba)	0%	0%
EU rezidenti Grupa	% (broj osoba)	98%	95%
NON-EU rezidenti Grupa	% (broj osoba)	2%	5%
Zdravlje i sigurnost			
Smrtni slučaj	Broj osoba	0	0
Lost-time injury frequency (LTIF) na TNG floti	Sati na milijun sati rada	0,86	0,78
Polucije	> barel	0	0

Definicije: Zdravlje i sigurnost

Smrtni slučaj je smrt koja je izravno posljedica ozljede na radu bez obzira na duljinu vremena između ozljede i nastupanja smrti.

Lost-time injury frequency - Stopa učestalosti izgubljenog vremena radi ozljeda (LTIF) je izračun koji se koristi za određivanje izgubljenog vremena zbog učestalosti ozljeda (LTI). Izračun se temelji na broju ozljeda zbog kojih je izgubljeno vrijeme u određenom razdoblju u odnosu s ukupnim brojem sati rada u tom razdoblju. Ovaj izračun daje brojku koja predstavlja izgubljeno vrijeme rada zbog ozljeda po satu rada tijekom određenog razdoblja.

Definicija LTIF-a slijedi standardnu praksu među brodarskim tvrtkama.

ESG u brojkama (nastavak)

Korporativni pokazatelji

Pokazatelj	Jedinica	2020.	2021.
Uprava i Nadzorni odbor			
Članovi	Broj osoba	6	6
Spol s najnižim udjelom - na kopnu (žene)	Broj osoba	0	0
Prisutnost članova na sjednicama Nadzornog odbora	%	93%	96%
Prisutnost članova na sjednicama Revizijskog odbora	%	100%	100%
Poslovna etika			
	Usvojene politike		
Anti-korupcijska politika		Da	Da
Politika protiv primanja mita		Da	Da
Zviždačka politika		Da	Da
Kodeks korporativnog ponašanja		Da	Da
Kodeks korporativnog upravljanja		Da	Da
Politika remuneracije		Da	Da

Okolišni pokazatelji

Flota	Pokazatelj	(%) 2021. usporedba sa 2020.	2021.
MR produkt tankeri	EEOI (g CO2/Tonska-Milja)	92%	12,37
MR flota je preplavila ~ 20% više milja u 2021. godini u odnosu na 2020. godini	CO2 (mt)	103%	100.170
	SOx (mt)	120%	137,57
	NOx (mt)	84%	2.005,30

Izvještaj o zahtjevima propisanim EU Uredbom o taksonomiji

Obuhvaćenost EU taksonomijom i održivost aktivnosti u okviru taksonomije

Taksonomija EU ("Taksonomija") zahtijeva od subjekata od javnog interesa da prvo otkriju u kojoj su mjeri njihove aktivnosti obuhvaćene taksonomijom, a zatim da izvijeste jesu li njihove aktivnosti održive u okviru kriterija taksonomije.

Većina aktivnosti TNG-a su brodarstvo i srodne usluge, koje se općenito smatraju aktivnostima prihvatljivim prema taksonomiji 6.10 - Pomorski i obalni prijevoz roba, plovila za lučke operacije i pomoćne djelatnosti.

Kupnja, financiranje, najam i rad plovila projektiranih i opremljenih za prijevoz tereta ili za kombinirani prijevoz tereta i putnika na moru ili obalnim vodama, bez obzira na to jesu li na rasporedu ili ne. Kupnja, financiranje, iznajmljivanje i upravljanje plovilima potrebnim za lučke operacije i pomoćne djelatnosti, kao što su tegljači, plovila za privez, pilotski brodovi, brodovi za spašavanje i ledolomci.

Gospodarske djelatnosti u ovoj kategoriji mogle bi biti povezane s nekoliko NACE kodova, no za poslovanje TNG-a to je H50.2 u skladu sa statističkom klasifikacijom gospodarskih djelatnosti utvrđenom Uredbom (EZ) br. 1893/2006.

Budući da gospodarska djelatnost TNG-a u ovoj kategoriji ne ispunjava kriterij značajnog doprinosa naveden u točki [1. \(a\) Odjeljka](#), djelatnost je samoocijenjena kao prijelazna djelatnost kako je navedeno u [članku 10. stavku 2. Uredbe \(EU\) 2020/ 852](#), budući da je u određenom dijelu u skladu tehničkim kriterijima provjere utvrđenim u Odjeljku.

Izveštaj o zahtjevima propisanim EU Uredbom o taksonomiji

Prihodi

Prihodi, kako je definirano u Taksonomiji, u slučaju TNG-a izjednačavaju se s prihodima brodova, kako je definirano MSFI-jem i priznato u konsolidiranom računu dobiti i gubitka. Prihodi brodova se općenito smatraju prihvatljivima prema Taksonomiji EU-a, no ne odnose se na prihode pružanja usluga najma brodova. Što znači da svojim djelovanjem ne mogu značajno pridonijeti smanjenju emisije CO₂ i na taj način ne mogu u velikoj mjeri pridonijeti ostvarenju prva dva okolišna cilja, ublažavanje klimatskih promjena i prilagodba klimatskim promjena.

- KPU PRIHODI / 0,0% prihoda se može povezati prilagodbom i ublažavanjem klimatskim promjenama u 2021. godini.

Operativni troškovi

Operativni troškovi, kako je definirano taksonomijom, su troškovi izravno povezani s održavanjem i upravljanjem brodovima, te su usporedivi s operativnim troškovima brodova iskazanim u konsolidiranom računu dobiti i gubitka. Operativni troškovi općenito se smatraju prihvatljivim prema Taksonomiji. Operativni troškovi mogu značajno pridonijeti smanjenju emisije stakleničkih plinova i na taj način u velikoj mjeri pridonijeti ostvarenju prva dva okolišna cilja, ublažavanje klimatskih promjena i prilagodba klimatskim promjena.

Zaključak je kako se zbog korištenja pogonskog goriva sa razinom sumpora ispod 0,1% kao pogonskog goriva i značajne stavke operativnih troškova TNG flote, operativni troškovi se djelomično mogu uvrstiti u sprječavanje i kontrole onečišćenja i djelomično se mogu uvrstiti u kategoriju "Ne čine značajnu štetu" sa 1,7 mil USD od ukupno 49.7 mil. operativnih troškova.

- KPU OPEX / 3,4% operativnih troškova se može povezati s ublažavanjem klimatskih promjena u 2021. godini.

Kapitalni izdaci

Kapitalni izdaci koji se odnose na brodove i opremu te izdaci vezani uz novogradnje kako je navedeno u financijskim izvještajima Društva smatraju se ekvivalentnim kapitalnim izdacima kako je definirano u Taksonomiji. Kapitalni izdaci općenito se smatraju prihvatljivima prema taksonomiji EU-a. Kapitalni izdaci mogu značajno pridonijeti smanjenju emisije stakleničkih plinova i na taj način u velikoj mjeri pridonijeti ostvarenju prva dva okolišna cilja, ublažavanje klimatskih promjena i prilagodba klimatskim promjena.

Zaključak je kako se zbog kapitalne investicije u BWTS (sustav za pročišćivanje balastnih voda) TNG flote kao najvećeg kapitalnog izdatka u 2021. godini i drugih kapitalnih izdataka povezanih sa zaštitom i obnovom bioraznolikosti i ekosustava kapitalni izdaci se mogu djelomično uvrstiti u kategoriju "Ne čine značajnu štetu" sa 1,94 mil. USD uloženi u brodove i opremu u skladu s ovim ciljem, od ukupno 4,74 mil. USD ukupnih kapitalnih ulaganja.

- KPU CAPEX / 40,9 % kapitalnih rashoda se može povezati s prilagodbom klimatskim promjenama u 2021.

Račlamba aktivnosti TNG-a i njihova podobnost prema Taksonomiji uglavnom je usklađena s [tehničkim pregledom](#) koji se kroz samoocjenjivanje može djelomično kvalificirati da ne čini značajnu štetu („DNSH“) i to za kategoriju kapitalnih Izdataka i operativnih troškova, dok kategorija prihodi ne ispunjava navedeni kriterij.

DOGAĐAJI NAKON DATUMA BILANCE

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.

Ukrajinska kriza

Događaji koji su uslijedili nakon ruske vojne intervencije u Ukrajini potaknuli su brzo rastuću krizu, donijevši razorne učinke na stanovništvo Ukrajine, ali i na budućnost ruskog gospodarstva, njenu buduću ulogu u međunarodnoj trgovini, te istovremeno predstavlja ozbiljne posljedice za globalna tržišta transporta, energije i roba budući se Rusija s pravom smatra energetske divom osobito na polju fosilnih goriva.

Za svega nekoliko tjedana, sukob u Ukrajini iz temelja je narušio energetske odnos između Europe i Rusije koji seže desetljećima unatrag. Europa shvaća da ne može preko noći prekinuti veze s Rusijom, jer joj je i dalje potrebna ruska energija. No, uloga Rusije u europskom i globalnom energetske sustavu dobiva novi, izrazito negativan predznak.

Nakon invazije, SAD, UK i EU (i niz drugih zemalja) uvele su ozbiljne ekonomske sankcije, s namjerom da suspregnu utjecaj Rusije na globalnoj razini, uglavnom sprječavanjem transakcija sa sve većim brojem imenovanih subjekata i ograničavanje pristupa zemlje inozemnim rezervama i likvidnosti. Takve mjere imaju veliki utjecajna gospodarsku stabilnost Rusije. Sadašnja ograničenja vezana uz sankcije koja mogu biti i od značajnog izravnog i neizravnog utjecaja na svjetsko brodarstvo, mogla bi se općenito svrstati u tri ključna područja rizika:

1. Ograničenja temeljena na osobama/subjektima, uključujući sankcionirane osobe i sankcije koje se odnose na banke,
2. Zemljopisna ograničenja,
3. Ograničenja u vezi s zabranjenim aktivnostima.

Potrebno je naglasiti fluidnost situacije u vezi sa sankcijama Rusiji i ruskim pravnim i fizičkim osobama.

Rusija je drugi najveći svjetski izvoznik nafte i Europu opskrbljuje s 45% svog prirodnog plina, 45% ugljena i 25% nafte. Isto tako, ugljikovodici su temelj ruskog gospodarstva. U 2019., prije pada cijena zbog COVID-a, prihodi od nafte i prirodnog plina činili su 40% proračuna zemlje. Nafta i plin činili su gotovo polovicu ukupnog ruskog robnog izvoza 2021. Jedno od pitanja vezanih uz utjecaj strožih sankcija na Rusiju i mogućeg otvaranja novi plovni puteva je u kojoj mjeri Kina (i donekle Indija) može pomoći u ublažavanju njihovog utjecaja.

Velike energetske tvrtke poput Shella, ExxonMobila i Equinora odustaju od ulaganja koja sežu desetljećima unatrag. Javno mnijenje i pritisci dioničara sputavaju njihovu spremnost da kupuju rusku naftu na otvorenom tržištu. Rusija će se u potrazi za kupcima morati okrenuti negdje drugdje. Oko 20% ruske nafte ide u Kinu, no, okretanje Rusije Istoku ograničeno je geologijom, zemljopisom i geopolitikom. Sve navedeno će zasigurno utjecati na prekrajanje nove energetske karte svijeta pa tako neizbježno i na tonsku milju u brodarstvu.

Obzirom na izrazitu dinamičnost, kompleksnost i okolnosti koje se konstantno mijenjaju, uključujući mjere ograničenja i sankcija prema pojedinim fizičkim i pravnim osobama, trenutno nismo u mogućnosti kvantificirati pa tako ni kvalificirati utjecaj cijelog spektra promjena na poslovanje Društva pa tako u crnom scenariju ne možemo isključiti ni svjetsku recesiju ukoliko dođe do potpunog prekida opskrbe fosilnih goriva i poljoprivrednih proizvoda sa istoka Europe.

