



**TNG**  
Tankerska Next Generation

GODIŠNJE IZVJEŠĆE 2018.

Zadar, travanj 2019.





# Sadržaj

<b>GODIŠNJE IZVJEŠĆE O STANJU DRUŠTVA ZA 2018. GODINU</b>	<b>3</b>
O nama	5
Komentar člana Uprave	6
Tankerska Next Generation u brojkama	7
Uvjeti poslovanja	12
Rezultati Društva u 2018.	14
Operativni podaci flote	20
Najvažniji događaji u 2018.	22
Očekivani razvoj	23
Upravljanje rizicima	24
Primjena načela korporativnog upravljanja	27
Korporativni menadžment	28
Održivo i društveno odgovorno poslovanje	30
Izvešće Nadzornog odbora	35
<b>PRILOG I: FINANCIJSKI IZVJEŠTAJI ZA GODINU ZAVRŠENU 31.PROSINCA 2018. GODINE S IZVJEŠĆEM NEOVISNOG REVIZORA</b>	
Odgovornost za financijske izvještaje	1
Izveštaj neovisnog revizora	2
Izveštaj o sveobuhvatnoj dobiti	7
Izveštaj o financijskom položaju	8
Izveštaj o novčanim tokovima	9
Izveštaj o promjenama vlasničke glavnice	10
Bilješke uz financijske izvještaje	12
<b>Odobrenje financijskih izvještaja</b>	<b>62</b>
<b>PRILOG II: DODATNE INFORMACIJE</b>	
Bitni sektorski pojmovi i koncepti	II
Upozorenje vezano za predviđajuće izjave	VIII

# Tankerska Next Generation

Ukupan broj tankera: 6

Ukupna nosivost flote: 304.449 dwt

ECO dizajn MR Produkt tankeri: 4

ICE class MR Produkt tankeri: 2

Prosječna starost TNG MR flote – **4.7 godina**

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

**M/t Vukovar**, izgrađen: 2015.

ECO design MR produkt tanker

Dužina/širina: 183/32 m

Nosivost: 49.990 dwt

**M/t Pag**, izgrađen: 2015.

ECO design MR produkt tanker

Dužina/širina: 183/32 m

Nosivost: 49.990 dwt

**M/t Zoilo**, izgrađen: 2015.

ECO design MR produkt tanker

Dužina/širina: 183/32 m

Nosivost: 49.990 dwt

**M/t Velebit**, izgrađen 2011.

ICE class MR produkt tanker

Dužina/širina: 195/32 m

Nosivost: 52.554 dwt

**M/t Dalmacija**, izgrađen: 2015.

ECO design MR produkt tanker

Dužina/širina: 183/32 m

Nosivost: 49.990 dwt

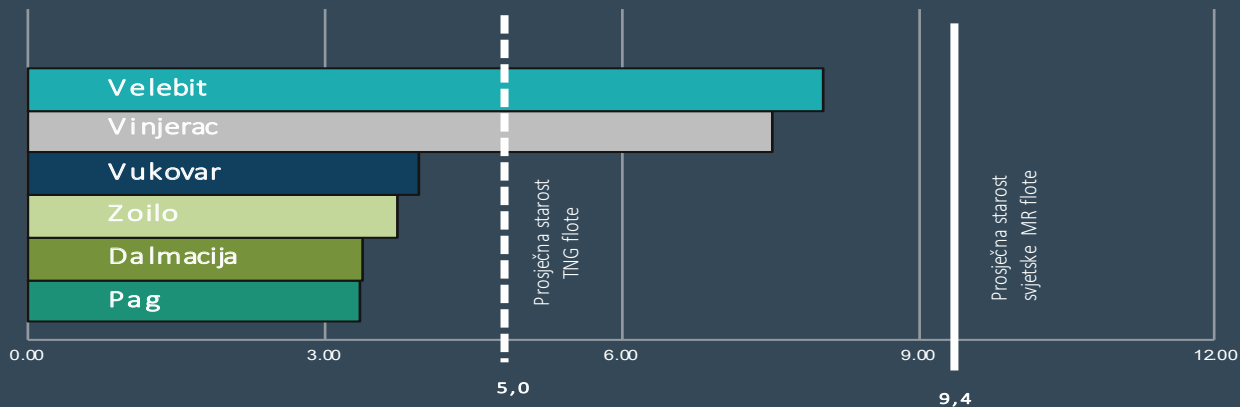
**M/t Vinjerac**, izgrađen: 2011.

ICE class MR produkt tanker

Dužina/širina: 195/32 m

Nosivost: 51.935 dwt

Prosječna starost MR flote u godinama





# O nama

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

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

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

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

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

TNG na isteku 2018. godine upravlja flotom od 6 brodova, a drži jedan brodarski ugovor na vrijeme, koji je potpisani u skladu s uobičajenim tržišnim praksama i temelji se na standardnim uvjetima industrije za takve ugovore. Uzimajući u obzir zahtjevu situaciju na tržištu, ostalih pet brodova kojima su tijekom 2017. i 2018. završili „time charter“ ugovori, su u 2018. godini bili snažnije angažirani na „spot“ tržištu, ostvarujući tako bolji komercijalni rezultat no što je bilo ostvarivo s brodarskim ugovorima na vrijeme koji su se u tom razdoblju nudili.

Poslovni model Tankerske Next Generation podrazumijeva organizaciju operativnog poslovanja koje će omogućiti ostvarenje ciljeva zacrtanih strategijom i maksimiziranje vrijednosti dioničara. Poslovanje počiva na pravovremom

menom stjecanju tankera, čime se osigurava efikasno korištenje prikupljenog kapitala i minimizira zaduženosti. U osnovi upravljanja flotom je povećanje novčanog toka i profitabilnosti kroz outsourcing većine upravljačkih funkcija i usluga čime se zadržava fleksibilna i jednostavna organizacijska struktura neopterećena dodatnim općim troškovima. Na ovaj način će se omogućiti efikasno upravljanje imovinom i obvezama kompanije i osigurati stabilni povrat dioničarima.

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

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

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

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

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

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

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

# Komentar člana Uprave

Krajem četvrtog kvartala (naročito u prosincu 2018. godine) tržište je započelo dugo očekivanu tendenciju rasta nakon tri uzastopna vrlo zahtjevna kvartala. Nepredviđeno nagli oporavak tržišta je nastao ponajviše zbog istovremenog povećanja proizvodnje OPEC-a, Rusije i SAD-a, a u međuvremenu je i rashodovanje starih brodova doprinijelo boljoj ravnoteži ponude i potražnje.

Bez obzira na rast na samom kraju godine, 2018. je bila teška godina za brodarstvo, te nešto manje za Tankersku Next Generation. Kao rezultat toga, tijekom godine financijski učinci lošeg tržišta bili su donekle prevladani zbog ranije potpisanih ugovora na vrijeme, a s druge strane, rast brodarskog tržišta u četvrtom tromjesečju se počeo značajnije primjećivati tek samim krajem godine. Na financijski rezultat je između ostalog utjecala odluka Uprave o vrijednosnom usklađenju materijalne imovine, pri čemu je Društvo utvrdilo da postoje razlozi za promjenu knjigovodstvene vrijednosti brodova.

Promatrajući cjelokupno tankersko tržište, smanjene aktivnosti donijele su i niže vozarine i upravo u trenutcima kada se gotovo izgubila svaka nada, godina je ipak završila u pozitivnom tonu. Prva tri tromjesečja ove godine uvelike su bila pogođena smanjenjem proizvodnje članica OPEC-a i iskorištavanjem zaliha nafte i naftnih derivata u zemljama potrošačima od ljeta 2016. godine na ovamo. Sve u svemu, to je rezultiralo smanjenjem potražnje za transportom, što je u kombinaciji s velikim brojem novoizgrađenih brodova na Dalekom istoku dovelo do niskih vozarina.

U listopadu je tankersko tržište doživjelo početni rast, pri čemu su vozarine na kraju prosinca dosegle razine koje nismo vidjeli nekoliko godina.

Krajem 2018. godine nastaje dugoočekivana tržišna situacija koju su iščekivali svi brodari. Naravno, treba naglasiti da je tankersko tržište još uvijek nestabilno, s relativno jakim fluktuacijama, ali sa prosječnim vozarinama na višoj razini u odnosu na zadnjih par godina.

Na tako potisnutom tržištu prihodi su bili nešto skromniji, stoga se fokus brodarstva preusmjerio na učinkovitije praćenje troškova i pozicioniranje flote u skladu sa tržišnim uvjetima.

Pomorska sigurnost se razvojem kulture sigurnosti i propisa, poboljšala posljednjih godina. Mnogi brodovlasnici sada su mnogo više proaktivni u pogledu sigurnosti nego što su bili u prošlosti. Broj nezgoda iz godine u godinu pada, što je dobar znak za brodarstvo. Međutim, ekonomski pritisci su doveli do smanjenja troškova u sektoru, što bi potencijalno moglo imati negativne posljedice na održavanje, obuku i kvalificiranu radnu snagu. Opera-

tivno, TNG je nastavio s učinkovitim i profesionalnim djelovanjem, te je 2018 bila još jedna godina za Društvo u kojoj nije bilo ozbiljnih nezgoda na brodovima. Uprava nastavlja istraživati mogućnosti kojima bi mogla što bolje iskoristiti tankere klase ICE i ECO, u pokušaju

---

**“VIŠE VOZARINE  
NA SPOT TRŽIŠTU S  
PROSJEKOM TCE-A DO  
GOTOVO USD 20.000 PO  
DANU U MR SEGMENTU  
S KRAJA GODINE SU  
DUGOOČEKIVANA VIJEST,  
DOK SU PREDVIĐANJA  
SEKTORA ZA 2019.  
GODINU JOŠ BOLJA VIŠE  
ZBOG UTJECAJA IMO  
2020.”**

---

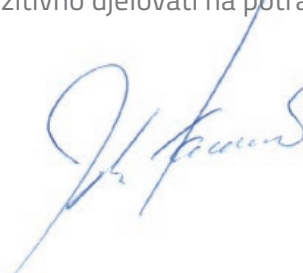
plasiranja njihovih konkurentskih predno-sti. S tom strategijom Tankerska Next Generation kontinuirano nadmašuje tržišni prosjek u MR segmentu.

Više vozarine na spot tržištu s prosjekom TCE-a do gotovo USD 20.000 po danu u MR segmentu s kraja godine su dugoočekivana vijest, dok su predviđanja sektora za 2019. godinu još bolja ponajviše zbog utjecaja IMO 2020. Razmišljanja na razini industrije su da je rast vozarina koji se nedavno dogodio na spot tržištu samo potvrda da je ovo tek najava ranog oporavka tržišta.

IMO regulativa 2020. bi također trebala imati značajan utjecaj na tržište produkt tankera. Iako je velik dio fokusa na IMO 2020. bio vezan uz raspravu o pročišćivačima ispušnih plinova, vjerujemo da će novi propisi o niskom sadržaju sumpora imati značajne posljedice za brodarstvo.

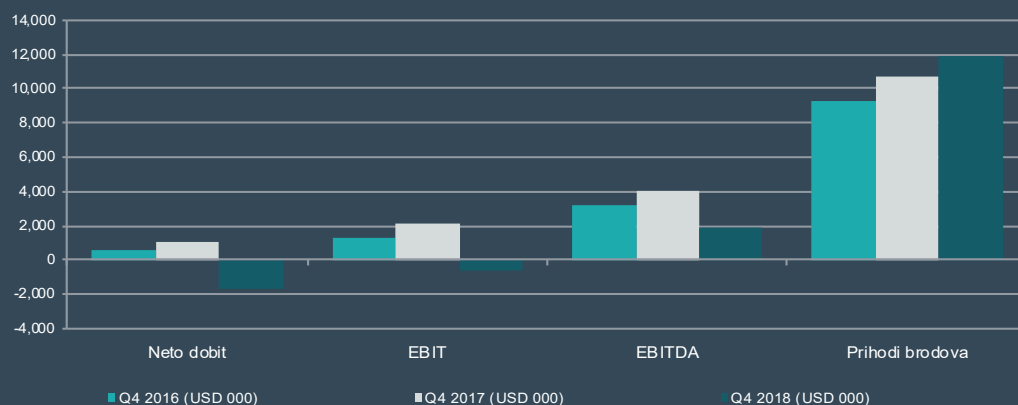
Očekuje se da će prijelaz na gorivo sa niskim udjelom sumpora rezultirati značajnim povećanjem potražnje za gorivima u skladu s propisima, zajedno sa dislokacijom globalnih kapaciteta za preradu.

