



# Sadržaj

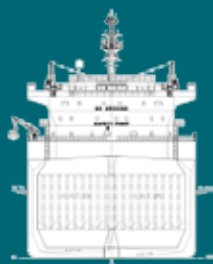
<b>GODIŠNJE IZVJEŠĆE O STANJU DRUŠTVA ZA 2016. GODINU</b>	<b>3</b>
O nama	5
Komentar člana Uprave	6
Tankerska Next Generation u brojkama	8
Uvjeti poslovanja	11
Rezultati Društva u 2016.	12
Operativni podaci flote	18
Najvažniji događaji u 2016.	20
Očekivani razvoj	21
Upravljanje rizicima	22
Odnosi s povezanim društvima	24
<b>DRUŠTVENI IZVJEŠTAJ</b>	<b>26</b>
Primjena načela korporativnog upravljanja	27
Korporativni menadžment	28
Održivo i društveno odgovorno poslovanje	30
Nagrade i priznanja	34
<b>FINANCIJSKI IZVJEŠTAJI ZA GODINU ZAVRŠENU 31.PROSINCA 2016. GODINE S IZVJEŠĆEM NEOVISNOG REVIZORA</b>	<b>38</b>
Odgovornost za financijske izvještaje	39
Izveštaj neovisnog revizora	40
Izveštaj o dobiti i gubitku i ostaloj sveobuhvatnoj dobiti	45
Izveštaj o financijskom položaju	46
Izveštaj o novčanim tokovima	47
Izveštaj o promjenama vlasničke glavnice	48
Bilješke uz financijske izvještaje	50
<b>Odobrenje financijskih izvještaja</b>	<b>89</b>
Bitni sektorski pojmovi i koncepti	91
Upozorenje vezano za predviđajuće izjave	96

A photograph of an offshore oil rig deck under a clear blue sky with scattered white clouds. In the foreground, a worker in a blue jumpsuit and white hard hat is crouching on a red-painted metal structure. To the left, another worker is visible on a platform near a large white crane. A yellow and black striped hook hangs from a cable in the center. The deck is filled with various pipes, railings, and equipment.

# Godišnje izvješće o stanju Društva za 2016. godinu

*"There comes a perfect moment at sea when the sails and the wind align.  
Everything falls into place and the journey begins.  
Getting it right from day one means everything."*

# Tankerska Next Generation



Ukupan broj tankera: 6

ECO dizajn MR Produkt tankeri: 4

ICE class MR Produkt tankeri: 2

Tereti: benzin, mlazno gorivo, kerozin, naftni destilati, dizel, jestiva ulja

Klijenti: velike energetske kompanije, veliki trgovci naftom i njenim prerađevinama, veliki proizvođači nafte i naftnih prerađevina

Prosječna starost TNG MR flote – **2.7 godina**

Prosječna starost svjetske MR flote – **8.8 godina**

Ukupan broj MR tankera u svjetskoj floti – **1,342**

**M/t Vukovar**, izgrađen: 2015

ECO design MR product tanker

Dužina/širina: 195/32 m

Nosivost: 49,990 dwt

**M/t Zoilo**, izgrađen: 2015

ECO design MR product tanker

Dužina/širina: 183/32 m

Nosivost: 49,990 dwt

**M/t Dalmacija**, izgrađen: 2015

ECO design MR product tanker

Dužina/širina: 183/32 m

Nosivost: 49,990 dwt

**M/t Pag**, izgrađen: 2015

ECO design MR product tanker

Dužina/širina: 183/32 m

Nosivost: 49,990 dwt

**M/t Velebit**, izgrađen 2011

ICE class MR product tanker

Dužina/širina: 195/32 m

Nosivost: 52,554 dwt

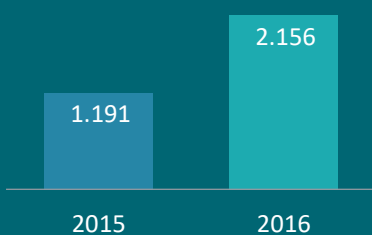
**M/t Vinjerac**, izgrađen: 2011

ICE class MR product tanker

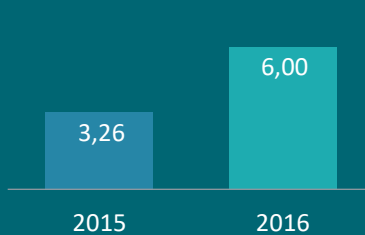
Dužina/širina: 195/32 m

Nosivost: 51,935 dwt

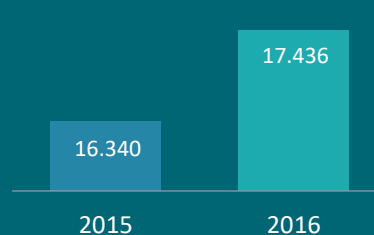
DANI PRIHODA



PROSJEČAN BROJ BRODOVA



BRUTO DNEVNE VOZARINE  
USD/dan





# O nama

**Tankerska Next Generation** je broderska kompanija fokusirana isključivo na MR produkt tanker sektor. Osnivač kompanije je Tankerska Plovidba, kompanija sa 60 godišnjim iskustvom i tradicijom u brodarstvu, koja TNG-u pruža usluge tehničkog, kadrovskog i komercijalnog upravljanja.

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

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

Sredstva prikupljena u IPO-u, zajedno sa bankarskim kreditom, iskorištena su za

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

Povećanje kapitala se nastavilo već u drugom kvartalu 2015. kada su najveći dioničari doprinijeli sa 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 ispručen u prosincu 2015. Posljedično, TNG flotu u 2016. godini čini 6 modernih MR produkt tankera, i to dva moderna MR2 ice class tankera m/t Velebit i Vinjerac, te četiri eko dizajn MR2 tankera; m/t Zoilo, Vukovar, Dalmacija i Pag.

TNG trenutno drži tri srednjoročna broderska ugovora na vrijeme, koji su potpisani u skladu s uobičajenim tržišnim praksama i temelje se na standardnim uvjetima industrije za takve ugovore. Tijekom 2016. godine istekli su ugovori na vrijeme za Vinjerac, Velebit i Pag te je novo zaposlenje prilagođeno stanju na tržištu i očekivanim vozarinama uzimajući u obzir operativne potrebe i petogodišnje remonte m/t Velebita i Vinjerca. Stavljanjem na „spot tržište“ maksimizirani su komercijalni potencijali brodova i osiguralo se povoljnije geografsko pozicioniranje, čime

je omogućeno troškovno efikasno ugovaranje petogodišnjih remonta.

Poslovni model Tankerske Next Generation, podrazumijeva organizaciju operativnog poslovanja koje će omogućiti ostvarenje ciljeva zacrtanih strategijom i maksimiziranje vrijednosti dioničara. Poslovanje počiva na pravovremenom stjecanju tankera, čime se osigurava efikasno korištenje prikupljenog kapitala i minimizira zaduženosti. U osnovi upravljanja flotom je povećanje novčanog tijeka i profitabilnosti kroz outsourcing većine upravljačkih funkcija i usluga čime se zadržava fleksibilna i jednostavna organizacijska struktura neopterećena dodatnim općim troškovima. Na ovaj način će se omogućiti efikasno upravljanje imovinom i obvezama kompanije i osigurati stabilni povrat dioničarima.

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



# Komentar člana Uprave

„Tankerska Next Generation d.d. završila je 2016. godinu s poslovnim prihodima od 272 milijuna kuna, koji su povećani u odnosu na prošlu 2015. godinu zahvaljujući stabilno visokoj stopi uposlenosti flote, značajnom povećanju broja dana prihoda te povećanom broju jedinica zaposlenih na „spot“ tržištu. Komercijalni naponi menadžmenta posvećeni implementaciji strategije osiguranja stabilnih novčanih tokova odražavaju se u vidu snažne prosječne bruto dnevne vozarine broda od 17.436 USD u 2016. godini.

Promatrajući operativno poslovanje TNG d.d. jasno vidljivi učinci integracije flote rezultirali su stabilnom financijskom pozicijom i povećanom neto dobiti koja je dosegla 40,6 milijuna kuna. Ključni poticaj pozitivnim trendovima, i porastu prihoda i profitabilnosti, bile su četiri novogradnje koje kontinuirano kroz 2016. godinu bilježe visoku razinu zaposlenosti i stabiliziraju srednjoročni prihodovni potencijal TNG-a.

Protekla godina obilježena je većom prisutnošću flote na „spot“ tržištu. U 2016. godini TNG je zabilježio EBITDA od 127,9 milijuna kuna, a profitabilnost poslovanja ublažena je jednokratnim povećanjem troškova

zbog remonta m/t Vinjerca i Velebita te većim troškovima i zahtjevima za likvidnošću brodova koji su tijekom druge polovice godine poslovali na „spot“ tržištu. Odgovarajući na promijenjene tržišne uvjete i uzimajući u obzir

---

“Prosječna bruto  
dnevna vozarina broda  
od 17.436 USD u  
2016. godini značajno  
nadilazi prosjek  
prethodne godine”

---

postojeće volatilnosti promijenjen je oblik zaposlenja m/t Vinjerca, Velebita i Paga kojima su tijekom godine isticali ugovori na vrijeme, te su sekvencijalno prebačeni na „spot“ tržište kako bi se ostvario što povoljniji komercijalni doprinos floti i kako bi se m/t Vinjerac i Velebit optimalno geografski pozicionirali pred petogodišnje remonte. Ovaj način zaposlenja u trenutnim tržišnim uvjetima pruža menadžmentu dovoljnu

razinu fleksibilnosti da pravovremeno reagira na pozitivne promjene na tržištu vozarina, ali istovremeno zahtjeva povećanu razinu likvidnosti zbog prirode posla u kojem brodar unaprijed podmiruje sve troškove povezane s putovanjem.

Strategija zapošljavanja flote brodar-skim ugovorima na vrijeme, koja preferira srednjoročni vremenski horizont zapošljavanja, značajno je ublažila kratkoročne volatilnosti tržišta tijekom trećeg i četvrtog tromjesečja, u vidu promjenjivih vozarina, ali i u promjenjivosti vrijednosti imovine brodar. U tom smislu, 2016. godina bila je dio karakterističnog brodarskog ciklusa tijekom kojeg su i vozarine i vrijednosti brodova zabilježile korekciju i oporavak i razdoblje završile na razinama petogodišnjeg prosjeka, ali nešto ispod zabilježenih u 2015. godini.

Tijekom trećeg i početom četvrtog tromjesečja zabilježena je određena korekcija „spot“ tržišta kao posljedica nešto smanjenih razina trgovanja derivatima na globalnom tržištu, no prema kraju godine zabilježena je povećana razina trgovanja naftnim derivatima i blagi oporavak u segmentu produkt tankera. Osnovni pokazatelji i trendovi promjena u segmentu

produkt tankera, koji pokazuju značajno smanjenje rasta ukupne flote produkt tankera u sljedećem dvogodišnjem razdoblju i stabilnost odnosa ponude i potražnje za ovim tipom broda ukazuje na stabilno tržište i pozitivne izgleda u nadolazećem srednjoročnom razdoblju.

U fokusu menadžmenta će biti praćenje razvoja tržišta te aktivnosti usmjerene na postizanje optimalnih uvjeta zaposlenja i omjera ugovora na vrijeme i "spot" zaposlenja flote, te osiguranje potrebnih resursa za nastavak uravnoteženog poslovanja. Trend visoke učinkovitosti uz stabilnu razinu prihoda potvrđuje poslovni model kompanije usmjerenog prema stvaranju nove vrijednosti i minimiziranju rizika cikličnosti industrije."

“Strategija  
zapošljavanja  
flote brodarskim  
ugovorima  
na vrijeme,  
koja preferira  
srednjoročni  
vremenski  
horizont  
zapošljavanja,  
značajno  
je ublažila  
kratkoročne  
volatilnosti  
tržišta tijekom  
trećeg i četvrtog  
tromjesečja”



John Karavanić,  
član Uprave

## Dionica TPNG-R-A

Temeljni kapital: **436.667.250,00 kn**

Broj dionica: **8.733.345**

Trezorske dionice: **13.200**

Trgovinski podaci:

Ukupni promet u 2016: **19.034.428,78 kn**

Ukupna količina u 2016: **261.524 dionica**

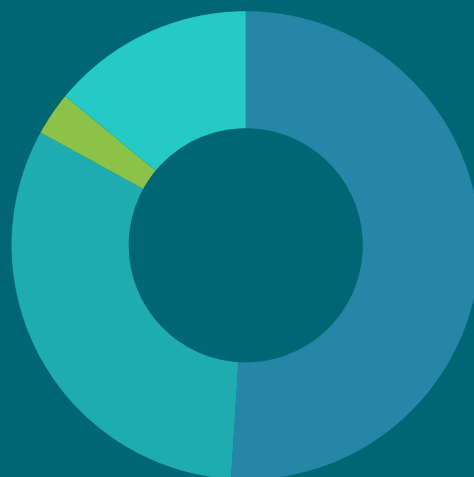
Broj dana trgovanja: **210**

Najviša cijena u 2016: **79,98 (25. svibnja)**

Najniža cijena u 2016: **67,00 (8. veljače)**

Tržišna kapitalizacija na dan 31.12.2016:

**654.010.875,00 kn**



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

### Značajni dioničari na 31.12.2016.

	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	361.695	4,14
Croatia Osiguranje	265.428	3,04
Vlastite dionice	13.200	0,15
Ostali	1.238.992	14,19
<b>Ukupno</b>	<b>8.733.345</b>	<b>100,00</b>

### Kretanje cijene TPNG-R-A

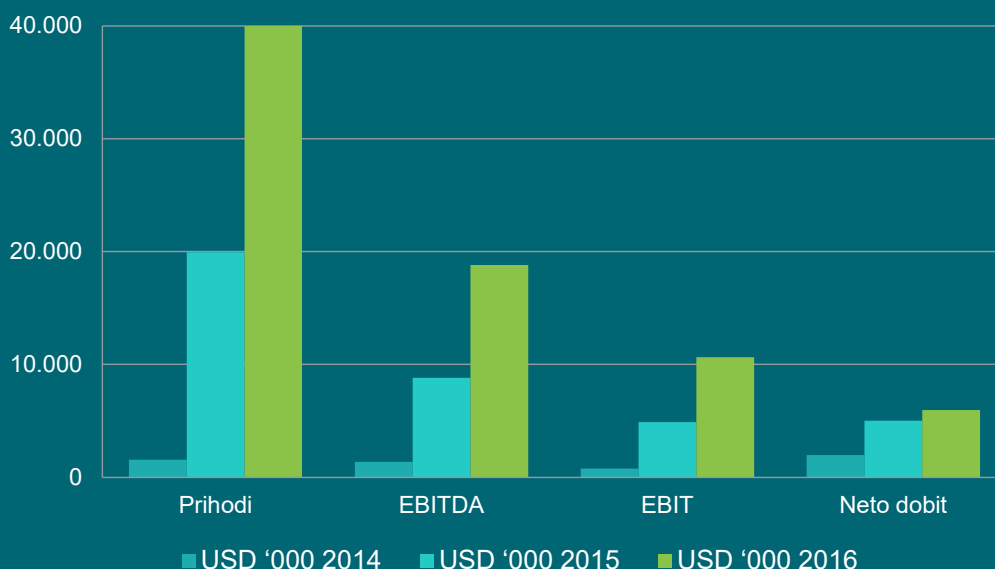






**TNG**  
Tankerska Next Generation

# Tankerska Next Generation u brojkama



**272 mil. kn ~ USD 39,9 mil.**

Prihodi brodova



**128 mil. kn ~ USD 18,8 mil.**

EBITDA



**72,4 mil. kn ~ USD 10,6 mil.**

EBIT



**40,6 mil. kn ~ USD 5,9 mil.**

Neto dobit

# Uvjeti poslovanja

“Rast ponude novih MR produkt tankera je u značajnom opadanju, dok broj brodova koji odlazi u rezališta ostaje pri konstantnih 20 do 25 godišnje. Usporavanje ponude uz pozitivne promjene na tržištu naftnih derivata uz očekivano smanjenje zaliha trebalo bi rezultirati pozitivnim trendom u 2017. godini.”

Očekivani rast svjetskog gospodarstva tijekom 2017. i 2018. godine procjenjuje se na 3,5% odnosno 3,6%, što predstavlja ubrzanje očekivanog rasta u odnosu na ostvarenje u 2016. godini, osobito na tržištima u nastajanju i ekonomijama u razvoju. Projekcije MMF-a temelje se na nepromijenjenim financijskim tržištima i pokrenutom cikličnom oporavku svjetske trgovine, no treba ih uzeti sa određenom dozom zadržke zbog nesigurnosti u srednjoročnom razdoblju povezanih s protekcionističkim najavama koje bi mogle potaknuti neočekivane reakcije na svjetskim tržištima.

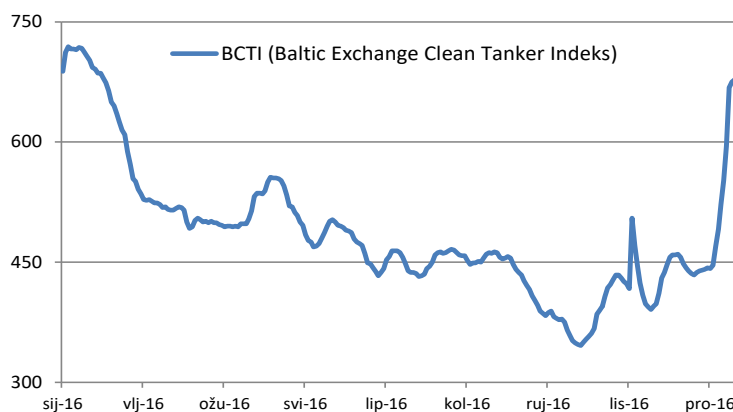
Projekcije za dvogodišnje razdoblje pokazuju određeni pozitivni pomak u odnosu na prethodno objavljene projekcije MMF-a, posebno za 2017. godinu. Očekuje se nastavak rasta razvijenih ekonomija, koji donekle reflektira jaču ekonomsku aktivnost zabilježenu u drugoj polovici 2016. godine i projicira očekivanu fiskalnu stimulaciju u SAD-u i porast pozitivnog tržišnog sentimenta u Europi i Japanu. Izgledi rasta su se pogoršali za tržišta u nastajanju i zemlje u razvoju, kao rezultat slabijih izgleda rasta velikih ekonomija u Južnoj Americi i na Srednjem istoku, gdje su se uvjeti na financijskim tržištima pooštrili i volumeni trgovine smanjili, dok su projekcije rasta u dvogodišnjem periodu revidirane na bolje za Kinu i Rusiju.

Cijene sirove nafte oporavile su se tijekom 2016. godine od dugogodišnjeg minimuma zabilježenog u siječnju kada je barel Brent sirove nafte čak bio na razini ispod 30 USD. Tijekom 2016. je cijena Brent sirove nafte fluktuirala na razinama od najnižih 27 USD po barelu u siječnju do 55 USD po barelu u prosincu. Takav oporavak cijene nafte tijekom godine dodatno je potpomogao rastu gospodarske aktivnosti u zemljama izvoznicama, koje su još uvijek u procesu fiskalne konsolidacije i prilagođavanja uvjetima strukturno niskih cijena nafte.

U segmentu produkt tankera tržište je tijekom 2016. godine pokazalo određenu razinu volatilnosti, koja reflektira porast kapaciteta flote u ovom segmentu te povećanih zaliha naftnih derivata uslijed blage prošlogodišnje zime i povećane razine rafinerijske prerade zbog niže cijene sirove nafte.

Nakon snažnog početka 2016. godine, trend promjenjivih vozarina nastavio se kroz drugi i treći kvartal, dok je određeno povećanje vozarina zabilježeno prema kraju godine kao rezultat tipičnog „zimskog“ tržišta kada

se ponuda i potražnja tradicionalno uravnotežuju, što jasno vidljivo na grafu koji prikazuje BCTI<sup>2</sup> (Baltic Exchange Clean Tanker Index) koji je indeks vozarina na najčešćim rutama clean produkta koje prevozi TNG.



Rast ponude novih MR produkt tankera je u značajnom opadanju, dok broj brodova koji odlazi u rezališta ostaje pri konstantnih 20 do 25 godišnje. Tijekom 2016. godine isporučeno je ukupno 95<sup>3</sup> novih jedinica u segmentu produkt tankera srednje nosivosti čime je globalna flota produkt tankera povećana za 5,4%<sup>3</sup>, dok se značajniji pad isporuka očekuje u 2017. godini kada se očekuje 72 nove isporuke. Ovakvo usporavanje ponude uz pozitivne promjene na tržištu naftnih derivata uz očekivano smanjenje zaliha trebalo bi rezultirati pozitivnim trendom u 2017. godini.