Osim gore navedenog, nakon 31. prosinca 2021. 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.

Godišnje izvješće Uprave o stanju Društva za 2021. godinu

Potpisao u ime Uprave:



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

Zadar, 29. travnja 2022. godine

IZVJEŠĆE O RADU NADZORNOG ODBORA
TANKERSKA NEXT GENERATION d.d.
ZA 2021. 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 40. sjednici održanoj dana 29. travnja 2022. godine usvojio je

IZVJEŠĆE NADZORNOG ODBORA TANKERSKE NEXT GENERATION d.d. O OBAVLJENOM NADZORU VOĐENJA POSLOVA DRUŠTVA U 2021. 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 2021. 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 2021. godine tržišta brodarskog prijevoza i dalje je bilo suočeno s negativnim učincima pandemije COVID-19 i činjenice da se globalna gospodarstva još uvijek bore za izlazak iz “lockdowna”. Donekle umjereni uspon na spot tržištima viđen u četvrtom tromjesečju 2021. bio je vrlo kratkog vijeka. Pogledamo li Baltic Exchange Clean Tanker Index s prosječnim indeksom od 530 tijekom godine, možemo nedvojbeno konstatirati kako je u 2021. godini zabilježena sumorna slika tankerskog tržišta vozarina.

Na datum ovog izvješća, Društvo ima aktivna četiri brodarska ugovora na vrijeme od kojih su tri duža od godine dana. Tijekom 2021. Društvo je držalo ukupno četiri brodarska ugovora na vrijeme u različitim vremenskim intervalima, od kojih su tri iz 2020. za brodove Vinjerac, Vukovar i Zoilo dok je za Velebit ugovoren tijekom drugog kvartala 2021. kratkoročni time-charter na rok do maksimalnih 4 mjeseca. Svi potpisani ugovori su u skladu s uobičajenim tržišnim praksama i temelje se na standardnim uvjetima industrije za takve ugovore. Uslijed loših uvjeta na tržištu i niskim razinama time charter vozarina, krajem 2021. godine Društvo je imalo svega aktivna dva brodarska ugovora na vrijeme (za Vinjerac i Vukovar).

Tankerska Next Generation d.d. je u 2021. osigurala ukupno 908 dana pod najmom što je značajno niže od 2020. (1.466 dana) prvenstveno zbog niskih spot i time-charter vozarina na tržištu produkt tankera tijekom cijele godine i djelom zbog obavljanja redovnih petogodišnjih remonata dijela flote na brodovima Pag, Velebit i Vinjerac.

Unatoč relativno lošim tržišnim okolnostima koje su karakterizirale 2021. godinu i značajnog broja dana van eksploatacije (97 dana) zbog redovnih petogodišnjih popravaka, Tankerska Next Generation ostvarila je EBITDA od 9,238 milijuna američkih dolara, oslanjajući se na brodove koji su držali brodarske ugovore na vrijeme, uz manji doprinos brodova koji su operirali na „spot” tržištu u posljednjem kvartalu godine kad je evidentiran umjereni uspon na spot tržištima. Tijekom 2021. godine, tri broda iz TNG flote uspješno su okončali svoja petogodišnja dokovanja čime je zaključen ciklus remonta i ugradnje pročišćivača za balastne vode na svim brodovima flote.

Poslovnu 2021. godinu karakterizira nešto niža razina uposlenosti flote od 95,6%, ponajprije zbog remonta m/t Paga, m/t Velebita i m/t Vinjerca, na koje otpada 87 od ukupno 97 zabilježenih dana bez prihoda.

Dani van eksploatacije zbog redovnog remonta zabilježeni su slijedom:

Pag u Q1/2021, uključujući ugradnju BWTS,
u trajanju 19,31 dana, od ukupno 42,94 dana remonta, planirano 25 dana
Velebit u Q2/2021, uključujući ugradnju BWTS,
u trajanju 29,76 dana, planirano 30 dana
Vinjerac u Q2-Q3/2021, uključujući ugradnju BWTS
u trajanju 38,27 dana, planirano 30 dana

Ukupan broj dana remonta uz 2021. godini: 87

Nadzornom odboru je na prvoj sjednici u 2022. prezentirana odluka Uprave o vrijednosnom usklađenju materijalne imovine. Ovom odlukom se utvrđuje da postoje razlozi za umanjene vrijednosti imovine – brodova u vlasništvu povezanih društava na dan 31. prosinca 2021. godine, slijedom čega ista trebaju primijeniti odredbe MRS-a 36 Umanjenje imovine.

Značajan gubitak od umanjenja imovine - brodova priznaje se kao rashod u računu dobiti i gubitka. Gubitak od umanjenja je 9.854.085,67 USD. Istovremeno, za dva broda je izvršeno ukidanje dijela gubitka iz umanjenja vrijednosti te priznat prihod u računu dobiti i gubitka u iznosu od u iznosu od 954.560,64 USD.

Gubitak od umanjenja te ukidanje dijela gubitka od umanjenja Društvo će objaviti u Bilješkama uz financijske izvještaje u skladu s Međunarodnim standardima financijskog izvještavanja.

TNG je poslovnu 2021. godinu završio s 253,9 mil. HRK (39,8 mil. USD) prihoda brodova, što predstavlja povećanje od 7,1% u odnosu na prihode brodova ostvarene u 2020. godini u iznosu 237,0 mil. HRK (35,4 mil. USD). Ova promjena je rezultat veće izloženosti spot tržištu kad brodar ostvaruje nominalno veći prihod, ali je istovremeno opterećen i većim troškovima zbog prirode posla u kojem brodar podmiruje troškove povezane s putovanjem poput pogonskog goriva, lučkih i agencijskih pristojbi i slično.

Dobit prije kamata, poreza i amortizacije (EBITDA) u 2021. godini iznosila je 59,1 mil. HRK (9,2 mil. USD), i smanjena je u odnosu na prošlu godinu kada je iznosila 97,3 mil. HRK (14,3 mil. USD) te je moderirana gubitkom od umanjenja vrijednosti flote.

Prosječne TCE neto dnevne vozarine u 2021. godini iznose 11.763 USD, a prosječni dnevni operativni troškovi brodova za 2021. godinu iznose 6.897 USD, te su povišeni u odnosu na razinu prethode godine, prvenstveno zbog većih troškova repatrijacije pomoraca uzrokovanih pandemijom i djelom povećanih cijena maziva, rezervnih dijelova i ostalih operativnih troškova.

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 prepozicionira 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.

Nakon obavljenih remonata, ugradnje BWTS-a i tehničkih preinaka koje su povezane sa regulatornim okruženjem u proteklom razdoblju, tijekom sljedećih tromjesečja menadžment TNG-a stavit će naglasak na aktivnosti usmjerene na postizanje optimalne strukture zaposlenja za nastavak uravnoteženog poslovanja.

Izvešće Nadzornog odbora sastavljeno je za 2021. godinu i obuhvaća razdoblje poslovanja Tankerske Next Generation d.d. od 01. siječnja 2021. godine do 31. prosinca 2021. godine.

Nadzorni odbor Društva je prema ovlaštenjima koja su utvrđena odredbama Zakona o trgovačkim društvima i Statutom Društva, kontinuirano nadzirao vođenje poslova Društva tijekom 2021. godine, donoseći odluke i zaključke tijekom pet sjednica održanih tijekom 2021. godine. Kroz Revizijski odbor dodatno je stavljen naglasak na područje vanjske revizije te sveobuhvatno sagledavanje i minimiziranje rizika poslovanja.

Nadzirući vođenje poslova Društva tijekom 2021. 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, provedbi petogodišnjih obveznih remonata, ugradnji BWTS-a, refinanciranju postojećih kreditnih obaveza, regulatornim zahtjevima, 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.

Tijekom 2021. godine održano je ukupno 5 sjednica NO na kojima su prisustvovali svi članovi NO osim na 37. sjednici na kojoj je jedan član bio odsutan.

Nadzorni odbor je na svojoj sjednici u veljači 2021. godine dao suglasnost u vezi refinanciranja kredita ABN AMRO banke za brodove M/T Pag, M/T Vinjerac i M/T Velebit.

Na sjednici u travnju 2021. godine, Nadzorni odbor jednoglasno je usvojio prvi ESEF izvještaj Društva za 2020. čime je TNG među prvim društvima koja kotiraju na Zagrebačkoj burzi pripremila i javno objavilo predmetno izvješće. Isto tako, na navedenoj sjednici NO je usvojio prvo izvješće Društva o primicima članova Uprave i NO za 2020. godinu izrađen skladu s usvojenom Politikom primitaka donesenoj tijekom 2020. godine.

Uvidom u vođenje poslova Društva, Nadzorni odbor je utvrdio kako je Društvo u 2021. 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 2021. 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 2021. 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 2021. 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 2021. 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 ispitaio Godišnje izvješće Uprave o poslovanju Društva i ovisnih društava za 2021. godinu i utvrdio da je u njemu točno i objektivno prikazana sadašnja poslovna situacija i stanje Društva i ovisnih društava te je prihvatio izvješće Uprave o stanju Društva i ovisnih društava za poslovnu godinu 2021.

Uprava je Nadzornom odboru prezentirala prijedlog odluke o pokriću gubitka za 2021. godine kojim se utvrđuje se da je društvo Tankerska Next Generation d.d. u poslovnoj godini koja završava 31. prosinca 2021. ostvarilo gubitak u iznosu 86.988.823,67 kuna te predlaže da se gubitak u iznosu 86.988.823,67 kuna nadoknadi iz zadržane dobiti iz proteklih godina u iznosu od 56.701.883,11 kuna i djelom iz rezervi kapitala u iznosu od 30.286.940,56 kuna.

Nadzorni odbor suglasan je s navedenim prijedlogom Odluke o pokriću gubitka Tankerske Next Generation d.d. za 2021. 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 2021. 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	14-70

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 svako prezentirano 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 vremenske neograničenosti 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 razumnom točnošću prikazivati financijski položaj TNG-a, kao i njegovu usklađenost s Zakonom o računovodstvu. Uprava je također odgovorna za zaštitu 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 29. travnja 2022. godine.

Potpisao u ime Uprave:



John Karavanić,
Član Uprave

Tankerska Next Generation d.d.

Božidara Petranovića 4
23000 Zadar
Republika Hrvatska

29. travnja 2022. 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 2021. 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 2021. 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 Međunarodnim kodeksom etike za profesionalne računovođe (uključujući Međunarodne standarde neovisnosti) („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 brodarska 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 2021. godine iznosila 1.002.146 tisuća kuna (2020.: 1.002.441 tisuća kuna), odnosno 150.845 tisuća američkih dolara (2020. godine: 163.290 tisuća američkih dolara).

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

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

Uprava je pribavila fer vrijednosti temeljene na neovisnim izvorima te također pripremila i testove umanjeња 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 ovih procjena, ključne pretpostavke se utvrđuju prema prosjeku izvedenom iz dostupnih procjena vrijednosti neovisnih međunarodnih pomorskih analitičara.