Povećani trgovinski pravci i volumeni će zasigurno rezultirati otklonom u plovidbenim trgovačkim rutama i pozitivno djelovati na potražnju za tonskom miljom.



John Karavanić  
član Uprave

# Sažetak prihoda i dobiti



**300,0 mil. kn ~ USD 47,8 mil.**

Prihodi brodova

**88,28 mil. kn ~ USD 14,1 mil.**

EBITDA

**32,6 mil. kn ~ USD 5,2 mil.**

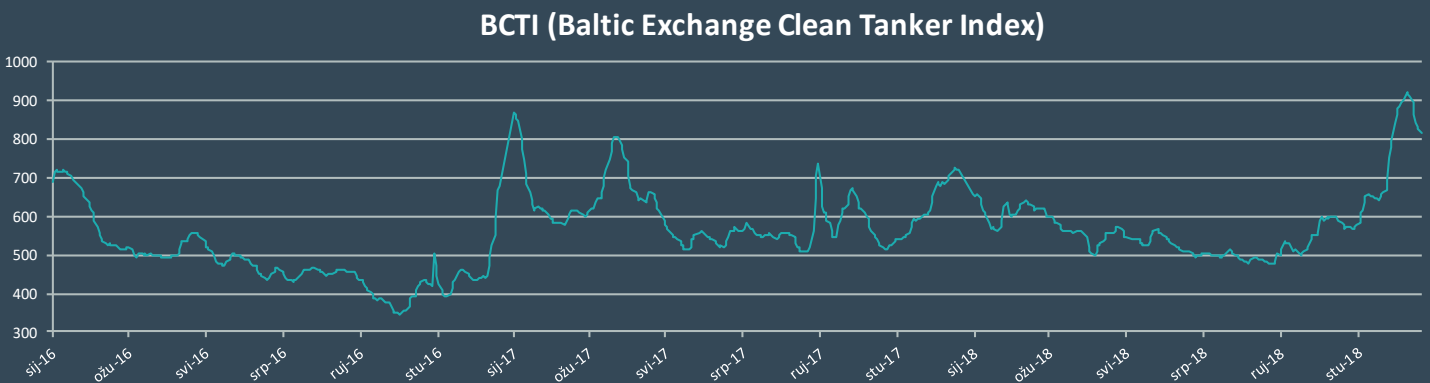
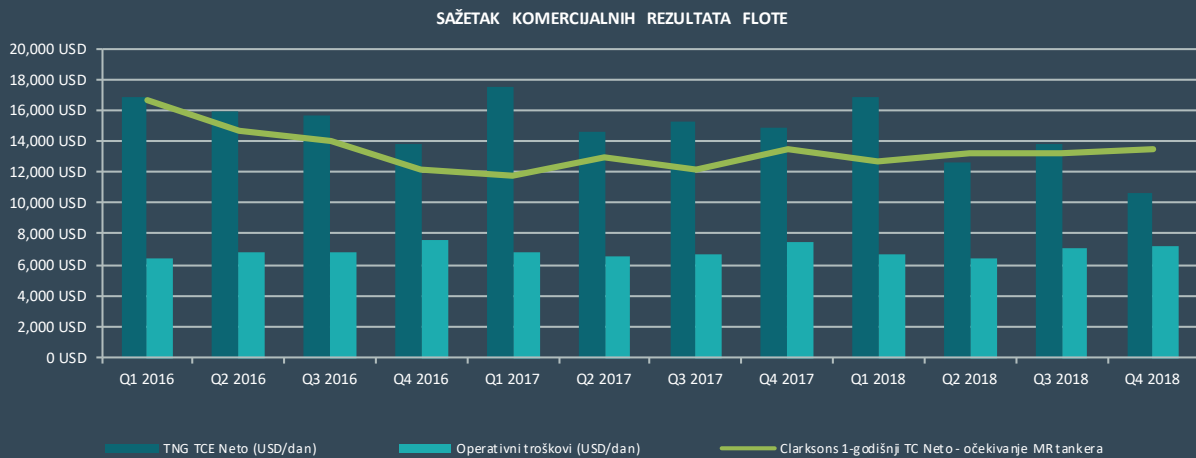
EBIT

**6,3 mil. kn ~ USD 0,97 mil.**

Neto dobit

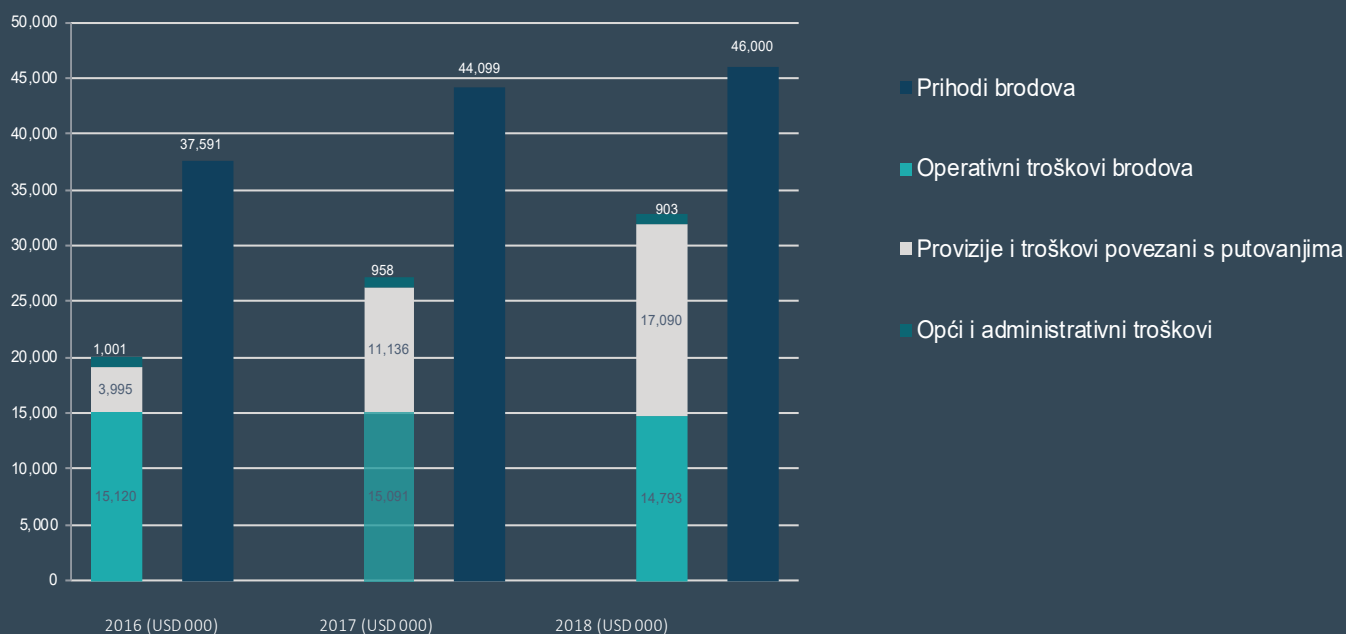


# Komercijalni rezultati



*“Angažmanom brodova na “spot” tržištu makismiziran je njihov komercijalni potencijal i ostvarena je premija u odnosu na razine ostvarive na tržištu brodarskih ugovora na vrijeme.”*

# Sažetak troškova



**95,08 mil. kn** ~ USD 15,14 mil.

Operativni troškovi broda

**104,9 mil. kn** ~ USD 16,7 mil.

Troškovi povezani s putovanjima

**5,9 mil. kn** ~ USD 0,93 mil.

Opći i administrativni troškovi

# Dionica TPNG-R-A

Temeljni kapital: **436.667.250,00 kn**

Broj dionica: **8.733.345**

Trezorske dionice: **13.200**

Ukupni promet u 2018.: **1.515.984,7 kn**

Ukupna količina u 2018.: **34.765 dionica**

Broj trgovinskih dana: **107**

Najviša cijena u 2018.: **57,00**  
(11. siječnja i 5. veljače)

Najniža cijena u 2018.: **33,40** (14. studenog)

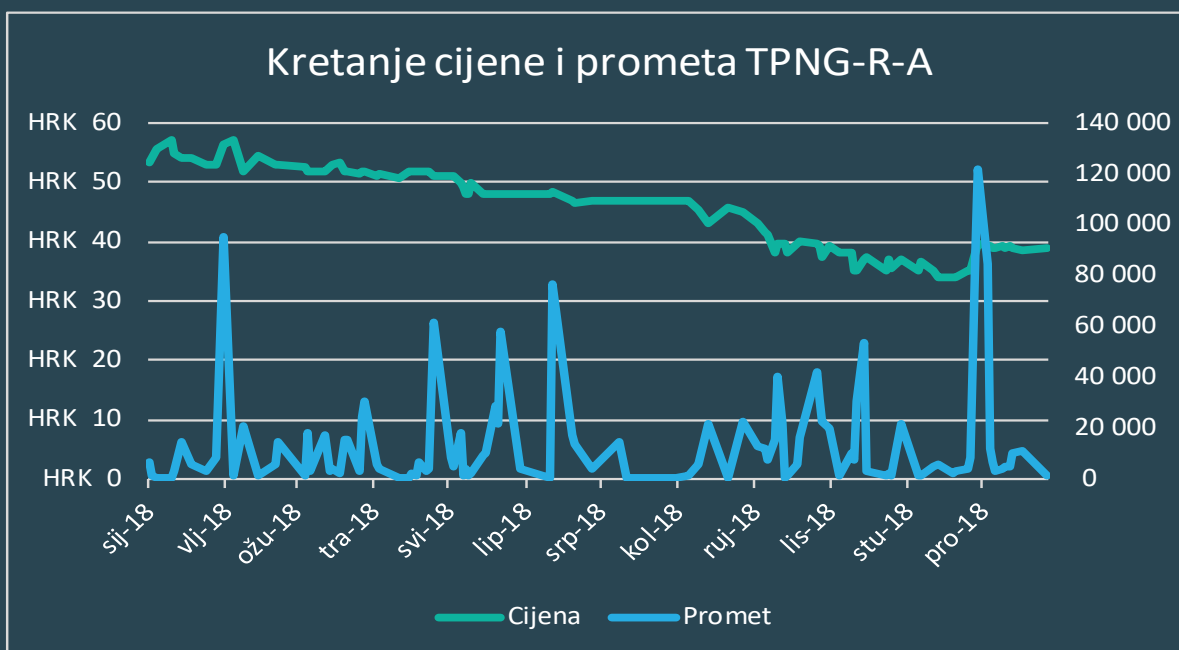
Tržišna kapitalizacija na dan 31.12.2018.:  
**338.853.786,00 kn**



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

## Značajni dioničari na 31.12.2

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







NO SMOKING  
SAFETY FIRST





# Uvjeti poslovanja

Povećani protekcionizam i trgovinske tarife između SAD-a i Kine su i dalje najbitniji čimbenici neizvjesnosti. Jasno da je 90-dnevno razdoblje prekratko za rješavanje temeljnih pitanja i za učinkovit doprinos neizvjesnim tržišnim uvjetima oko odnosa SAD-a i Kine.