Trenutna očekivanja brodarka vlasnika MR tankera za godišnji najam uz trenutnu isporuku se nalaze na razini od 14.750 USD<sup>4</sup> po danu.

<sup>1</sup> MMF, World Economic Outlook, travanj 2017.

<sup>2</sup> Baltic Exchange, BCTI, ožujak 2017.

<sup>3</sup> Banchemo costa – Product Tanker outlook 2017.

<sup>4</sup> Clarksons, Tanker Matrix Report, travanj 2017.



# Rezultati društva u 2016.

“Promatrajući operativno poslovanje TNG d.d. jasno vidljivi učinci integracije flote rezultirali su stabilnom financijskom pozicijom i povećanom neto dobiti koja je dosegla 40,6 milijuna kuna.”

U 2016. godini TNG je ostvario prihode brodova u iznosu 272,1 mil. HRK (39,9 mil. USD), EBITDA u iznosu od 127,9 mil. HRK (18,8 mil. USD), dok je neto dobit za isto razdoblje iznosila 40,6 mil. HRK (5,9 mil. USD) i povećana je za 17,6% u odnosu na 2015. godinu kao rezultat (i) povećanog obujma poslovanja što je rezultat potpune operativnosti flote te (ii) izostanka jednokratnih troškova povezanih s preuzimanjem novogradnji. U odnosu na neto dobit za 2015. godinu, rezultat 2016. godine gotovo je udvostručen ako se isključi doprinos jednokratnih pozitivnih tečajnih razlika bez kojih bi neto dobit u 2015. godini iznosila 21,7 milijuna HRK.

Poslovni prihodi u 2016. godini najvećim su dijelom rezultat prihoda svih šest operativnih brodova TNG flote. Porast prihoda ublažen je zbog redovnog petogodišnjeg remonta m/t Velebita, koji je obavljen tijekom lipnja i koji je trajao 21 dan, te zbog redovnog petogodišnjeg remonta m/t Vinjerca koji je započeo na kraju prosinca, i proveo 10 dana u remontu u 2016. godini. S tri osigurana srednjoročna ugovora stabiliziran je prihodovni potencijal TNG-a i značajno je ublažena uobičajena volatilnost vozarina, izražena tijekom ove godine. Krajem trećeg i početkom četvrtog tromjesečja 2016. godine zabilježena je određena korekcija “spot” tržišta kao posljedica smanjenih razina trgovanja derivatima na globalnom tržištu. Ova kratkoročna promjena na tržištu nije podržana osnovnim pokazateljima i trendovima

promjena u segmentu produkt tankera, koji pokazuju značajno smanjenje rasta ukupne flote produkt tankera u sljedećem dvogodišnjem razdoblju i stabilnost odnosa ponude i potražnje za ovim tipom broda.

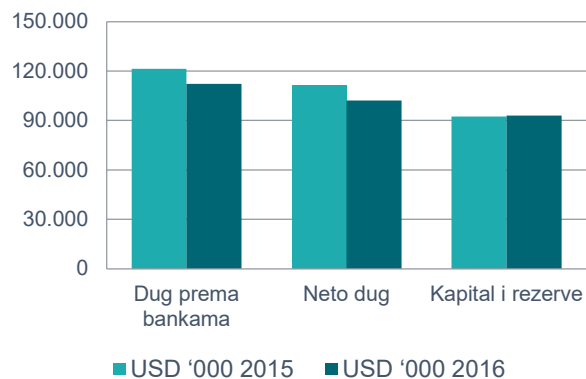
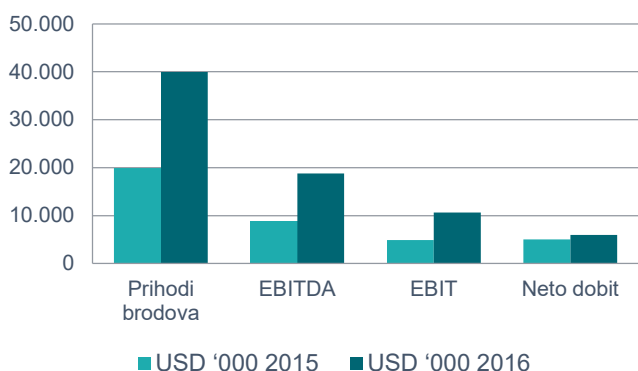
Operativni troškovi brodova za 2016. godinu iznosili su 108,4 mil. HRK (15,9 mil. USD) i predstavljaju troškove potpuno operativne flote 6 brodova. U dijelu su operativni troškovi jednokratno narasli preteći petogodišnji remont m/t Velebita i Vinjerca te u sklopu inicijalnih zahtjeva promjene strategije zapošljavanja za brodove kojima je tijekom drugog polugodišta istekao ugovor na vrijeme. Provizije i troškovi putovanja u 2016. godini iznosili su 28,6 mil. HRK (4,2 mil. USD), odnosno na razini 10,5 % prihoda od brodova, što je porast u odnosu na prošlu godinu zbog poslovanja na “spot” tržištu gdje brodar podmiruje sve troškove povezane s putovanjem.

Troškovi amortizacije iznosili su 55,5 mil. HRK (8,2 mil. USD) u 2016. godini, i uvećani su u odnosu na 2015. godinu za uobičajene troškove amortizacije brodova, koji su u flotu preuzeti tijekom drugog polugodišta 2015. godine. Kamate i troškovi financiranja, iznosili su 31,7 mil. HRK (4,6 mil. USD) u 2016. godini i povezani su s kreditima kojima se financira operativna flota.

Omjer zaduženosti na kraju 2016. godine smanjen je u odnosu na kraj 2015. godine za 2 postotna poena na

53%, unatoč smanjenju novčane pozicije i distribucije 34,5 mil. HRK dividende dioničarima. Ovaj trend smanjenja zaduženosti je u skladu s otplatnim planom zajmova i redovitim smanjenjem kreditne zaduženosti prema bankama, te očekujemo kako će se stupanj zaduženosti i u budućnosti smanjivati

Opći i administrativni troškovi u 2016. godini dosegli su 7,2 mil. HRK (1,0 mil. USD). Tijekom 2016. godine obavljen je redoviti petogodišnji remont na m/t Velebitu te je započeo remont m/t Vinjerca, a spomenuti remont moderirali profitabilnost razdoblja povećavajući između ostalog i opće i administrativne troškove, koji su svejedno niži nego u 2015. godini. Koristeći komercijalne potencijale broda i mogućnosti predviđene ugovorima, m/t Velebit i Vinjerac su uoči remonta pozicionirani na Daleki Istok čime su ostvarene značajne troškovne uštede uz maksimalnu operativnu efikasnost.



Sažetak prihoda i dobiti	2016 ('000 USD)	2016 ('000 HRK)	2015 ('000 USD)	2015 ('000 HRK)
Prihodi brodova	39.991	272.085	19.935	136.795
EBITDA	18.798	127.894	8.812	60.458
EBIT	10.636	72.362	4.894	33.572
Neto dobit	5.968	40.608	5.030	34.520

Sažetak financijske pozicije	2016 ('000 USD)	2016 ('000 HRK)	2015 ('000 USD)	2015 ('000 HRK)
Dug prema bankama	112.319	805.162	121.300	848.104
Novac i novčani ekvivalenti	6.126	43.915	10.221	71.465
Neto dug	102.098	733.697	111.079	776.639
Kapital i rezerve	92.976	666.502	92.365	645.794
Odnos neto duga i kapitala uvećanog za neto dug	53%	53%	55%	55%

# Financijski pokazatelji

Račun dobiti i gubitka i izvještaj o sveobuhvatnoj dobiti za razdoblje od 31.12.2015 do 31.12.2016.

Revidirano	2016 (‘000 USD)	2016 (‘000 HRK)	2015 (‘000 USD)	2015 (‘000 HRK)
Prihodi brodova	39.991	272.085	19.935	136.795
<b>Prihodi od prodaje</b>	<b>39.993</b>	<b>272.097</b>	<b>19.935</b>	<b>136.797</b>
Troškovi povezani s putovanjima	(4.209)	(28.634)	(1.313)	(9.019)
Operativni troškovi brodova	(15.931)	(108.388)	(8.552)	(58.684)
Opći i administrativni troškovi	(1.055)	(7.181)	(1.258)	(8.636)
<b>Ukupni operativni troškovi</b>	<b>(21.195)</b>	<b>(144.203)</b>	<b>(11.123)</b>	<b>(76.339)</b>
<b>DOBIT PRIJE KAMATA, POREZA I AMORTIZACIJE (EBITDA)</b>	<b>18.798</b>	<b>127.894</b>	<b>8.812</b>	<b>60.458</b>
Amortizacija	(8.162)	(55.532)	(3.918)	(26.886)
Operativna dobit (EBIT)	10.636	72.362	4.894	33.572
Financijski prihodi	72	491	1.878	12.894
Financijski rashodi	(4.740)	(32.245)	(1.742)	(11.946)
<b>NETO DOBIT</b>	<b>5.968</b>	<b>40.608</b>	<b>5.030</b>	<b>34.520</b>
Tečajne razlike iz preračunavanja inozemnih valuta	(420)	14.545	(1.872)	29.926
<b>Ukupna sveobuhvatna dobit</b>	<b>5.548</b>	<b>55.153</b>	<b>3.158</b>	<b>64.446</b>
Prosječni vagani broj dionica osnovnih i razrijeđenih (tis.)	8.720.145	8.720.145	7.705.765	7.705.765
Neto dobit po dionici, osnovna i razrijeđena	0,68	4,66	0,65	4,48

## Izveštaj o financijskom položaju na dan 31.12.2016.

Revidirano	2016 ('000 USD)	2016 ('000 HRK)	2015 ('000 USD)	2015 ('000 HRK)
<b>Dugotrajna imovina</b>	<b>199.223</b>	<b>1.428.140</b>	<b>206.291</b>	<b>1.442.352</b>
Brodovi u funkciji	199.223	1.428.140	206.291	1.442.327
Brodovi u izgradnji	-	-	-	-
<b>Kratkotrajna imovina</b>	<b>9.788</b>	<b>70.160</b>	<b>11.767</b>	<b>82.267</b>
Zalihe	1.508	10.806	705	4.928
Potraživanja	1.193	8.558	29	203
Novac i novčani ekvivalenti	6.126	43.915	10.221	71.465
Ostala kratkotrajna imovina	961	6.881	812	5.671
<b>UKUPNO IMOVINA</b>	<b>209.011</b>	<b>1.498.300</b>	<b>218.058</b>	<b>1.524.619</b>
<b>Kapital i rezerve</b>	<b>92.976</b>	<b>666.502</b>	<b>92.365</b>	<b>645.794</b>
Temeljni kapital	68.988	436.667	68.988	436.667
Premije na izdane dionice	10.179	68.426	10.179	68.426
Pričuve	8.971	55.000	8.971	55.000
Zadržana dobit	7.885	45.412	6.854	45.412
Tečajne razlike	(3.047)	40.289	(2.627)	40.289
<b>Dugoročne obveze</b>	<b>102.937</b>	<b>737.909</b>	<b>112.319</b>	<b>785.311</b>
Banke	102.937	737.909	112.319	785.311
<b>Kratkoročne obveze</b>	<b>13.098</b>	<b>93.889</b>	<b>13.374</b>	<b>93.514</b>
Banke	9.382	67.253	8.981	62.793
Dobavljači	1.104	7.912	1.499	10.481
Ostalo	2.612	18.724	2.894	20.240
<b>UKUPNO KAPITAL I OBVEZE</b>	<b>209.011</b>	<b>1.498.300</b>	<b>218.058</b>	<b>1.524.619</b>

# Financijski pokazatelji

Izveštaj o novčanom tijeku za razdoblje  
od 31.12.2015 do 31.12.2016.

Revidirano	2016 ('000 USD)	2016 ('000 HRK)	2015 ('000 USD)	2015 ('000 HRK)
Dobit prije poreza	5.968	40.608	5.030	34.520
Amortizacija	8.162	55.532	3.918	26.886
Promjene u radnom kapitalu	(7.009)	(47.680)	1.125	7.716
Ostale promjene	4.470	28.902	2.070	12.601
<b>Novčani tijek od poslovnih aktivnosti</b>	<b>11.591</b>	<b>77.362</b>	<b>12.143</b>	<b>81.723</b>
Novčani primici od investicijskih aktivnosti	-	-	-	-
Novčani izdaci od investicijskih aktivnosti	(1.165)	(7.924)	(139.391)	(956.535)
<b>Novčani tijek od investicijskih aktivnosti</b>	<b>(1.165)</b>	<b>(7.924)</b>	<b>(139.391)</b>	<b>(956.535)</b>
Novčani primici od financijskih aktivnosti	31.001	210.903	138.729	951.993
Novčani izdaci od financijskih aktivnosti	(45.522)	(309.697)	(4.589)	(31.493)
<b>Novčani tijek od financijskih aktivnosti</b>	<b>(14.521)</b>	<b>(98.794)</b>	<b>134.140</b>	<b>920.500</b>
Neto promjene u novčanom tijeku	(4.095)	(29.356)	6.892	45.688
Novac i novčani ekvivalenti s početka razdoblja	10.221	71.465	3.693	23.273
Učinci promjene valutnih tečajeva na novac	-	1.806	(364)	2.504
<b>NOVAC I NOVČANI EKVALENTI NA KRAJU RAZDOBLJA</b>	<b>6.126</b>	<b>43.915</b>	<b>10.221</b>	<b>71.465</b>



## Izveštaj o promjenama vlasničke glavnice za razdoblje od 31.12.2015 do 31.12.2016.

Izveštaj o promjenama vlasničke glavnice 2016. godina	Temeljni kapital	Zadržana dobit	Pričuva iz preračuna stranih valuta	Ostale pričuve	Premija na izdane dionice	Otkup vlastitih dionica	Ukupno
	USD '000	USD '000	USD '000	USD '000	USD '000	USD '000	USD '000
<b>Stanje na dan 31. prosinca 2015.</b>	<b>68.988</b>	<b>6.854</b>	<b>(2.627)</b>	<b>9.114</b>	<b>10.179</b>	<b>(143)</b>	<b>92.365</b>
Dobit tekuće godine	-	5.968	-	-	-	-	5.968
Tečajne razlike iz preračunavanja inozemnih dijelova poslovanja	-	-	(420)	-	-	-	(420)
<b>Ukupno sveobuhvatna dobit</b>	<b>-</b>	<b>5.968</b>	<b>(420)</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>5.548</b>
Izdavanje redovnih dionica	-	-	-	-	-	-	-
Dividenda	-	(4.937)	-	-	-	-	(4.937)
Otkup vlastitih dionica	-	-	-	-	-	-	-
<b>Stanje na dan 31. prosinca 2016.</b>	<b>68.988</b>	<b>7.885</b>	<b>(3.047)</b>	<b>9.114</b>	<b>10.179</b>	<b>(143)</b>	<b>92.967</b>

Izveštaj o promjenama vlasničke glavnice 2016. godina	Temeljni kapital	Zadržana dobit	Pričuva iz preračuna stranih valuta	Ostale pričuve	Premija na izdane dionice	Otkup vlastitih dionica	Ukupno
	HRK '000	HRK '000	HRK '000	HRK '000	HRK '000	HRK '000	HRK '000
<b>Stanje na dan 31. prosinca 2015.</b>	<b>436.667</b>	<b>45.412</b>	<b>40.289</b>	<b>55.997</b>	<b>68.426</b>	<b>(997)</b>	<b>645.794</b>
Dobit tekuće godine	-	40.608	-	-	-	-	40.608
Tečajne razlike iz preračunavanja inozemnih dijelova poslovanja	-	-	14.545	-	-	-	14.545
<b>Ukupno sveobuhvatna dobit</b>	<b>-</b>	<b>40.608</b>	<b>14.545</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>55.153</b>
Izdavanje redovnih dionica	-	-	-	-	-	-	-
Dividenda	-	(34.445)	-	-	-	-	(34.445)
Otkup vlastitih dionica	-	-	-	-	-	-	-
<b>Stanje na dan 31. prosinca 2016.</b>	<b>436.667</b>	<b>51.575</b>	<b>54.834</b>	<b>55.997</b>	<b>68.426</b>	<b>(997)</b>	<b>666.502</b>



# Operativni podaci flote

Prosječne bruto dnevne vozarine za 2016. godinu iznosile su 17.436 USD, dok su prosječni dnevni operativni troškovi broda (OPEX) iznosili 6.885 USD

Operativnu flotu TNG-a čini šest produkt tankera; m/t Velebit, Vinjerac, Vukovar, Zoilo, Dalmacija i Pag, od kojih su svi bili gotovo u potpunosti operativni tijekom cijele 2016. godine. Strategijom zapošljavanja flote osigurana je stabilna razina prihoda u srednjoročnom razdoblju u kojem su tri broda zaposlena ugovorima na tri godine dok su preostali brodovi nakon što su im istekli ugovori na kraća razdoblja prebačeni na "spot" tržište.

Prateći regulatorne zahtjeve i najbolju tržišnu praksu m/t Velebit je tijekom drugog tromjesečja obavio obvezni petogodišnji remont čime je za 21 dan umanjena uposlenost flote, no operativno je optimalno pozicioniran na Daleki Istok čime su postignute značajne troškovne uštede. M/t Vinjerac je započeo petogodišnji remont na kraju prosinca 2016. godine, koji je završen na početku siječnja 2017. godine. Remont u suhom doku se amortizira linearnom metodom tijekom petogodišnjeg razdoblja do sljedećeg remonta. U slučaju da remont u suhom doku nastupa prije isteka roka od 60 mjeseci, preostali dio troška u cijelosti tereti poslovanje razdoblja u kojem se obavlja dokovanje.

Prosječne bruto dnevne vozarine za 2016. godinu iznosile su 17.436 USD i pokazuju pozitivni trend u odnosu na 2015. godinu, dok su prosječni dnevni operativni troškovi broda (OPEX) iznosili 6.885 USD. Porast prosječne bruto vozarine rezultat je prelaska m/t Vinjerca, Velebita i Paga

Operativni podaci flote	2015	2016
Prosječne bruto dnevne vozarine (USD)	16.340	17.436
TCE neto vozarine (USD/dan)	15.257	15.583
Operativni dani (brojčano)	1.191	2.156
Dnevni operativni troškovi (USD)	7.180	6.885
Uposlenost flote u %	100	98,2
Prosječni broj brodova u godini	3.26	6.00

na novu strategiju zapošljavanja, te visoke uposlenosti cijele flote od 6 brodova u 2016., no valja notirati kako su paralelno porasli i troškovi povezani s putovanjima zbog činjenice da na „spot“ tržištu brodar podmiruje lučke troškove, troškove goriva, troškove pilotaže i ostale troškove povezane s putovanjem.