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)

Izvjestavanje sukladno ostalim zakonskim ili regulatornim zahtjevima

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“)

Izvješće o izražavanju razumnog uvjerenja revizora o usklađenosti godišnjih financijskih izvještaja (“financijski izvještaji”), sastavljenih temeljem odredbe članka 462. stavka 5. Zakona o tržištu kapitala primjenom zahtjeva Delegirane uredbe (EU) 2018/815 kojom se za izdavatelje određuje jedinstveni elektronički format za izvještavanje (“Uredba o ESEF-u”). Proveli smo angažman s izražavanjem razumnog uvjerenja o tome jesu li financijski izvještaji TNG-a za financijsku godinu završenu 31. prosinca 2021. pripremljeni za potrebe javne objave temeljem članka 462. stavka 5. Zakona o tržištu kapitala, koji su sadržani u elektroničkoj datoteci *74780000Y04HB9CIA883-2021-12-31-hr.zip*, u svim materijalno značajnim aspektima pripremljeni u skladu sa zahtjevima Uredbe o ESEF-u.

Odgovornosti Uprave i onih koji su zaduženi za upravljanje

Uprava je odgovorna za pripremu i sadržaj financijskih izvještaja u skladu s Uredbom o ESEF-u.

Osim toga, Uprava je odgovorna održavati sustav unutarnjih kontrola koji u razumnoj mjeri osigurava pripremu financijskih izvještaja bez materijalnih neusklađenosti sa zahtjevima izvještavanja iz Uredbe o ESEF-u, bilo zbog prijevare ili pogreške.

Uprava Društva također je odgovorna za:

- Javnu objavu financijskih izvještaja sadržanih u godišnjem izvješću u važećem XHTML formatu.
- Odabir i korištenje XBRL oznaka u skladu sa zahtjevima Uredbe o ESEF-u.

Oni koji su zaduženi za upravljanje odgovorni su za nadzor pripreme financijskih izvještaja u ESEF formatu kao dijela procesa financijskog izvještavanja.

Odgovornost revizora

Naša je odgovornost provesti angažman s izražavanjem razumnog uvjerenja te izraziti zaključak, temeljen na prikupljenim revizijskim dokazima, o tome jesu li financijski izvještaji bez materijalnih neusklađenosti sa zahtjevima Uredbe o ESEF-u. Proveli smo ovaj angažman s izražavanjem razumnog uvjerenja u skladu s *Međunarodnim standardom za angažmane s izražavanjem uvjerenja 3000 (izmijenjeni) - Angažmani s izražavanjem uvjerenja različitih od revizija ili uvida povijesnih financijskih informacija (“MSIU 3000”)*. U skladu s navedenim standardom, dužni smo planirati i obaviti angažman kako bismo stekli razumno uvjerenje za donošenje zaključka.

Kontrola kvalitete

- Angažman smo obavili u skladu sa zahtjevima u pogledu neovisnosti i etičkim zahtjevima Kodeksa etike za profesionalne računovođe (uključujući Međunarodne standarde neovisnosti) 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, revidiranja, uvida, ostalih izražavanja uvjerenja i povezanih usluga („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.

IZVJEŠĆE NEOVISNOG REVIZORA (nastavak)

Izveštavanje sukladno ostalim zakonskim ili regulatornim zahtjevima (nastavak)

Izvešće temeljem zahtjeva Delegirane uredbe (EU) 2018/815 o dopuni Direktive 2004/109/EZ Europskog parlamenta i Vijeća u pogledu regulatornih tehničkih standarda za specifikaciju jedinstvenog elektroničkog formata za izveštavanje („ESEF“) (nastavak)

Obavljeni postupci

U sklopu odabranih postupaka obavili smo sljedeće aktivnosti:

- Pročitali smo zahtjeve Uredbe o ESEF-u.
- Stekli smo razumijevanje internih kontrola Društva relevantnih za primjenu zahtjeva Uredbe o ESEFu.
- Identificirali smo i procijenili rizike materijalne neusklađenosti s Uredbom o ESEF-u zbog prijevare ili pogreške.
- Na temelju toga, osmislili i oblikovali postupke za odgovor na procijenjene rizike i za dobivanje razumnog uvjerenja u svrhu izražavanja našeg zaključka.

Cilj naših postupaka bio je procijeniti jesu li:

- Financijski izvještaji, koji su uključeni u godišnji izvještaj, izrađeni u važećem XHTML formatu.
- Podaci, sadržani u financijskim izvještajima koji se zahtijevaju Uredbom o ESEF-u, označeni i sva označavanja ispunjavaju sljedeće zahtjeve:
 - Korišten je XBRL jezik za označavanje.
 - Korišteni su elementi osnovne taksonomije navedene u Uredbi o ESEF-u s najbližim računovodstvenim značajem, osim ako nije stvoren dodatni element taksonomije u skladu s Prilogom IV. Uredbe o ESEF-u.
 - Oznake su u skladu sa zajedničkim pravilima za označavanje prema Uredbi o ESEF-u.

Vjerujemo da su revizijski dokazi koje smo prikupili dovoljni i prikladni da pruže osnovu za naš zaključak.

Zaključak

Prema našem uvjerenju, temeljem provedenih postupaka i pribavljenih dokaza, financijski izvještaji TNG-a prezentirani u ESEF formatu, sadržani u gore navedenoj elektroničkoj datoteci i temeljem odredbe članka 462. stavka 5. Zakona o tržištu kapitala pripremljeni za potrebe javne objave, u svim materijalno značajnim odrednicama su u skladu sa zahtjevima iz članka 3., 4. i 6. Uredbe o ESEF-u za godinu završenu 31. prosinca 2021. godine.

Povrh ovog zaključka, kao i mišljenja sadržanog u ovom Izvešću neovisnog revizora za priložene financijske izvještaje i godišnje izvješće za godinu završenu 31. prosinca 2021. godine, ne izražavamo nikakvo mišljenje o informacijama sadržanima u tim prikazima ili o drugim informacijama sadržanima u prethodno navedenoj datoteci.

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 2. srpnja 2021. godine za potrebe revizije priloženih financijskih izvještaja. Naš neprekinuti angažman traje ukupno 8 godina te se odnosi na razdoblje 1. siječnja 2014. do 31. prosinca 2021. godine.

Potvrđujemo sljedeće:

- naše revizorsko mišljenje o priloženim financijskim izvještajima dosljedno je s dodatnim izvješćem izdanim revizorskom odboru TNG-a 28. travnja 2022. 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, 29. travnja 2022. godine



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

Izveštaj o sveobuhvatnoj dobiti
za godinu koja je završila 31. prosinca 2021. godine

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

	Bilješka	2021. <u>USD</u>	2021. <u>HRK</u>	2020. <u>USD</u>	2020. <u>HRK</u>
PRIHODI					
Prihodi brodova	3	39.775	253.870	35.445	236.956
Ostali prihodi	3	1.037	6.859	643	4.117
Ukupni prihodi		40.812	260.729	36.088	241.073
OPERATIVNI TROŠKOVI					
Troškovi putovanja	4	(15.161)	(97.443)	(5.838)	(38.132)
Operativni troškovi broda	5	(15.398)	(97.761)	(15.045)	(99.486)
Amortizacija	6	(8.280)	(52.771)	(8.029)	(52.806)
Usklađenje vrijednosti	7	(9.854)	(65.466)	(9.069)	(55.676)
Opći i administrativni troškovi	8	(999)	(6.352)	(946)	(6.290)
Ukupni operativni troškovi		(49.692)	(319.793)	(38.927)	(252.390)
Gubitak iz redovnog poslovanja		(8.880)	(59.064)	(2.839)	(11.317)
Financijski prihodi	9	970	6.389	37	307
Financijski rashodi	10	(5.298)	(34.314)	(3.105)	(20.673)
Neto financijski prihodi/(rashodi)		(4.328)	(27.925)	(3.068)	(20.366)
Porez po tonaži broda	11	-	-	-	-
Gubitak prije poreza		(13.208)	(86.989)	(5.907)	(31.683)
Porez na dobit	12	-	-	-	-
Gubitak tekuće godine		(13.208)	(86.989)	(5.907)	(31.683)
<i>Namijenjen:</i>					
<i>Dioničarima društva</i>		<i>(13.208)</i>	<i>(86.989)</i>	<i>(5.907)</i>	<i>(31.683)</i>
<i>Vlasnicima nekontrolirajućih udjela</i>		<i>-</i>	<i>-</i>	<i>-</i>	<i>-</i>
		(13.208)	(86.989)	(5.907)	(31.683)
Ostala sveobuhvatna dobit					
<i>Stavke koje se kasnije ne prenose u dobit i gubitak</i>					
Tečajne razlike iz preračunavanja inozemnih dijelova poslovanja		1.515	56.845	189	(54.474)
Ukupni sveobuhvatni gubitak		(11.693)	(30.144)	(5.718)	(86.157)
<i>Namijenjen:</i>					
<i>Dioničarima društva</i>		<i>(11.693)</i>	<i>(30.144)</i>	<i>(5.718)</i>	<i>(86.157)</i>
<i>Vlasnicima nekontrolirajućih udjela</i>		<i>-</i>	<i>-</i>	<i>-</i>	<i>-</i>
		(11.693)	(30.144)	(5.718)	(86.157)
Zarada po dionici, osnovna i razrijeđena	13	(1,51)	(9,98)	(0,68)	(3,63)

Popratne bilješke čine sastavni dio financijskih izvještaja.

Izveštaj o financijskom položaju
na dan 31. prosinca 2021. godine

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

	Bilješka	Na dan 31. prosinca 2021. USD	Na dan 31. prosinca 2021. HRK	Na dan 31. prosinca 2020. USD	Na dan 31. prosinca 2020. HRK
DUGOTRAJNA IMOVINA					
Brodovi i oprema	14	150.845	1.002.146	163.290	1.002.441
Financijska imovina		-	-	-	-
Ukupna dugotrajna imovina		150.845	1.002.146	163.290	1.002.441
KRATKOTRAJNA IMOVINA					
Zalihe	15	2.108	14.004	1.469	9.023
Potraživanja od kupaca i ostala potraživanja	16	7.662	50.905	5.572	34.204
Plaćeni troškovi budućeg razdoblja i obračunati prihodi	17	758	5.038	630	3.865
Novac i novčani ekvivalenti	18	8.344	55.433	5.669	34.804
Ukupna kratkotrajna imovina		18.872	125.380	13.340	81.896
Ukupno imovina		169.717	1.127.526	176.630	1.084.337
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	9.252	60.118
Pričuve iz preračuna stranih valuta - pozitivne	19	-	13.365	-	-
Pričuve iz preračuna stranih valuta - negativne		(2.419)	-	(3.934)	(43.480)
Zadržana dobit		9.738	56.702	15.655	88.448
Neto dobit (gubitak) tekuće godine		(13.208)	(86.989)	(5.907)	(31.683)
Ukupno vlasnička glavnica i pričuve		82.530	548.289	94.233	578.496
DUGOROČNE OBVEZE					
Zaduženja na koja se obračunavaju kamate	20	70.699	469.695	64.473	395.803
Ukupne dugoročne obveze		70.699	469.695	64.473	395.803
KRATKOROČNE OBVEZE					
Zaduženja na koja se obračunavaju kamate	20	10.038	66.690	12.319	75.628
Obveze prema dobavljačima i ostale kratkoročne obveze	21	4.815	31.987	3.780	23.205
Odgođeno plaćanje troškova i prihod budućeg razdoblja	22	1.635	10.865	1.825	11.205
Ukupne kratkoročne obveze		16.488	109.542	17.924	110.038
Ukupno obveze		87.187	579.237	82.397	505.841
Ukupno vlasnička glavnica i obveze		169.717	1.127.526	176.630	1.084.337

Popratne bilješke čine sastavni dio financijskih izvještaja.