Sankcije Iranu od strane SAD-a su također imale učinak na brodarstvo, točnije na rute naftnim derivatima, te se čeka svibanj 2019. godine kako bi saznali hoće li se iste obnoviti.

U jeku debate u brodarstvu od 01. siječnja 2020. prema pravilima Međunarodne pomorske organizacije (IMO) brodovi bez pročišćivača više neće smjeti koristiti goriva s udjelom sumpora iznad 0,5%. Sudeći po izvještima, korisnici pročišćivača (engl. scrubber) će vjerojatno ostati u manjini, a relativno mali broj kandidata za ugradnju pročišćivača zapravo je glas povjerenja u rafinerije i naftne kompanije koje proizvode gorivo sa niskim sadržajem sumpora. No realnost je da će samo nekolicina zemalja biti spremna osigurati dovoljne količine goriva s niskim sadržajem sumpora prije 01. siječnja 2020. godine.

Pročišćivači su provjerena tehnologija za čišćenje industrijskih ispušnih plinova, ali u brodarstvu su novitet, te se ne može sa stopostotnom točnošću tvrditi o njihovoj vjerodostojnosti. S obzirom na sve skoriji rok, brodovlasnici i operateri nemaju izbora nego ulagati velike količine novca na instalaciju pročišćivača ili testiranje skupljih goriva s niskim sadržajem sumpora koji su se nedavno pojavili na tržištu.

S druge pak strane, bliži se krajnji rok za provedbu Konvencije o upravljanju balastnim vodama (očekivano vršno razdoblje ugradnje sustava za pročišćavanje balastnih voda od 2019. do 2021. godine) što predstavlja još jedan operativni izazov za brodare, a isto tako i dodatan trošak.

**BCTI (Baltic Exchange Clean Tanker Index)**



Novonastala situacija između SAD-a i Venezuele još uvijek nema većeg utjecaja na brodersko tržište, ali tek predstoji vrijeme u kojem će se vidjeti utjecaj sankcija. Međutim, mjera započinje u vrijeme kada tankeri konačno vide oporavak vozarina, budući da je odnos ponude i potražnje i dalje bio negativan po brodarstvo.

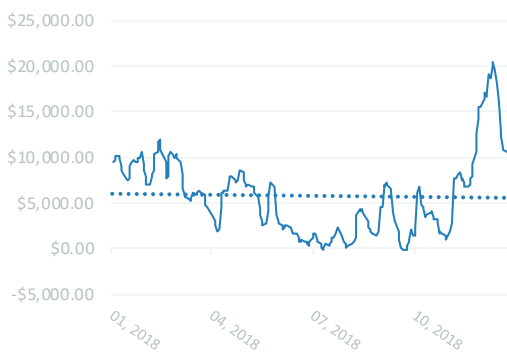
Gotovo dva desetljeća Kina kao ekonomska sila ima ogromnu potrebu za uvozom sirovina kako bi imala uvjete za rast gospodarstva, što je uvelike odgovalo broderskoj industriji.

Međutim, iako je Kina i dalje najvažnije tržište globalnog tranzitnog brodarstva, njeno gospodarsko usporavanje potaknuto trgovinskim ratom u 2018. godini, osjetno utječe na brodarstvo.

Kina je već više od dva desetljeća glavni pokretač globalnog gospodarskog rasta, potičući potražnju za pomorskom trgovinom i bitnim trgovačkim proizvodima. Godišnji statistički podaci ovog Azijskog diva otkriveni su prije nekoliko tjedana, što je izazvalo zabrinutost za ekonomsko stanje te zemlje. Kineski BDP se povećao za 6,6% prošle godine, što je u usporedbi s drugim zemljama OECD-a impresivno, no to je najniži rast koji je ta zemlja doživjela od 1990. godine. Osim toga, stopa rasta u posljednjem kvartalu 2018. godine iznosi 6,4%, što je najniža stopa rasta od globalne financijske krize. Budući da Kina čini jednu trećinu globalnog rasta, ne čudi što je MMF prognozirao globalni gospodarski rast 2019. godine smanjen za 0,2% i upozorio da su korekcije stope usporavanja gospodarstva vrlo moguće.

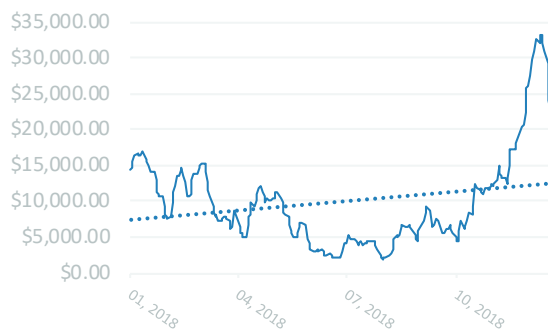
Svi, pa i sam Peking su očekivali usporavanje stope rasta gospodarstva, stoga se u Kini poduzimaju svi koraci kako bi se iz primarno proizvodne ekonomije s vremenom transformirali u uslužnu. Naravno, ovi utjecaji na globalnu trgovinu će biti spori i postupni. Anketa koju je proveo Reuters pokazala je da će kineska stopa gospodarskog rasta dodatno usporiti u 2019. na nižih 6,3%, dok će po procjenama MMF-a stopa rasta iznositi 6,2%.

Continent to US Atlantic coast TCE (CPP, UNL)



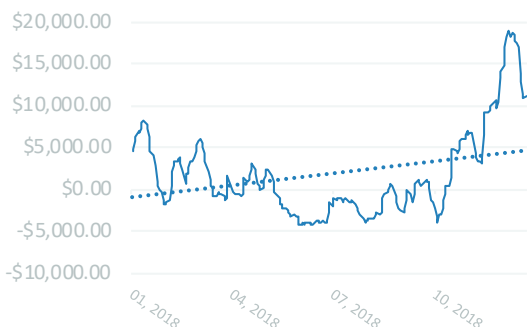
Full Route Description - TC2\_37 37,000mt CPP/UNL. Continent to US Atlantic coast (Rotterdam to New York).

MR Atlantic triangulation (Uses: TC2 TCE & TC14 TCE)



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

US Gulf to Continent TCE (CPP, UNL, diesel)



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

<sup>1</sup> MMF, World Economic Outlook, travanj 2019.

<sup>2</sup> Baltic Exchange, BCTI, ožujak 2019.

<sup>3</sup> Banchemo costa – Product Tanker outlook 2019.

<sup>4</sup> Clarksons, Tanker Matrix Report, travanj 2019.



# Rezultati društva u 2018.

TNG je poslovnu 2018. godinu završio s 300 mil. HRK prihoda (47,8 mil. USD), koji su za 6,5 posto porasli u odnosu prethodnu 2017. godinu, dok je EBITDA iznosila 87,9 mil. HRK (14,0 mil. USD), što u kunama u usporedbi s 110,2 mil. HRK ostvarenih u 2017. godini predstavlja smanjenje od 25,7 %.

Neto dobit TNG-a iznosila je 6,3 milijuna HRK (1,0 mil. USD), što je uz nepredviđeno spori oporavak tržišta između ostalog i posljedica odluke o vrijednosnom usklađenju materijalne imovine. Vrijednost broda „Dalmacija“ je umanjena za nešto manje od 2% procijenjene vrijednosti broda pošto joj je knjigovodstvena vrijednost po procjeni Uprave prelazila nadoknadivi iznos procijenjene vrijednosti utvrđen metodom diskontiranog novčanog tijeka. Gubitak od umanjnja od 0,627 mil. USD je prikazan kao rashod u računu dobiti i gubitka te će biti prikazan u bilješkama uz financijske izvještaje.

Sažetak prihoda i dobiti	2017 (‘000 USD)	2017 (‘000 HRK)	2018 (‘000 USD)	2018 (‘000 HRK)
Prihodi brodova	42.371	280.596	47.784	300.007
EBITDA	16.635	110.166	14.003	87.919
EBIT	9.126	60.439	5.193	32.603
Neto dobit	4.852	32.132	1.001	6.284

Operativna dobit 2018. godine iznosi 32,6 mil. HRK (5,2 mil. USD) i rezultat je prihodovne stabilnosti dva ugovora na vrijeme, doprinosi sa „spot“ te je moderirana povećanim troškovima kao posljedice veće izloženosti „spot“ tržištu. Povećani prihodi brodova tijekom 2018. godine prvenstveno odražavaju prilagođenu strategiju zapošljavanja najvećeg broja jedinica na „spot“ tržištu (u većem dijelu godine) u kojem TNG kao brodar pomiruje troškove goriva, lučke i druge troškove povezane s putovanjima. U ovom modalitetu poslovanja ovaj značajni dio troškova, koji za jedinice koje su zaposlene ugovorima na vrijeme podmiruje izravno unajmitelj, kompenzira se kroz povećane prihode.

Prosječne bruto dnevne vozarine brodova tijekom 2018. godine zabilježene su na razni od 21.005 USD, i pokazuju povećanje u odnosu na razinu od 20.770 USD na dan ostvarenih u 2017. godini, te prate promjene tržišnih uvjeta.

Prošla 2018. godina također je bila obilježena u najvećem dijelu uobičajenim troškovima operativnog poslovanja brodova. Operativni troškovi brodova su povećani na 15,143 mil. USD.

Provizije i troškovi povezani s putovanjima brodova iznosili su 104,9 mil. HRK, za razliku od istog razdoblja 2017. kada su iznosili 64,8 mil. HRK. Ovo značajno povećanje rezultat je promjene modaliteta zaposlenja m/t Dalmacije, Velebita i Paga kojima su prelaskom na „spot“ tržište povećani troškovi povezani s putovanjima jer uključuju i lučke troškove i gorivo, koje u slučaju ugovora na vrijeme izravno podmiruje unajmitelj.

Ukupni operativni troškovi iznosili su 267,4 mil. HRK (42,6 mil. USD) u 2018. godini. Ukupni operativni troškovi značajno su povećani u odnosu na 2017. (+22,0%), a povećanje je uzrokovano promjenom modela zaposlenja m/t Dalmacije, Velebita i Paga, odnosno povećanjem provizija i troškova povezanih s putovanjima.

Troškovi amortizacije u 2018. godini iznosili su 51,4 mil. HRK (8,2 mil. USD).

Svi operativni brodovi amortiziraju se, u skladu s računovodstvenom politikom društva, tijekom procijenjenog vijeka trajanja od 25 godina, linearnom metodom amortizacije do rezidualne vrijednosti koja predstavlja „scrap“ vrijednost broda koja se može ostvariti na međunarodnom tržištu.

Sažetak financijske pozicije	2017 ('000 USD)	2017 ('000 HRK)	2018 ('000 USD)	2018 ('000 HRK)
Dug prema bankama	106.938	670.467	97.556	631.106
Novac i novčani ekvivalenti	10.175	63.792	8.716	56.389
Neto dug	96.763	606.675	88.840	574.717
Kapital i rezerve	96.242	603.418	96.491	624.227
Odnos neto duga i kapitala uvećanog za neto dug	50%	50%	48%	48%

Opći i administrativni troškovi 2018. godine iznosili su 5,8 mil. HRK (0,9 mil. USD) i smanjeni su 2,8% u odnosu na isto razdoblje 2017. godine kao posljedica povećane efikasnosti kontrole troškova.

Tankerska Next Generation d.d. završila je 2018. godinu s omjerom zaduženosti od 48%, koji je smanjen za 2 postotna poena u odnosu na kraj 2017. godine. Smanjena zaduženost je u skladu s otplatnim planom zajmova i redovitim smanjenjem kreditne zaduženosti prema bankama, te očekujemo kako će se stupanj zaduženosti i u budućnosti smanjivati.

Osiguravanje dovoljne razine financijskih sredstava (u obliku vlasničkog kapitala i duga) omogućava stabilne temelje za provođenje strategije tvrtke i povećanje dodatnog novčanog tijeka uz smanjenje rizika poslovanja fokusiranjem na ugovaranje srednjih do dugoročnih razdoblja zaposlenosti brodova.