Napori menadžmenta uloženi u razvoj i pronalazak zaposlenja za brodove rezultirali su prosječnom bruto dnevnom vozarinom broda od 17.436 USD u 2016. godini koja značajno nadilazi prosjek prethodne godine. Tijekom godine završila su tri brodarska ugovora na vrijeme (m/t Vinjerac, Velebit i Pag). Novo zaposlenje za sva tri broda prilagođeno je stanju na tržištu i očekivanim vozarinama, te su sva tri broda stavljena na „spot“ tržište. Uzimajući u obzir operativne potrebe i očekivani petogodišnji remont, ovaj oblik zaposlenja odgovarao je m/t Velebitu i Vinjercu

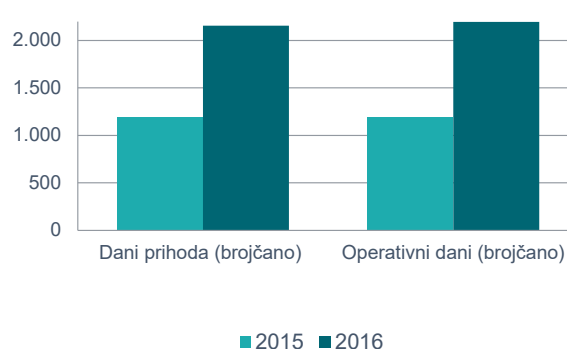
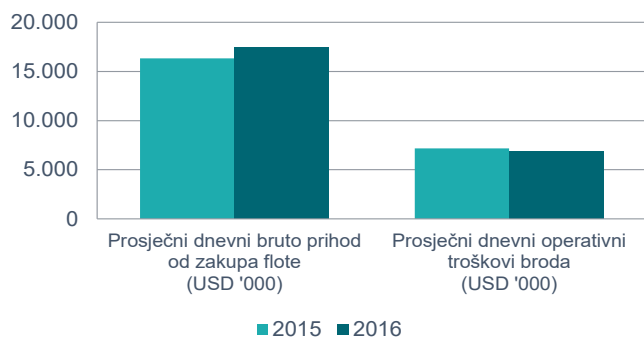
Brod	Nosivost (dwt)	Tip	Godina izgradnje	Brodogradilište	Zastava	Trenutno zaposlenje	Dnevna vozarina (USD)
Velebit	52.554	ICE class MR produkt	2011	Treći Maj Hrvatska	Hrvatska	ugovor na putovanje	(18.500 isteklo u Q4) zatim SPOT
Vinjerac	51.935	ICE class MR produkt	2011	Treći Maj Hrvatska	Hrvatska	ugovor na putovanje	(14.800 isteklo u Q2) zatim SPOT
Vukovar	49.990	Eko MR produkt	2015	Hyundai Mipo J.Korea	Hrvatska	Scorpio ugovor na vrijeme	17.250 (do Q2 2018)
Zoilo	49.990	Eko MR produkt	2015	Hyundai Mipo J.Korea	Hrvatska	Trafigura ugovor na vrijeme	17.750 (do Q3 2018)
Dalmacija	49.990	Eko MR produkt	2015	SPP Shipbuilding J.Korea	Hrvatska	Trafigura ugovor na vrijeme	17.750 (do Q4 2018)
Pag	49.990	Eko MR produkt	2015	SPP Shipbuilding J.Korea	Hrvatska	ugovor na putovanje	(19.300 isteklo u Q4) zatim SPOT

jer je omogućio maksimiziranje komercijalnog potencijala broda uz što povoljnije pozicioniranje broda, koje je omogućilo troškovno povoljnije ugovaranje petogodišnjeg remonta.

Prema očekivanom rasporedu, tijekom drugog tromjesečja 2016. godine završen je redovni petogodišnji remont konvencionalnog tankera m/t Velebit izgrađenog 2011. godine, dok je m/t Vinjerac upućen na redovni petogodišnji remont (drydock) u prosincu 2016. godine i završen u siječnju 2017. godine. M/t Vinjerac je u prosincu 2016. proveo 10 dana u remontnom brodogradilištu, dok je m/t Velebit u lipnju 2016. u remontu proveo 21 dan.

M/t Zoilo je tijekom trećeg kvartala proveo 9 dana u izvanrednom remontu u Cape Townu (Južna Afrika), gdje je izvršen popravak oplata broda koja je oštećena prilikom STS (ship to ship) transfera ranije ove godine krivnjom drugog brodarka. Troškove popravka i propuštenog prihoda nadoknadiće osiguravajuća kuća, te će taj prihod biti iskazan u sljedećim izvještajnim razdobljima. Unatoč smanjenju broja dana prihoda zbog izvanrednog remonta m/t Zoila, te redovnih remonta m/t Velebit i Vinjerca uposlenost flote od 98,2% u 2016. godini upućuje na visoku efikasnost poslovanja flote.

Prosječni dnevni troškovi 2016. godine od 6.885 USD, pokazuju trend smanjenja u odnosu na razinu troškova zabilježenu u prethodnoj 2015. godini kad su iznosili 7.180 USD. Kada se operativni troškovi korigiraju za iznos primljene odštete za troškove izvanrednog remonta m/t Zoila u 2016. godini, prosječni dnevni troškovi iznose 6.847 USD. Razina prosječnog dnevnog troška 2016. godine niža je od razine dnevnog troška ostvarenog tijekom 2015. godine, te je rezultat izostanka značajnijih troškova povezanih s preuzimanjem novogradnji i integriranosti flote što je djelomično moderirano većim izdacima povezanim s prelaskom m/t Vinjerca, Velebita i Paga na novu strategiju pošiljavanja.



# Najvažniji događaji u 2016.

„2016. godina bila je dio karakterističnog brodarskog ciklusa tijekom kojeg su i vozarine i vrijednosti brodova zabilježile korekciju i oporavak i razdoblje završile na razinama petogodišnjeg prosjeka, ali ispod prosjeka 2015. godine,“

## Produžena suradnja s market makerom (Q1)

Tankerska Next Generation d.d. i Interkapital vrijednosni papiri d.o.o. dana 5. veljače 2016. potpisali su Dodatak Ugovoru o obavljanju poslova specijalista od 16. ožujka 2015., kojim je Interkapital vrijednosni papiri d.o.o. nastavio obavljanje poslova specijalista za dionice Tankerska Next Generation d.d., TPNG-R-A, ISIN: HRTPNGRA0000, uvrštene na Službeno tržište Zagrebačke burze d.d.

Ugovoreno je kako će Specijalist poslove specijalističke trgovine temeljem potpisanog dodatka Ugovoru obavljati do 2. svibnja 2017. godine. Usluga specijalističke trgovine uključuje istovremeno izlaganje naloga na kupnju i naloga na prodaju dionice kompanije sukladno Pravilima Zagrebačke burze.

## Ostavka člana Nadzornog odbora (Q1)

Uprava Tankerske Next Generation d.d. dana 29. veljače 2016. zaprimila je pisanu ostavku gospodina Andreja Koštomaja na članstvo u Nadzornom odboru Društva.

## Održana Glavna Skupština Društva (Q2)

Redovna glavna skupština Tankerska Next Generation d.d. održana je u Društvenom domu Tankerske Plovidbe u Zadru 10. lipnja 2016. godine s početkom u 11:00 sati. Na skupštini društva bilo je prisutno 7.538.291 glasova, što predstavlja 86,3162 % od ukupnog temeljnog kapitala.

---

Isplata dividende za 2015. godinu započela je 8. srpnja 2016.

---

Sve odluke Glavne skupštine donesene su potrebnom većinom u obliku predloženom od strane Uprave i Nadzornog

odbora u pozivu za Glavnu skupštinu društva koji je objavljenom u Narodnim Novinama br 39. od 28.04.2016., na stranicama Zagrebačke burze, web stranicama Društva te službenom registru HANFA-e.

## Istek brodarskog ugovora na vrijeme - M/t Vinjerac (Q2)

Brodarski ugovor na vrijeme za konvencionalni MR produkt tanker Vinjerac je u potpunosti iskorišten, te je sukladno ugovornim uvjetima završen 20. svibnja 2016. godine kada je preuzet od unajmitelja "Stena Weco".

## Imenovan novi član Nadzornog odbora (Q2)

Na redovnoj glavnoj skupštini društva Tankerska Next Generation d.d. održanoj dana 10. lipnja 2016. gospodin Nikola Mišetić imenovan je članom Nadzornog odbora Tankerske Next Generation d.d., s mandatom koji traje do isteka mandatnog razdoblja trenutnog sastava Nadzornog odbora, koje traje do 21. kolovoza 2019. godine.

## Isplata dividende za 2015. godinu (Q3)

Isplata dividende dioničarima Tankerske Next Generation d.d. iz dobiti ostvarene u 2015. godini koju obavlja SKDD d.d. provedena je 8. srpnja 2016, u bruto iznosu 3,95 kuna po dionici.

## Istek brodarskog ugovora na vrijeme - M/t Velebit (Q4)

Brodarski ugovor na vrijeme za ice class MR produkt tanker Velebit je u potpunosti iskorišten, te je sukladno ugovornim uvjetima završen 4. studenog 2016. godine kada je preuzet od unajmitelja "CCI".

## Istek brodarskog ugovora na vrijeme - M/t Pag (Q4)

Brodarski ugovor na vrijeme za eko dizajn MR produkt tanker Pag je u potpunosti iskorišten, te je sukladno ugovornim uvjetima završen 23. studenog 2016. godine kada je preuzet od unajmitelja "Trafigura".

# Očekivani razvoj

Tankerska Next Generation d.d. je međunarodni vlasnik i operator flote modernih produkt tankera srednje nosivosti. Tijekom prethodne 2015. i 2016. godine društvo je pripremlilo i izvršilo opsežan investicijski ciklus vrijedan gotovo milijardu kuna koristeći kao izvore financiranja uređeno tržište kapitala i uobičajeno bankovno financiranje. U spomenutom periodu TNG d.d. je proveo inicijalnu javnu ponudu i sekundarnu ponudu dionica na Zagrebačkoj burzi prikupivši 46 milijuna američkih dolara čime su u značajnom dijelu financirane novogradnje preuzete tijekom 2015. godine. S preuzetom novogradnjama uspješno je stvorena jedna od mlađih flota u segmentu produkt tankera te je potpuna operativnost flote obilježila poslovanje 2016. godine.

TNG trenutno drži tri srednjoročna brodarska ugovora na vrijeme, koji su potpisani u skladu s uobičajenim tržišnim praksama i temelje se na standardnim uvjetima industrije za takve ugovore. Tijekom 2016. godine istekli su ugovori na vrijeme za m/t Vinjerac, Velebit i Pag te je novo zaposlenje prilagođeno stanju na tržištu i očekivanim vozarinama uzimajući u obzir operativne potrebe i petogodišnje remonte Velebita i Vinjerca. Stavljanjem na „spot“ tržište maksimizirani su komercijalni potencijali brodova i osiguralo se povoljnije geografsko pozicioniranje, čime je omogućeno troškovno efikasno ugovaranje petogodišnjih remonta. Društvo i dalje namjerava zapošljavati većinu flote na temelju srednjoročnih i dugoročnih brodarskih ugovora na vrijeme u cilju ostvarivanja predvidivih poslovnih rezultata i novčanih tijekova što podupire smanjenje rizika za dioničare Društva. Buduće strategije zapošljavanja, u smislu trajanja, ovisiti će o tržišnim uvjetima i stavu Uprave o optimalnoj strategiji upravljanja flotom.

Poslovanje Grupe podliježe brojnim zakonima i propisima u obliku međunarodnih konvencija i ugovora, nacionalnih, državnih i lokalnih zakona te nacionalnih, državnih i međunarodnih propisa koji su na snazi u jurisdikcijama u kojima brodovi Grupe posluju ili su upisani. Tijekom 2016. godine stupile su na snagu konvencija o balastnim vodama i MARPOL konvencija o smanjenim emisijama sumpora u okoliš.

Prema Konvenciji o balastnim vodama svi brodovi u međunarodnom prometu moraju upravljati svojim balastnim vodama i talozima prema određenom standardu, ovisno o planu upravljanja balastnim vodama specifičnom za svaki brod. S vremenom će većina brodova morati postaviti sustav za obradu balastnih voda, a s tim povezani troškovi mogli bi biti znatni. U rujnu 2016. godine konvencija je ratificirana te stupa na snagu u rujnu 2017. od kada će brodari biti dužni ugraditi sustav za tretiranje balastnih voda u prvom sljedećem petogodišnjem remontu. Trošak implementacije sistema trenutno iznosi oko 700 do 800 tisuća USD po brodu, a očekuje se da će se taj trošak u budućnosti smanjiti razvojem tehnologija te povećanjem broja proizvođača koji će biti certificirani.

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

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

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



# Upravljanje rizicima

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

## Valutni rizik

Valutni rizici uključuju transakcijski rizik, a to je rizik negativnog utjecaja promjena valutnih tečajeva u odnosu na kunu na novčane tijekove TNG-a iz komercijalnih aktivnosti i bilančni rizik, a to je rizik da vrijednost neto monetarnih sredstava u stranim valutama bude niža prilikom preračunavanja u kune kao posljedica promjene valutnih tečajeva

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

## Kamatni rizik

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

kamatnom riziku s obzirom da su primljeni dugoročni krediti odobreni s varijabilnom kamatnom stopom.

Ugovaranjem kamatnih swapova s najznačajnijim kreditorima omogućeno je ublažavanje rizika volatilnosti promjenjivih kamatnih stopa, omogućavajući kompaniji koja posluje u uvjetima unaprijed fiksno ugovoreni 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 tijekom novca. Društvo upravlja rizikom likvidnosti održavajući adekvatne rezerve i kreditne linije, kontinuirano uspoređujući planirani i ostvareni tijekom novca uz praćenje dospijuća potraživanja i obveza.

### Cjenovni rizik

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

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

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

### Operativni rizici

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

### Vozarine

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

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

**ISO 9001** standard za garanciju kvalitete

**ISO 14001** standard za upravljanje okolišem,

**ISO 50001** standard upravljanja energijom i

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

**ISM Code** Međunarodni kodeks upravljanja sigurnošću

### Poslovna strategija Društva

Strategija Društva je biti pouzdan, učinkovit i odgovoran pružatelj usluga pomorskog prijevoza naftnih prerađevina, a poslovni model Tankerske Next Generation, podrazumijeva organizaciju operativnog poslovanja koje će omogućiti ostvarenje ciljeva zacrtanih strategijom i maksimiziranje vrijednosti dioničara. Poslovanje počiva na pravovremenom stjecanju tankera, čime se osigurava efikasno korištenje prikupljenog kapitala i minimizira zaduženost. U osnovi upravljanja flotom je povećanje novčanog tijeka i profitabilnosti kroz outsourcing većine upravljačkih funkcija i usluga čime se

zadržava fleksibilna i jednostavna organizacijska struktura neopterećena dodatnim općim troškovima. Na ovaj način će se omogućiti efikasno upravljanje imovinom i obvezama kompanije i osigurati stabilni povrat dioničarima u obliku dividende.

### Strategija odabira unajmitelja

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

### Osiguranja

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



# Odnosi s povezanim društvima

Od 1. siječnja 2015. na snagu su stupili Ugovor o upravljanju i Sporazum o zabrani poslovne konkurencije. Više informacija o naravi ugovora i pojedinostima vezanim uz iste sadržano je u Prospektu, datiranom 8. prosinca 2014. godine, koji je dostupan na internetskim stranicama TNG-a ([www.tng.hr](http://www.tng.hr)).

## Ugovor o upravljanju

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

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

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

**Opskrbu brodskim gorivom.** Za svu opskrbu gorivom Upravitelj flote naplatiti će 1,00 USD po metričkoj toni

goriva. Svaki trošak koji proizađe izravno ili neizravno iz procesa pružanja usluga opskrbe brodskim gorivom (uključujući, ali ne ograničavajući se na troškove posredovanja, analizu uzoraka brodskog goriva, trošak nadzora opskrbe, itd.) biti će izvan proračuna i na teret TNGI-a kao izvanredni trošak.

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

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

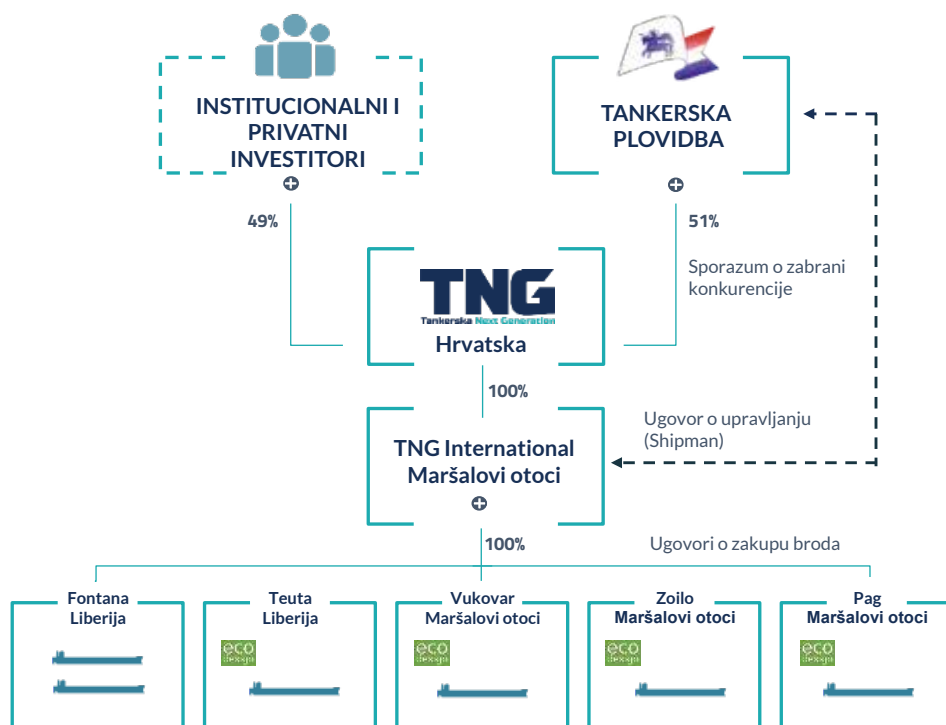
## Sporazum o zabrani poslovne konkurencije

Prema Sporazumu o zabrani poslovne konkurencije, čiji su potpisnici grupacije TNG i Tankerska 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.

## Grafički prikaz odnosa s povezanim društvima



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

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

# Društveni izvještaj

A low-angle, silhouetted photograph of a man in a dark suit walking across a paved square. In the background, a prominent clock tower with a bell is visible, along with other buildings and a group of people. The scene is set in a historic urban environment, likely Zadar, Croatia, during the golden hour of late afternoon or early morning.

Tankerska Next Generation  
izradila je i usvojila vlastiti  
kodeks korporativnog upravljanja  
prema predlošku ZSE i HANFA-e

## Korporativno upravljanje

### IZJAVA O PRIMJENI KODEKSA KORPORATIVNOG UPRAVLJANJA

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

Društvo je tijekom 2016. godine izradilo i usvojilo Kodeks korporativnog upravljanja Tankerske Next Generation, koji je izrađen prema predlošku i preporukama Kodeksa korporativnog upravljanja koji su zajednički pripremile Hrvatske agencija za nadzor financijskih usluga i Zagrebačka burza te prati i uvažava specifičnosti poslovanja na globalnom tržištu pomorskog prijevoza. Svrha ovog Kodeksa je postavljanje visokih standarda korporativnog upravljanja i poslovne transparentnosti za dionička društva, te zaštita investitora i drugih članova društva kroz uredno i odgovorno upravljanje i nadzor poslovanja te upravljačkih funkcija dioničkih društava.

#### Iznimke su sljedeće:

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

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

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

#### Unutrašnji nadzor i upravljanje rizicima

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

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

#### Imenovanje i djelovanje članova Uprave

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

#### Nadzorni odbor

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

## Korporativni menadžement

### John Karavanić

#### Član Uprave

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

### Mario Devošić

#### Financijski direktor

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

### Ivica Pijaca

#### Predsjednik Nadzornog odbora

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

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

### Mario Pavić

#### Član Nadzornog i Revizorskog odbora

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

### Nikola Koščica

#### Član Nadzornog i Revizorskog odbora

Gospodin Nikola Koščica je diplomirao financijsku ekonomiju na London Guildhall University 1996. godine. Nakon diplome, bio je zaposlen u Dalmatinskoj banci d.d. između 1997. i 2001. godine, i to prvo kao pripravnik, a kasnije kao analitičar u sektoru za upravljanje poslovnim rizicima navedene banke. Između 2001. i 2003. godine, bio je zaposlen inicijalno kao kreditni referent, a kasnije kao voditelj odjela za kreditiranje pravnih osoba u Raiffeisenbank Austria d.d. Podružnica Zadar. Postao je zaposlenik Tankerske plovidbe 2004. godine kao poslovoditelj za upravljanje rizicima, od 2013. je na položaju direktora financijskog sektora, a od kolovoza 2015. je član

Uprave Tankerske plovidbe.

### Joško Miliša

#### Član Nadzornog odbora

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

### Nikola Mišetić

#### Član Nadzornog odbora

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

### Sergej Dolezil

#### Predsjednik Revizorskog odbora

Gospodin Sergej Dolezil diplomirao je 2004. godine na Webster University Vienna, Menadžment s naglaskom na međunarodno poslovanje. Iste godine zapošljava se na poziciji Supervizora u Poreznom odjelu KPMG Croatia d.o.o. 2010. godine zapošljava se u INA industriji nafte d.d. na poziciji Vodećeg

internog revizora, te na toj poziciji ostaje do 2013. godine kada postaje Direktor Sektora interne revizije. Iz INA-e u travnju 2015. prelazi u Croatia Osiguranje d.d., gdje zauzima poziciju Savjetnika člana Uprave za financije. Gospodin Dolezil je 2009. godine završio MBA program na IEDC Poslovnoj školi u Bledu, Slovenija.