Izveštaj o novčanim tokovima
za godinu koja je završila 31. prosinca 2021. godine

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

Bilješka	2021.	2021.	2020.	2020.	
	USD	HRK	USD	HRK	
POSLOVNE AKTIVNOSTI					
Gubitak tekuće godine	(13.208)	(86.989)	(5.907)	(31.683)	
<i>Usklađeno za:</i>					
Amortizacija	14	8.280	52.771	8.029	52.806
Usklađenje vrijednosti brodova	14	9.854	65.466	9.069	55.676
Ukidanje gubitka od umanjenja imovine	3	(955)	(6.342)	-	-
Trošak kamata	10	2.809	17.826	2.926	19.570
Prihodi od kamata	9	(3)	(16)	(12)	(82)
Tečajne razlike iz odnosa s povezanim društvima	9	(967)	(6.373)	179	1.103
Neto promjena tečajnih razlika	9, 10	2.489	16.488	(25)	(225)
		8.299	52.831	14.259	97.165
Promjene obrtnog kapitala					
Povećanje kratkoročnih potraživanja		(2.672)	(18.629)	(3.430)	(23.969)
Povećanje zaliha	15	(636)	(4.139)	(663)	(3.945)
Smanjenje kratkoročnih obveza	21, 22	1.330	9.667	875	3.808
Plaćene kamate		(2.556)	(16.290)	(3.040)	(20.411)
Primljene kamate		2	14	14	96
Tijek novca iz poslovnih aktivnosti		3.767	23.454	8.015	52.744
INVESTICIJSKE AKTIVNOSTI					
Izdaci za nabavu brodova i opreme	21, 14	(5.024)	(31.661)	(5.014)	(32.612)
Ostali izdaci		(2)	(8)	(78)	(503)
Tijek novca iz investicijskih aktivnosti		(5.026)	(31.669)	(5.092)	(33.115)
FINANCIJSKE AKTIVNOSTI					
Primljeni krediti		87.392	551.573	2.000	12.319
Otplate kredita		(83.446)	(526.486)	(9.382)	(62.608)
Izdaci za isplatu dividendi		-	-	-	-
Otkup vlastitih dionica		(10)	(64)	(86)	(581)
Tijek novca iz financijskih aktivnosti		3.936	25.023	(7.468)	(50.870)
Neto povećanje/(smanjenje) novca i novčanih ekvivalenata		2.677	16.808	(4.545)	(31.241)
Učinci promjene valutnih tečajeva na novac		(2)	3.821	32	(1.667)
Novac i novčani ekvivalenti na početku razdoblja		5.669	34.804	10.182	67.712
Novac i novčani ekvivalenti na kraju razdoblja	18	8.344	55.433	5.669	34.804

Popratne bilješke čine sastavni dio financijskih izvještaja.

Izveštaj o promjenama vlasničke glavnice
za godinu koja je završila 31. prosinca 2021. 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 2019. godine	68.988	15.918	(4.123)	9.218	10.179	(143)	100.037
Gubitak tekuće godine	-	(5.907)	-	-	-	-	(5.907)
Tečajne razlike iz preračunavanja inozemnih dijelova poslovanja	-	-	189	-	-	-	189
Ukupno sveobuhvatni gubitak	-	(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
Gubitak tekuće godine	-	(13.208)	-	-	-	-	(13.208)
Tečajne razlike iz preračunavanja inozemnih dijelova poslovanja	-	-	1.515	-	-	-	1.515
Ukupno sveobuhvatni gubitak	-	(13.208)	1.515	-	-	-	(11.693)
Prijenos u pozicije rezervi po godišnjem rasporedu	-	-	-	-	-	-	-
Otkup vlastitih dionica/udjela	-	(10)	-	10	-	(10)	(10)
Isplaćena dividenda	-	-	-	-	-	-	-
Stanje na dan 31. prosinca 2021. godine	68.988	(3.470)	(2.419)	9.491	10.179	(239)	82.530

Popratne bilješke čine sastavni dio financijskih izvještaja.

Izveštaj o promjenama vlasničke glavnice (nastavak)
za godinu koja je završila 31. prosinca 2021. 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 2019. godine	436.667	90.196	10.994	59.948	68.426	(997)	665.234
Gubitak tekuće godine	-	(31.683)	-	-	-	-	(31.683)
Tečajne razlike iz preračunavanja inozemnih dijelova poslovanja	-	-	(54.474)	-	-	-	(54.474)
Ukupno sveobuhvatni gubitak	-	(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
Gubitak tekuće godine	-	(86.989)	-	-	-	-	(86.989)
Tečajne razlike iz preračunavanja inozemnih dijelova poslovanja	-	-	56.845	-	-	-	56.845
Ukupno sveobuhvatni gubitak	-	(86.989)	56.845	-	-	-	(30.144)
Prijenos u pozicije rezervi po godišnjem rasporedu	-	-	-	-	-	-	-
Otkup vlastitih dionica/udjela	-	(63)	-	63	-	(63)	(63)
Isplaćena dividenda	-	-	-	-	-	-	-
Stanje na dan 31. prosinca 2021. godine	436.667	(30.287)	13.365	61.759	68.426	(1.641)	548.289

Popratne bilješke čine sastavni dio financijskih izvještaja.

Bilješke uz financijske izvještaje
Za godinu koja je završila 31. prosinca 2021. 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, brodice, 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 2021. 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 2021. 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 2021. 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 2021. godine Društvo je imalo 3 zaposlenika u administraciji (31. prosinca 2020. godine: 3 zaposlenika). Na dan 31. prosinca 2021. godine ovisno društvo Tankerska Next Generation International Ltd. raspolagalo je sa posadom od 131 pomorca na ugovor (31. prosinca 2020. godine: 132 pomoraca na ugovor).

Vlasnička struktura Društva na dan 31. prosinca 2021. 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 2021. godine uključuju imovinu i obveze odnosno prihode i rashode društva Tankerska Next Generation d.d. i njegovih ovisnih društava u inozemstvu (trgovačka broderska društva koja posluju u međunarodnoj plovidbi) 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 broderska društva kojima je većinski vlasnik, a koja obavljaju gospodarsku djelatnost brodovima čija neto tonaža sudjeluje u obračunu poreza po tonaži broda.

Za ovisna društva Tankerske Next Generation d.d. koja prema propisima država u kojima su osnovana nisu dužna voditi poslovne knjige i sastavljati financijske izvještaje u tim državama, društvo Tankerska Next Generation d.d. sukladno Zakonu o računovodstvu i Zakonu o porezu na dobit iskazuje imovinu i obveze odnosno prihode i rashode ovisnih društava u okviru svojih financijskih izvještaja, a u skladu s zahtjevima Međunarodnih standarda financijskog izvještavanja koje je usvojila Europska unija („MSFI“).

Financijski izvještaji za godinu koja je završila 31. prosinca 2021. 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.

Prva primjena novih izmjena postojećih standarda na snazi za tekuće izvještajno razdoblje

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 trenutno izvještajno razdoblje:

- **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 – Faza 2,** (na snazi za godišnja razdoblja koja započinju na dan ili nakon 1. siječnja 2021.).
- **izmjene MSFI-ja 16 „Najmovi”** - Najamnine povezane s Covid-19 nakon 30. lipnja 2021. (na snazi od 1. travnja 2021. za godišnja izvještajna razdoblja koja počinju na dan ili nakon 1. siječnja 2021. godine)
- **izmjene MSFI-ja 4 Ugovori o osiguranju „Produljenje privremenog izuzeća od primjene MSFI-ja 9”** usvojeni u Europskoj uniji 16. prosinca 2020., (datum isteka privremenog izuzeća od primjene MSFI-ja 9 produljen je na godišnja razdoblja koja započinju na dan ili nakon 1. siječnja 2023.)

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

2. PREGLED TEMELJNIH RAČUNOVODSTVENIH POLITIKA (NASTAVAK)

Standardi i izmjene postojećih standarda i tumačenja koje je objavio OMRS i usvojeni su u Europskoj Uniji, ali još nisu na snazi

U nastavku su navedeni standardi, izmjene postojećih standarda i tumačenja koje je objavio OMRS i usvojila Europska unija, ali još nisu na snazi do datuma objave financijskih izvještaja:

- **izmjene MRS-a 1 „Prezentiranje financijskih izvještaja”** – Objave računovodstvenih politika (na snazi za godišnja razdoblja koja započinju na dan ili nakon 1. siječnja 2023.)
- **izmjene MRS-a 8 „Računovodstvene politike, promjene računovodstvenih procjena i pogreške“** - Definicija računovodstvenih procjena (na snazi za godišnja razdoblja koja počinju 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.)
- **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.)
- **MSFI 17 „Ugovori o osiguranju”**, uključujući izmjene MSFI-ja 17 koje je objavio OMRS 25. lipnja 2020 – usvojene u Europskoj uniji 19. studenog 2021. (na snazi za godišnja razdoblja koja započinju na dan ili nakon 1. siječnja 2023. godine)
- **izmjene raznih standarda zbog „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 – usvojenog od EU 28. lipnja 2021. (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.)

Novi standardi i izmjene standarda koje je objavio OMRS, ali još nisu usvojeni u Europskoj uniji

MSFI-jevi trenutačno usvojeni u Europskoj uniji ne razlikuju se značajno od propisa koje je donio Odbor za Međunarodne računovodstvene standarde (OMRS), izuzev sljedećih novih 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 izdao OMRS):

2. PREGLED TEMELJNIH RAČUNOVODSTVENIH POLITIKA (NASTAVAK)

Novi standardi i izmjene standarda koje je objavio OMRS, ali još nisu usvojeni u Europskoj uniji (nastavak)

- **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
- **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 12 „Porezi na dobit“** - Odgođeni porez koji se odnosi na imovinu i obveze koje proizlaze iz jedne transakcije (na snazi za godišnja razdoblja koja počinju na dan ili nakon 1. siječnja 2023.),
- **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)
- **MSFI 17 „Ugovori o osiguranju”**, Prva primjena MSFI-ja 17 i MSFI-ja 9 – Usporedne informacija (na snazi za godišnja razdoblja koja započinju na dan ili nakon 1. siječnja 2023. godine)

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

Računovodstvo zaštite za portfelj financijske imovine i obveza čija načela Europska unija još uvijek nije usvojila i dalje nije regulirano.

Prema procjenama Grupe, primjena računovodstva zaštite na portfelj financijske imovine ili obveza u skladu s **MRS-om 39: „Financijski instrumenti: priznavanje i mjerenje”** ne bi dovela do značajnih promjena u financijskim izvještajima ako se primijeni na datum bilance.

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>2021.</u>
31. prosinca	6,643548

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

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.gg.

Bilješke uz financijske izvještaje
Za godinu koja je završila 31. prosinca 2021. 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.

Knjigovodstvena vrijednost izravnih i neizravnih udjela društva Tankerska Next Generation d.d. u ovisnim društvima na dan 31. prosinca 2021. 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	16.142	104.514	100,00
Ukupno	153.189	991.098	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.h i 2.ff), 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 pritjecati dodatne buduće ekonomske koristi i kada ti izdaci unapređuju stanje imovine iznad originalno priznatog. Svi ostali naknadni troškovi priznaju se u rashod u periodu kada su nastali.

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 umanjuju njihove vrijednosti. Ukoliko indikacije postoje, procjenjuje se nadoknadi iznos imovine.

Imovina koja podliježe obračunu amortizacije se pregledava za umanjene vrijednosti uvijek kada događaji ili promjene u okolnostima indiciraju da knjigovodstvena vrijednost sredstva možda neće biti nadoknadi.

Imovina s pravom uporabe u skladu s MSFI 16 smatra se nefinancijskom imovinom. Time je u djelokrugu primjene MRS-a 36. Gubitak iz umanjene vrijednosti priznaje se u računu dobiti i gubitka kada knjigovodstveni iznos imovine ili jedinice koja stvara novac premašuje njegov nadoknadi iznos.