S ciljem optimizacije komercijalne iskorištenosti flote jedinice kojima je tijekom godine istekao ugovor o najmu prebačene su na „spot“ tržište. Na ovaj način TNG d.d. koristi prednosti ugovaranja jednokratnih putovanja do oporavka uvjeta na tržištu ugovora na vrijeme. Ovaj način zapošljavanja otvara mogućnost ostvarivanja premije u odnosu na trenutne tržišne uvjete, ali zahtijeva od kompanije povećane rezerve likvidnosti zbog različitog vremenskog horizonta troškova i prihoda gdje brodar podmiruje sve troškove putovanja prije naplate vozarine, dok u slučaju ugovora na vrijeme brodar vozarine prima unaprijed.

Sažetak troškova	2017 ('000 USD)	2017 ('000 HRK)	2018 ('000 USD)	2018 ('000 HRK)
Troškovi povezani s putovanjima	(9.778)	(64.756)	(16.709)	(104.903)
Operativni troškovi brodova	(14.288)	(94.615)	(15.143)	(95.076)
Opći i administrativni troškovi	(907)	(6.006)	(933)	(5.855)
<b>Ukupni operativni troškovi</b>	<b>(25.738)</b>	<b>(170.442)</b>	<b>(42.595)</b>	<b>(267.426)</b>

# Financijski pokazatelji

Račun dobiti i gubitka i izvještaj o sveobuhvatnoj dobiti za razdoblje od 31.12.2017. do 31.12.2018.

Revidirano	2017 (‘000 USD)	2017 (‘000 HRK)	2018 (‘000 USD)	2018 (‘000 HRK)
Prihodi brodova	42.371	280.596	47.784	300.007
<b>Prihodi od prodaje</b>	<b>42.373</b>	<b>280.608</b>	<b>47.788</b>	<b>300.029</b>
Troškovi povezani s putovanjima	(9.778)	(64.756)	(16.709)	(104.903)
Operativni troškovi brodova	(14.288)	(94.615)	(15.143)	(95.076)
Opći i administrativni troškovi	(907)	(6.006)	(933)	(5.855)
<b>Ukupni operativni troškovi</b>	<b>(25.738)</b>	<b>(170.442)</b>	<b>(34.412)</b>	<b>(216.049)</b>
<b>DOBIT PRIJE KAMATA, POREZA I AMORTIZACIJE (EBITDA)</b>	<b>16.635</b>	<b>110.166</b>	<b>14.003</b>	<b>87.919</b>
Amortizacija	(7.509)	(49.727)	(8.183)	(51.377)
Usklađenje vrijednosti	-	-	(627)	(3.939)
Operativna dobit (EBIT)	9.126	60.439	5.193	32.603
Financijski prihodi	23	149	689	4.327
Financijski rashodi	(4.297)	(28.456)	(4.881)	(30.646)
<b>NETO DOBIT</b>	<b>4.852</b>	<b>32.132</b>	<b>1.001</b>	<b>6.284</b>
Tečajne razlike iz preračunavanja inozemnih valuta	465	(81.264)	(1.542)	19.757
<b>Ukupna sveobuhvatna dobit</b>	<b>5.317</b>	<b>(49.132)</b>	<b>(541)</b>	<b>26.041</b>
Prosječni vagani broj dionica osnovnih i razrijeđenih (tis.)	8.720.145	8.720.145	8.720.145	8.720.145
Neto dobit po dionici, osnovna i razrijeđena	0,56	3,68	0,11	0,72



## Izveštaj o financijskom položaju na dan 31.12.2018.

Revidirano	2017 ('000 USD)	2017 ('000 HRK)	2018 ('000 USD)	2018 ('000 HRK)
<b>Dugotrajna imovina</b>	<b>191.928</b>	<b>1.203.337</b>	<b>183.393</b>	<b>1.186.408</b>
Brodovi u funkciji	191.928	1.203.337	183.377	1.186.302
<b>Kratkotrajna imovina</b>	<b>14.769</b>	<b>92.597</b>	<b>15.538</b>	<b>100.517</b>
Zalihe	1.335	8.370	2.130	13.779
Potraživanja	2.803	17.574	3.990	25.806
Novac i novčani ekvivalenti	10.175	63.792	8.716	56.389
Ostala kratkotrajna imovina	456	2.861	702	4.543
<b>UKUPNO IMOVINA</b>	<b>206.697</b>	<b>1.295.934</b>	<b>198.931</b>	<b>1.286.925</b>
<b>Kapital i rezerve</b>	<b>96.242</b>	<b>603.418</b>	<b>96.491</b>	<b>624.227</b>
Temeljni kapital	68.988	436.667	68.988	436.667
Premije na izdane dionice	10.179	68.426	10.179	68.426
Pričuve	9.269	57.030	9.026	58.637
Zadržana dobit	10.388	67.725	12.422	67.170
Pričuve iz preračuna stranih valuta	(2.582)	(26.430)	(4.124)	(6.673)
<b>Dugoročne obveze</b>	<b>97.556</b>	<b>611.647</b>	<b>86.174</b>	<b>557.476</b>
Banke	97.556	611.647	86.174	557.476
<b>Kratkoročne obveze</b>	<b>12.899</b>	<b>80.869</b>	<b>16.266</b>	<b>105.222</b>
Banke	9.382	58.820	11.382	73.630
Obveze prema dobavljačima i ostale kratkoročne obveze	2.758	17.294	4.053	26.216
Odgođeno plaćanje troškova i prihod budućeg razdoblja	759	4.755	831	5.376
<b>UKUPNO KAPITAL I OBVEZE</b>	<b>206.697</b>	<b>1.295.934</b>	<b>198.931</b>	<b>1.286.925</b>

# Financijski pokazatelji

Izveštaj o novčanom tijeku za razdoblje  
od 31.12.2017. do 31.12.2018.

Revidirano	2017 (‘000 USD)	2017 (‘000 HRK)	2018 (‘000 USD)	2018 (‘000 HRK)
Dobit prije poreza	4.852	32.132	1.001	6.284
Amortizacija	7.509	49.727	8.183	51.377
Promjene u radnom kapitalu	(4.897)	(32.434)	(4.984)	(31.294)
Ostale promjene	4.384	27.606	4.292	26.677
<b>Novčani tijek od poslovnih aktivnosti</b>	<b>11.848</b>	<b>77.031</b>	<b>9.119</b>	<b>56.983</b>
Novčani primici od investicijskih aktivnosti	-	-	-	-
Novčani izdaci od investicijskih aktivnosti	(602)	(3.983)	(55)	(346)
<b>Novčani tijek od investicijskih aktivnosti</b>	<b>(602)</b>	<b>(3.983)</b>	<b>(55)</b>	<b>(346)</b>
Novčani primici od financijskih aktivnosti	3.787	25.079	-	-
Novčani izdaci od financijskih aktivnosti	(10.986)	(72.754)	(10.500)	(65.920)
<b>Novčani tijek od financijskih aktivnosti</b>	<b>(7.199)</b>	<b>(47.675)</b>	<b>(10.500)</b>	<b>(65.920)</b>
Neto promjene u novčanom tijeku	4.047	25.373	(1.436)	(9.283)
Novac i novčani ekvivalenti s početka razdoblja	6.126	43.915	10.175	63.792
Učinci promjene valutnih tečajeva na novac	2	(5.496)	(23)	1.880
<b>NOVAC I NOVČANI EKVALENTI NA KRAJU RAZDOBLJA</b>	<b>10.175</b>	<b>63.792</b>	<b>8.716</b>	<b>56.389</b>

## Izveštaj o promjenama vlasničke glavnice za razdoblje od 31.12.2017. do 31.12.2018.

Izveštaj o promjenama vlasničke glavnice 2018. godine	Temeljni kapital	Zadržana dobit	Pričuva iz preračuna stranih valuta	Ostale pričuve	Premija na izdane dionice	Otkup vlastitih dionica	Ukupno
	('000 USD)	('000 USD)	('000 USD)	('000 USD)	('000 USD)	('000 USD)	('000 USD)
<b>Stanje na dan 31. prosinca 2017. godine</b>	<b>68.988</b>	<b>10.388</b>	<b>(2.582)</b>	<b>9.412</b>	<b>10.179</b>	<b>(143)</b>	<b>96.242</b>
Dobit tekuće godine	-	1.001	-	-	-	-	1.001
Tečajne razlike iz preračunavanja inozemnih dijelova poslovanja	-	-	(1.542)	-	-	-	(1.542)
<b>Ukupno sveobuhvatna dobit</b>	<b>-</b>	<b>1.001</b>	<b>(1.542)</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>(541)</b>
Prijenos u pozicije rezervi po godišnjem rasporedu	-	243	-	(243)	-	-	-
Objavljena dividenda	-	790	-	-	-	-	790
<b>Stanje na dan 31. prosinca 2018. godine</b>	<b>68.988</b>	<b>12.422</b>	<b>(4.124)</b>	<b>9.169</b>	<b>10.179</b>	<b>(143)</b>	<b>96.491</b>

Izveštaj o promjenama vlasničke glavnice 2018. godina	Temeljni kapital	Zadržana dobit	Pričuva iz preračuna stranih valuta	Ostale pričuve	Premija na izdane dionice	Otkup vlastitih dionica	Ukupno
	('000 HRK)	('000 HRK)	('000 HRK)	('000 HRK)	('000 HRK)	('000 HRK)	('000 HRK)
<b>Stanje na dan 31. prosinca 2017. godine</b>	<b>436.667</b>	<b>67.725</b>	<b>(26.430)</b>	<b>58.027</b>	<b>68.426</b>	<b>(997)</b>	<b>603.418</b>
Dobit tekuće godine	-	6.284	-	-	-	-	6.284
Tečajne razlike iz preračunavanja inozemnih dijelova poslovanja	-	-	19.757	-	-	-	19.757
<b>Ukupno sveobuhvatna dobit</b>	<b>-</b>	<b>6.284</b>	<b>19.757</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>26.041</b>
Objavljena dividenda	-	(5.232)	-	-	-	-	(5.232)
Prijenos u pozicije rezervi po godišnjem rasporedu	-	(1.607)	-	1.607	-	-	-
<b>Stanje na dan 31. prosinca 2018. godine</b>	<b>436.667</b>	<b>67.170</b>	<b>(6.673)</b>	<b>59.634</b>	<b>68.426</b>	<b>(997)</b>	<b>624.227</b>

Flota TNG-a se trenutno sastoji od šest MR tankera na moru (Velebit, Vinjerac, Vukovar, Zoilo, Dalmacija i Pag). Flota se sastoji od dva konvencionalna ice class produkt tankera te četiri eko-dizajn moderna produkt tankera s ukupnim kapacitetom od 304.449 dwt-a. Na dan 31. prosinca 2018., prosječna starost TNG flote je 4,7 godina.

### Dalmacija

Dalmacija je od isporuke iz brodogradilišta krajem studenog 2015., bila vezana trogodišnjim brodarskim ugovorom na vrijeme uz dnevnu vozarinu od 17.750 USD. U rujnu je sporazumno okončan brodarski ugovor na vrijeme za m/t Dalmaciju, uz naknadu za prijevremeni izlazak iz ugovora.

### Vinjerac

Tijekom prvog tromjesečja 2018. za Vinjerac je osiguran jednogodišnji ugovor na vrijeme uz vozarinu od 14.500 USD po danu s unajmiteljem Clearlake Shipping Pte Ltd („Clearlake“), koji je i prethodno unajmljivao Vinjerac na „spot“ tržištu i ugovaranjem kratkoročnih „time charter“ ugovora. Po isteku sadašnjeg ugovora u Q2/19 unajmitelj ima opciju produžiti ugovor za još jednu godinu uz vozarinu od USD 15.500 po danu.