## Genarij Sutlović

### Član Revizorskog odbora

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

## Politika dividendi

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

Prilikom utvrđivanja prijedloga za isplatu dividende uprava TNG d.d. rukovodit će zaradama društva, financijskom pozicijom, potrebama i razini raspoloživih novčanih sredstava, ispunjavanjem obveza preuzetih ugovorima o zajmovima za izgradnju flote te tržišnim uvjetima i promjenama u regulatornom okruženju. Kontinuitet u isplati dividende dioničarima uprava će nastojati održati predlažući isplatu normalizirane dobiti društva kao dijela dobiti u iznosu raspoloživih sredstava iznad minimalnih zahtjeva radnog kapitala potrebnog za upravljene flote sukladno potrebama strategije komercijalne eksploatacije brodova, koji može kretati od 600 tisuća do milijun američkih dolara ovisno je li brod zaposlen na vrijeme ili na putovanje te sukladno obveznim financijskim pokazateljima iz ugovora o zajmovima.

## Prijedlog dividende iz rezultata poslovanja 2016. godine

S ciljem osiguranja kontinuiteta u isplati dividende dioničarima uprava je uzimajući u obzir rezultate poslovanja ostvarene tijekom 2016. godine kao i iznos raspoloživih sredstava iznad minimalnih zahtjeva radnog kapitala potrebnog za

upravljanje flote sukladno potrebama zapošljavanja flote koje trenutno podrazumijeva angažman tri broda na spot tržištu, te sukladno obveznim financijskim pokazateljima iz ugovora o zajmovima predložila isplatu normalizirane dobiti društva kao dijela dobiti iznad potrebnih novčanih sredstava u bruto iznosu od 1,60 kuna po dionici.

## Dividenda isplaćena dioničarima iz rezultata poslovanja ostvarenih 2015. godine

Rukovodeći se svjetskom praksom uspješnijih broderskih društva istog segmenta poslovanja, u nastojanju maksimalizacije dobiti iz poslovanja, i osiguranja kontinuiteta i konzistentnost u politici isplate dividende iz rezultata poslovanja ostvarenog u 2015. godini društvo je dioničarima isplatilo dividendu u bruto iznosu od 3,95 kune po dionici. Skupština društva održana 10. lipnja 2016. godine donijela je odluku kojom je potvrđen prijedlog Uprave društva te je prihvaćena i isplaćena dividenda u bruto iznosu od 3.95 kuna po dionici.

## Naknade članovima upravljačkih tijela

**Naknade članovima Nadzornog odbora u 2016. godini**  
Naknada članovima Nadzornog odbora iznosi 4.000,00 kn neto mjesečno, dok Predsjedniku Nadzornog odbora pripada naknada u iznosu 5.000,00 kn neto mjesečno.

### Sastav Nadzornog odbora na 31.12.2016.:

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

**Naknade članovima Revizorskog odbora u 2016. godini**  
Visina naknade članovima Revizorskog odbora iznosi 2.000,00 kuna neto po sjednici, članovima Revizorskog odbora koji su ujedno članovi Nadzornog odbora ne pripada posebna naknada.

### Sastav Revizorskog odbora na 31.12.2016.:

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

## Članovi Uprave, Nadzornog i Revizorskog odbora koji posjeduju dionice Društva na dan 31.12.2016:

gđin. John Karavanić, član Uprave posjeduje 1.633 dionice Društva, gđin. Ivica Pijaca, predsjednik Nadzornog odbora, posjeduje 1.840 dionica Društva, gđin. Mario Pavić, član Nadzornog odbora posjeduje 1.368 dionica Društva, gđin. Nikola Koščica, član Nadzornog odbora posjeduje 1.840 dionica Društva, gđin. Genarij Sutlović, član Revizorskog odbora posjeduje 525 dionica Društva.

\*Značajni imatelji dionica u Društvu navedeni su na stranici 8 godišnjeg izvještaja.

# Održivo i društveno odgovorno poslovanje

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

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

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

## Uključenost društveno odgovornog poslovanja u poslovnu strategiju

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

Pomorski transport povezan je s potencijalnim rizikom od velikih gubitaka i obveza, smrti ili ozljede osoba, kao i štete na imovini uzrokovane nepovoljnim vremenskim uvjetima, mehaničkim kvarovima, ljudskim pogreškama, ratom, terorizmom, piratstvom i drugim okolnostima ili događajima. Prijevoz naftnih prizvoda povezan je i s rizikom od onečišćenja, ali i prekida poslovanja zbog političkih nemira, neprijateljstava, štrajkova i bojkota. Osim toga, uvijek postoji inherentna mogućnost morskih nepogoda, koje uključuju i izlivanje nafte, te druge utjecaje okoliš.

Ključne interesne skupine TNG-a:



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

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



## Tankerska Next Generation smatra usklađenost svog poslovanja sa ciljevima održivog razvoja Ujedinjenih naroda jednom od svojih najvažnijih misija

### Zaštita okoliša

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

To se ostvaruje kroz provedbu sljedećih odrednica u poslovanju:

- Poduzimanje svih potrebnih mjera kako bi se zaštitila okolina u kojoj brodovi Društva obavljaju djelatnost
- Visoki standardi u upravljanju i održavanju brodova Društva.
- Odgovaranje na rizike brzo, učinkovito i uz minimalni mogući utjecaj na okoliš i prirodne resurse.
- Predanost kontinuiranim poboljšanjima u smanjenju utjecaja na okoliš i prevenciji onečišćenja u svim našim aktivnostima.
- Pravilno postupanje i rukovanje proizvodima i teretom koji se prevozi, također, pravilno postupanje s kupljenim gorivom i uljem, bojama,

kemikalijama, otapalima i drugim potrošnim materijalima

- Procjena i identifikacija rizika za mogući utjecaj na okoliš koji potječe iz različitih ekoloških aspekata brodarstvu.
- Obučiti posadu kako bi se spriječilo slučajno, i moguće operativno ispuštanje onečišćujućih tvari u okoliš

Svi zaposlenici u grupi Tankerske, na kopnu i na moru, strogo su dužni pridržavati se protokola, u potpunosti, i u skladu sa svim zahtjevima Društva, kao i svim primjenjivim standardima industrije, te nacionalnim i međunarodnim propisima.

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

Ovi ciljevi najvećim su dijelom ostvareni kroz narudžbu, odnosno preuzimanje četiri Eko dizajn produkt tankera u 2015. godini. Eko brodovi posjeduju razna poboljšanja na svom pogonskom

sustavu, kao što su poboljšani pogonski motori i poboljšani veći propeleri koji smanjuju potrošnju goriva. Nove generacije motora i druga poboljšanja u pogonskom sustavu koji se nalaze na eko dizajniranim brodovima mogu omogućiti značajno smanjenje potrošnje goriva i emisije štetnih plinova u atmosferu uključujući i CO<sub>2</sub>.

Klimatske promjene prouzročene emisijom CO<sub>2</sub> predstavljaju opasnost za okoliš i živi svijet, a mogu predstavljati operativne i komercijalne izazove za poslovanje Tankerske Next Generation.

Rad na graničavanju emisije CO<sub>2</sub> u zrak i naše opredjeljenje za obuzdavanje emisije CO<sub>2</sub> i ostalih opasnih plinova u atmosferu se pokazalo pozitivnim za flotu, budući se na isti način smanjila i potrošnja goriva, a pritom se povećala učinkovitost flote.

Eko dizajn naše flote omogućuje usklađenost s raznim regulatornim pitanjima, uključujući emisije (NO, CO, CO<sub>2</sub>, C), te lakšu implementaciju uvođenja sustava pročišćavanja balastnih voda (BWT) koja će se u skorijoj budućnosti morati ostvariti kako bi brodovi ispunili regulatorne zahtjeve US coast guarda, te na taj način još više smanjili utjecaj na okoliš.

## Ekonomska održivost

### Doprinos društvu

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

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

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

### Optimizacija dostavnih kanala

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

## Tržišni odnosi

### Dobra praksa korporativnog upravljanja

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

### Odgovorno poslovanje

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

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

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

### Borba protiv korupcije

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

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

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

## Radna okolina

### Poticajno radno okruženje

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



razvoja karijere unutar Grupe, visok stupanj sigurnosti na radnom mjestu, rekreaciju i druženje kroz sport, fleksibilno radno vrijeme i suvremeno opremljeno radno mjesto sa svim potrebnim alatima za rad.

### Poštivanje kulture različitosti

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

### Poslovanje bez nesreća

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

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

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

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

### Briga za zdravlje, sigurnost i budućnost

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

Za sve zaposlenike u kompaniji ugovoreno je kolektivno osiguranje od nezgode s bolničkim danima, koje zapos-

lenicima pruža dodatnu sigurnost na radnom mjestu i izvan njega, budući su osigurani uslijed nezgoda, bolesti, invaliditeta, teško bolesnog stanja, i smrti.

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

## Odnosi sa zajednicom

### Profesionalni kadrovi doprinose zajednici

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

Treninzi u sklopu svakodnevnog poslovanja, rano identifikiranje i reakcija na potencijalni problem, te visokokvalitetan odnos prema svojim poslovnim zadaćama 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 sa kvalitetnim dugogodišnjim ugovorima i poslovnim odnosima.

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

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

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

### Suradnja s akademskom zajednicom

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



# Nagrade i priznanja

U 2016. godini Tankerska Next Generation d.d. primila je četiri vrijedna priznanja

## Poslovni dnevnik i ZSE: Priznanje za izvrsnost u odnosima s ulagateljima

Tankerska Next Generation d.d. osvojila je drugo mjesto u konkurenciji tvrtki koje održavaju najbolje odnose s ulagateljima na hrvatskom tržištu kapitala. Ovu priznanje dodjeljuje Poslovni dnevnik u suradnji sa Zagrebačkom burzom, te na taj način odaje priznanje investicijske zajednice tvrtkama za visoku razinu kvalitete komunikacije i transparentnosti odnosa prema investitorima.

Priznanja se dodjeljuju sedmu godinu za redom, a dodjela za ostvareno u 2016. godini upriličena u Poreču, na Isabella Island resortu, na 26. konferenciji Zagrebačke burze i 10. konferenciji fondovske industrije, 5. listopada 2016. Nagradu je u ime Tankerske Next Generation d.d. preuzeo g. Mario Devošić, financijski direktor, te je prilikom uručjenja istaknuo:

Iznimno nam je zadovoljstvo primiti ovo priznanje jer nam je ono potvrda da su svi napori koje ulažemo i naša korporativna kultura posvećena održivom razvoju i otvorenosti prema investitorima i financijskoj zajednici prepoznati.

Ključ uspjeha, prvo javne ponude dionica Tankerske Next Generation, a zatim i dobrih poslovnih rezultata u prošloj godini potvrđenih dividendom, je iznimna posvećenost

cijelog tima koji je pripremao i ostvario ovaj projekt vrijedan gotovo milijardu kuna.

Ova nagrada nam je zapravo poticaj da i dalje jednakim intenzitetom razvijamo i vodimo kompaniju prateći najviše standarde korporativnog upravljanja, te da opravdamo povjerenje svih ulagača uspješnim poslovanjem, i što jasnijim komuniciranjem strategije i rezultata.

Mlada zadarska broderska tvrtka ovim priznanjem svrstala se uz bok višestrukim laureatima poput Atlantic Grupe koja je primila priznanje za prvo mjesto i Ericssona Nikola Tesla koji je primio priznanje za treće mjesto.

### Poredak:

1. Atlantic Grupa d.d.
2. Tankerska Next Generation d.d.
3. Ericsson Nikola Tesla d.d.

U konkurenciji za nagradu za odnose s investitorima bile su tvrtke iz sastava indeksa CROBEX te kompanije koje su uvrštene na Službeno tržište Zagrebačke burze. O redoslijedu nagrađenih odlučeno je temeljem statističkih kriterija koji se odnose na poštovanje Pravila Zagrebačke burze od strane izdavatelja te na osnovi ankete provedene među sudionicima tržišta kapitala.

## Plaketa Zlatna kuna - HGK Zadar

Na svečanosti održanoj u 4. listopada 2016. u zadar-  
skom hotelu Kolovare dodijeljena su priznanja Hrvatske  
Gospodarske Komore, županijske komore Zadar za  
rezultate ostvarene u 2015. godini.

Među nagrađenim tvrtkama našla se i Tankerska Next  
Generation d.d. kojoj je dodijeljena „Zlatna plaketa“ za  
najuspješniju srednje veliku tvrtku u protekloj poslovnoj  
godini u Zadarskoj županiji.

Ova priznanja dodjeljuju se prema jedinstvenim kriteri-  
jima, a polazište za izradu kriterija su rezultati poslovanja  
poduzeća sagledana temeljem uvida i analize bilance  
stanja i računa dobiti i gubitka za proteklu godinu.

Financijski direktor Tankerske Next Generation g. Mario  
Devošić primio je nagradu iz ruku g. Darija Jurina, predsjed-  
nika županijske komore Zadar, zahvalio se Komori koja je  
prepoznala uloženi trud i rezultate ove mlade kompanije,  
te je istaknuo važnost ovog priznanja:

Priznanje Hrvatske Gospodarske Komore potvrda je  
predanog rada, ne samo Tankerske Next Generation,  
već i kompletne grupe Tankerske Plovidbe, zaposlenika  
na kopnu, ali prije svega naših pomoraca.

Protekla godina za nas je bila iznimno intenzivno razdo-  
blje u kojem smo uz dvije javne ponude, u veljači i lipnju,  
postali burzovni igrač, i na taj način osigurali sredstva  
koja smo kasnije pretočili u flotu novih brodova. Na  
zahtjevnom tržištu uspješno smo zaposlili novu flotu, i  
zaključili višegodišnje brodarske ugovore na vrijeme koji  
našoj tvrtci osiguravaju financijsku i operativnu stabilnost,  
dok našim prominentnim unajmiteljima jamče najviše  
standarde brodarskih usluga transporta.

Usprkos vrlo intenzivnom investicijskom razdoblju i  
kapitalnim ulaganjima od gotovo 960 milijuna kuna, u  
2015. godini generirana je neto dobit od 34,5 milijuna  
kuna koja je u cijelosti isplaćena dioničarima u srpnju 2016.

**Zlatna Kuna HGK Zadar - laureati:**

**Marex Elektrostroj, malo trgovačko društvo**  
**Tankerska Next Generation, srednje trgovačko društvo**  
**LTH Metalni lijev Benkovac, veliko trgovačko društvo**

**gđin. Stanislav Antić, priznanje za životno djelo**

Povjerenje naših dioničara daje nam zadaću da kompaniju  
vodimo prateći najviše standarde korporativnog uprav-  
ljanja, te da opravdamo njihovo povjerenje uspješnim  
poslovanjem i ubuduće, a nagrada poput ove svakako  
je dodatan podstreh i potvrda da smo na pravom kursu,  
zaključio je g. Mario Devošić, financijski direktor Tankerske  
Next Generation.

## Plava vrpca Vjesnika

Dodjela pedeset i druge po redu Plave vrpce Vjesnika  
održana je 5. prosinca 2016. godine u opatijskom hotelu  
Royal, gdje je nagradu u ime posade Vinjerca primio kapetan  
Milan Grbić.

Brodovi Tankerske plovidbe već 60 godina plove svjetskim  
morima i prevozeći terete spajaju različite zemlje i kulture.  
U tom dugom periodu naši su se pomorci, koji su u ranim  
danima znali biti mjesecima bez doticaja s domom, uvijek  
vodili željom za napretkom i iskazivali spremnošću da  
pomognu svakom onom koji je iskusio svu snagu i silinu  
mora. Jer tko drugi od pomorca bolje poznaje more njegovu  
snagu i ljepotu, ali i hirovitost i oštrinu.

Pozvani humanošću i dugom pomorskom tradicijom naši  
su pomorci s broda Vinjerac čim su uočili prevrnutu brodicu  
na pučini Karipskog mora pohrllili u pomoć neznancima u  
opasnosti. Posada Vinjerca, produkt tanker dugog više od  
190 metara, pod zapovjedništvom kapetana Milana Grbića,  
nesebično se odazvala i spasila u veljači ove godine pet  
krajnje iscrpljenih i životno ugroženih mornara, stotinama  
milja udaljenih od kopna. Pomorci Tankerske Next Genera-  
tion postupili su na isti način, kao i prije 4 godine kada je  
posada tankera Dugi otok Tankerske Plovidbe spasila 92  
Somalca.

Tankerska Next Generation je iznimno ponosna na posadu  
broda, koja spasila pet života i učinila sve napore kako bi  
brodolomcima osigurala svu potrebnu brigu da sigurno  
stignu svojim obiteljima.

Plava vrpca Vjesnika je priznanje ljudskosti, znanju i tradiciji  
tkanoj kroz generacije hrvatskih pomoraca, još od prvih  
koraka koje su plovile Mediteranom, pa do modernih tankera  
koji danas plove na svim stranama svijeta.

## Lider invest 2016.

Na svečanoj dodjeli nagrada Lider invest 2016. održanoj  
u Hotelu Westin 16. studenog 2016. godine posebna  
nagrada stručnog odbora dodijeljena je Tankerskoj Next  
Generation za osnivanje kompanije i izgradnju speci-  
jalizirane flote produkt tankera. Predsjednik stručnog  
odbora Lider Investa g. Mladen Vedriš redovni profesor  
na Pravnom fakultetu Sveučilišta u Zagrebu i predstojnik  
Katedre za ekonomske znanost dodijelio je ovu posebnu  
nagradu direktoru TNG-a Johnu Karavaniću.

Suvremenost tehnologije, udio izvoza te broj novozapos-  
lenih ključni su kriteriji uspješnosti ovog izbora, a uz njih  
se uzimao u obzir prihod po zaposlenom, udio domaćeg  
materijala, kao i procjena stupnja dodane vrijednosti i  
finalizacije proizvoda te utjecaj na okolinu. Kvantitativnoj  
analizi slijedila je kvalitativna analiza tijekom koje su  
članovi stručnog odbora iznijeli svoja subjektivna stajališta.

Godišnje izvješće o stanju Društva za 2016. godinu

Potpisao u ime Uprave:



---

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

Zadar, 24. travnja 2017. godine

# TNG

Tankerska Next Generation



# TNG

Tankerska Next Generation



Financijski izvještaji  
za godinu završenu  
31. prosinca 2016. godine  
s Izvješćem neovisnog revizora

## Odgovornost za financijske izvještaje

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

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

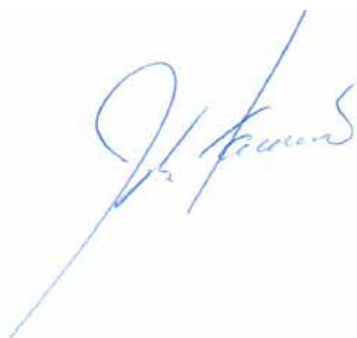
Pri izradi financijskih izvještaja Uprava je odgovorna:

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

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

Uprava je odobrila izdavanje financijskih izvještaja dana 24. travnja 2017. godine.

Potpisao u ime Uprave:



John Karavanić,  
Član Uprave



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

24. travnja 2017. godine

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

### Mišljenje

Obavili smo reviziju priloženih financijskih izvještaja društva Tankerska Next Generation d.d., Zadar i njegovih ovisnih društava, (dalje u tekstu: „TNG“), koji obuhvaćaju izvještaj o financijskom položaju na dan 31. prosinca 2016. godine, izvještaj o dobiti i gubitku i ostaloj sveobuhvatnoj dobiti, izvještaj o promjenama vlasničke glavnice, izvještaj o novčanim tokovima za tada završenu godinu te bilješke uz financijske izvještaje, uključujući i sažetak značajnih računovodstvenih politika.

Prema našem mišljenju, priloženi financijski izvještaji fer prezentiraju, u svim značajnim odrednicama, financijski položaj TNG-a na dan 31. prosinca 2016. godine, njegovu financijsku uspješnost i njegove novčane tokove za tada završenu godinu u skladu s Međunarodnim standardima financijskog izvještavanja (MSFI-ima) koje je usvojila Europska unija.

### Osnova za mišljenje

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

### Ključna revizijska pitanja

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

Društvo upisano u sudski registar Trgovačkog suda u Zagrebu: MBS 030022053; uplaćen temeljni kapital: 44.900,00 kuna; članovi uprave: Eric Daniel Olcott and Branislav Vrtačnik; poslovna banka: Zagrebačka banka d.d., Paromlinska 2, 10 000 Zagreb, ž. račun/bank account no. 2360000-1101896313; SWIFT Code: ZABHR2X IBAN: HR27 2360 0001 1018 9631 3; Privredna banka Zagreb d.d., Račkoga 6, 10 000 Zagreb, ž. račun/bank account no. 2340009-1110098294; SWIFT Code: PBZGHR2X IBAN: HR38 2340 0091 1100 9829 4; Raiffeisenbank Austria d.d., Petrinjska 59, 10 000 Zagreb, ž. račun/bank account no. 2484008-1100240905; SWIFT Code: RZBHR2X IBAN: HR10 2484 0081 1002 4090 5

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



## IZVJEŠĆE NEOVISNOG REVIZORA (NASTAVAK)

### Ključno revizijsko pitanje

#### Procjena vrijednosti brodova

*Upućujemo na bilješku 13 u financijskim izvještajima*

TNG upravlja brodovima čija je knjigovodstvena vrijednost na dan 31. prosinca 2016. godine iznosila 1.428 milijuna kuna odnosno 199 milijuna američkih dolara.