Nadoknadi 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 umanjene 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 umanjene vrijednosti brodova Uprava priprema testove umanjene 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 TNG posluje te diskontnu stopu i procijenjenu vrijednost čelika u trenutku rashodovanja. Gubitak od umanjene vrijednosti koji se odnosi na goodwill se ne ukida.

Gubitak od umanjene vrijednosti koji se odnosi na ostalu imovinu ukida se ukoliko postoje naznake da su gubici od umanjene vrijednosti (procijenjeni na svaki datum izvještaja) priznati u prethodnom razdoblju smanjeni ili više ne postoje. Gubitak od umanjene vrijednosti ukida se ako je došlo do promjene u procjenama korištenim pri utvrđivanju nadoknadi vrijednosti. Gubitak od umanjene ukida se samo do visine knjigovodstvene vrijednosti imovine bez amortizacije koja bi bila utvrđena da nije iskazan gubitak od umanjene.

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 uobičajeno održavanje 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 umanjí.

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 simplificirani 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 umanjeње 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 uporabe (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)

(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.

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.

2. PREGLED TEMELJNIH RAČUNOVODSTVENIH POLITIKA (NASTAVAK)

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 ukrcanja tereta do završetka iskrcanja 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. Prekostojnica predstavlja 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 procjenu 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 prekostojnica 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

Izračun poreza na dobit je obračunat 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 bilješki 2.aa i 2.bb, dok su sami prihodi od brodova objavljeni u bilješki 3, a ostali podaci o navedenom segmentu u bilješkama 2.e i bilješki 14.

2. PREGLED TEMELJNIH RAČUNOVODSTVENIH POLITIKA (NASTAVAK)

hh) Poslovni segmenti (nastavak)

2021. godina

GEOGRAFSKI PRIKAZ KUPACA I PRIPADAJUĆIH PRIHODA

Država	(%)
Singapur	43,6%
SAD	33,8%
Švicarska	13,6%
Bahrein	3,6%
UAE	3,0%
Nizozemska	1,2%
Katar	0,6%
Norveška	0,6%
Ukupno	100,0%

2020. godina

GEOGRAFSKI PRIKAZ KUPACA I PRIPADAJUĆIH PRIHODA

Država	(%)
Singapur	48,8%
SAD	28,4%
Meksiko	9,7%
Švicarska	4,7%
Republika Koreja	2,9%
Ujedinjeno Kraljevstvo	1,7%
Malta	1,6%
Norveška	1,3%
Bermuda	0,8%
Panama	0,1%
Italija	0,1%
Ukupno	100,0%

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 tereta i/ili pruženim uslugama prijevoza.

Bilješke uz financijske izvještaje
 Za godinu koja je završila 31. prosinca 2021. godine
 (svi iznosi izraženi su u tisućama USD i tisućama HRK)

3. PRIHODI

	USD	HRK	USD	HRK
	<u>2021.</u>	<u>2021.</u>	<u>2020.</u>	<u>2020.</u>
PRIHODI BRODOVA				
Prihodi od vozarina:	39.775	253.870	35.445	236.956
- Voyage charter	23.657	151.492	7.262	47.582
- Time charter	13.883	87.751	24.389	163.522
- Prekostojnica	2.235	14.627	3.794	25.852
Ukupno	<u>39.775</u>	<u>253.870</u>	<u>35.445</u>	<u>236.956</u>

Ukupan broj dana prihoda od brodarskih ugovora na vrijeme (eng. Time charter) u 2021. godini iznosio je 908 dana što iznosi 43,4% ukupno prihodovnih dana u navedenoj godini. Broj prihodovnih dana u 2021. bio je niži za 97 dana zbog provedbe obveznih 5-godišnjih remonata i ugradnje pročišćivača za balastne vode na 3 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*.

	USD	HRK	USD	HRK
	<u>2021.</u>	<u>2021.</u>	<u>2020.</u>	<u>2020.</u>
OSTALI PRIHODI				
Ostali prihodi vezani za brod	54	341	619	3.965
Ukidanje gubitka od umanjenja imovine	955	6.342	-	-
Ostali prihodi uprave	28	176	24	152
Ukupno	<u>1.037</u>	<u>6.859</u>	<u>643</u>	<u>4.117</u>

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 podmirenja potraživanja, ali istovremeno ovakve obveze unajmitelja imaju duži vremenski horizont podmirenja.

Bilješke uz financijske izvještaje
 Za godinu koja je završila 31. prosinca 2021. 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 2021. i 31. prosinca 2020. godine:

2021. 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.	Vukovar	2015.	MR PRODUKT TANKER	21.08.2020	21.08.2023	17.050

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

Ukupni budući zajamčeni prihodi od najmova brodova od naručitelja prijevoza (neto od provizije), su kako slijedi:

	USD	HRK	USD	HRK
	31.12.2021.	31.12.2021.	31.12.2020.	31.12.2020.
Do 1 godine	8.163	54.234	12.552	77.057
Između 1 i 5 godina	3.923	26.063	12.086	74.196
Ukupno	12.086	80.297	24.638	151.253

Bilješke uz financijske izvještaje
 Za godinu koja je završila 31. prosinca 2021. godine
 (svi iznosi izraženi su u tisućama USD i tisućama HRK)

4. TROŠKOVI PUTOVANJA

	USD	HRK	USD	HRK
	<u>2021.</u>	<u>2021.</u>	<u>2020.</u>	<u>2020.</u>
Gorivo	8.517	54.754	2.800	18.357
Lučki troškovi	4.493	28.924	1.472	9.422
Provizije brokerima i agentima	1.135	7.254	822	5.464
Naknada za upravljanje komercijalnim poslovima – povezana društva	599	3.832	534	3.508
Ostali troškovi vezani uz putovanje	417	2.679	210	1.381
Ukupno	<u>15.161</u>	<u>97.443</u>	<u>5.838</u>	<u>38.132</u>

Rast troškova povezanih s putovanjem može se pripisati većoj izloženosti „spot” tržištu tijekom 2021. godine, u odnosu na prethodnu godinu kada je značajno više brodova koristilo brodarske ugovore na vrijeme. Većom izloženosti „spot” tržištu brodar ostvaruje nominalno veći prihod, ali je istovremeno opterećen i većim troškovima zbog prirode posla u kojem brodar podmiruje troškove povezane s putovanjem poput pogonskog goriva, lučkih i agencijskih pristojbi te ostalih troškova.

5. OPERATIVNI TROŠKOVI BRODA

	USD	HRK	USD	HRK
	<u>2021.</u>	<u>2021.</u>	<u>2020.</u>	<u>2020.</u>
/i/ Troškovi posade	8.971	57.202	8.907	58.577
/ii/ Troškovi potrošnih materijala	1.111	6.768	1.163	8.055
/iii/ Troškovi održavanja	2.110	13.451	2.103	13.814
Naknada za upravljanje ostalim poslovima – povezana društva	1.198	7.584	1.238	8.195
/iv/ Opći troškovi	1.270	8.075	1.144	7.564
Troškovi osiguranja	738	4.681	490	3.281
Ukupno	<u>15.398</u>	<u>97.761</u>	<u>15.045</u>	<u>99.486</u>

Bilješke uz financijske izvještaje
 Za godinu koja je završila 31. prosinca 2021. 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, 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
	2021.	2021.	2020.	2020.
Plaće posade	7.552	48.157	7.536	49.582
Putni troškovi posade	849	5.416	796	5.221
Troškovi prehrane posade	470	2.995	472	3.105
Ostali troškovi posade	100	634	103	669
Ukupno	8.971	57.202	8.907	58.577

/ii/ Troškovi potrošnih materijala	USD	HRK	USD	HRK
	2021.	2021.	2020.	2020.
Troškovi inventara, boje, kemikalije i plinova	729	4.629	726	4.838
Troškovi maziva i masti	382	2.139	437	3.217
Ukupno	1.111	6.768	1.163	8.055

/iii/ Troškovi održavanja	USD	HRK	USD	HRK
	2021.	2021.	2020.	2020.
Utrošeni rezervni dijelovi	1.197	7.646	1.294	8.519
Troškovi tekućeg održavanja	913	5.805	809	5.295
Ukupno	2.110	13.451	2.103	13.814

Bilješke uz financijske izvještaje
 Za godinu koja je završila 31. prosinca 2021. godine
 (svi iznosi izraženi su u tisućama USD i tisućama HRK)

5. OPERATIVNI TROŠKOVI BRODA (NASTAVAK)

/iv/ Opći troškovi	USD	HRK	USD	HRK
	2021.	2021.	2020.	2020.
Poštanske i telekomunikacijske usluge	238	1.515	231	1.518
Ostali opći troškovi	457	2.917	337	2.236
Ostali opći troškovi – povezana društva	575	3.643	576	3.810
Ukupno	1.270	8.075	1.144	7.564

6. AMORTIZACIJA

	USD	HRK	USD	HRK
	2021.	2021.	2020.	2020.
Amortizacija brodova (Bilješka 14)	8.279	52.766	8.028	52.800
Amortizacija ostale materijalne imovine (Bilješka 14)	1	5	1	6
Ukupno	8.280	52.771	8.029	52.806

U 2021. godini u troškove amortizacije brodova uključeni su troškovi amortizacije troškova dokovanja za brodove „Velebit“, „Vinjerac“, „Vukovar“, „Dalmacija“, „Zoilo“ i „Pag“ u iznosu od 5,8 milijuna kuna odnosno 911 tisuća američkih dolara (2020. godine: brodovi „Velebit“, „Vinjerac“, „Vukovar“, „Dalmacija“ i „Zoilo“ u iznosu od 2,5 milijuna kuna odnosno 382 tisuće američkih dolara).

7. USKLAĐENJE VRIJEDNOSTI

	USD	HRK	USD	HRK
	2021.	2021.	2020.	2020.
Usklađenje vrijednosti brodova (Bilješka 14)	9.854	65.466	9.069	55.676
Ukupno	9.854	65.466	9.069	55.676

Društvo je utvrdilo da postoje razlozi za umanjenje imovine – brodova „Pag“, „Velebit“ i „Vinjerac“ te je gubitak iz umanjenja vrijednosti priznat u računu dobiti i gubitka u iznosu od 65,5 milijuna kuna odnosno 9,9 milijuna američkih dolara (2020. godine: brodovi „Dalmacija“, „Pag“, „Vukovar“ i „Zoilo“ 55,7 milijuna kuna odnosno 9,1 milijuna američkih dolara).