### Vukovar i Zoilo

Od isporuke iz brodogradilišta u 2015. godini, brodovi su bili u komercijalnoj eksploataciji kroz trogodišnji brodarski ugovor na vrijeme s istaknutim unajmiteljima. Vukovar je reisperučen kompaniji krajem travnja, a Zoilo početkom srpnja 2018. i to po isteku trogodišnjih brodarskih ugovora na vrijeme, pa svoj kontinuitet zaposlenja nastavljaju na „spot“ tržištu s ciljem maksimiziranja svog komercijalnog potencijala pri trenutnim tržišnim uvjetima, odnosno do oporavka vozarina na tržištu brodarskih ugovora na putovanje.

### Velebit i Pag

Brodove Velebit i Pag TNG trenutno operira na „spot“ tržištu, procjenjujući kako ovaj način zapošljavanja u ovom trenutku predstavlja optimalnu strategiju korištenja komercijalnog potencijala flote do očekivanog oporavka uvjeta na tržištu ugovora na vrijeme.

Strategijom zapošljavanja flote osigurana je stabilna razina prihoda u srednjoročnom razdoblju u kojem je Vinjerac zaposlen ugovorom na godinu dana dok su preostali brodovi nakon što su im istekli ugovori na kraća razdoblja prebačeni na „spot“ tržište. Tijekom prvog kvartala za m/t Vinjerac je ugovoren kratkoročni brodarski ugovor na vrijeme.

Tankerska Next Generation se strateški prilikom zapošljavanja flote vodi konzervativnim pristupom ugovaranja najmova za svoje brodove, što je potvrđeno u uvjetima rastućeg tržišta tijekom 2015. kada su ključni najmovi bili ugovarani. Tada sklopljeni ugovori na vrijeme omogućili su TNG d.d. da u tom period ostvaruje rezultate iznad prosjeka tržišta. Trenutno je većina, odnosno pet od šest jedinica, zaposleno na spot tržištu zbog nepovoljnih uvjeta na tržištu najmova, koji pružaju neodgovarajuću razinu novčanih tijekomova.

S druge pak strane, pozicionirajući većinu flote na spot tržište menadžment je osigurao dovoljno fleksibilnosti za buduće zapošljavanje, bazirajući se na javno dostupnim industrijskim prognozama i analizama, prema kojima se očekuje oporavak vozarina u srednjoročnom razdoblju. Smatramo da su se prve naznake suštinskog oporavka tržišta tankera za prijevoz derivata pojavile već u zadnjim tjednima 2018. godine.

Prosječne TCE neto dnevne vozarine za četvrti kvartal 2018. iznose 10.659 USD. U usporedbi s posljednjih nekoliko kvartala i prosječnom TCE neto dnevnom vozarinom za 2018. godinu od 13.201 USD, vidljiva je korekcija kao posljedica sezonski smanjene trgovine naftnim derivatima te nepovoljnih utjecaja zbog pada potražnje.

Prosječni dnevni operativni troškovi brodova u 2018. godini iznose 6.755 USD, te su umjereno smanjeni u odnosu na razinu postignutu u istom razdoblju prethodne 2017. godine.

Konvencija o balastnim vodama Međunarodne pomorske organizacije stupila je na snagu 8. rujna 2017. godine. Odobreni sustav za pročišćenje balastnih voda morat će biti ugrađen do trenutka kada bude potrebno obnoviti IOPP (International Oil Pollution Prevention) certifikat, što za TNG d.d. znači da će se sustavi ugrađivati na brodove prateći ciklus petogodišnjih obveznih remonta, koji bi trebali krenuti od kraja 2019. godine ovisno o obvezujućim rokovima i budućim uvjetima poslovanja.

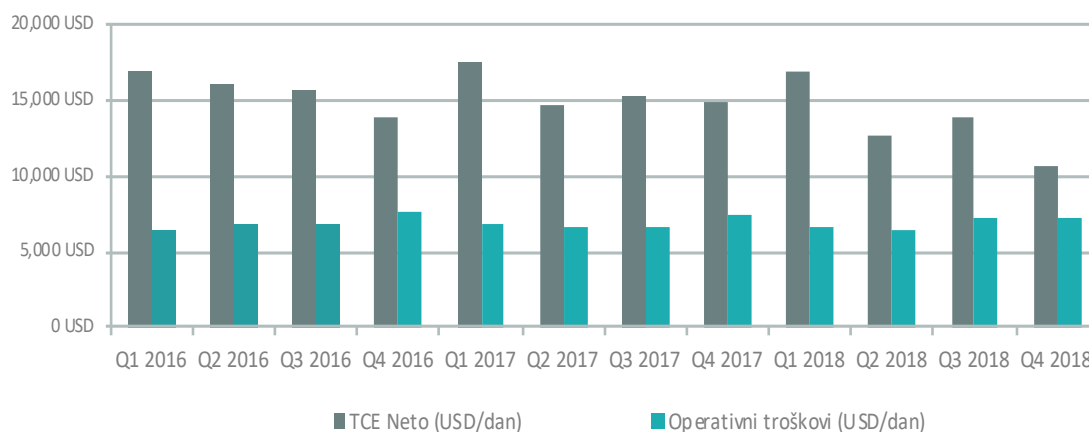
Ekološka kontrola raste s rekordnim kaznama koje se izdaju za onečišćenje. Nova pravila upravljanja balastnim vodama usmjerena na zaustavljanje širenja štetnih vodenih organizama su dobrodošla, ali će također dodati značajne troškove i potencijalno dovesti nove rizike za brodare.

Sustav za pročišćenje balastnih voda aktivno uklanja, ubija ili onemogućuje reprodukciju organizama u balastnim vodama prije vraćanja u eko sustav. Očekivani trošak nabavke i implementacije može iznositi od 450.000 do 550.000 dolara po brodu ovisno o pripremi i postojećim instalacijama.

Brod	Nosivost (dwt)	Tip	Godina izgradnje	Brodogradilište	Zastava	Zaposlenje na 31.12.2018.	Dnevna vozarina (USD)
Velebit	52.554	ICE class MR produkt	2011	Treći Maj Hrvatska	Hrvatska	ugovor na putovanje	SPOT
Vinjerac	51.935	ICE class MR produkt	2011	Treći Maj Hrvatska	Hrvatska	Clearlake ugovor na vrijeme	14.500 (do Q2 2019.)
Vukovar	49.990	Eko MR produkt	2015	Hyundai Mipo J.Korea	Hrvatska	ugovor na putovanje	SPOT
Zoilo	49.990	Eko MR produkt	2015	Hyundai Mipo J.Korea	Hrvatska	ugovor na putovanje	SPOT
Dalmacija	49.990	Eko MR produkt	2015	SPP Shipbuilding J.Korea	Hrvatska	ugovor na putovanje	SPOT
Pag	49.990	Eko MR produkt	2015	SPP Shipbuilding J.Korea	Hrvatska	ugovor na putovanje	SPOT

Operativni podaci flote	2016.	2017.	2018.
TCE neto vozarine (USD/dan)	15.583	15.525	13.201
Operativni dani (brojčano)	2.156	2.123	2.190
Dnevni operativni troškovi (USD)	6.885	6.891	6.755
Uposlenost flote u %	98,2	98,6	100,0
Prosječni broj brodova u godini	6,00	6,00	6,00

Usporedba TCE neto, Prosječni operativni troškovi broda po kvartalima 2016., 2017. i 2018. godine:





# Najvažniji događaji u 2018.

## Usvojeni nerevidirani rezultati za Q4 2017 i 2017. godinu (Q1)

Sjednice Uprave i Nadzornog odbora Tankerske Next Generation d.d. održane su dana 26. veljače 2018. godine, te su na njima prihvaćeni nerevidirani financijski izvještaji za četvrto tromjesečje i cijelu 2017. godinu.

## Usvojeni revidirani rezultati za 2017. godinu i nerevidirani za Q1 2018 (Q2)

Sjednice Uprave i Nadzornog odbora Tankerske Next Generation d.d. održane su dana 27. travnja 2018.

Nadzorni odbor Tankerske Next Generation d.d. usvojio je i time utvrdio Financijske izvještaje za godinu završenu 31. prosinca 2017. s Izvještajem neovisnog revizora društva, te Godišnje Izvješće o stanju Društva.

Nadalje, na navedenoj sjednici Nadzorni odbor razmotrio je i prihvatio nerevidirani financijski izvještaj za prvo tromjesečje 2018. godine.

## Održana Glavna Skupština Društva (Q3)

Redovna glavna skupština Tankerska Next Generation d.d. održana je u sjedištu Društva u Zadru 1. kolovoza 2018. godine s početkom u 11:00 sati. Na skupštini društva bilo je prisutno 5.943.728 glasova, što predstavlja 68,1609 % od ukupnog temeljnog kapitala (s pravom glasa).

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

## Usvojeni nerevidirani rezultati za Q2 i H1 2018 godine (Q3)

Sjednice Uprave i Nadzornog odbora Tankerske Next Generation d.d. održane su dana 27. srpnja 2018. godine, te su na njima prihvaćeni nerevidirani financijski izvještaji za drugi kvartal i prvih šest mjeseci 2018. godine.

## Isplaćena dividenda iz dobiti ostvarene u 2017. godini (Q3)

Neto dobit Tankerske Next Generation d.d. ostvarena u 2017. godini iznosi 32.132.435,14 kuna. Glavna skupština

je prihvatila da se dio neto dobiti u iznosu od 5.232.087,00 kuna isplati dioničarima kao dividenda, u bruto iznosu od 0,60 kuna po dionici. Isplata dividende započela je 31. kolovoza 2018. Dio neto dobiti u iznosu od 1.606.621,76 kuna raspoređen je u zakonske rezerve, a dio neto dobiti u iznosu od 16.573.581,25 kuna raspoređen je u zadržanu dobit.

## Usvojeni nerevidirani rezultati za Q3 2018 godine (Q4)

Sjednice Uprave i Nadzornog odbora Tankerske Next Generation d.d. održane su dana 29. listopada 2018. godine, te su na njima prihvaćeni nerevidirani financijski izvještaji za treći kvartal i prvih devet mjeseci 2018. godine.

# Očekivani razvoj

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

TNG je na isteku 2018. godine držao jedan srednjoročni brodarski ugovor na vrijeme, koji je potpisan u skladu s uobičajenim tržišnim praksama i temelji se na standardnim uvjetima industrije za takve ugovore.

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

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

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

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

Nakon rujna 2017, odobreni sustav za pročišćenje balastnih voda morat će biti ugrađen do trenutka kada bude potrebno obnoviti IOPP (International Oil Pollution Prevention) certifikat, što za TNG d.d. znači da će se sustavi ugrađivati na brodove prateći ciklus petogodišnjih obveznih remonta, koji bi trebali

krenuti od kraja 2019. godine ovisno o obvezujućim rokovima i budućim uvjetima poslovanja. Sustav za pročišćenje balastnih voda aktivno uklanja, ubija ili onemogućuje reprodukciju organizma u balastnim vodama prije vraćanja u ekosistem. Očekivani trošak nabavke i implementacije može iznositi od 450.000 do 550.000 dolara po brodu ovisno o pripremi i postojećim instalacijama.

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

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

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

# Upravljanje rizicima

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

## Valutni rizik

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

TNG posluje u međunarodnom okružju i izloženo je promjenama vrijednosti američkog dolara (USD) jer je značajan dio potraživanja i prihoda iz inozemstva nominiran u USD. TNG trenutno ne koristi aktivne oblike zaštite od utjecaja promjena valutnog tečaja, jer se nalazi u prirodnoj „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 ugovorenih prihoda da upravlja profitabilnošću poslovanja fiksirajući jednu od značajnijih troškovnih komponenti.