Sukladno MRSu 36 "Umanjenje vrijednosti imovine", na kraju svakog izvještajnog perioda, Uprava je dužna procijeniti da li postoje pokazatelji za umanjeње vrijednosti imovine odnosno da li je knjigovodstvena vrijednost imovine veća od njene nadoknadive vrijednosti. Ukoliko postoje pokazatelji za umanjeње vrijednosti imovine potrebno je izračunati nadoknadivi iznos imovine.

Gubitak od umanjeња vrijednosti imovine potrebno je priznati u računu dobiti ili gubitka i ostale sveobuhvatne dobiti kada je knjigovodstvena vrijednost imovine veća od nadoknadive vrijednosti imovine. Gubitak od umanjeња vrijednosti imovine prikazuje se u računu dobiti ili gubitka i ostale sveobuhvatne dobiti.

Na temelju napravljenih procjena Uprava je zaključila da je nadoknadiva vrijednost imovine veća od knjigovodstvene vrijednosti te nije potrebno priznati nikakav gubitak od umanjeња vrijednosti.

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

Najkritičnije pretpostavke za procjenu vrijednosti brodova odnose se na očekivane dugoročne vozarine po brodarskim ugovorima na vrijeme (eng. time charter) i brodarskim ugovorima na putovanja (eng. voyage charter) kao i vaganoj prosječnoj cijeni kapitala (WACC).

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

### Kako smo revizijom razriješili ključno revizijsko pitanje

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

- procjenu vrijednosti u uporabi modela 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 drugo. Nadalje, proučili smo ugovorne obveze sadržane u ugovorima;

- procjenu glavnih pretpostavki Uprave, uključujući način sagledavanja cijena kroz kraći i dulji rok, dnevni operativni troškove poslovanja, vaganu 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 vanjski neovisni brodarski posrednik;

- ocjenjivanje vijeka uporabe i ostatka vrijednosti koji su primijenjeni.

## IZVJEŠĆE NEOVISNOG REVIZORA (NASTAVAK)

### Ostale informacije

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

Naše mišljenje o godišnjim financijskim izvještajima ne obuhvaća ostale informacije.

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

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

1. Informacije uključene u ostale informacije u skladu su, u svim značajnim odrednicama, s priloženim godišnjim financijskim izvještajima.
2. Izvješće posloводства Društva za 2016. godinu pripremljeno je, u svim značajnim odrednicama, u skladu s člankom 21. Zakona o računovodstvu.
3. Izjava o primjeni kodeksa korporativnog upravljanja pripremljena je, u svim značajnim odrednicama, u skladu s člankom 22., stavkom 1., točkama 3. i 4. Zakona o računovodstvu te uključuje informacije iz članka 22., stavka 1. točaka 2., 5., i 6. i 7. istog zakona.

Na temelju poznavanja i razumijevanja poslovanja TNG-a te njegova okruženja stečenog u okviru revizije financijskih izvještaja, nismo ustanovili značajne pogrešne prikaze u ostalim informacijama. U tom smislu mi nemamo nešto za izvijestiti.

## IZVJEŠĆE NEOVISNOG REVIZORA (NASTAVAK)

### Odgovornosti Uprave i Nadzornog odbora za financijske izvještaje

Uprava je odgovorna za sastavljanje financijskih izvještaja koji daju istinit i fer prikaz u skladu s MSFI-ima koje je usvojila Europska Unija, 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.

### 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.

## IZVJEŠĆE NEOVISNOG REVIZORA (NASTAVAK)

### Odgovornosti revizora za reviziju financijskih izvještaja (nastavak)

Zaključujemo o primjerenosti korištene računovodstvene osnove utemeljene na vremenskoj neograničenosti poslovanja koju koristi uprava i, temeljeno na pribavljenim revizijskim dokazima, zaključujemo o tome postoji li značajna neizvjesnost u vezi s događajima ili okolnostima koji mogu stvarati značajnu sumnju u sposobnost TNG-a da nastavi s vremenski neograničenim poslovanjem. Ako zaključimo da postoji značajna neizvjesnost, od nas se zahtijeva da skrenemo pozornost u našem izvješću neovisnog revizora na povezane objave u financijskim izvještajima ili, ako takve objave nisu odgovarajuće, da modificiramo naše mišljenje. Naši zaključci se temelje na revizijskim dokazima pribavljenim sve do datuma našeg izvješća neovisnog revizora. Međutim, budući događaji ili uvjeti mogu uzrokovati da TNG prekine s nastavljanjem poslovanja po vremenski neograničenoj osnovi.

Ocjenjujemo cjelokupnu prezentaciju, strukturu i sadržaj financijskih izvještaja, uključujući i objave, kao i odražavaju li financijski izvještaji transakcije i događaje na kojima su zasnovani na način kojim se postiže fer prezentacija.

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

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

Između pitanja o kojima se komunicira s onima koji su zaduženi za upravljanje, mi određujemo ona pitanja koja su od najveće važnosti u reviziji godišnjih financijskih izvještaj 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.

Partner u reviziji odgovoran za angažman koji rezultira ovim izvješćem neovisnog revizora je Branislav Vrtačnik.

Branislav Vrtačnik,  
predsjednik Uprave



Deloitte d.o.o.  
Zagreb, Republika Hrvatska  
24. travnja 2017. godine

Vanja Vlak, ovlaštenu revizor

Društvo upisano u sudski registar Trgovačkog suda u Zagrebu: MBS 030022053; uplaćen temeljni kapital: 44.900,00 kuna; članovi uprave: Eric Daniel Olcott and Branislav Vrtačnik; poslovna banka: Zagrebačka banka d.d., Paromlinska 2, 10 000 Zagreb, ž. račun/bank account no. 2360000-1101896313; SWIFT Code: ZABHR2X IBAN: HR27 2360 0001 1018 9631 3; Privredna banka Zagreb d.d., Račkoga 6, 10 000 Zagreb, ž. račun/bank account no. 2340009-1110098294; SWIFT Code: PBZGHR2X IBAN: HR38 2340 0091 1100 9829 4; Raiffeisenbank Austria d.d., Petrinjska 59, 10 000 Zagreb, ž. račun/bank account no. 2484008-1100240905; SWIFT Code: RZBHR2X IBAN: HR10 2484 0081 1002 4090 5

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

**Izveštaj o dobiti i gubitku i ostaloj sveobuhvatnoj dobiti**  
 za godinu koja je završila 31. prosinca 2016. godine

Izveštaj o dobiti i gubitku i ostaloj sveobuhvatnoj dobiti	bilješke	2016.	2016.	2015.	2015.
		USD	HRK	USD	HRK
<b>PRIHODI</b>					
Prihodi brodova	3	39.991	272.085	19.935	136.795
Ostali prihodi		2	12	-	2
<b>Ukupni prihodi</b>		<b>39.993</b>	<b>272.097</b>	<b>19.935</b>	<b>136.797</b>
<b>OPERATIVNI TROŠKOVI</b>					
Troškovi putovanja	4	4.209	28.634	1.313	9.019
Operativni troškovi broda	5	15.931	108.388	8.552	58.684
Amortizacija	6	8.162	55.532	3.918	26.886
Opći i administrativni troškovi	7	1.055	7.181	1.258	8.637
<b>Ukupni operativni troškovi</b>		<b>29.357</b>	<b>199.735</b>	<b>15.041</b>	<b>103.225</b>
<b>Dobit iz redovnog poslovanja</b>		<b>10.636</b>	<b>72.362</b>	<b>4.894</b>	<b>33.572</b>
<b>OSTALE STAVKE</b>					
Financijski prihodi	8	72	491	1.878	12.894
Financijski rashodi	9	(4.740)	(32.245)	(1.742)	(11.946)
Neto financijski prihodi		(4.668)	(31.754)	136	948
Porez po tonaži broda	10	-	-	-	-
<b>Neto dobit</b>		<b>5.968</b>	<b>40.608</b>	<b>5.030</b>	<b>34.520</b>
Porez na dobit	11	-	-	-	-
<b>Dobit tekuće godine</b>		<b>5.968</b>	<b>40.608</b>	<b>5.030</b>	<b>34.520</b>
<b>Ostala sveobuhvatna dobit</b>					
<b>Stavke koje se kasnije prenose u dobit i gubitak</b>					
Tečajne razlike iz preračunavanja inozemnih dijelova poslovanja		(420)	14.545	(1.872)	29.926
<b>Ukupna sveobuhvatna dobit</b>		<b>5.548</b>	<b>55.153</b>	<b>3.158</b>	<b>64.446</b>
Neto dobit po dionici, osnovna i razrijeđena	12	0,68	4,66	0,65	4,48
Ponderirani prosječni broj dionica, osnovnih i razrijeđenih		8.720.145	8.720.145	7.705.765	7.705.765

Popratne bilješke čine sastavni dio financijskih izvještaja

**Izveštaj o financijskom položaju  
na dan 31. prosinca 2016. godine**

Izveštaj o financijskom položaju	Bilješka	Na dan 31. prosinca 2016.	Na dan 31. prosinca 2016	Na dan 31. prosinca 2015.	Na dan 31. prosinca 2015.
		USD	HRK	USD	HRK
<b>DUGOTRAJNA IMOVINA</b>					
Brodovi i oprema	13	199.223	1.428.140	206.291	1.442.352
Brodovi u gradnji	13	-	-	-	-
<b>Ukupna dugotrajna imovina</b>		<b>199.223</b>	<b>1.428.140</b>	<b>206.291</b>	<b>1.442.352</b>
<b>KRATKOTRAJNA IMOVINA</b>					
Zalihe	14	1.508	10.806	705	4.928
Potraživanja od kupaca i ostala potraživanja	15	1.193	8.558	29	203
Plaćeni troškovi budućeg razdoblja i obračunati prihodi	16	961	6.881	812	5.671
Novac i novčani ekvivalenti	17	6.126	43.915	10.221	71.465
<b>Ukupna kratkotrajna imovina</b>		<b>9.788</b>	<b>70.160</b>	<b>11.767</b>	<b>82.267</b>
<b>Ukupno imovina</b>		<b>209.011</b>	<b>1.498.300</b>	<b>218.058</b>	<b>1.524.619</b>
<b>VLASNIČKA GLAVNICA I PRIČUVE</b>					
Temeljni kapital	18	68.988	436.667	68.988	436.667
Premije na izdane dionice	18	10.179	68.426	10.179	68.426
Pričuve		8.971	55.000	8.971	55.000
Tečajne razlike		(3.047)	54.834	(2.627)	40.289
Zadržana dobit		7.885	51.575	6.854	45.412
<b>Ukupno kapital i pričuve</b>		<b>92.976</b>	<b>666.502</b>	<b>92.365</b>	<b>645.794</b>
<b>DUGOROČNE OBVEZE</b>					
Zaduženja na koja se obračunavaju kamate	19	102.937	737.909	112.319	785.311
<b>Ukupne dugoročne obveze</b>		<b>102.937</b>	<b>737.909</b>	<b>112.319</b>	<b>785.311</b>
<b>KRATKOROČNE OBVEZE</b>					
Zaduženja na koja se obračunavaju kamate	19	9.382	67.253	8.981	62.793
Obveze prema dobavljačima i ostale kratkoročne obveze	20	2.959	21.209	3.858	26.977
Odgodeno plaćanje troškova i prihod budućeg razdoblja	21	757	5.427	535	3.744
<b>Ukupne kratkoročne obveze</b>		<b>13.098</b>	<b>93.889</b>	<b>13.374</b>	<b>93.514</b>
<b>Ukupno obveze</b>		<b>116.035</b>	<b>831.798</b>	<b>125.693</b>	<b>878.825</b>
<b>Ukupno vlasnička glavnica i obveze</b>		<b>209.011</b>	<b>1.498.300</b>	<b>218.058</b>	<b>1.524.619</b>

**Izveštaj o novčanim tokovima**  
za godinu koja je završila 31. prosinca 2016. godine

Izveštaj o novčanim tokovima	Bilješka	2016.	2016.	2015.	2015.
		USD	HRK	USD	HRK
<b>POSLOVNE AKTIVNOSTI</b>					
Dobit tekuće godine		5.968	40.608	5.030	34.520
Usklađena za:					
Amortizacija	13	8.162	55.532	3.918	26.886
Trošak kamata	9	4.568	31.078	1.742	11.946
Prihodi od kamata	8	(9)	(64)	(9)	(64)
Tečajne razlike iz odnosa s povezanim poduzećima	8	(63)	(427)	-	-
Neto promjena tečajnih razlika		(26)	(1.685)	337	719
		<b>18.600</b>	<b>125.042</b>	<b>11.018</b>	<b>74.007</b>
<b>Promjene obrtnog kapitala</b>					
Povećanje kratkoročnih potraživanja		(1.404)	(9.550)	(283)	(1.944)
Povećanje zaliha	14	(864)	(5.877)	(718)	(4.928)
Povećanje/(smanjenje) kratkoročnih obveza	20,21	(393)	(2.671)	3.462	23.756
Plaćene kamate		(4.355)	(29.630)	(1.346)	(9.232)
Primljene kamate		7	48	10	64
<b>Tijek novca iz poslovnih aktivnosti</b>		<b>11.591</b>	<b>77.362</b>	<b>12.143</b>	<b>81.723</b>
<b>INVESTICIJSKE AKTIVNOSTI</b>					
Izdaci za nabavu brodova i opreme	20,13	(1.165)	(7.924)	(94.821)	(650.685)
Izdaci za stjecanje vlasničkih financijskih instrumenata		-	-	(44.570)	(305.850)
<b>Tijek novca iz investicijskih aktivnosti</b>		<b>(1.165)</b>	<b>(7.924)</b>	<b>(139.391)</b>	<b>(956.535)</b>
<b>FINANCIJSKE AKTIVNOSTI</b>					
Primljeni krediti		31.001	210.903	94.187	646.332
Primici od izdavanja vlasničkih financijskih instrumenata		-	-	44.542	305.661
Otplate kredita		(40.464)	(275.283)	(4.444)	(30.497)
Izdaci za isplatu dividendi		(5.058)	(34.414)	-	-
Izdaci za otkup vlastitih dionica		-	-	(145)	(996)
<b>Tijek novca iz financijskih aktivnosti</b>		<b>(14.521)</b>	<b>(98.794)</b>	<b>134.140</b>	<b>920.500</b>
<b>Neto povećanja novca i novčanih ekvivalenata</b>		<b>(4.095)</b>	<b>(29.356)</b>	<b>6.892</b>	<b>45.688</b>
<b>Učinci promjene valutnih tečajeva na novac</b>		<b>-</b>	<b>1.806</b>	<b>(364)</b>	<b>2.504</b>
<b>Novac i novčani ekvivalenti na početku razdoblja</b>		<b>10.221</b>	<b>71.465</b>	<b>3.693</b>	<b>23.273</b>
<b>Novac i novčani ekvivalenti na kraju razdoblja</b>	<b>17</b>	<b>6.126</b>	<b>43.915</b>	<b>10.221</b>	<b>71.465</b>

**Izveštaj o promjenama vlasničke glavnice**  
za godinu koja je završila 31. prosinca 2016. godine

Izveštaj o promjenama vlasničke glavnice	Temeljni kapital	Zadržana dobit	Pričuva iz preračuna stranih valuta	Ostale pričuve	Premija na izdane dionice	Otkup vlastitih dionica	Ukupno
	HRK	HRK	HRK	HRK	HRK	HRK	HRK
<b>Stanje na dan 31. prosinca 2014. godine</b>	<b>200.000</b>	<b>11.889</b>	<b>10.363</b>	<b>55.000</b>	-	-	<b>277.252</b>
Dobit tekuće godine	-	34.520	-	-	-	-	34.520
Tečajne razlike iz preračunavanja inozemnih dijelova poslovanja	-	-	29.926	-	-	-	29.926
<b>Ukupno sveobuhvatna dobit</b>	<b>-</b>	<b>34.520</b>	<b>29.926</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>64.446</b>
Izdavanje redovnih dionica	236.667	-	-	-	75.600	-	312.267
Troškovi izdavanja dionica	-	-	-	-	(7.174)	-	(7.174)
Uplata u ostale pričuve	-	-	-	-	-	-	-
Otkup vlastitih dionica	-	(997)	-	(997)	-	(997)	(997)
<b>Stanje na dan 31. prosinca 2015. godine</b>	<b>436.667</b>	<b>45.412</b>	<b>40.289</b>	<b>55.997</b>	<b>68.426</b>	<b>(997)</b>	<b>645.794</b>
Dobit tekuće godine	-	40.608	-	-	-	-	40.608
Tečajne razlike iz preračunavanja inozemnih dijelova poslovanja	-	-	14.545	-	-	-	14.545
<b>Ukupno sveobuhvatna dobit</b>	<b>-</b>	<b>40.608</b>	<b>14.545</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>55.153</b>
Objavljena dividenda	-	(34.445)	-	-	-	-	(34.445)
<b>Stanje na dan 31. prosinca 2016. godine</b>	<b>436.667</b>	<b>51.575</b>	<b>54.834</b>	<b>55.997</b>	<b>68.426</b>	<b>(997)</b>	<b>666.502</b>



**Izveštaj o promjenama vlasničke glavnice**  
za godinu koja je završila 31. prosinca 2016. godine

Izveštaj o promjenama vlasničke glavnice	Temeljni kapital	Zadržana dobit	Pričuva iz preračuna stranih valuta	Ostale pričuve	Premija na izdane dionice	Otkup vlastitih dionica	Ukupno
	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD
<b>Stanje na dan 31. prosinca 2014. godine</b>	<b>33.810</b>	<b>1.967</b>	<b>(755)</b>	<b>8.971</b>	-	-	<b>43.993</b>
Dobit tekuće godine	-	5.030	-	-	-	-	5.030
Tečajne razlike iz preračunavanja inozemnih dijelova poslovanja	-	-	(1.872)	-	-	-	(1.872)
<b>Ukupno sveobuhvatna dobit</b>	-	<b>5.030</b>	<b>(1.872)</b>	-	-	-	<b>3.158</b>
Izdavanje redovnih dionica	35.178	-	-	-	11.241	-	46.419
Troškovi izdavanja dionica	-	-	-	-	(1.062)	-	(1.062)
Uplata u ostale pričuve	-	-	-	-	-	-	-
Otkup vlastitih dionica	-	(143)	-	143	-	(143)	(143)
<b>Stanje na dan 31. prosinca 2015. godine</b>	<b>68.988</b>	<b>6.854</b>	<b>(2.627)</b>	<b>9.114</b>	<b>10.179</b>	<b>(143)</b>	<b>92.365</b>
Dobit tekuće godine	-	5.968	-	-	-	-	5.968
Tečajne razlike iz preračunavanja inozemnih dijelova poslovanja	-	-	(420)	-	-	-	(420)
<b>Ukupno sveobuhvatna dobit</b>	-	<b>5.968</b>	<b>(420)</b>	-	-	-	<b>5.548</b>
Objavljena dividenda	-	(4.937)	-	-	-	-	(4.937)
<b>Stanje na dan 31. prosinca 2016. godine</b>	<b>68.988</b>	<b>7.885</b>	<b>(3.047)</b>	<b>9.114</b>	<b>10.179</b>	<b>(143)</b>	<b>92.976</b>

## 1. OPĆE INFORMACIJE

### Osnutak i povijest

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

Društvo je registrirano za obavljanje slijedećih djelatnosti:

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

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

### Tijela Društva

Od 21. kolovoza 2015. godine do 29. veljače 2016. godine članovi Nadzornog odbora bili su kako slijedi:

Ivica Pijaca	Predsjednik Nadzornog odbora
Andrej Koštomaj	Zamjenik predsjednika Nadzornog odbora <sup>1</sup>
Nikola Koščica	Član Nadzornog odbora
Joško Miliša	Član Nadzornog odbora
Mario Pavić	Član Nadzornog odbora

<sup>1</sup> Gospodin Andrej Koštomaj podnio je ostavku na mjesto zamjenika predsjednika i člana Nadzornog odbora TNG-a te je njegovo članstvo u Nadzornom odboru završilo 29. veljače 2016. godine. U skladu s Zakonom o trgovačkim društvima o izboru novog člana Nadzornog odbora odlučila je Glavna skupština TNG-a dana 10. lipnja 2016. godine.