Bilješke uz financijske izvještaje
 Za godinu koja je završila 31. prosinca 2021. godine
 (svi iznosi izraženi su u tisućama USD i tisućama HRK)

7. USKLAĐENJE VRIJEDNOSTI (NASTAVAK)

2021. godina

	TRŽIŠNA VRIJEDNOST		KNJIGOVODSTVENA VRIJEDNOST		RAZLIKA	
	USD	HRK	USD	HRK	USD	HRK
DRUŠTVO – BROD						
Fontana Shipping Company Limited – VELEBIT	19.081	126.769	23.000	152.805	(3.919)	(26.036)
Fontana Shipping Company Limited – VINJERAC	19.710	130.944	24.383	161.988	(4.673)	(31.044)
Pag Shipping LLC - PAG	28.350	188.345	29.612	196.731	(1.262)	(8.386)
Gubitak od umanjenja kao rashod u računu dobiti i gubitka	67.141	446.058	76.995	511.524	(9.854)	(65.466)

2020. godina

	TRŽIŠNA VRIJEDNOST		KNJIGOVODSTVENA VRIJEDNOST		RAZLIKA	
	USD	HRK	USD	HRK	USD	HRK
DRUŠTVO – BROD						
Vukovar Shipping LLC – VUKOVAR	29.292	179.827	31.337	192.382	(2.045)	(12.555)
Zoilo Shipping LLC – ZOILO	29.495	181.074	31.627	194.162	(2.132)	(13.088)
Pag Shipping LLC - PAG	29.158	179.002	30.994	190.277	(1.836)	(11.275)
Teuta Shipping Company Ltd. - DALMACIJA	29.013	178.115	32.069	196.873	(3.056)	(18.758)
Gubitak od umanjenja kao rashod u računu dobiti i gubitka	116.958	718.018	126.027	773.694	(9.069)	(55.676)

Bilješke uz financijske izvještaje
 Za godinu koja je završila 31. prosinca 2021. godine
 (svi iznosi izraženi su u tisućama USD i tisućama HRK)

7. USKLAĐENJE VRIJEDNOSTI (NASTAVAK)

Nadoknadivi iznos broda je procijenjen kao vrijednost u upotrebi utvrđenoj na temelju diskontiranog budućeg tijeka novca (bilješke 2f, 2j i 2gg). Prilikom izračuna nadoknadivog iznosa u 2021. godini, korištene su diskontne stope u rasponu od 5,786% do 5,987% ovisno o starosti i specifičnosti pojedinog broda. Prilikom izračuna nadoknadivog iznosa u 2020. godini korištena je diskontna stopa u rasponu 5,999% do 6,167%

8. OPĆI I ADMINISTRATIVNI TROŠKOVI

	USD	HRK	USD	HRK
	<u>2021.</u>	<u>2021.</u>	<u>2020.</u>	<u>2020.</u>
Troškovi garancija za bankovne kredite – povezana društva	333	2.104	265	1.775
Troškovi zaposlenika /i/	257	1.636	249	1.635
Usluge korporativnog servisa – povezana društva	72	459	72	475
Bankarske usluge	36	231	29	190
Usluge zakonske revizije	31	196	23	158
Troškovi najma	-	-	7	49
Troškovi najma – povezana društva	11	68	8	56
Ostale vanjske usluge	75	471	64	435
Ostali troškovi	184	1.187	229	1.517
Ukupno	999	6.352	946	6.290

/i/ Troškovi zaposlenika	USD	HRK	USD	HRK
	<u>2021.</u>	<u>2021.</u>	<u>2020.</u>	<u>2020.</u>
Neto plaće	137	871	134	880
Porezi i doprinosi	109	696	105	688
Naknada troškova zaposlenima	10	64	9	61
Usluge stručnog obrazovanja	1	5	1	6
Ukupno	257	1.636	249	1.635

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 2021. godine
 (svi iznosi izraženi su u tisućama USD i tisućama HRK)

9. FINANCIJSKI PRIHODI

	USD	HRK	USD	HRK
	<u>2021.</u>	<u>2021.</u>	<u>2020.</u>	<u>2020.</u>
Pozitivne tečajne razlike	-	-	25	225
Tečajne razlike s poduzetnicima unutar grupe	967	6.373	-	-
Prihodi od kamata	3	16	12	82
Ukupno	<u>970</u>	<u>6.389</u>	<u>37</u>	<u>307</u>

10. FINANCIJSKI RASHODI

	USD	HRK	USD	HRK
	<u>2021.</u>	<u>2021.</u>	<u>2020.</u>	<u>2020.</u>
Negativne tečajne razlike	2.489	16.488	-	-
Tečajne razlike s poduzetnicima unutar grupe	-	-	179	1.103
Rashodi od kamata	2.737	17.357	2.926	19.570
Rashodi od kamata - povezana društva	72	469	-	-
Ukupno	<u>5.298</u>	<u>34.314</u>	<u>3.105</u>	<u>20.673</u>

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 2021. 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.	31.227
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		176.949

Prema rješenju Ministarstva pomorstva, prijevoza i infrastrukture, porez po tonaži brodova TNG-a za 2021. 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 2021. 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 2021. godine
 (svi iznosi izraženi su u tisućama USD i tisućama HRK)

13. ZARADA PO DIONICI

	USD	HRK	USD	HRK
	<u>31.12.2021.</u>	<u>31.12.2021.</u>	<u>31.12.2020.</u>	<u>31.12.2020.</u>
Neto gubitak tekuće godine	(13.208)	(86.989)	(5.907)	(31.683)
Ponderirani prosječni broj dionica na kraju godine, osnovnih i razrijeđenih	8.720.145	8.720.145	8.720.145	8.720.145
Neto gubitak po dionici, osnovni i razrijeđeni (u dolarima i centima; u kunama i lipama)	(1,51)	(9,98)	(0,68)	(3,63)

Osnovni i razrijeđeni gubitak po dionici su jednaki 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 2020.	199.697	1.225.945	1.294	7.947	200.991	1.233.892
Povećanje	-	-	1.939	12.875	1.939	12.875
Aktiviranje	3.233	21.475	(3.233)	(21.475)	-	-
Umanjenje vrijednosti	(21.154)	(140.540)	-	-	(21.154)	(140.540)
Ukidanje dijela gubitka od umanjnja	1.268	8.427	-	-	1.268	8.427
Tečajne razlike (Bilješka 2.d)	(7)	100.704	-	653	(7)	101.357
Na dan 31. prosinca 2021.	183.037	1.216.011	-	-	183.037	1.216.011
ISPRAVAK VRIJEDNOSTI						
Na dan 31. prosinca 2020.	40.108	246.224	-	-	40.108	246.224
Amortizacija	7.369	46.957	-	-	7.369	46.957
Umanjenje vrijednosti	(11.300)	(75.074)	-	-	(11.300)	(75.074)
Ukidanje dijela gubitka od umanjnja	314	2.086	-	-	314	2.086
Tečajne razlike (Bilješka 2.d)	(1)	22.230	-	-	(1)	22.230
Na dan 31. prosinca 2021.	36.490	242.423	-	-	36.490	242.423
SADAŠNJA VRIJEDNOST						
Na dan 31. prosinca 2020.	159.589	979.721	1.294	7.947	160.883	987.668
Na dan 31. prosinca 2021.	146.547	973.588	-	-	146.547	973.588

Bilješke uz financijske izvještaje
 Za godinu koja je završila 31. prosinca 2021. godine
 (svi iznosi izraženi su u tisućama USD i tisućama HRK)

14. NEKRETNINE, POSTROJENJA I OPREMA (nastavak)

Neto knjigovodstvena vrijednost opreme na 31.12.2021. iznosi 396,6 tisuća kuna (31.12.2020.: 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 102.8 tisuća kuna u 2021. godini (2020.: 14,4 tisuća kuna).

Brodovi i oprema uključuju i brodove koji su dani u *Time charter*. Neto knjigovodstvena vrijednost brodova danih u *Time charter* na dan 31. prosinca 2021. godine iznosila je 243.951 tisuća kuna (2020.: 641.786 tisuća kuna). Trošak amortizacije brodova u *Time charter*-u za 2021. godinu iznosio je 14.999 tisuća kuna (2020.: 34.864 tisuća kuna). Trošak vrijednosnog usklađenja navedenih brodova iznosio je 57.080 tisuća kuna za 2021. godinu (2020.: 25.642 tisuća kuna).

Izdaci za dokovanje

	Brodovi i oprema		Imovina u pripremi		Total	
	USD	HRK	USD	HRK	USD	HRK
NABAVNA VRIJEDNOST						
Na dan 31. prosinca 2020.	3.470	21.296	164	1.003	3.634	22.299
Povećanje	-	-	2.802	18.621	2.802	18.621
Aktiviranje	2.966	19.708	(2.966)	(19.708)	-	-
Tečajne razlike	-	1.750	-	84	-	1.834
Na dan 31. prosinca 2021.	6.436	42.754	-	-	6.436	42.754
ISPRAVAK VRIJEDNOSTI						
Na dan 31. prosinca 2020.	1.227	7.526	-	-	1.227	7.526
Amortizacija	911	5.814	-	-	911	5.814
Tečajne razlike	-	856	-	-	-	856
Na dan 31. prosinca 2021.	2.138	14.196	-	-	2.138	14.196
SADAŠNJA VRIJEDNOST						
Na dan 31. prosinca 2020.	2.243	13.770	164	1.003	2.407	14.773
Na dan 31. prosinca 2021.	4.298	28.558	-	-	4.298	28.558

Sveukupno

	Brodovi i oprema		Imovina u pripremi		Total	
	USD	HRK	USD	HRK	USD	HRK
SADAŠNJA VRIJEDNOST						
Na dan 31. prosinca 2020.	161.832	993.491	1.458	8.950	163.290	1.002.441
Na dan 31. prosinca 2021.	150.845	1.002.146	-	-	150.845	1.002.146

Bilješke uz financijske izvještaje
 Za godinu koja je završila 31. prosinca 2021. godine
 (svi iznosi izraženi su u tisućama USD i tisućama HRK)

14. NEKRETNINE, POSTROJENJA I OPREMA (nastavak)

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 2021. 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 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

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 2021. godini, TNG je uložio 18.621 tisuća kuna, odnosno 2.802 tisuća američkih dolara u izdatke za dokovanja (2020. godine: 14.246 tisuća kuna, odnosno 2.321 tisuća američkih dolara).

Bilješke uz financijske izvještaje
 Za godinu koja je završila 31. prosinca 2021. godine
 (svi iznosi izraženi su u tisućama USD i tisućama HRK)

14. NEKRETNINE, POSTROJENJA I OPREMA (NASTAVAK)

Na dan 31. prosinca 2021. godine nije bilo kapitaliziranih troškova posudbe (31. prosinca 2020. godine: 0 kuna).

Na dan 31. prosinca 2021. godine ukupna neto knjigovodstvena vrijednost imovine založene kao jamstvo za dobivene kredite iznosi 973.192 tisuća kuna, odnosno 146.487 tisuća američkih dolara (31. prosinca 2020. godine: 979.225 tisuća kuna, odnosno 159.508 tisuća američkih dolara).

15. ZALIHE

	USD	HRK	USD	HRK
	<u>31.12.2021.</u>	<u>31.12.2021.</u>	<u>31.12.2020.</u>	<u>31.12.2020.</u>
Mazivo	673	4.469	594	3.652
Gorivo	1.276	8.478	732	4.490
Prehrambeni artikli	159	1.057	143	881
Sitni inventar	4	28	4	25
Ispravak vrijednosti sitnog inventara	(4)	(28)	(4)	(25)
Ukupno	<u>2.108</u>	<u>14.004</u>	<u>1.469</u>	<u>9.023</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>31.12.2021.</u>	<u>31.12.2021.</u>	<u>31.12.2020.</u>	<u>31.12.2020.</u>
Potraživanja od kupaca	7.646	50.795	5.512	33.838
Potraživanja od države i drugih institucija	5	35	11	68
Potraživanja od zaposlenika	3	21	4	27
Ostala potraživanja	8	54	44	264
Ostala potraživanja - povezana društva	-	-	1	7
Ukupno	<u>7.662</u>	<u>50.905</u>	<u>5.572</u>	<u>34.204</u>

Bilješke uz financijske izvještaje
 Za godinu koja je završila 31. prosinca 2021. 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
	31.12.2021.	31.12.2021.	31.12.2020.	31.12.2020.
1 -90 dana	4.855	32.252	1.445	8.870
91 -180 dana	7	46	311	1.912
181 - 365 dana	135	894	2.490	15.289
Preko 366 dana	68	485	-	-
Ukupno	5.065	33.677	4.246	26.071

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. Potraživanja od kupaca i ostala potraživanja alocirana su u Stupan 2 prema zahtjevima MSFI-ja 9: *Financijski instrumenti*.