## Kreditni rizik

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

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

## Rizik likvidnosti

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

## Cjenovni rizik

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

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

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

## Operativni rizici

Zbog rizika koji su uključeni u pomorski prijevoz naftnih proizvoda, kao i zbog vrlo strogih zahtjeva od strane velikih naftnih kompanija, sigurnost i poštivanje okoliša su među ključnim operativnim prioritetima. Upravitelj flote Tankerska Plovidba upravlja brodovima na način kojim osigurava maksimalnu zaštitu sigurnosti i zdravlja zaposlenika, javnosti i okoliša. TNG i upravitelj flote aktivno upravljaju rizicima koji utječu na poslovanje TNG-a te su posvećeni eliminiranju incidenata koji bi ugrožavali sigurnost i integritet flote. Upravitelj flote koristi program

upravljanja rizicima koji između ostalog uključuje, alate za računalno potpomognutu analizu rizika, programe za održavanje i procjene, programe stručnog osposobljavanja pomoraca i različite radionice za pomorce.

### **Vozarine**

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

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

**ISO 9001** standard za garanciju kvalitete

**ISO 14001** standard za upravljanje okolišem,

**ISO 50001** standard upravljanja energijom i

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

**ISM Code** Međunarodni kodeks upravljanja sigurnošću

### **Poslovna strategija Društva**

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

### **Strategija odabira unajmitelja**

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

### **Osiguranja**

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







## 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)). Značajni imatelji dionica u Društvu navedeni su na stranici 10 Godišnjeg izvještaja. TNG d.d. općenito uvažavajući specifičnosti poslovnog modela pridržava se odredbi Kodeksa o čemu izvještava javnost kroz Godišnji upitnik korporativnog upravljanja koji se objavljuje na internetskoj stranici društva ([www.tng.hr](http://www.tng.hr)).

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

### Iznimke su sljedeće:

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

Takva mogućnost nije predviđena Statutom društva, a u budućnosti će se razmotriti ovisno o potrebama i troškovima takvog sustava.

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

### Unutrašnji nadzor i upravljanje rizicima

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

### 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 Revizijskog odbora

Gospodin Mario Pavić je započeo svoju profesionalnu karijeru u Tankerskoj plovidbi kao kadet između 1993. i 1994. godine. Diplomirao je na Pomorskom fakultetu u Splitu 1996. godine s diplomom inženjer nautike. Od 1997.

do 2002. godine bio je zaposlen kao časnik palube u floti Tankerske plovidbe. Godine 2002. diplomirao je Management u pomorstvu na Pomorskom fakultetu u Splitu. Između 2003. i 2007. godine bio je 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, a predsjednikom Uprave postaje 2015. godine.

### Nikola Koščica

#### Član Nadzornog odbora

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

Gospodin Sergej Dolezil diplomirao je 2004. godine na Webster University Vienna, Menadžment s naglaskom na međunarodno poslovanje, a 2009. godine završio je MBA program na IEDC Poslovnoj školi u Bledu, Slovenija. 2004. godine zapošljava se na poziciji supervizora u poreznom odjelu KPMG Croatia d.o.o. 2010. godine zapošljava se u INA industriji nafte d.d. na poziciji vodećeg internog revizora, te na toj poziciji ostaje do 2013. godine kada postaje direktor Sektora interne revizije. Iz INA-e u travnju 2015. prelazi u Croatia Osiguranje d.d., gdje zauzima poziciju savjetnika člana uprave za financije, a u siječnju 2016. godine postaje Direktor interne revizije u Croatia Osiguranju d.d. da bi od siječnja do lipnja 2018. bio predsjednik uprave CO Zdravlje d.o.o. Od lipnja 2018. do travnja 2019. vodi Sektor za akvizicije u Croatia Osiguranju d.d. U travnju 2019. prelazi na poziciju direktora financija Amodo d.o.o. tehnološke firme koje se fokusira na razvoj digitalnih kanala i osigurateljnih proizvoda na temelju ponašanja i korištenja (usage based insurance).

## Genarij Sutlović

### Član Revizijskog odbora

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

### Naknade članovima upravljačkih tijela

Naknade članovima Nadzornog odbora u 2018. godini

Naknada članovima Nadzornog odbora iznosi 7.600,00 kn bruto mjesečno, dok Predsjedniku Nadzornog odbora pripada naknada u iznosu 9.500,00 kn bruto mjesečno.

### Sastav Nadzornog odbora na 31.12.2018.:

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

### Naknade članovima Revizijskog odbora u 2018. godini

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

### Sastav Revizijskog odbora na 31.12.2018.

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

### Članovi Uprave, Nadzornog i Revizorskog odbora koji posjeduju dionice Društva na dan 31.12.2018.:

gdin. John Karavanić, član Uprave 1.633 dionice Društva  
gdin. Ivica Pijaca, predsjednik Nadzornog odbora, 1.840 dionica Društva,  
gdin. Mario Pavić, član Nadzornog

odbora 1 dionica Društva,  
gdn. Nikola Koščica, član Nadzornog odbora 1.840 dionica Društva,  
gdn. Genarij Sutlović, član Revizijskog odbora 525 dionica Društva.

## Politika dividendi

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

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

### Dividenda isplaćena dioničarima iz rezultata poslovanja 2017. 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 2017. godini društvo je dioničarima isplatilo dividendu u iznosu od 0,60 kuna po dionici. Skupština društva održana 1. kolovoza 2018. godine donijela je odluku kojom je potvrđen prijedlog Uprave društva te je isplaćen iznos od 5.232.087,00 kuna, odnosno 0,60 kuna po dionici što u odnosu na cijenu dionice koja je prethodila glavnoj skupštini daje prosječni prinos od 1,28%.

### Prijedlog dividende iz rezultata poslovanja 2018. godine

Prijedlog Uprave je da se dobit Društva iz prethodne 2018. godine u cijelosti rasporedi u zadržanu dobit i zakonske rezerve.

Tankerska Next Generation kontinuirano nastoji minimizirati rizik poslovanja ugovaranjem kombinacije zaposlenosti flote broderskim ugovorima na putovanje uz naglašene broderske ugovore na vrijeme no volatilnost tržišta vozarina zahtjeva povećanu odgovornost za upravljanje rizikom likvidnosti.

Uprava postavlja odgovarajući okvir za upravljanje rizikom likvidnosti s ciljem upravljanja kratkoročnim, srednjoročnim i dugoročnim zahtjevima financiranja i likvidnosti uz rizik refinanciranja odnosno kamatni rizik koji proizlazi iz dugoročnih kredita sa varijabilnom kamatnom stopom.

Društvo kontinuirano prati plan i ostvareni tijek novca međutim TNG mora biti spreman snositi rizik suočavanja sa poteškoćama u naplati sredstava.

Pored značajnih iznosa dugoročnih obveza po kreditima koji utječe na rizik tijeka novca TNG ima i obveze prema bankama koje zahtijevaju održavanje minimalne likvidnosti po transakcijskim računima po brodu.

Odluka o ne isplati dividende u 2019. godine za 2018., temelji na poslovnim rezultatima ostvarenima u prethodnoj godini te predviđanjima tržišta u segmentu produkt tankera u 2019. i previđenim troškovima vezanim za praćenje regulatornog okruženja.

# Održivo i društveno odgovorno poslovanje

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

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

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

## Uključenost društveno odgovornog poslovanja u poslovnu strategiju

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

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

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

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

Ključne interesne skupine TNG-a:







## Usklađenost poslovanja sa ciljevima održivog razvoja UN-a

### Zaštita okoliša

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

To se ostvaruje kroz provedbu sljedećih odrednica u poslovanju:

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

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

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

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

Ovi ciljevi najvećim su dijelom ostvareni kroz narudžbu, odnosno preuzimanje četiri Eko dizajn produkt tankera u 2015. godini. Eko brodovi posjeduju razna poboljšanja na svom pogonskom sustavu, kao što su poboljšani pogonski motori i poboljšani veći propeleri koji smanjuju potrošnju goriva. Nove generacije motora i druga poboljšanja u pogonskom sustavu koji se nalaze na eko dizajniranim brodovima mogu omogućiti značajno smanjenje potrošnje goriva i emisije štetnih plinova u atmosferu uključujući i 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 ograničavanju 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 skoroj budućnosti morati ostvariti kako bi brodovi ispunili regulatorne zahtjeve US coast guarda, te na taj način još više smanjili utjecaj na okoliš.



## Ekonomska održivost

### Doprinos društvu

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

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

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

### Optimizacija dostavnih kanala

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

## Tržišni odnosi

### Dobra praksa korporativnog upravljanja

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

### Odgovorno poslovanje

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

minimizira se mogućnost kašnjenja uslijed kvarova koji se manifestiraju u financijskim gubitcima za unajmitelje i kompaniju, ali i pruža sigurnost posadi i teretu koji se prevozi.

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

### Borba protiv korupcije

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

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

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

## Radna okolina

### Poticajno radno okruženje

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

radno vrijeme i suvremeno opremljeno radno mjesto sa svim potrebnim alatima za rad.

### Poštivanje kulture različitosti

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

### Poslovanje bez nesreća

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

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

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

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

### Briga za zdravlje, sigurnost i budućnost

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

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

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

### Odnosi sa zajednicom

#### Profesionalni kadrovi doprinose zajednici

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

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

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

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

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

#### Suradnja s akademskom zajednicom

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



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](mailto:tng@tng.hr)

[www.tng.hr](http://www.tng.hr)

IZVJEŠĆE O RADU NADZORNOG ODBORA  
TANKERSKA NEXT GENERATION d.d.  
ZA 2018. GODINU

---



Na temelju članka 263. stavak 3., članka 280. stavak 3. i članka 300.c. i d. Zakona o trgovačkim društvima („Narodne novine“ broj 152/11 - pročišćeni tekst, 111/12 i 68/13), Nadzorni odbor TANKERSKA NEXT GENERATION d.d. na 23. sjednici održanoj dana 30. travnja 2019. godine usvojio je

## IZVJEŠĆE NADZORNOG ODBORA TANKERSKE NEXT GENERATION d.d. O OBAVLJENOM NADZORU VOĐENJA POSLOVA DRUŠTVA U 2018. GODINI

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

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

Tijekom cijele 2018. godine Nadzorni odbor djelovao je u sastavu u kojem je imenovan 2016. godine: Ivica Pijaca – predsjednik, Mario Pavić, zamjenika predsjednika; Nikola Koščica, član; Joško Miliša i Nikola Mišetić, član.

Grupa trenutno drži dva brodarska ugovora na vrijeme (MT Dalmacija i MT Velebit), koji su potpisani u skladu s uobičajenim tržišnim praksama i temelje se na standardnim uvjetima industrije za takve ugovore. U travnju 2019. godine je istekao ugovor na vrijeme za MT Vinjerac. Stavljanjem na „spot tržište“ maksimizirani su komercijalni potencijali. Na ovaj način TNG d.d. koristi prednosti ugovaranja jednokratnih putovanja do oporavka uvjeta na tržištu ugovora na vrijeme.

Uvjeti na tržištu time chartera pokazali su značajan oporavak u četvrtom tromjesečju 2018, a naročito u prosincu 2018. godine, no u cijelosti su u godini iza nas pred brodare stavili čitav niz izazova u pogledu maksimizacije komercijalnog potencijala flote. Unatoč tržišnim volatilnostima koje su karakterizirale i 2018. godinu Tankerska Next Generation ostvarila je EBITDA od 14,0 milijuna američkih dolara, oslanjajući se na brodove koji su držali brodarske ugovore na vrijeme, uz kvalitetan doprinos brodova koji su operirali na „spot“ tržištu. Snažniji angažman flote na „spot“ tržištu rezultirao je sa stabilnom financijskom pozicijom i operativnom dobiti koja je dosegla 5 milijuna američkih dolara.