Od 29. veljače 2016. godine do 10. lipnja 2016. godine članovi Nadzornog odbora bili su kako slijedi:

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

Od 10. lipnja 2016. godine i do izdavanja ovih izvještaja članovi Nadzornog odbora bili su kako slijedi:

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

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

Na dan 31. prosinca 2016. godine Društvo je imalo 3 zaposlenika u administraciji (31. prosinca 2015. godine: 3 zaposlenika). Na dan 31. prosinca 2016. godine ovisno društvo Tankerska Next Generation International Ltd. raspolagalo je sa posadom od 134 pomorca na ugovor (31. prosinca 2015. godine: 139 pomoraca na ugovor).

Dioničar	Broj dionica	Vlasnički udio %
Tankerska plovidba d.d.	4.454.994	51,01
PBZ Croatia Osiguranje OMF	839.000	9,61
Erste Plavi OMF	808.000	9,25
Raiffeisen OMF	752.036	8,61
Raiffeisen DMF	361.695	4,14
Vlastite dionice	13.200	0,15
Ostali institucionalni i privatni investitori	1.504.420	17,23
<b>Ukupno</b>	<b>8.733.345</b>	<b>100,00</b>

Ovi financijski izvještaji za razdoblje koje je završilo 31. prosinca 2016. godine uključuju imovinu i obveze odnosno prihode i rashode društva Tankerska Next Generation d.d. i njegovih ovisnih društava u inozemstvu (trgovačka brodarska društva koja posluju u međunarodnoj plovidbi), kojima društvo Tankerska Next Generation d.d. upravlja iz jedinstvenog sjedišta poslovne uprave pod jedinstvenim vodstvom, te za koja je dužno, sukladno članku 429.a stavak 4. Pomorskog zakonika ("Narodne novine" br. 181/04., 76/07., 146/08., 61/11., 56/13. i 26/15.) voditi poslovne knjige i sastavljati financijska izvješća za cjelovito poslovanje u tuzemstvu i inozemstvu uključujući sva trgovačka brodarska društva kojima je većinski vlasnik a koja obavljaju gospodarsku djelatnost brodovima čija neto tonaža sudjeluje u obračunu poreza po tonaži broda.

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

Financijski izvještaji za godinu koja je završila 31. prosinca 2016. odobreni su za objavu u skladu s odlukom Uprave. Ove financijske izvještaje mora odobriti i Nadzorni odbor u skladu s hrvatskim Zakonom o trgovačkim društvima.

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

## 2. PREGLED TEMELJNIH RAČUNOVODSTVENIH POLITIKA

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

### Izjava o usklađenosti

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

Primijenjene računovodstvene politike su nepromijenjene u odnosu na prethodnu godinu, osim u dijelu koji se odnosi na politiku dokovanja. Promjena politike dokovanja nije imala učinak na financijski položaj i rezultat TNG-a za 2015. godinu, budući da su se troškovi dokovanja pojavili tek u 2016. godini. Priroda promjene ove računovodstvene politike opisana je u točki z.

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

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

- **Izmjene i dopune MSFI-ja 10 „Konsolidirani financijski izvještaji“, MSFI-ja 12 „Objavlivanje udjela u drugim subjektima“ i MRS-a 28 „Udjeli u pridruženim subjektima i zajedničkim pothvatima“** – „Investicijski subjekti: primjena izuzeća od konsolidacije“, usvojene u Europskoj uniji 22. rujna 2016. godine (na snazi za godišnja razdoblja koja započinju na dan ili nakon 1. siječnja 2016.),
- **Izmjene i dopune MSFI-ja 11 „Zajednički poslovi“** – „Računovodstvo stjecanja udjela u zajedničkom upravljanju“, usvojeni u Europskoj uniji 24. studenoga 2015. godine (na snazi za godišnja razdoblja koja započinju na dan ili nakon 1. siječnja 2016.),
- **Izmjene i dopune MRS-a 1 „Prezentiranje financijskih izvještaja“** – „Inicijativa u vezi objavljivanja“, usvojene u Europskoj uniji 18. prosinca 2015. godine (na snazi za godišnja razdoblja koja započinju na dan ili nakon 1. siječnja 2016.),
- **Izmjene i dopune MRS-a 16 „Nekretnine, postrojenja i oprema“ i MRS-a 38 „Nematerijalna imovina“** – „Pojašnjenje prihvatljivih metoda amortizacije dugotrajne materijalne i nematerijalne imovine“, usvojene u Europskoj uniji 2. prosinca 2015. godine (na snazi za godišnja razdoblja koja započinju na dan ili nakon 1. siječnja 2016.),
- **Izmjene i dopune MRS-a 16 „Nekretnine, postrojenja i oprema“ i MRS-a 41 „Poljoprivreda“** – „Poljoprivreda: plodonosne biljke“, usvojene u Europskoj uniji 23. studenoga 2015. godine (na snazi za godišnja razdoblja koja započinju na dan ili nakon 1. siječnja 2016.),
- **Izmjene i dopune MRS-a 19 „Primanja zaposlenih“** – „Planovi definiranih naknada: doprinosi koje uplaćuju zaposleni“, usvojene u Europskoj uniji 17. prosinca 2014. godine (na snazi za godišnja razdoblja koja započinju na dan ili nakon 1. veljače 2015.),
- **Izmjene i dopune MRS-a 27 „Odvojeni financijski izvještaji“** – „Metoda udjela u odvojenim financijskim izvještajima“, usvojene u Europskoj uniji 18. prosinca 2015. godine (na snazi za godišnja razdoblja koja započinju na dan ili nakon 1. siječnja 2016.),
- **Izmjene i dopune raznih standarda pod nazivom „Dorada MSFI-jeva iz ciklusa 2010.–2012.“** proizašle iz projekta godišnje dorade MSFI-jeva (MSFI 2, MSFI 3, MSFI 8, MSFI 13, MRS 16, MRS 24 i MRS 38), prvenstveno radi otklanjanja nepodudarnosti i pojašnjenja teksta, usvojene u Europskoj uniji 17. prosinca 2014. godine (primjenjive na godišnja razdoblja koja započinju na dan ili nakon 1. veljače 2015.),
- **Izmjene i dopune raznih standarda pod nazivom „Dorada MSFI-jeva iz ciklusa 2012.–2014.“** proizašle iz projekta godišnje dorade MSFI-jeva (MSFI 5, MSFI 7, MRS 19 i MRS 34), prvenstveno radi otklanjanja nepodudarnosti i pojašnjenja teksta, usvojene u Europskoj uniji 15. prosinca 2015. godine (primjenjive na godišnja razdoblja koja započinju na dan ili nakon 1. siječnja 2016.).

Usvajanje navedenih izmjena i dopuna postojećih standarda i tumačenja nije dovelo do materijalnih promjena financijskih izvještaja TNG-a.

### ***Standardi i tumačenja koje je izdao OMRS i koji su usvojeni u Europskoj uniji, ali još nisu na snazi***

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

- **MSFI 9 „Financijski instrumenti“**, usvojen u Europskoj uniji 22. prosinca 2016. (na snazi za godišnja razdoblja koja započinju na dan ili nakon 1. siječnja 2018.),
- **MSFI 15 „Prihodi od ugovora s kupcima“** te izmjene MSFI-ja 15 „Datum stupanja MSFI-ja 15 na snagu“, usvojeni u Europskoj uniji 22. rujna 2016. godine (na snazi za godišnja razdoblja koja započinju na dan ili nakon 1. siječnja 2018.).

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

MSFI-jevi trenutno usvojeni u Europskoj uniji ne razlikuju se znatno od propisa koje je donio Odbor za Međunarodne računovodstvene standarde (OMRS), izuzev sljedećih novih standarda, izmjena postojećih standarda i tumačenja, o čijem usvajanju Europska unija do 21. ožujka 2017. godine još nije donijela odluku (datumi stupanja na snagu navedeni u nastavku odnose se na MSFI-jeve u cjelini):

- **MSFI 14 „Regulativom propisane razgraničene stavke“** (na snazi za godišnja razdoblja koja započinju na dan ili nakon 1. siječnja 2016.) – Europska komisija odlučila je postupak preuzimanja ovog prijelaznog standarda odgoditi do objave njegove konačne verzije,
- **Izmjene i dopune 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 i dopune (prvobitno određeni datum stupanja na snagu odgođen je do dovršetka projekta istraživanja na temu primjene metode udjela),
- **MSFI 16 „Najmovi“** (na snazi za godišnja razdoblja koja započinju na dan ili nakon 1. siječnja 2019.),
- **Izmjene MSFI-ja 2 „Plaćanja temeljena na dionicama“** – „Klasifikacija i mjerenje platnih transakcija temeljenih na dionicama“ (na snazi za godišnja razdoblja koja započinju na dan ili nakon 1. siječnja 2018.),
- **Izmjene MSFI-ja 4 „Ugovori o osiguranju“** – „Primjena MSFI-ja 9 ‘Financijski instrumenti’ u sprezi s MSFI-jem 4 ‘Ugovori i osiguranju’“ (na snazi za godišnja razdoblja koja započinju na dan ili nakon 1. siječnja 2018. ili ona u kojima se MSFI 9 „Financijski instrumenti“ prvi puta primjenjuje),
- **Izmjene MSFI-ja 15 „Prihodi od ugovora s kupcima“** – pojašnjenje MSFI-ja 15 „Prihodi od ugovora s kupcima“ (na snazi za godišnja razdoblja koja započinju na dan ili nakon 1. siječnja 2018. ),
- **Izmjene MRS-a 7 „Izvešće o tijeku novca“** – „Inicijativa u vezi s objavljivanjem“ (na snazi za godišnja razdoblja koja započinju na dan ili nakon 1. siječnja 2017.),
- **Izmjene MRS-a 12 „Porezi na dobit“** – „Priznavanje odgođene porezne imovine po osnovi nerealiziranih gubitaka“ (na snazi za godišnja razdoblja koja počinju na dan ili nakon 1. siječnja 2017.),
- **Izmjene MRS-a 40 „Ulaganja u nekretnine“** – „Prijenos ulaganja u nekretnine“ (na snazi za godišnja razdoblja koja započinju na dan ili nakon 1. siječnja 2018.),
- **Izmjene raznih standarda pod nazivom „Dorada MSFI-jeva iz ciklusa 2014.-2016.“** proizašle iz projekta godišnje dorade MSFI-jeva (MSFI 1, MSFI 12 i MRS 28), prvenstveno radi otklanjanja nepodudarnosti i pojašnjenja teksta (izmjene MSFI-ja 12 primjenjuju se na godišnja razdoblja koja započinju na dan ili nakon 1. siječnja 2017. godine, a izmjene MSFI-ja 1 i MRS-a 28 na godišnja razdoblja koja započinju na dan ili nakon 1. siječnja 2018.),
- **Tumačenje IFRIC-a br. 22 „Transakcije i predujmovi u stranim valutama“** (na snazi za godišnja razdoblja koja započinju na dan ili nakon 1. siječnja 2018.).

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

## 2. PREGLED TEMELJNIH RAČUNOVODSTVENIH POLITIKA (NASTAVAK)

### a) Funkcijska i prezentacijska valuta

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

TNG prezentira svoje financijske izvještaje u dvjema valutama, u hrvatskim kunama (HRK) i američkim dolarima (USD). Preračunavanje američkih dolara u kune, kao funkcijske valute i valute u kojoj su evidentirani svi poslovni događaji odvija se skladu s relevantnim računovodstvenim politikama.

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

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

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

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

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

\*Prosječni tečaj izračunat je za razdoblje od 1.siječanj 2015. -31. prosinac 2016.

USD/HRK	2015.
31. prosinca	6,991801
prosječni tečaj 2015. godine*	6,862262

\*Prosječni tečaj izračunat je za razdoblje od 1.siječanj 2015. -31. prosinac 2015.

Iznosi u financijskim izvještajima zaokruženi su na najbližu tisuću.

### b) Korištenje procjena i prosudbi

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

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

## c) Osnova sastavljanja

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

Financijski izvještaji su pripremljeni na temelju neograničenosti trajanja poslovanja.

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

1. Tankerska Next Generation International Ltd., Majuro, Maršalovi Otoci;
2. Fontana Shipping Company Limited, Monrovia, Liberija;
3. Teuta Shipping Company Ltd., Monrovia, Liberija;
4. Vukovar Shipping, LLC, Majuro, Maršalovi Otoci;
5. Zoilo Shipping, LLC, Majuro, Maršalovi Otoci i
6. Pag Shipping, LLC, Majuro, Maršalovi Otoci  
(do 9. svibnja 2016. godine pod nazivom York Maritime Holdings IV, LLC).

Poslovne knjige navedenih društava sa sjedištima u Liberiji i na Maršalovim Otcima vode se u USD po propisima Republike Hrvatske. Stavke imovine i obveza i računa dobiti i gubitka preračunate su po srednjem tečaju HNB koji je na dan 31. prosinca 2016. godine bio 7,168536 HRK za 1 USD (31. prosinca 2015. godine: 6,991801).

Knjigovodstvena vrijednost izravnih i neizravnih udjela društva Tankerska Next Generation d.d. u ovisnim društvima na dan 31. prosinca 2016. godine:

	Društvo	USD	HRK	udio u vlasništvu %
1	Tankerska Next Generation International Ltd., Majuro, Maršalovi Otoci	75.938	544.364	100
2	Fontana Shipping Company Ltd., Monrovija, Liberija	25.088	179.843	100
3	Teuta Shipping Company Ltd., Monrovija, Liberija	6.280	45.016	100
4	Vukovar Shipping, LLC, Majuro, Maršalovi Otoci	15.170	108.749	100
5	Zoilo Shipping, LLC, Majuro, Maršalovi Otoci	14.571	104.454	100
6	York Maritime Holdings IV, LLC, Majuro, Maršalovi Otoci	14.003	100.379	100
	<b>Ukupno</b>	<b>151.050</b>	<b>1.082.805</b>	<b>100</b>

## 2. PREGLED TEMELJNIH RAČUNOVODSTVENIH POLITIKA (NASTAVAK)

### d) Strane valute

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

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

Imovina i obveze, prihodi i rashodi te novčani tokovi inozemnih subjekata preračunati su u domaću valutu po srednjem tečaju Hrvatske narodne banke važećem na dan 31. prosinca 2016. godine, osim u slučaju značajnijih fluktuacija tečaja tijekom razdoblja, kada se primjenjuje tečaj na dan transakcije. Sve tečajne razlike, nastale ovakvim preračunom, prikazuju se na zasebnoj poziciji unutar glavnice.

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

### e) Nematerijalna imovina

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

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

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

### f) Nekretnine, postrojenja i oprema

Pojedinačni predmet nekretnina, postrojenja i opreme, 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 2.000 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.

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:

	2016.	2015.
- računala i telekomunikacijska oprema	4 godine	4 godine

Amortizacija imovine započinje kada je imovina spremna za uporabu

**g) Dugotrajna imovina koja se drži za prodaju**

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

**h) Financijska imovina**

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

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

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

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

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

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

## 2. PREGLED TEMELJNIH RAČUNOVODSTVENIH POLITIKA (NASTAVAK)

### i) Zalihe

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

### j) Potraživanja

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

### l) Umanjenje vrijednosti imovine

Knjigovodstveni iznos imovine TNG-a, pregledava se na svaki datum izvještaja kako bi se utvrdilo da li postoji bilo kakva indikacija o umanjenju njihove vrijednosti. Ukoliko indikacije postoje, procjenjuje se nadoknadivi iznos imovine.

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

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

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

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

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

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

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

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

Gubitak od umanjenja vrijednosti koji se odnosi na ulaganje u glavničke instrumente klasificirane kao raspoložive za prodaju ne ukida se u računu dobiti i gubitka. Ukidanje gubitka od umanjenja imovine izravno se odobrava glavnici. Ukoliko se poveća fer vrijednost dužničkog instrumenta klasificiranog kao raspoloživog za prodaju i povećanje se može dovesti u vezu s događajem koji je nastao nakon što je gubitak od umanjenja vrijednosti priznat u računu dobiti i gubitka, gubitak se ukida, a ukidanje priznaje u računu dobiti i gubitka.

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

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

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

#### l) Novac i novčani ekvivalenti

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

#### m) Dionički kapital

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

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

#### n) Dividende

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

#### o) Zaduženja na koja se obračunavaju kamate

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

#### p) Rezerviranja

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

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

#### q) Obveze prema dobavljačima i ostale obveze

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

## 2. PREGLED TEMELJNIH RAČUNOVODSTVENIH POLITIKA (NASTAVAK)

### r) Primanja zaposlenih

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

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

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

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

### s) Najmovi

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

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

### t) Oporezivanje

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

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

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

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

TNG je u sustavu oporezivanja po tonaži za razdoblje od deset godina od 1. siječnja 2014. godine. Društva koja ispunjavaju uvjete propisane Pomorskim zakonikom, koje su odabrale opciju oporezivanja po tonaži dužne su ostati u sustavu deset godina. Uvjet se sastoji u tome da je riječ o brodarskom društvu – obvezniku poreza na dobit u Hrvatskoj po osnovi svake dobiti koja mu pripada. Također je uvjet upravljanje brodovima koji udovoljavaju svim propisanim zahtjevima, a najvažnije je da se ono mora baviti strateškim i trgovačkim upravljanjem brodova u Hrvatskoj.

#### u) Prihodi brodova

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

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

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

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

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

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

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

#### v) Ostali prihodi broda

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

#### w) Provizije i troškovi povezani s putovanjem

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

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

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

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

## 2. PREGLED TEMELJNIH RAČUNOVODSTVENIH POLITIKA (NASTAVAK)

### w) Provizije i troškovi povezani s putovanjem (nastavak)

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

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

### x) Operativni troškovi brodova

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

### y) Amortizacija

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

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

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

### z) Dokovanje, specijalni pregled i međupregledi brodova

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

Brodovi su dužni proći planirani remont u suhom doku radi zamjene pojedinih dijelova, velikih popravaka i održavanja ostalih komponenti, koje se ne može provesti u plovidbi, svakih 60 mjeseci, ovisno o prirodi posla i vanjskim uvjetima.

Troškovi remonta u suhom doku (uključivo troškove pregleda obnove klase) kapitaliziraju se kada nastanu kao sastavni dio plovila u poslovnim knjigama brodarka i amortiziraju se linearnom metodom tijekom petogodišnjeg razdoblja do sljedećeg remonta. Amortizacija se obračunava mjesečno, počevši od 1. dana narednog mjeseca od mjeseca kada je završen petogodišnji remont. U slučaju da remont u suhom doku nastupa prije isteka roka od 60 mjeseci, preostali dio troška u cijelosti tereti poslovanje razdoblja u kojem se obavlja dokovanje.

### aa) Umanjenje vrijednosti brodova i troškova dokovanja

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

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

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

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

#### bb) Opći i administrativni troškovi

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

#### cc) Neto financijski prihodi / (rashodi)

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

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

#### dd) Troškovi posudbe

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

#### ee) Značajne računovodstvene procjene i prosudbe

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

##### **Priznavanje prihoda**

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

##### **Porez na dobit**

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

##### **Umanjenje vrijednosti potraživanja**

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

##### **Rezerviranja za potencijalne obveze**

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

##### **Amortizacija brodova**

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

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

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

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

##### **Umanjenje vrijednosti brodova i troškova dokovanja**

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

#### ff) Usporedni podaci

Tamo gdje je bilo potrebno, usporedni podaci su reklasificirani kako bi se postigla dosljednost u prikazivanju podataka s podacima tekuće financijske godine i ostalim podacima.



### 3. PRIHODI BRODOVA

	USD	HRK	USD	HRK
	2016.	2016.	2015.	2015.
Prihodi od vozarina	39.607	269.470	19.400	133.128
- voyage charter	4.483	30.500	-	-
- time charter	34.559	235.128	19.400	133.128
- dangube	565	3.842	-	-
Ostali prihodi broda	384	2.615	535	3.667
<b>Ukupno</b>	<b>39.991</b>	<b>272.085</b>	<b>19.935</b>	<b>136.795</b>

Operativnu flotu TNG-a čini šest produkt tankera; Velebit, Vinjerac, Vukovar, Zoilo, Dalmacija i Pag, od kojih su svi bili gotovo u potpunosti operativni tijekom cijele 2016. godine. Prihodi od vozarina ostvareni u 2016. godini najvećim dijelom se odnose na prihode ostvarene poslovima iz brodarskih ugovora na vrijeme (time charter). Prosječna bruto dnevna vozarina u 2016. godini iznosila je 17.436 USD (2015. godine: 16.340 USD). Strategijom zapošljavanja flote osigurana je stabilna razina prihoda u srednjoročnom razdoblju u kojem su tri broda (Dalmacija, Vukovar, Zoilo) zaposlena ugovorima na tri godine dok su preostali brodovi (Vinjerac, Velebit, Pag) nakon što su im istekli ugovori na kraća razdoblja prebačeni na spot tržište. Vinjercu je brodarski ugovor na vrijeme (time charter) istekao 20. svibnja, Velebitu je brodarski ugovor na vrijeme istekao 4. studenog, a Pagu je brodarski ugovor na vrijeme istekao 23. studenog. Po isteku brodarskog ugovora na vrijeme brodovi su prebačeni na "spot" tržište, odnosno počeli su svoje prihode ostvarivati ugovaranjem brodarskog ugovora na putovanje (voyage chartera).