17. PLAĆENI TROŠKOVI BUDUĆEG RAZDOBLJA I OBRAČUNATI PRIHODI

	USD	HRK	USD	HRK
	31.12.2021.	31.12.2021.	31.12.2020.	31.12.2020.
Plaćeni troškovi budućeg razdoblja	757	5.035	630	3.865
Obračunati prihodi	1	3	-	-
Ukupno	758	5.038	630	3.865

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 2021. godine
(svi iznosi izraženi su u tisućama USD i tisućama HRK)

18. NOVAC I NOVČANI EKVIVALENTI

	USD	HRK	USD	HRK
	31.12.2021.	31.12.2021.	31.12.2020.	31.12.2020.
Novac u banci	5.114	33.973	4.561	27.998
Depoziti	3.133	20.814	1.000	6.139
Novac u blagajni	97	646	108	667
Ukupno	8.344	55.433	5.669	34.804

19. VLASNIČKA GLAVNICA I PRIČUVE

Na dan 31. prosinca 2021. godine odobreni, izdani i uplaćeni kapital sastojao se od 8.733.345 redovnih dionica, bez nominalne vrijednosti (31. prosinca 2020. 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 skladu s usvojenim Novim Programom otkupa vlastitih dionica odlukom Uprave Društva od 29. listopada 2020. godine, Društvo je u izvještajnom razdoblju steklo 1.399 vlastitih dionica.

Na dan 31. prosinca 2021. godine, Društvo je imalo 28.319 vlastitih dionica (31. prosinca 2020. godine: 26.920). Pričuve za vlastite dionice ustrojene su iz dobiti Društva u iznosu od 1.641 tisuća kuna (31. prosinca 2020. godine: 1.578 tisuća kuna).

Na dan 31. prosinca 2021. godine iznos zakonskih pričuva unutar ostalih pričuva iznosio je 5.118 tisuća kuna (31. prosinca 2020. godine: 5.118 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 2021. godine iznos ostalih pričuva iznosio je 55.000 tisuća kuna (31. prosinca 2020. 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 2021. godine
 (svi iznosi izraženi su u tisućama USD i tisućama HRK)

20. ZADUŽENJA NA KOJA SE OBRAČUNAVAJU KAMATE

Zaduženja na koja se obračunavaju kamate 2021. godina:

Dugoročna zaduženja na koja se obračunavaju kamate	USD	HRK
	31.12.2021.	31.12.2021.
Osigurani krediti banaka	71.737	476.593
Kreditni - povezana društva	9.000	59.792
Ukupno	80.737	536.385
Tekuće dospjeće	(10.038)	(66.690)
Dugoročni dio kredita	70.699	469.695
Kratkoročna zaduženja na koja se obračunavaju kamate	USD	HRK
	31.12.2021.	31.12.2021.
<i>Tekući dio dugoročnih zaduženja na koja se obračunavaju kamate</i>	-	-
Osigurani krediti banaka	10.038	66.690
Ukupno	10.038	66.690

Zaduženja na koja se obračunavaju kamate 2020. godina:

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

Bilješke uz financijske izvještaje
 Za godinu koja je završila 31. prosinca 2021. 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 2021. godine:

	Ukupno	1 godina ili manje	2 - 5 godina	HRK Više od 5 godina
Osigurani krediti banaka	476.593	66.690	409.903	-
Kredit - povezana društva	59.792	-	59.792	-
Na dan 31. prosinca 2021. godine	536.385	66.690	469.695	-

	Ukupno	1 godina ili manje	2 - 5 godina	USD Više od 5 godina
Osigurani krediti banaka	71.737	10.038	61.699	-
Kredit - povezana društva	9.000	-	9.000	-
Na dan 31. prosinca 2021. godine	80.737	10.038	70.699	-

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	-

20. ZADUŽENJA NA KOJA SE OBRAČUNAVAJU KAMATE (NASTAVAK)

Prosječna kamatna stopa izračunana na temelju plaćenih troškova kamata iznosila je za 2021. godinu 3,639%, dok je prosječna kamatna stopa izračunana na temelju plaćenih troškova kamata za 2020. godinu iznosila 4,134%.

U 2021. godini TNG je povukao u cijelosti sredstva kredita za refinanciranje postojećih kredita kod poslovnih banaka za brodove „Vukovar”, „Zoilo”, „Dalmacija”, „Velebit”, „Vinjerac” i „Pag” u ukupnom iznosu od 78,4 mil. USD, te sredstva zajma za potrebe financiranja obrtnih sredstava kod povezane osobe u ukupnom iznosu od 9,0 mil. USD.

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.

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, i o modalitetu zaposlenosti, u iznosu od 333 tisuća američkih dolara do 600 tisuća američkih dolara.

Bilješke uz financijske izvještaje
 Za godinu koja je završila 31. prosinca 2021. godine
 (svi iznosi izraženi su u tisućama USD i tisućama HRK)

21. OBVEZE PREMA DOBAVLJAČIMA I OSTALE KRATKOROČNE OBVEZE

	USD	HRK	USD	HRK
	31.12.2021.	31.12.2021.	31.12.2020.	31.12.2020.
Ukupne obveze prema dobavljačima:	4.042	26.857	3.044	18.688
(i) Obveze prema dobavljačima	3.271	21.734	1.215	7.460
(ii) Obveze prema dobavljačima – povezana društva	771	5.123	1.829	11.228
Obveze prema zaposlenicima	745	4.946	705	4.329
Obveze za poreze, doprinose i druga davanja	8	55	10	56
Obveze s osnove udjela u rezultatu	8	54	9	54
Ostale kratkoročne obveze	10	61	11	74
Ostale kratkoročne obveze – povezana društva	2	14	1	4
Ukupno	4.815	31.987	3.780	23.205

Struktura obveze prema dobavljačima po valutama:

	USD	HRK	USD	HRK
	31.12.2021.	31.12.2021.	31.12.2020.	31.12.2020.
USD	3.624	24.085	2.687	16.498
EUR	297	1.971	246	1.511
HRK	48	317	11	66
GBP	-	-	-	-
OSTALE VALUTE	73	484	100	613
Ukupno	4.042	26.857	3.044	18.688

Bilješke uz financijske izvještaje
 Za godinu koja je završila 31. prosinca 2021. godine
 (svi iznosi izraženi su u tisućama USD i tisućama HRK)

22. ODGOĐENO PLAĆANJE TROŠKOVA I PRIHOD BUDUĆEG RAZDOBLJA

	USD 31.12.2021.	HRK 31.12.2021.	USD 31.12.2020.	HRK 31.12.2020.
Obračunane kamate po kreditima	176	1.173	351	2.155
Obračunani ostali troškovi	-	2	38	236
Prihodi budućeg razdoblja	1.459	9.690	1.436	8.814
Ukupno	1.635	10.865	1.825	11.205

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, Tankerska Plovidba International Ltd, Maršalovi Otoci i Donat Maritime Corporation, Liberija. Slijedi prikaz transakcija tijekom godine između TNG-a i povezanih društava.

Ovisna društva i ključni dioničari	USD 2021	HRK 2021	USD 2020	HRK 2020
Kupnja od povezanih društava				
Tankerska plovidba d.d.	2.788	17.690	2.693	17.819
Ukupno	2.788	17.690	2.693	17.819
Potraživanja od povezanih društava				
Tankerska Plovidba International Ltd	-	-	1	7
Ukupno	-	-	1	7
Obveze prema povezanim društvima				
Tankerska plovidba d.d.	727	4.832	1.829	11.228
Tankerska Plovidba International Ltd	45	297	-	-
Donat Maritime Corporation	1	8	1	4
Ukupno	773	5.137	1.830	11.232
Obveze po kreditima prema povezanim društvima				
Tankerska Plovidba International Ltd	9.000	59.792	-	-
Ukupno	9.000	59.792	-	-

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 2021. 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 jednog člana Uprave. Ukupna naknada isplaćena za rad ključnog menadžmenta za 2021. godinu iznosi 1.114 tisuća kuna odnosno 175 tisuća američkih dolara (2020. godine: 1.113 tisuća kuna odnosno 170 tisuća američkih dolara). Tijekom godine Nadzorni odbor ostvario je naknade u iznosu od 515 tisuća kuna odnosno 81 tisuće američkih dolara (2020. godine: 515 tisuća kuna odnosno 78 tisuće američkih dolara). Dana 31. prosinca 2021. godine članovi izvršnog posloводства i Nadzornog odbora imali su u vlasništvu 5.313 dionica Društva (31. prosinca 2020. godine: 5.313). Društvo nije dalo zajmove članovima Nadzornog odbora (31. prosinca 2020. 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.

Osim u američkom dolaru, TNG određene transakcije izvršava i u drugim stranim valutama, 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:

2021. godina			HRK
	Imovina 2021.	Obveze 2021.	Imovina - Obveze 2021.
USD	106.177	566.545	(460.368)
EUR	10	1.971	(1.961)
Ostale strane valute	16	484	(468)
Ukupno	106.203	569.000	(462.797)

Bilješke uz financijske izvještaje
 Za godinu koja je završila 31. prosinca 2021. godine
 (svi iznosi izraženi su u tisućama USD i tisućama HRK)

24. FINANCIJSKI INSTRUMENTI (NASTAVAK)

Valutni rizik (nastavak)

2020. godina	Imovina 2020.	Obveze 2020.	HRK 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)

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

2021. godina	Utjecaj promjene američkog dolara		HRK
Utjecaj na:	+10%	-10%	
(Gubitak) / Dobit	(26.477)	26.477	
Novčani tijek (odljev) / priljev	(19.559)	19.559	

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

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)

2021. godina

Jednogodišnji trošak kamata

Tekući trošak kamata u HRK	Promjena Libora	(Porast)/smanjenje troškova kamata u USD	(Porast)/smanjenje troškova kamata u HRK
14.953	1%	(680)	(4.520)
	-1%	230	1.527

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

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 2021. 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 2021. godine i 31. prosinca 2020. godine, prema zahtjevima MSFI-ja 9:

	Stupanj	31. prosinac 2021.		31. prosinac 2020.	
		USD	HRK	USD	HRK
<i>Financijska imovina po amortiziranom trošku:</i>					
Potraživanja od kupaca i ostala potraživanja	Stupanj 2	7.662	50.905	5.572	34.204
Novac i novčani ekvivalenti	Stupanj 2	8.344	55.433	5.669	34.804
Ukupna financijska imovina		16.006	106.338	11.241	69.008

Nije bilo tranzicija po stupnjevima tijekom 2021. godine, u odnosu na 2020. 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 2021. godine
 (svi iznosi izraženi su u tisućama USD i tisućama HRK)

24. FINANCIJSKI INSTRUMENTI (NASTAVAK)

Rizik likvidnosti (nastavak)

2021. 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						
2021. godina						
Kamatne	11.958	8.858	-	-	-	20.816
Beskamatne	85.527	-	-	-	-	85.527
UKUPNO	97.485	8.858	-	-	-	106.343
OBVEZE						
2021. godina						
Kamatne	130	16.120	60.036	509.320	-	585.606
Beskamatne	30.457	1.167	349	-	-	31.973
UKUPNO	30.587	17.287	60.385	509.320	-	617.579
Likvidnosni jaz	66.898	(8.429)	(60.385)	(509.320)	-	(511.236)

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
Likvidnosni jaz	12.765	(25.470)	(30.970)	(426.589)	-	(470.264)

Bilješke uz financijske izvještaje
Za godinu koja je završila 31. prosinca 2021. godine
(svi iznosi izraženi su u tisućama USD i tisućama HRK)

24. FINANCIJSKI INSTRUMENTI (NASTAVAK)

Rizik likvidnosti (nastavak)

Kategorije financijskih instrumenata

	31. prosinac 2021.		31. prosinac 2020.	
	USD	HRK	USD	HRK
<i>Financijska imovina po amortiziranom trošku:</i>				
Potraživanja od kupaca i ostala potraživanja	7.662	50.905	5.572	34.204
Plaćeni troškovi budućeg razdoblja i obračunati prihodi	758	5.038	630	3.865
Novac i novčani ekvivalenti	8.344	55.433	5.669	34.804
Ukupna financijska imovina	16.764	111.376	11.871	72.873
<i>Financijske obveze po amortiziranom trošku:</i>				
Zaduženja na koja se obračunavaju kamate	80.737	536.385	76.792	471.431
Obveze prema dobavljačima i ostale obveze	4.815	31.987	3.780	23.205
Odgođeno plaćanje troškova i prihod budućeg razdoblja	1.635	10.865	1.825	11.205
Ukupne financijske obveze	87.187	579.237	82.397	505.841

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 2021. godini TNG nije imao financijsku imovinu koju mjeri po fer vrijednosti (2020. godine: 0).