TNG je poslovnu 2018. godinu završio s 300,0 mil. HRK prihoda (47,8 mil. USD), koji su blago porasli u odnosu prethodnu 2017. godinu, dok je EBITDA iznosila 87,9 mil. HRK (14,0 mil. USD), što u kunama u usporedbi s 110,2 mil. HRK ostvarenih u 2017. godini predstavlja smanjenje od 25,7 %. Neto dobit TNG-a iznosila je 6,284 milijuna HRK (1,0 mil. USD).

Operativna dobit 2018. godine iznosi 32,6 mil. HRK (5 mil. USD) i rezultat je (i) prihodovne stabilnosti ugovora na vrijeme, (ii) doprinosa brodova sa „spot“ te je moderirana (iii) povećanim troškovima kao posljedice veće izloženosti „spot“ tržištu.

Povećani prihodi brodova tijekom 2018. godine prvenstveno odražavaju prilagođenu strategiju zapošljavanja. S tri jedinice na „spot“ tržištu (u većem dijelu godine) TNG kao brodar pomiruje troškove goriva, lučke i druge troškove povezane s putovanjima. Ovaj značajni dio troškova, koji za jedinice koje su zaposlene ugovorima na vrijeme podmiruje izravno unajmitelj, kompenzira se kroz povećane prihode.

Prosječne TCE neto dnevne vozarine brodova tijekom 2018. godine zabilježene su na razni od 13.201 USD, i pokazuju znakovito smanjenje u odnosu na razinu od 15.525 USD na dan ostvarenih u 2017. godini, te prate promjene tržišnih uvjeta.

Prilagođavanje strategije trenutnim tržišnim uvjetima, kojim menadžment nastoji osigurati dovoljnu razinu fleksibilnosti i ublažiti trenutne volatilnosti, rezultirao je povećanim prihodima tijekom izvještajnog razdoblja. Ovakav odnos zaposlenja brodova ugovorima na putovanje i ugovorima na vrijeme omogućuje Tankerskoj Next Generation da pravovremeno reagira na očekivane dugoročne pozitivne trendove na tržištu vozarina. Intenzivna usredotočenost na operativno poslovanje i troškovnu učinkovitost flote, zadržavajući troškove na prošlogodišnjoj razini čime se grade stabilne temelje za poslovanje u 2019. godini i očekivani oporavak vozarina.

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

Izješće Nadzornog odbora sastavljeno je za 2018. godinu i obuhvaća razdoblje poslovanja Tankerske Next Generation d.d. (Društvo) od 01. siječnja 2018. godine do 31. prosinca 2018. godine.

Nadzorni odbor Društva (Nadzorni odbor), je prema ovlaštenjima koja su utvrđena odredbama Zakona o trgovačkim društvima i Statutom Društva, kontinuirano nadzirao vođenje poslova Društva tijekom 2018. godine, donoseći odluke i zaključke pet sjednica održanih tijekom 2018. godine. Kroz revizijski odbor dodatno je stavljen naglasak na područje unutrašnje i vanjske revizije te sveobuhvatno sagledavanje i minimiziranje rizika poslovanja.

Nadzirući vođenje poslova Društva tijekom 2018. godine Nadzorni odbor je raspravio ključna pitanja vezana uz poslovanje Društva i njegovih ovisnih društava te je redovito izvješćivan od strane Uprave Društva. Nadzorni odbor je izvještavan od strane Uprave Društva o svim važnijim poslovnim događajima, tijeku poslovanja, prihodima i rashodima, kapitalnim ulaganjima, te uopće o stanju poslovanja. Uprava je redovito podnosila Nadzornom odboru tromjesečna, polugodišnja i godišnja pisana izvješća o poslovanju.

Tijekom 2015. godine redovne dionice Društva uvrštene su na uređeno tržište kapitala te je počelo primjenjivati Kodeks korporativnog upravljanja Zagrebačke burze i HANFA-e. Nadzorni odbor osnovao je Revizijski odbor. Odbori za nagrađivanje i za imenovanje nisu imenovani tijekom poslovne 2017. godine imajući u vidu ukupnost poslovanja i specifičnosti organizacije Društva, te će biti uspostavljeni kao „ad hoc“ tijela Nadzornog odbora, koja će se osnivati prema potrebama i aktivnostima relevantnog djelokruga. Nadzorni odbor raspravio je i primio na znanje izvješće o radu Revizijskog odbora za 2018. godinu. (Sergej Dolezil, predsjednik, Genarij Sutlović, član, Mario Pavić, član)

Uvidom u vođenje poslova Društva, Nadzorni odbor je utvrdio kako je Društvo u 2018. godini poslovalo u skladu sa zakonima, Statutom Društva, i odlukama Glavne Skupštine Društva.

Nadzorni odbor je u zakonskom roku sukladno odredbi članka 300. c. Zakona o trgovačkim društvima, ispitao Godišnja financijska izvješća Društva i ovisnih društava za godinu koja je završila 31. prosinca 2018. godine zajedno s mišljenjem neovisnog revizora Deloitte d.o.o. Zagreb, Zagrebtower, Radnička 80 (Revizor), koje mu je podnijela Uprava Društva.

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

Nadzorni odbor je utvrdio da su Godišnja financijska izvješća Društva za godinu koja je završila 31. prosinca 2018. sačinjena u skladu sa stanjem u poslovnim knjigama Društva te pokazuju ispravno imovinsko i poslovno stanje Društva i njegovih ovisnih društava.

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

U skladu s takvim nalazom Nadzorni odbor suglasan je s Godišnjim financijskim izvješćima za 2018. godinu i mišljenjem Revizora, čime su temeljem članka 300.d Zakona o trgovačkim društvima, Uprava i Nadzorni odbor utvrdili Godišnja financijska izvješća Društva.

Sastavni dio Godišnjih financijskih izvješća Društva i njegovih ovisnih društava za poslovnu godinu koja je završila 31. prosinca 2018. su:

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

Nadzorni odbor je ispitao i Godišnje izvješće Uprave o poslovanju Društva i ovisnih društava te o stanju Društva i ovisnih društava za 2018. godinu i utvrdio da je u njemu točno i objektivno prikazana sadašnja poslovna situacija i stanje Društva i ovisnih društava. Sukladno takvom nalazu, Nadzorni odbor je prihvatio izvješće Uprave o stanju Društva i ovisnih društava za poslovnu godinu 2018.

Uprava je Nadzornom odboru prezentirala prijedlog Odluke o upotrebi dobiti Društva za 2018. godinu kojim se utvrđuje da dobit Društva za 2018. godinu te predlaže da se isti iznos rasporedi u zadržanu dobit i zakonske pričuve.

Nadzorni odbor suglasan je s navedenim prijedlogom Odluke o upotrebi dobiti Tankerska Next Generation d.d. za 2018. godinu i predlaže Glavnoj skupštini Društva donošenje takve odluke.

Predsjednik Nadzornog odbora



Ivica Pijaca

Godišnje izvješće o stanju Društva za 2018. godinu

Potpisao u ime Uprave:



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

Zadar, 30. travnja 2019. godine



## Odgovornost za financijske izvještaje

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

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

Pri izradi financijskih izvještaja Uprava je odgovorna:

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

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

Uprava je odobrila izdavanje financijskih izvještaja dana 30. travnja 2019. godine.

Potpisao u ime Uprave:



John Karavanić  
član Uprave

**TNG**  
Tankerska Next Generation

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

30. travnja 2019. godine

**Tankerska Next Generation d.d. Zadar**

**Financijski izvještaji**

**za godinu završenu 31. prosinca 2018. godine**

**zajedno s Izvješćem neovisnog revizora**

## Sadržaj

---

	Strana
Odgovornost za financijske izvještaje	1
Izješće neovisnog revizora	2-6
Izještaj o sveobuhvatnoj dobiti	7
Izještaj o financijskom položaju	8
Izještaj o novčanim tokovima	9
Izještaj o promjenama vlasničke glavnice	10-11
Bilješke uz financijske izvješaje	12-62

## Odgovornost za financijske izvještaje

---

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

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

Pri izradi financijskih izvještaja Uprava je odgovorna:

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

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

Uprava je odobrila izdavanje financijskih izvještaja dana 30 travnja 2019. godine.

Potpisao u ime Uprave:

John Karavanić,  
Član Uprave

**Tankerska Next Generation d.d.**

Božidara Petranovića 4

23000 Zadar

Republika Hrvatska

30. travnja 2019. godine



## IZVJEŠĆE NEOVISNOG REVIZORA

### Dioničarima društva Tankerska Next Generation d.d.

#### Mišljenje

Obavili smo reviziju financijskih izvještaja društva Tankerska Next Generation d.d., Zadar („TNG“), koji obuhvaćaju izvještaj o financijskom položaju na dan 31. prosinca 2018. godine, izvještaj o sveobuhvatnoj dobiti, izvještaj o promjenama vlasničke glavnice i izvještaj o novčanim tokovima za tada završenu godinu te bilješke uz financijske izvještaje, uključujući i sažetak značajnih računovodstvenih politika.

Prema našem mišljenju, priloženi financijski izvještaji fer prezentiraju, u svim značajnim odrednicama, financijski položaj TNG-a na dan 31. prosinca 2018. godine i njegovu financijsku uspješnost te njegove novčane tokove za tada završenu godinu u skladu s Međunarodnim standardima financijskog izvještavanja koje je usvojila Europska unija („MSFI“).

#### Osnova za mišljenje

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

#### Ključna revizijska pitanja

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

Društvo upisano u sudski registar Trgovačkog suda u Zagrebu: MBS 030022053; uplaćen temeljni kapital: 44.900,00 kuna; članovi uprave: Branislav Vrtačnik, Marina Tonžetić, Juraj Moravek, Dražen Nimčević; poslovna banka: Zagrebačka banka d.d., Trg bana Josipa Jelačića 10, 10 000 Zagreb, ž. račun/bank account no. 2360000-1101896313; SWIFT Code: ZABHR2X IBAN: HR2723600001101896313; Privredna banka Zagreb d.d., Radnička cesta 50, 10 000 Zagreb, ž. račun/bank account no. 2340009-1110098294; SWIFT Code: PBZGHR2X IBAN: HR3823400091110098294; Raiffeisenbank Austria d.d., Petrinjska 59, 10 000 Zagreb, ž. račun/bank account no. 2484008-1100240905; SWIFT Code: RZBHR2X IBAN: HR1024840081100240905.

Deloitte se odnosi na Deloitte Touche Tohmatsu Limited, skraćeno DTTL, poznat i pod nazivom „Deloitte Global“, pravnu osobu osnovanu prema pravu Ujedinjenog Kraljevstva Velike Britanije i Sjeverne Irske (izvorno „UK private company limited by guarantee“) i mrežu njegovih članova i s njima povezanih subjekata. DTTL i svaki njegov član su pravno odvojeni i samostalni subjekti. Usluge klijentima ne pruža DTTL. Detaljan opis DTTL-a i njegovih članova možete pronaći na adresi [www.deloitte.com/hr/o-nama](http://www.deloitte.com/hr/o-nama).

**IZVJEŠTAJ NEOVISNOG REVIZORA (nastavak)****Ključno  
revizijsko  
pitanje****Procjena vrijednosti brodova**

*Za računovodstvene politike vezane uz identificirano ključno revizijsko pitanje pogledati bilješku 2.e), 2.i), 2.z), a za dodatne informacije pogledati bilješku 14 uz financijske izvještaje.*

TNG upravlja brodovima čija je knjigovodstvena vrijednost na dan 31. prosinca 2018. godine iznosila 1.181.578 tisuća kuna odnosno 182.647 tisuća američkih dolara.

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

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

Na temelju pripremljenih procjena Uprava je zaključila da je nadoknadiva vrijednost brodova veća od knjigovodstvene vrijednosti te nije potrebno priznati gubitak od umanjeња vrijednosti, osim od umanjeња vrijednosti objavljenih u bilješki 7 *Usklađenja vrijednosti*.