### 4. TROŠKOVI PUTOVANJA

	USD	HRK	USD	HRK
	2016.	2016.	2015.	2015.
Gorivo	1.464	9.957	444	3.047
Provizije brokerima i agentima	841	5.721	410	2.811
Naknada za upravljanje komercijalnim poslovima – povezana društva	593	4.035	291	1.996
Agencijske pristojbe	133	909	56	391
Lučki troškovi	1.049	7.138	55	381
Ostali troškovi vezani uz putovanje	129	874	57	393
<b>Ukupno</b>	<b>4.209</b>	<b>28.634</b>	<b>1.313</b>	<b>9.019</b>

## 5. OPERATIVNI TROŠKOVI BRODOVA

	USD	HRK	USD	HRK
	2016.	2016.	2015.	2015.
Troškovi posade /i/	9.309	63.333	4.989	34.239
Troškovi potrošnih materijala /ii/	1.396	9.501	1.264	8.623
Troškovi održavanja /iii/	2.021	13.747	854	5.862
Naknada za upravljanje ostalim poslovima– povezana društva	1.273	8.658	653	4.478
Troškovi osiguranja	606	4.125	339	2.324
Opći troškovi broda /iv/	1.326	9.024	453	3.158
<b>Ukupno</b>	<b>15.931</b>	<b>108.388</b>	<b>8.552</b>	<b>58.684</b>

/i/ Troškovi posade	USD	HRK	USD	HRK
	2016.	2016.	2015.	2015.
Plaće posade	8.038	54.686	4.245	29.129
Putni troškovi posade	627	4.262	344	2.366
Troškovi prehrane posade	518	3.526	282	1.935
Ostali troškovi posade	126	859	118	809
<b>Ukupno</b>	<b>9.309</b>	<b>63.333</b>	<b>4.989</b>	<b>34.239</b>

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

ii/ Troškovi potrošnih materijala	USD	HRK	USD	HRK
	2016.	2016.	2015.	2015.
Troškovi inventara, boje, kemikalije i plinova	804	5.472	889	6.051
Troškovi maziva i masti	592	4.029	375	2.572
<b>Ukupno</b>	<b>1.396</b>	<b>9.501</b>	<b>1.264</b>	<b>8.623</b>

/iii/ Troškovi održavanja	USD	HRK	USD	HRK
	2016.	2016.	2015.	2015.
Utrošeni rezervni dijelovi	1.147	7.804	506	3.470
Troškovi tekućeg održavanja	874	5.943	348	2.392
<b>Ukupno</b>	<b>2.021</b>	<b>13.747</b>	<b>854</b>	<b>5.862</b>

/iv/ Opći troškovi	USD	HRK	USD	HRK
	2016.	2016.	2015.	2015.
PTT troškovi	237	1.616	104	713
Ostali opći troškovi	1.089	7.408	349	2.445
<b>Ukupno</b>	<b>1.326</b>	<b>9.024</b>	<b>453</b>	<b>3.158</b>

## 6. AMORTIZACIJA

	USD	HRK	USD	HRK
	2016.	2016.	2015.	2015.
Amortizacija brodova	8.161	55.525	3917	26.882
Amortizacija ostale materijalne imovine	1	7	1	4
<b>Ukupno</b>	<b>8.162</b>	<b>55.532</b>	<b>3.918</b>	<b>26.886</b>

U 2016. godini u troškove amortizacije brodova uključeni su troškovi amortizacije troškova dokovanja za brod „Velebit“ u iznosu od 485 tisuća kuna odnosno 71 tisuća američkih dolara (2015. godine: 0).

## 7. OPĆI I ADMINISTRATIVNI TROŠKOVI

	USD	HRK	USD	HRK
	2016.	2016.	2015.	2015.
Troškovi garancija za bankovne kredite – povezana društva	403	2.740	62	424
Troškovi zaposlenika /i/	330	2.243	195	1.335
Usluge korporativnog servisa – povezana društva	72	492	73	498
Bankarske usluge	23	160	227	1.562
Usluge zakonske revizije	22	150	15	102
Troškovi najma	10	67	8	52
Troškovi najma – povezana društva	8	57	7	46
Troškovi vanjskih zaposlenika	3	19	223	1.532
Marketinške usluge	-	2	3	22
Premije osiguranja	-	-	29	202
Ostale vanjske usluge	-	-	43	293
Ostali troškovi	184	1.251	373	2.569
<b>Ukupno</b>	<b>1.055</b>	<b>7.181</b>	<b>1.258</b>	<b>8.637</b>

Troškovi zaposlenika /i/	USD	HRK	USD	HRK
	2016.	2016.	2015.	2015.
Neto plaće	148	1.004	81	554
Porezi i doprinosi	161	1.098	91	627
Naknada troškova zaposlenima	21	141	23	154
<b>Ukupno</b>	<b>330</b>	<b>2.243</b>	<b>195</b>	<b>1.335</b>

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

## 8. FINANCIJSKI PRIHODI

	USD	HRK	USD	HRK
	2016.	2016.	2015.	2015.
Tečajne razlike s poduzetnicima unutar grupe	63	427	-	-
Pozitivne tečajne razlike	-	-	1.869	12.830
Prihodi od kamata	9	64	9	64
<b>Ukupno</b>	<b>72</b>	<b>491</b>	<b>1.878</b>	<b>12.894</b>

## 9. FINANCIJSKI RASHODI

	USD	HRK	USD	HRK
	2016.	2016.	2015.	2015.
Rashodi od kamata	4.568	31.078	1742	11.946
Negativne tečajne razlike	172	1.167	1742	11.946
<b>Ukupno</b>	<b>4.740</b>	<b>32.245</b>	<b>1.742</b>	<b>11.946</b>

## 10. POREZ PO TONAŽI

Sustav oporezivanja po tonaži broda uveden je u hrvatske zakone i propise koji reguliraju brodarsku djelatnost izmjenama i dopunama Pomorskog zakonika koje su na snazi od 1. siječnja 2014. godine. Prema relevantnim odredbama Pomorskog zakonika, društva mogu birati između oporezivanja svojih brodarskih djelatnosti prema neto tonaži flote i oporezivanja ostvarene dobiti. Društva koja ispunjavaju uvjete propisane Zakonikom, koje su odabrale opciju oporezivanja po tonaži dužne su ostati u sustavu deset godina. Uvjet se sastoji u tome da je riječ o brodarskom društvu – obvezniku poreza na dobit u Hrvatskoj po osnovi svake dobiti koja mu pripada. Također je uvjet upravljanje brodovima koji udovoljavaju svim propisanim zahtjevima, a najvažnije je da se ono mora baviti strateškim i trgovačkim upravljanjem brodova u Hrvatskoj.

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

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

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

Prema rješenju Ministarstva pomorstva, prijevoza i infrastrukture, porez po tonaži brodova TNG-a za 2016. godinu uračunava se u obveze Tankerske plovidbe d.d. kao vladajućeg društva.

## 10. POREZ PO TONAŽI (NASTAVAK)

Prema rješenju Ministarstva pomorstva, prijevoza i infrastrukture, porez po tonaži brodova TNG-a za 2016. godinu uračunava se u obveze Tankerske plovidbe d.d. kao vladajućeg društva.

### OBRAČUNAVANJE POREZA PO TONAŽI

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

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

## 11. POREZ NA DOBIT

Prema relevantnim odredbama Pomorskog zakonika, društva mogu birati između oporezivanja svojih brodarskih djelatnosti prema neto tonaži flote i oporezivanja ostvarene dobiti. Po poreznoj prijavi za 2016. godinu, TNG nije imao obvezu plaćanja poreza na dobit u Hrvatskoj, budući da je u sustavu poreza po tonaži.

## 12. ZARADA PO DIONICI

	USD	HRK	USD	HRK
	31.12.2016.	31.12.2016.	31.12.2015.	31.12.2015.
Neto dobit / (gubitak) tekuće godine	5.968	40.608	5.030	34.520
Ponderirani prosječni broj dionica na kraju godine	8.720.145	8.720.145	7.705.765	7.705.765
Dobit (gubitak) po dionici u USD i HRK	0,68	4,66	0,65	4,48

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

### 13. NEKRETNINE, POSTROJENJA I OPREMA

2016	Brodovi i oprema		Brodovi u izgradnji		Total	
	USD	HRK	USD	HRK	USD	HRK
<b>NABAVNA VRIJEDNOST</b>						
<b>Na dan 31. prosinca 2015.</b>	<b>210.714</b>	<b>1.473.269</b>	-	-	<b>210.714</b>	<b>1.473.269</b>
Nabava	-	-	1	12	1	12
Prijenos imovine u izgradnji	1	12	(1)	(12)	-	-
Tečajne razlike	-	37.240	-	-	-	37.240
<b>Na dan 31. prosinca 2016.</b>	<b>210.715</b>	<b>1.510.521</b>	-	-	<b>210.715</b>	<b>1.510.521</b>
<b>ISPRAVAK VRIJEDNOSTI</b>						
<b>Na dan 31. prosinca 2015.</b>	<b>4.423</b>	<b>30.917</b>	-	-	<b>4.423</b>	<b>30.917</b>
Amortizacija	7.679	55.047	-	-	7.679	55.047
Tečajne razlike	-	782	-	-	-	782
<b>Na dan 31. prosinca 2016.</b>	<b>12.102</b>	<b>86.746</b>	-	-	<b>12.102</b>	<b>86.746</b>
<b>SADAŠNJA VRIJEDNOST</b>						
<b>Na dan 31. prosinca 2015.</b>	<b>206.291</b>	<b>1.442.352</b>	-	-	<b>206.291</b>	<b>1.442.352</b>
<b>Na dan 31. prosinca 2016.</b>	<b>198.613</b>	<b>1.423.775</b>	-	-	<b>198.613</b>	<b>1.423.775</b>

<b>Izdaci za dokovanja 2016</b>	Brodovi i oprema	
	USD	HRK
Nabavna vrijednost		
Na dan 31. prosinca 2015.	-	-
Povećanje	678	4.850
Tečajne razlike	-	-
Na dan 31. prosinca 2016	678	4.850
<b>ISPRAVAK VRIJEDNOSTI</b>		
Na dan 31. prosinca 2015.	-	-
Povećanje	68	485
Tečajne razlike	-	-
Na dan 31. prosinca 2016	68	485
<b>SADAŠNJA VRIJEDNOST</b>		
<b>Na dan 31. prosinca 2015.</b>	<b>-</b>	<b>-</b>
<b>Na dan 31. prosinca 2016.</b>	<b>610</b>	<b>4.365</b>

### 13. NEKRETNINE, POSTROJENJA I OPREMA (NASTAVAK)

SVEUKUPNO	Brodovi i oprema		Brodovi u izgradnji		Total	
	USD	HRK	USD	HRK	USD	HRK
<b>SADAŠNJA VRIJEDNOST</b>						
Na dan 31. prosinca 2015.	206.291	1.442.352	-	-	206.291	1.442.352
Na dan 31. prosinca 2016.	199.223	1.428.140	-	-	199.223	1.428.140
2015	Brodovi i oprema		Brodovi u izgradnji		Total	
	USD	HRK	USD	HRK	USD	HRK
<b>NABAVNA VRIJEDNOST</b>						
Na dan 31. prosinca 2014.	59.000	371.824	14.590	91.948	73.590	463.772
Nabava	-	-	137.124	958.741	137.124	958.741
Prijenos imovine u izgradnji	151.714	1.060.753	(151.714)	(1.060.753)	-	-
Tečajne razlike	-	40.692	-	10.064	-	50.756
Na dan 31. prosinca 2015.	210.714	1.473.269	-	-	210.714	1.473.269
<b>ISPRAVAK VRIJEDNOSTI</b>						
Na dan 31. prosinca 2014.	577	3.633	-	-	577	3.633
Promjena tijekom razdoblja	3.846	26.886	-	-	3.846	26.886
Tečajne razlike	-	398	-	-	-	398
Na dan 31. prosinca 2015	4.423	30.917	-	-	4.423	30.917
<b>SADAŠNJA VRIJEDNOST</b>						
Na dan 31. prosinca 2014.	58.423	368.191	14.590	91.948	73.013	460.139
Na dan 31. prosinca 2015.	206.291	1.442.352	-	-	206.291	1.442.352

TNG je u 2016. godini izvršio planirani petogodišnji remont (dokovanje) produkt tankera m/t „Velebit“. Ukupna vrijednost troškova dokovanja (uključivo i troškovi pregleda obnove klase) prema konačnom obračunu troškova iznosila je 678 tisuća američkih dolara.

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

Na dan 31. prosinca 2016. godine nije bilo kapitaliziranih troškova posudbe (31. prosinca 2015. godine: 0 kuna). Na dan 31. prosinca 2016. godine ukupna neto knjigovodstvena vrijednost imovine založene kao jamstvo za dobivene kredite iznosi 1.423.746 tisuća kuna, odnosno 198.610 tisuća američkih dolara (31. prosinca 2015. godine: 1.442.327 tisuća kuna, odnosno 206.288 tisuća američkih dolara).



## 14. ZALIHE

	USD	HRK	USD	HRK
	31.12.2016.	31.12.2016.	31.12.2015.	31.12.2015.
Mazivo	598	4.289	583	4.076
Gorivo	786	5.636		
Prehrambeni artikli	124	881	122	852
Sitni inventar	-	3	-	1
Ispravak vrijednosti sitnog inventara	-	(3)	-	(1)
<b>Ukupno</b>	<b>1.508</b>	<b>10.806</b>	<b>705</b>	<b>4.928</b>

## 15. POTRAŽIVANJA OD KUPACA I OSTALA POTRAŽIVANJA

	USD	HRK	USD	HRK
	31.12.2016.	31.12.2016.	31.12.2015.	31.12.2015.
Potraživanja od kupaca	857	6.146	-	3
Potraživanja od države i drugih institucija	6	42	24	169
Potraživanja od zaposlenika	2	17	1	5
Ostala potraživanja	328	2.353	1	8
Ostala potraživanja - povezana društva	328	-	3	18
<b>Ukupno</b>	<b>1.193</b>	<b>8.558</b>	<b>29</b>	<b>203</b>

## 16. PLAĆENI TROŠKOVI BUDUĆEG RAZDOBLJA I OBRAČUNATI PRIHODI

	USD	HRK	USD	HRK
	31.12.2016.	31.12.2016.	31.12.2015.	31.12.2015.
Plaćeni troškovi budućeg razdoblja	616	4.416	812	5.671
Obračunati prihodi	345	2.465	-	-
<b>Ukupno</b>	<b>961</b>	<b>6.881</b>	<b>812</b>	<b>5.671</b>

## 17. NOVAC I NOVČANI EKVIVALENTI

	USD	HRK	USD	HRK
	31.12.2016.	31.12.2016.	31.12.2015.	31.12.2015.
Novac u banci	5.039	36.124	10.147	70.945
Depoziti	1.000	7.169	-	-
<b>Novac u blagajni</b>	<b>87</b>	<b>622</b>	<b>74</b>	<b>520</b>
<b>Ukupno</b>	<b>6.126</b>	<b>43.915</b>	<b>10.221</b>	<b>71.465</b>

## 18. VLASNIČKA GLAVNICA I PRIČUVE

Na dan 31. prosinca 2016. godine odobreni, izdani i uplaćeni kapital sastojao se od 8.733.345 redovnih dionica, bez nominalne vrijednosti (31. prosinca 2015. 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.

Na dan 31. prosinca 2016. godine, Društvo je imalo 13.200 vlastitih dionica (31. prosinca 2015. godine: 13.200). Rezerve za vlastite dionice ustrojene su iz dobiti Društva.

Na dan 31. prosinca 2016. godine iznos ostalih pričuva iznosio je 55.000 tisuća kuna (31. prosinca 2015. godine: 55.000 tisuća kuna).

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

Dana 10. lipnja 2016. godine na Glavnoj skupštini odobrena je dividenda po dionici u iznosu od 3,95 kuna što ukupno iznosi 34.445 tisuća kuna (2015. godine: 0).

## 19. ZADUŽENJA NA KOJA SE OBRAČUNAVAJU KAMATE

Zaduženja na koja se obračunavaju kamate 2016. godina:

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

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

Zaduženja na koja se obračunavaju kamate 2015. godina:

Dugoročna zaduženja na koja se obračunavaju kamate	USD	HRK
	31.12.2015.	31.12.2015.
Osigurani krediti banaka	121.300	848.104
<b>Ukupno</b>	<b>121.300</b>	<b>848.104</b>
Tekuće dospijeće	(8.981)	(62.793)
<b>Dugoročni dio kredita</b>	<b>112.319</b>	<b>785.311</b>

Kratkoročna zaduženja na koja se obračunavaju kamate	USD	HRK
	31.12.2015.	31.12.2015.
<i>Tekući dio dugoročnih zaduženja na koja se obračunavaju kamate</i>		
Osigurani krediti banaka	8.981	62.793
<b>Ukupno</b>	<b>8.981</b>	<b>62.793</b>

## 19. ZADUŽENJA NA KOJA SE OBRAČUNAVAJU KAMATE (NASTAVAK)

Uvjeti otplate kamatonosnih obveza na dan 31. prosinca 2015. godine

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

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

Uvjeti otplate kamatonosnih obveza na dan 31. prosinca 2015. godine

	HRK			
	Ukupno	1 godina ili manje	2 -5 godina	Više od 5 god
Osigurani krediti banaka	848.104	62.793	262.378	522.933
<b>Na dan 31. prosinca 2015. godine</b>	<b>848.104</b>	<b>62.793</b>	<b>262.378</b>	<b>522.933</b>

	USD			
	Ukupno	1 godina ili manje	2 -5 godina	Više od 5 god
Osigurani krediti banaka	121.300	8.981	37.527	74.792
<b>Na dan 31. prosinca 2015. godine</b>	<b>121.300</b>	<b>8.981</b>	<b>37.527</b>	<b>74.792</b>

Opis obveza po dugoročnim kreditima prikazujemo kako slijedi:

2016. godina

					31. prosinca 2016.	
Financijska institucija	Izvorna valuta	Iznos kredita u tisućama	Godišnja kamatna stopa %	Dospijeće	USD	HRK
ABN AMRO BANK N.V.	USD	52.653	LIBOR+2,00%	16.1.2022.	48.522	347.831
NORD LB BANK	USD	23.725	LIBOR+2,55%	27.7.2021.	21.725	155.736
NORD LB BANK	USD	23.725	LIBOR+2,55%	24.11.2021.	22.125	158.604
DVB BANK N.V	USD	22.422	LIBOR+3,50%	24.4.2021.	19.947	142.991
					<b>112.319</b>	<b>805.162</b>
Tekuće dospijeće					(9.382)	(67.253)
Dugoročni dio kredita					102.937	737.909

2015. godina

					31. prosinca 2015.	
Financijska institucija	Izvorna valuta	Iznos kredita u tisućama	Godišnja kamatna stopa %	Dospijeće	USD	HRK
ABN AMRO BANK N.V.	USD	52.653	LIBOR+2,00%	16.1.2022.	52.653	368.139
NORD LB BANK	USD	23.725	LIBOR+2,55%	27.7.2021.	23.325	163.084
NORD LB BANK	USD	23.725	LIBOR+2,55%	24.11.2021.	23.725	165.880
DVB BANK N.V	USD	22.422	LIBOR+3,50%	24.4.2021.	21.597	151.001
					<b>121.300</b>	<b>848.104</b>
Tekuće dospijeće					(8.981)	(62.793)
Dugoročni dio kredita					112.319	785.311

## 19. ZADUŽENJA NA KOJA SE OBRAČUNAVAJU KAMATE (NASTAVAK)

Dana 18. siječnja 2016. godine društvo Fontana Shipping Company Limited je temeljem ugovora o kreditu s bankom ABN AMRO Bank N.V. povuklo preostala sredstva u iznosu od 29,42 milijuna USD odnosno 210,9 milijuna HRK za refinanciranje postojećeg dugoročnog investicijskog kredita za brodove „Velebit“ i „Vinjerac“.