24. FINANCIJSKI INSTRUMENTI (NASTAVAK)

Fer vrijednost financijskih instrumenata (nastavak)

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 2021. 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 2021. godine te 31. prosinca 2020. 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 2021. godine
(svi iznosi izraženi su u tisućama USD i tisućama HRK)

24. FINANCIJSKI INSTRUMENTI (NASTAVAK)

Upravljanje kapitalom (nastavak)

2021. godina

	USD	HRK
Ukupna zaduženja na koja se obračunavaju kamate (dugoročni i kratkoročni krediti) (bilješka 20)	80.737	536.385
Umanjeno: Novac i novčani ekvivalenti (bilješka 18)	8.344	55.433
Neto dug	72.393	480.952
Kapital i pričuve	82.530	548.289
Ukupno kapital i pričuve i neto dug	154.923	1.029.241
Pokazatelj zaduženosti	47%	

2020. godina

	USD	HRK
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%	

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
	<u>31.12.2021.</u>	<u>31.12.2021.</u>	<u>31.12.2020.</u>	<u>31.12.2020.</u>
Do 1 godine	11	75	9	56
Između 1 i 5 godina	45	298	37	224
Nakon 5 godina	<u>56</u>	<u>373</u>	<u>46</u>	<u>280</u>
Ukupno	<u>112</u>	<u>746</u>	<u>92</u>	<u>560</u>

Sudski sporovi

Društvo nema značajnijih sudskih sporova.

26. DOGAĐAJI NAKON DATUMA BILANCE

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.

Ukrajinska kriza

Događaji koji su uslijedili nakon ruske invazije na Ukrajinu potaknuli su brzo rastuću krizu, donijevši razorne učinke na stanovništvo Ukrajine ali i na budućnost ruskog gospodarstva, njenu buduću ulogu u međunarodnoj trgovini, te istovremeno predstavlja ozbiljne posljedice za globalna tržišta transporta, energije i roba budući se Rusija s pravom smatra energetske divom osobito na polju fosilnih goriva.

Za svega nekoliko tjedana, sukob u Ukrajini iz temelja je narušio energetske odnos između Europe i Rusije koji seže desetljećima unatrag. Europa shvaća da ne može preko noći prekinuti veze s Rusijom, jer joj je i dalje potrebna ruska energija. No, uloga Rusije u europskom i globalnom energetske sustavu dobiva novi, izrazito negativan predznak.

26. DOGAĐAJI NAKON DATUMA BILANCE (NASTAVAK)

Ukrajinska kriza (nastavak)

Nakon invazije, SAD, UK i EU (i niz drugih zemalja) uvele su ozbiljne ekonomske sankcije, s namjerom da suspregnu utjecaj Rusije na globalnoj razini, uglavnom sprječavanjem transakcija sa sve većim brojem imenovanih subjekata i ograničavanje pristupa zemlje inozemnim rezervama i likvidnosti. Takve mjere imaju veliki utjecajna gospodarsku stabilnost Rusije.

Sadašnja ograničenja vezana uz sankcije koja mogu biti i od značajnog izravnog i neizravnog utjecaja na svjetsko brodarstvo, mogla bi se općenito svrstati u tri ključna područja rizika:

1. Ograničenja temeljena na osobama/subjektima, uključujući sankcionirane osobe i sankcije koje se odnose na banke,
2. Zemljopisna ograničenja,
3. Ograničenja u vezi s zabranjenim aktivnostima.

Potrebno je naglasiti fluidnost situacije u vezi sa sankcijama Rusiji i ruskim pravnim i fizičkim osobama.

Rusija je drugi je najveći svjetski izvoznik nafte i Europu opskrbljuje s 45% svog prirodnog plina, 45% ugljena i 25% nafte. Isto tako, ugljikovodici su temelj ruskog gospodarstva. U 2019., prije pada cijena zbog COVID-a, prihodi od nafte i prirodnog plina činili su 40% proračuna zemlje. Nafta i plin činili su gotovo polovicu ukupnog ruskog robnog izvoza 2021.

Jedno od pitanja vezanih uz utjecaj strožih sankcija na Rusiju i mogućeg otvaranja novi plovni puteva je u kojoj mjeri Kina (i donekle Indija) može pomoći u ublažavanju njihovog utjecaja.

Velike energetske tvrtke poput Shella, ExxonMobila i Equinora odustaju od ulaganja koja sežu desetljećima unatrag. Javno mnijenje i pritisci dioničara sputavaju njihovu spremnost da kupuju rusku naftu na otvorenom tržištu. Rusija će se u potrazi za kupcima morati okrenuti negdje drugdje. Oko 20% ruske nafte ide u Kinu, no, okretanje Rusije Istoku ograničeno je geologijom, zemljopisom i geopolitikom. Sve navedeno će zasigurno utjecati na prekrajanje nove energetske karte svijeta pa tako neizbježno i na tonsku milju u brodarstvu.

Obzirom na izrazitu dinamičnost, kompleksnost i okolnosti koje se konstantno mijenjanju, uključujući mjere ograničenja i sankcija prema pojedinim fizičkim i pravnim osobama, trenutno nismo u mogućnosti kvantificirati pa tako ni kvalificirati utjecaj cijelog spektra promjena na poslovanje Društva pa tako u crnom scenariju ne možemo isključiti ni svjetsku recesiju ukoliko dođe do potpunog prekida opskrbe fosilnih goriva i poljoprivrednih proizvoda sa istoka Europe.

Osim gore navedenog, nakon 31. prosinca 2021. 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 70 usvojila je Uprava i odobrila njihovo izdavanje dana 29. travnja 2022. godine.

Potpisao u ime TNG-a dana 29. travnja 2022. godine



John Karavanić,
Član Uprave

Dodatne
informacije

BITNI SEKTORSKI POJMOVI I KONCEPTI

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Grupa koristi istu metodologiju izračuna za TCE neto prihode i TCE neto vozarine za potrebe brodarskih ugovora na vrijeme te brodarskih ugovora na putovanje.

Bruto vozarine po danu ili Bruto dnevne vozarine. Korišteni engleski izraz u industriji je Gross Time Charter rates (eng. kratica je GTC rates). Grupa definira Bruto dnevnu vozarinu kao prihode od vozarina brodova ugovorenih na vrijeme tijekom određenog razdoblja, podijeljene s brojem dana prihoda tijekom tog razdoblja.

Bruto dnevna vozarina trebala bi odražavati prosječnu dnevnu vozarinu broda ili flote i izražava se u američkim dolarima po danu. Bruto dnevna vozarina kako je definira Grupa ne mora odgovarati onoj korištenoj od strane drugih kompanija u brodarском ili drugim sektorima.

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

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

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

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

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

Bitne vrste brodarskih ugovora

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

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

Vojarine kod ugovora na vrijeme najčešće su fiksne tijekom trajanja ugovora. Brodovi koji plove pod ugovorima na vrijeme tijekom određenog vremenskog razdoblja omogućuju predvidljivije novčane tokove tijekom tog vremenskog razdoblja, no mogu donijeti manje profite od brodova koji plove na temelju ugovora broda na putovanje tijekom razdoblja koje karakteriziraju povoljni tržišni uvjeti. Prevladavajuće vojarine kod ugovora na vrijeme osciliraju ovisno o sezoni i godini, i na taj način odražavaju promjene u vozarinama, očekivanja o budućim vozarinama i druge čimbenike. Stupanj volatilnosti vozarina kod ugovora na vrijeme niži je za dugoročnije ugovore nego za kratkoročnije.

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

iskrcajnim lukama. Vozarine ugovorene na putovanje su volatilne te osciliraju na sezonskoj i godišnjoj bazi.

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

Ugovor o zakupu (korišteni engleski izraz u industriji je Bareboat charter). Ugovor o zakupu je ugovor prema kojem vlasnik broда daje brod u zakup zakupoprimcu na određeno razdoblje za određenu dnevnu zakupninu, a zakupoprimac snosi sve operativne troškove broда i troškove povezane s putovanjem te sve rizike upravljanja brodom. Zakupoprimac održava brod u dobrom operativnom stanju te snosi troškove dokovanja za vrijeme trajanja ugovora, sukladno zahtjevima klasifikacijskog društva.

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

Bitni financijski i operativni pojmovi i koncepti

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

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

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

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

Tablica u nastavku prikazuje osnovnu distinkciju između ovih vrsta ugovora:

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

Prema brodarskom ugovoru na vrijeme, naručitelj prijevoza plaća gotovo sve troškove povezane s putovanjem. Brodar plaća provizije na ukupne bruto prihode od vozarina kao i operativne troškove broда. Vozarine ugovorene na vrijeme uobičajeno su fiksne tijekom trajanja ugovora.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Operativni troškovi brodova. Grupa je odgovorna za 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 - osiguranje osiguranja - računovodstvene usluge		
Provizije	Provizija naručitelja Posrednička provizija		
Naknada za usluge komercijalnog upravljanja*	Usluge ugovaranja i komercijalnog upravljanja		
Troškovi povezani s putovanjem (manji)	Iznajm gazza Čišćenje tankova Prštanje Ostali razni manji troškovi		
Troškovi povezani s putovanjem (veći)	Pogonsko gorivo Lučke pristojbe Troškovi ukrcanja i iskrcanja tereta Naknade prolaska kroz kanale i tjesnace Agencijske pristojbe Troškovi osiguranja od ratnih rizika Ostali troškovi povezani uz teret		

 Trošak broдача

 Trošak naručitelja

* Naknade plaćene Upravitelju 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, 29. travnja 2022. 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 29. travnja 2022. godine, donio je sljedeću

ODLUKU
o utvrđivanju godišnjih financijskih izvještaja

I

Daje se suglasnost na Godišnje izvješće za 2021. 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 2021. godinu su utvrđeni od Uprave i Nadzornog odbora.

Predsjednik Nadzornog odbora
Ivica Pijaca



Zadar, 29. travnja 2022. 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 29. travnja 2022. godine, donose sljedeću

ODLUKU
o prijedlogu pokrića gubitka za 2021. godinu

I


Utvrđuje se da je društvo Tankerska Next Generation d.d. u poslovnoj godini koja završava 31. prosinca 2021. ostvarilo gubitak u iznosu 86.988.823,67 kuna.

Gubitak u iznosu 86.988.823,67 kuna nadoknaditi će se djelom iz zadržane dobiti iz proteklih godina u iznosu od 56.701.883,11 kuna i djelom iz rezervi kapitala u iznosu od 30.286.940,56 kuna.

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 2021



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