Sredstva osiguranja u okviru navedenih kredita 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 i ustupanje zarade broda. Tijekom otplatnog razdoblja kredita Tankerska plovidba d.d. izdala je korporativnu garanciju kojom se jamči otplata obveza po kreditima te će održavati minimalni vlasnički udio koji prelazi 50% vlasništva TNG-a.

Kreditni zahtijevaju minimalnu tržišna vrijednost broda i svakog dodatnog osiguranja koja se ovisno o kreditu i godini otplate kreće u rasponu od 125% do 140% iznosa neplaćenog kredita. Korisnik kredita može riješiti neispunjenje ovog omjera pružanjem dodatnog jamstva ili prijevremenom otplatom zajma. Uz navedene zahtjeve ovisno o kreditu korisnik kredita mora držati minimalnu likvidnost koja iznosi od 250.000,00 do 500.000,00 USD na transakcijskom računu, ovisno o davatelju kredita.

## 20. OBVEZE PREMA DOBAVLJAČIMA I OSTALE KRATKOROČNE OBVEZE

	USD	HRK	USD	HRK
	31.12.2016.	31.12.2016.	31.12.2015.	31.12.2015.
Obveze prema dobavljačima	1.104	7.912	1.499	10.482
Obveze za predujmove	1.090	7.812	1.682	11.761
Obveze prema zaposlenicima	739	5.301	598	4.183
Obveze za poreze, doprinose i druga davanja	9	62	11	79
Obveze prema dobavljačima – povezana društva	8	54	55	385
Obveze s osnove udjela u rezultatu	4	31	-	-
Ostale kratkoročne obveze	5	36	8	52
<b>Ostale kratkoročne obveze – povezana društva</b>	<b>-</b>	<b>1</b>	<b>5</b>	<b>35</b>
<b>Ukupno</b>	<b>2.959</b>	<b>21.209</b>	<b>3.858</b>	<b>26.977</b>

### Struktura obveze prema dobavljačima po valutama:

	USD	HRK	USD	HRK
	31.12.2016.	31.12.2016.	31.12.2015.	31.12.2015.
USD	964	6.905	1.432	10.013
EUR	117	838	89	623
HRK	16	114	18	125
GBP	4	32	4	31
OSTALE VALUTE	11	77	11	75
<b>Ukupno</b>	<b>1.112</b>	<b>7.966</b>	<b>1.554</b>	<b>10.867</b>

## 21. ODGOĐENO PLAĆANJE TROŠKOVA I PRIHOD BUDUĆEG RAZDOBLJA

	USD	HRK	USD	HRK
	31.12.2016.	31.12.2016.	31.12.2015.	31.12.2015.
Obračunane kamate po kreditima	732	5.248	530	3.706
Obračunani ostali troškovi	25	179	5	38
<b>Ukupno</b>	<b>757</b>	<b>5.427</b>	<b>535</b>	<b>3.744</b>

## 22. ODNOSI S POVEZANIM STRANAMA

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

Ovisna društva i ključni dioničari	USD	HRK	USD	HRK
	2016	2016	2015	2015
<b>Prodaja povezanim društvima</b>				
Tankerska plovidba d.d. Zadar	-	-	-	-
<b>Ukupno</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>
<b>Kupnja od povezanih društava</b>				
Tankerska plovidba d.d. Zadar	2.948	20.055	3.672	25.484
<b>Ukupno</b>	<b>2.948</b>	<b>20.055</b>	<b>3.672</b>	<b>25.484</b>
<b>Potraživanja od povezanih društava</b>				
Tankerska plovidba d.d. Zadar	-	-	3	18
<b>Ukupno</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>3</b>	<b>18</b>
<b>Obveze prema povezanim društvima</b>				
Tankerska plovidba d.d. Zadar	8	54	55	385
<b>Ukupno</b>	<b>8</b>	<b>54</b>	<b>55</b>	<b>385</b>

Transakcije između povezanih društava obavljaju se po uobičajenim tržišnim uvjetima. Brodovima TNG-a upravlja Tankerska plovidba d.d. prema postojećem Ugovoru o upravljanju koji je na snazi od 1. siječnja 2015. i trajati će do 31. prosinca 2020. godine. Tankerska plovidba d.d. kao upravitelj flote pruža TNG-u komercijalne, kadrovske, tehničke i određene administrativne i korporativne usluge uz naknadu.

### Ključni menadžment

Ključni menadžment Društva uključuje izvršno posloводство, koje se sastoji od člana Uprave i Financijskog direktora. Ukupna naknada isplaćena za rad ključnog menadžmenta za 2016. godinu iznosi 1.917 tisuća kuna odnosno 282 tisuća američkih dolara (2015. godine: 1.093 tisuća kuna odnosno 159 tisuća američkih dolara). Tijekom godine Nadzorni odbor ostvario je naknade u iznosu od 464 tisuća kuna odnosno 68 tisuća američkih dolara (2015. godine: 179 tisuća kuna odnosno 26 tisuća američkih dolara). Dana 31. prosinca 2016. godine članovi izvršnog posloводства i Nadzornog odbora imali su u vlasništvu 6.681 dionica Društva (31. prosinca 2015. godine: 6.681). Društvo nije dalo zajmove članovima Nadzornog odbora (31. prosinca 2015. godine: 0).



## 23. FINANCIJSKI INSTRUMENTI

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

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

### Valutni rizik

TNG je izložen sljedećim valutnim rizicima: transakcijskom riziku, a to je rizik negativnog utjecaja promjena valutnih tečajeva u odnosu na kunu na novčane transakcije TNG-a iz komercijalnih aktivnosti i bilančnom riziku, a to je rizik da vrijednost neto monetarnih sredstava u stranim valutama bude niža prilikom preračunavanja u kune kao posljedica promjene valutnih tečajeva

TNG posluje u međunarodnom 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 nikakve aktivne oblike zaštite od utjecaja promjena valutnog tečaja.

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

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

### 2016. godina

	Imovina	Obveze	Imovina - Obveze
	2016.	2016.	2015.
USD	54.777	828.169	(773.392)
EUR	30	841	(811)
Ostale strane valute	26	109	(83)
<b>Ukupno</b>	<b>54.833</b>	<b>829.119</b>	<b>(774.286)</b>

### 2015. godina

	Imovina	Obveze	Imovina - Obveze
	2015.	2015.	2015.
USD	77.078	877.782	(800.704)
EUR	59	623	(564)
Ostale strane valute	1	106	(105)
<b>Ukupno</b>	<b>77.138</b>	<b>878.511</b>	<b>(801.373)</b>

## 23. FINANCIJSKI INSTRUMENTI (NASTAVAK)

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

### 2016. godina

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

### 2015. godina

HRK '000	Utjecaj promjene američkog dolara	
Utjecaj na:	10%	-10%
(Gubitak) / Dobit	36	(36)
Novčani tijek (odljev) / priljev	(80.118)	80.118

### Kamatni rizik

Kamatni rizik je rizik promjene vrijednosti financijskog instrumenta uslijed promjena kamatnih stopa na tržištu. Kamatni rizik sadržan u tijeku novca odnosi se na rizik kolebljivosti kamatnih rashoda po financijskim instrumentima tijekom razdoblja. Budući da TNG nema značajnu imovinu koja ostvaruje prihod od kamata, prihodi TNG-a i novčani tok iz poslovnih aktivnosti nisu u značajnoj mjeri ovisni o promjenama tržišnih kamatnih stopa. Kamatni rizik TNG-a proizlazi iz dugoročnih kredita. TNG je izloženo kamatnom riziku s obzirom da su primljeni dugoročni krediti odobreni s varijabilnom kamatnom stopom (vidi bilješku 19).

### 2016. godina (jednogodišnji trošak kamata)

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

### 2015. godina (jednogodišnji trošak kamata)

Tekući trošak kamata	Promjena Libora	(Porast)/smanjenje troškova kamata u USD	(Porast)/smanjenje troškova kamata u HRK
30.087	1%	(263)	(1.842)
	-1%	263	1.842

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

## Kamatni rizik (nastavak)

### 2016. godina

Kredit	Obveza po kreditu USD 31.12. 2016.	Datum ugovaranja kamatnog swapa	Period važenja kamatnog swapa		Varijabilni dio kamata prije kamatnog swapa	Fiksni dio kamata po kamatnom swapu
			od	do		
ABN AMRO BANK N.V.	48.522	16.12.2015.	16.1.2016.	16.1.2019.	3M USD LIBOR	1,325%
NORD LB BANK	21.725	15.12.2015.	27.10.2015.	27.1.2019.	3M USD LIBOR	1,330%
NORD LB BANK	22.125	15.12.2015.	24.11.2015.	27.11.2018.	3M USD LIBOR	1,330%
<b>Ukupno</b>	<b>92.372</b>					

### 2015. godina

Kredit	Obveza po kreditu USD 31.12. 2015.	Datum ugovaranja kamatnog swapa	Period važenja kamatnog swapa		Varijabilni dio kamata prije kamatnog swapa	Fiksni dio kamata po kamatnom swapu
			od	do		
ABN AMRO BANK N.V.	52.653	16.12.2015.	16.1.2016.	16.1.2019.	3M USD LIBOR	1,325%
NORD LB BANK	23.325	15.12.2015.	27.10.2015.	27.1.2019.	3M USD LIBOR	1,330%
NORD LB BANK	23.725	15.12.2015.	24.11.2015.	27.11.2018.	3M USD LIBOR	1,330%
<b>Ukupno</b>	<b>99.703</b>					

Ugovaranjem kamatnih swapova s Nord/LB i ABN AMRO banka TNG je zamijenio razliku između iznosa fiksne i promjenjive kamate izračunatog na temelju ugovorene vrijednosti glavnice. Ovi ugovori omogućavaju ublažavanje rizik volatilnosti promjenjivih kamatnih stopa, omogućavajući kompaniji koja posluje u uvjetima unaprijed fiksno ugovorenih prihoda da upravlja profitabilnošću poslovanja fiksirajući jednu od značajnijih troškovnih komponenti. Obveze po kamatnim swapovima podmiruju se kvartalno, dok se primici od swapa očekuju trenutku kada promjenjivi dio kamatne stope pređe u swapu ugovoreni fiksni kamatnjak.

## 23. FINANCIJSKI INSTRUMENTI (NASTAVAK)

### Kreditni rizik

Kreditni rizik odnosi se na rizik neispunjenja obveza strane u financijskom instrumentu koja time drugoj strani nanosi financijski gubitak. Najveća izloženost kreditnom riziku izražena je najvišom vrijednošću svake stavke financijske imovine iskazane u izvještaju o financijskom položaju. Osnovna financijska imovina TNG-a sastoji se od novca i stanja na računima u bankama, potraživanja od kupaca i ostalih potraživanja te ulaganja. Kreditni rizik sadržan u likvidnim sredstvima je ograničen jer je, sudeći prema ocjenama većine međunarodnih agencija, uglavnom riječ o bankama visokog kreditnog rejtinga.

### Cjenovni rizik

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

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

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

### Rizik likvidnosti

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

## Tablična analiza rizika likvidnosti i kamatnog rizika

U idućim tablicama analizirano je preostalo razdoblje do ugovornog dospjeća neizvedenih financijskih obveza i očekivano dospjeće neizvedene financijske imovine TNG-a. Ugovorno dospjeće 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.

### 2016. godina u tisućama HRK:

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

### 2015. godina u tisućama HRK:

2015. godina	Do 1 mj.	Od 1 do 3 mj.	Od 3 mj. do 1 g.	Od 1-5 g.	Preko 5 godina	Ukupno
<b>IMOVINA</b>						
Kamatne	-	-	-	-	-	-
Beskamatne	200	-	-	-	-	200
<b>UKUPNO</b>	<b>200</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>200</b>
<b>OBVEZE</b>						
Kamatne	10.800	2.797	49.196	262.378	522.933	848.104
Beskamatne	26.166	811	-	-	-	26.977
<b>UKUPNO</b>	<b>36.966</b>	<b>3.608</b>	<b>49.196</b>	<b>262.378</b>	<b>522.933</b>	<b>875.081</b>
<b>Neto obveze</b>	<b>(36.766)</b>	<b>(3.608)</b>	<b>(49.196)</b>	<b>(262.378)</b>	<b>(522.933)</b>	<b>(874.881)</b>

## 23. FINANCIJSKI INSTRUMENTI (NASTAVAK)

### Fer vrijednost

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

#### 2016. godina

	Bilješka	Knjigovodstvena vrijednost		Fer vrijednost 31.12.2016.	
		USD	HRK	USD	HRK
Potraživanja od kupaca i ostala potraživanja	15	1.193	8.558	1.193	8.558
Plaćeni troškovi budućeg razdoblja i obračunati prihodi	16	961	6.881	961	6.881
Zaduženja na koja se obračunavaju kamate	19	112.319	805.162	112.319	805.162
Obveze prema dobavljačima i ostale obveze	20	2.959	21.209	2.959	21.209
Odgođeno plaćanje troškova i prihod budućeg razdoblja	21	757	5.427	757	5.427

#### 2015. godina

	Bilješka	Knjigovodstvena vrijednost		Fer vrijednost 31.12.2015.	
		USD	HRK	USD	HRK
Potraživanja od kupaca i ostala potraživanja	15	29	203	29	203
Plaćeni troškovi budućeg razdoblja i obračunati prihodi	16	812	5.671	812	5.671
Zaduženja na koja se obračunavaju kamate	19	121.300	848.104	121.300	848.104
Obveze prema dobavljačima i ostale obveze	20	3.858	26.997	3.858	26.997
Odgođeno plaćanje troškova i prihod budućeg razdoblja	21	535	3.744	535	3.744

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

## Upravljanje kapitalom

Primarni cilj upravljanja kapitalom TNG-a je osigurati potporu poslovanju i maksimalizirati vrijednost dioničarima. TNG upravlja kapitalom i radi prilagodbe u svjetlu promjena ekonomskih uvjeta. Da bi zadržalo ili prilagodilo strukturu kapitala, TNG može prilagoditi isplate dividendi dioničarima, povrat kapitala dioničarima ili izdati novu emisiju dionica.

Pokazatelji zaduženosti su kako slijedi:

### 2016. godina

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

### 2015. godina

	USD		HRK
Ukupna zaduženja na koja se obračunavaju kamate (dugoročni i kratkoročni krediti) (bilješka 19)	121.300		848.104
Umanjeno: Novac i novčani ekvivalenti (bilješka 17)	10.221		71.465
Neto dug	111.079		776.639
Kapital i pričuve	92.365		645.794
<b>Ukupni kapital</b>	<b>203.444</b>		<b>1.422.433</b>
<b>Pokazatelj zaduženosti</b>		<b>55%</b>	

## 24. UGOVORENE I POTENCIJALNE OBVEZE

### Ugovorene obveze po poslovnim najmovima, gdje je Društvo najmoprimac

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

	USD	HRK	USD	HRK
	31.12.2016.	31.12.2016.	31.12.2015.	31.12.2015.
Do 1 godine	16	115	19	130
Između 1 i 5 godina	54	390	73	510
Nakon 5 godina	39	281	51	355
<b>Ukupno</b>	<b>109</b>	<b>786</b>	<b>143</b>	<b>995</b>

## 25. DOGAĐAJI NAKON DATUMA BILANCE

Nakon 31. prosinca 2016. godine nije bilo događaja koji bi imali značajan utjecaj na financijske izvještaje TNG-a na dan ili za razdoblje koje je tada završeno ili da su od takvog značaja za poslovanje TNG-a da bi zahtijevali objavu u bilješkama uz financijske izvještaje.

## 26. ODOBRENJE FINACIJSKIH IZVJEŠTAJA

Financijske izvještaje prikazane na stranicama od 45 do 88 usvojila je Uprava i odobrila njihovo izdavanje dana 24. travnja 2017. godine.

Potpisao u ime TNG-a dana 24. travnja 2017. godine



John Karavanić,  
Član Uprave



# TNG

Tankerska Next Generation



Dodatne  
informacije

RELEASE  
TO STOP - P

## 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 brodar-skom 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 brodar-skom 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 brodarskom ugovoru na vrijeme, naručitelj prijevoza plaća gotovo sve troškove povezane s putovanjem (npr. lučke pristojbe, naknade prolaska kroz kanale i tjesnace, troškove ukrcaja i iskrcaja tereta, troškove pogonskog goriva i drugo). Brodar plaća proviziju na bruto prihode od vozarina te je zadužen za plaćanje operativnih troškova broda (npr. trošak posade, trošak osiguranja, tehničko održavanje i drugo).

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

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

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

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

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

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

### Bitni financijski i operativni pojmovi i koncepti

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

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

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

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

Tablica u nastavku prikazuje osnovnu distinkciju između ovih vrsta ugovora:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

**Operativni troškovi brodova.** Grupa je odgovorna za 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 brodarskog ugovora na vrijeme i brodarskog ugovora na putovanje.

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

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

## Upozorenje vezano za predviđajuće izjave

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

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

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

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







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

Zadar, 26. travnja 2017.

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 26. travnja 2017. godine, donio je sljedeću

### ODLUKU o utvrđivanju godišnjih financijskih izvještaja

I

Daje se suglasnost na Godišnje izvješće za 2016. godinu društva Tankerska Next Generation d.d. koji se sastoji od: Računa dobiti i gubitka i ostale sveobuhvatne dobiti, Izvještaja o financijskom položaju, Izvještaja o novčanom tijeku, Izvještaja o promjenama vlasničke glavnice, Bilješki uz financijske izvještaje, Izvješća o stanju društva i Izvješća o obavljenoj reviziji revizorskog društva Deloitte d.o.o. iz Zagreba.

II

Davanjem suglasnosti iz točke I ove odluke, Godišnji financijski izvještaji Tankerska Next Generation d.d. iz Zadra za 2016. godinu su utvrđeni od Uprave i Nadzornog odbora.

A handwritten signature in blue ink, appearing to be 'Ivica Pijaca', written over a faint blue grid background.

Predsjednik Nadzornog odbora  
Ivica Pijaca



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

Zadar, 26. travnja 2017.

Na temelju odredbi Zakona o trgovačkim društvima i Statuta Društva, Uprava i Nadzorni odbor Tankerska Next Generation d.d., na svojoj sjednici održanoj dana 26. travnja 2017. godine, donose sljedeću

ODLUKU  
o prijedlogu rasporeda dobiti za 2016. godinu

I

Utvrđuje se da je društvo Tankerska Next Generation d.d. u poslovnoj godini koja završava 31. prosinca 2016. ostvarilo neto dobit u iznosu u iznosu 40.607.822,91 kuna.

Dio neto dobiti u iznosu od 13.952.232,00 kuna upotrijebit će se za isplatu dividende dioničarima, što predstavlja bruto iznos od 1,60 kuna po dionici.

Dio neto dobiti u iznosu 2.030.391,15 kuna raspodijelit će se u zakonske rezerve.

Dio neto dobiti u iznosu 24.625.199,76 kuna raspodijelit će se u zadržanu dobit.

II

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

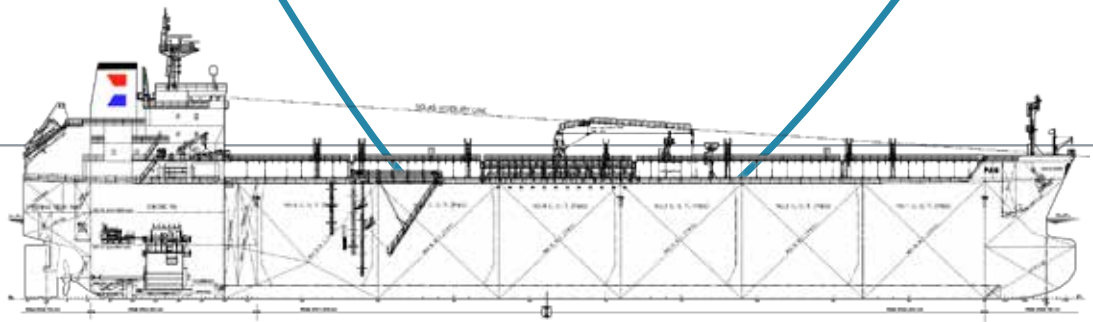
Uprava Društva  
John Karavanić

Predsjednik Nadzornog odbora  
Ivica Pijaca

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

Tel: +385 23 202 135  
Fax: +385 23 250 580

e-mail: [tng@tng.hr](mailto:tng@tng.hr)  
[www.tng.hr](http://www.tng.hr)



GODIŠNJE IZVJEŠĆE 2016.

# TNG

Tankerska Next Generation