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

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

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

**Kako smo pristupili ključnom revizijskom pitanju tijekom naše revizije**

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

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

## IZVJEŠTAJ NEOVISNOG REVIZORA (nastavak)

### Ostale informacije

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

Naše mišljenje o financijskim izvještajima ne obuhvaća ostale informacije.

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

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

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

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

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

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

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

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

## IZVJEŠTAJ NEOVISNOG REVIZORA (NASTAVAK)

### Odgovornosti revizora za reviziju financijskih izvještaja

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

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

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

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

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

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

## IZVJEŠTAJ NEOVISNOG REVIZORA (NASTAVAK)

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

Glavna skupština TNG-a nas je imenovala revizorom Društva 5. listopada 2018. godine za potrebe revizije priloženih financijskih izvještaja. Naš neprekinuti angažman traje ukupno 5 godina te se odnosi na razdoblje 1. siječnja 2014. do 31. prosinca 2018. godine.

Potvrđujemo sljedeće:

- naše revizorsko mišljenje o priloženim financijskim izvještajima dosljedno je s dodatnim izvješćem izdanim revizorskom odboru TNG-a 30. travnja 2019. godine, u skladu s člankom 11. Uredbe (EU) br. 537/2014 Europskog parlamenta i Vijeća;
- prilikom obavljanja revizije nisu pružane nedozvoljene nerevizijske usluge iz članka 5. stavka 1. Uredbe (EU) br. 537/2014 Europskog parlamenta i Vijeća.

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

Partner odgovoran za angažman revizije na temelju koje je sastavljeno ovo izvješće neovisnog revizora je Marina Tonžetić.

  
**Branislav Vrtacnik**

Predsjednik Uprave



  
**Marina Tonžetić**

Ovlašteni revizor

Deloitte d.o.o.

30. travnja 2019. godine

Radnička cesta 80,

10 000 Zagreb,

Republika Hrvatska



Izveštaj o sveobuhvatnoj dobiti  
za godinu koja je završila 31. prosinca 2018. godine

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

	Bilješka	2018. USD	2018. HRK	2017. USD	2017. HRK
<b>PRIHODI</b>					
Prihodi brodova	3	47.784	300.007	42.371	280.596
Ostali prihodi		4	22	2	12
<b>Ukupni prihodi</b>		<b>47.788</b>	<b>300.029</b>	<b>42.373</b>	<b>280.608</b>
<b>OPERATIVNI TROŠKOVI</b>					
Troškovi putovanja	4	16.709	104.903	9.778	64.756
Operativni troškovi broda	5	15.143	95.076	14.288	94.615
Nabavna vrijednost prodanog goriva unajmiteljima		1.000	6.276	765	5.065
Amortizacija	6	8.183	51.377	7.509	49.727
Usklađenje vrijednosti	7	627	3.939	-	-
Opći i administrativni troškovi	8	933	5.855	907	6.006
<b>Ukupni operativni troškovi</b>		<b>42.595</b>	<b>267.426</b>	<b>33.247</b>	<b>220.169</b>
<b>Dobit iz redovnog poslovanja</b>		<b>5.193</b>	<b>32.603</b>	<b>9.126</b>	<b>60.439</b>
Financijski prihodi	9	689	4.327	23	149
Financijski rashodi	10	(4.881)	(30.646)	(4.297)	(28.456)
<b>Neto financijski prihodi/(rashodi)</b>		<b>(4.192)</b>	<b>(26.319)</b>	<b>(4.274)</b>	<b>(28.307)</b>
Porez po tonaži broda	11	-	-	-	-
<b>Neto dobit</b>		<b>1.001</b>	<b>6.284</b>	<b>4.852</b>	<b>32.132</b>
Porez na dobit	12	-	-	-	-
<b>Dobit tekuće godine</b>		<b>1.001</b>	<b>6.284</b>	<b>4.852</b>	<b>32.132</b>
<b>Ostala sveobuhvatna dobit</b>					
<i>Stavke koje se kasnije ne prenose u dobit i gubitak</i>					
Tečajne razlike iz preračunavanja inozemnih dijelova poslovanja		(1.542)	19.757	465	(81.264)
<b>Ukupna sveobuhvatna dobit</b>		<b>(541)</b>	<b>26.041</b>	<b>5.317</b>	<b>(49.132)</b>
Neto dobitak po dionici, osnovni i razrijeđeni	13	0,11	0,72	0,56	3,68
Ponderirani prosječni broj dionica, osnovnih i razrijeđenih		8.720.145	8.720.145	8.720.145	8.720.145

Popratne bilješke čine sastavni dio financijskih izvještaja.

Izveštaj o financijskom položaju  
na dan 31. prosinca 2018. godine

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

	Bilješka	Na dan 31. prosinca 2018. USD	Na dan 31. prosinca 2018. HRK	Na dan 31. prosinca 2017. USD	Na dan 31. prosinca 2017. HRK
<b>DUGOTRAJNA IMOVINA</b>					
Brodovi i oprema	14	183.377	1.186.302	191.928	1.203.337
Financijska imovina		16	106	-	-
<b>Ukupna dugotrajna imovina</b>		<b>183.393</b>	<b>1.186.408</b>	<b>191.928</b>	<b>1.203.337</b>
<b>KRATKOTRAJNA IMOVINA</b>					
Zalihe	15	2.130	13.779	1.335	8.370
Potraživanja od kupaca i ostala potraživanja	16	3.990	25.806	2.803	17.574
Plaćeni troškovi budućeg razdoblja i obračunati prihodi	17	702	4.543	456	2.861
Novac i novčani ekvivalenti	18	8.716	56.389	10.175	63.792
<b>Ukupna kratkotrajna imovina</b>		<b>15.538</b>	<b>100.517</b>	<b>14.769</b>	<b>92.597</b>
<b>Ukupno imovina</b>		<b>198.931</b>	<b>1.286.925</b>	<b>206.697</b>	<b>1.295.934</b>
<b>VLASNIČKA GLAVNICA I PRIČUVE</b>					
Temeljni kapital	19	68.988	436.667	68.988	436.667
Premije na izdane dionice		10.179	68.426	10.179	68.426
Pričuve	19	9.026	58.637	9.269	57.030
Pričuve iz preračuna stranih valuta	19	(4.124)	(6.673)	(2.582)	(26.430)
Zadržana dobit		12.422	67.170	10.388	67.725
<b>Ukupno vlasnička glavnica i pričuve</b>		<b>96.491</b>	<b>624.227</b>	<b>96.242</b>	<b>603.418</b>
<b>DUGOROČNE OBVEZE</b>					
Zaduženja na koja se obračunavaju kamate	20	86.174	557.476	97.556	611.647
<b>Ukupne dugoročne obveze</b>		<b>86.174</b>	<b>557.476</b>	<b>97.556</b>	<b>611.647</b>
<b>KRATKOROČNE OBVEZE</b>					
Zaduženja na koja se obračunavaju kamate	20	11.382	73.630	9.382	58.820
Obveze prema dobavljačima i ostale kratkoročne obveze	21	4.053	26.216	2.758	17.294
Odgođeno plaćanje troškova i prihod budućeg razdoblja	22	831	5.376	759	4.755
<b>Ukupne kratkoročne obveze</b>		<b>16.266</b>	<b>105.222</b>	<b>12.899</b>	<b>80.869</b>
<b>Ukupno obveze</b>		<b>102.440</b>	<b>662.698</b>	<b>110.455</b>	<b>692.516</b>
<b>Ukupno vlasnička glavnica i obveze</b>		<b>198.931</b>	<b>1.286.925</b>	<b>206.697</b>	<b>1.295.934</b>

Popratne bilješke čine sastavni dio financijskih izvještaja.

Izveštaj o novčanim tokovima  
za godinu koja je završila 31. prosinca 2018. godine

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

Bilješka	2018.	2018.	2017.	2017.
	USD	HRK	USD	HRK
<b>POSLOVNE AKTIVNOSTI</b>				
Dobit tekuće godine	1.001	6.284	4.852	32.132
<i>Usklađena za:</i>				
Amortizacija	14	8.183	7.509	49.727
Usklađenje vrijednosti brodova	14	627	-	-
Trošak kamata	10	4.757	3.938	26.077
Prihodi od kamata	9	(684)	(20)	(133)
Tečajne razlike iz odnosa s povezanim društvima	9	124	(3)	(16)
Neto promjena tečajnih razlika	9, 10	95	469	1.678
		<b>14.103</b>	<b>16.745</b>	<b>109.465</b>
<b>Promjene obrtnog kapitala</b>				
Povećanje kratkoročnih potraživanja		(1.452)	(748)	(4.955)
Povećanje/(smanjenje) zaliha	15	(861)	368	2.435
Povećanje/ (smanjenje) kratkoročnih obveza	21,22	1.418	(558)	(3.697)
Plaćene kamate		(4.101)	(3.973)	(26.309)
Primljene kamate		12	14	92
<b>Tijek novca iz poslovnih aktivnosti</b>		<b>9.119</b>	<b>11.848</b>	<b>77.031</b>
<b>INVESTICIJSKE AKTIVNOSTI</b>				
Izdaci za nabavu brodova i opreme	21,14	-	(602)	(3.983)
Ostali izdaci		(55)	-	-
<b>Tijek novca iz investicijskih aktivnosti</b>		<b>(55)</b>	<b>(602)</b>	<b>(3.983)</b>
<b>FINANCIJSKE AKTIVNOSTI</b>				
Primljeni krediti		-	3.787	25.079
Otplate kredita		(9.667)	(8.882)	(58.820)
Izdaci za isplatu dividendi		(833)	(2.104)	(13.934)
<b>Tijek novca iz financijskih aktivnosti</b>		<b>(10.500)</b>	<b>(7.199)</b>	<b>(47.675)</b>
<b>Neto (smanjenja)/povećanja novca i novčanih ekvivalenata</b>		<b>(1.436)</b>	<b>4.047</b>	<b>25.373</b>
<b>Učinci promjene valutnih tečajeva na novac</b>		<b>(23)</b>	<b>2</b>	<b>(5.496)</b>
<b>Novac i novčani ekvivalenti na početku razdoblja</b>		<b>10.175</b>	<b>6.126</b>	<b>43.915</b>
<b>Novac i novčani ekvivalenti na kraju razdoblja</b>	18	<b>8.716</b>	<b>10.175</b>	<b>63.792</b>

Popratne bilješke čine sastavni dio financijskih izvještaja.

Izveštaj o promjenama vlasničke glavnice  
za godinu koja je završila 31. prosinca 2018. godine

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

	Temeljni kapital	Zadržana dobit	Pričuva iz preračuna stranih valuta	Ostale pričuve	Premija na izdane dionice	Otkup vlastitih dionica	Ukupno
	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD
<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>
Dobit tekuće godine	-	4.852	-	-	-	-	4.852
Tečajne razlike iz preračunavanja inozemnih dijelova poslovanja	-	-	465	-	-	-	465
<b>Ukupno sveobuhvatna dobit</b>	<b>-</b>	<b>4.852</b>	<b>465</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>5.317</b>
Prijenos u pozicije rezervi po godišnjem rasporedu	-	(298)	-	298	-	-	-
Isplaćena dividenda	-	(2.051)	-	-	-	-	(2.051)
<b>Stanje na dan 31. prosinca 2017. godine</b>	<b>68.988</b>	<b>10.388</b>	<b>(2.582)</b>	<b>9.412</b>	<b>10.179</b>	<b>(143)</b>	<b>96.242</b>
Dobit tekuće godine	-	1.001	-	-	-	-	1.001
Tečajne razlike iz preračunavanja inozemnih dijelova poslovanja	-	-	(1.542)	-	-	-	(1.542)
<b>Ukupno sveobuhvatna dobit</b>	<b>-</b>	<b>1.001</b>	<b>(1.542)</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>(541)</b>
Prijenos u pozicije rezervi po godišnjem rasporedu	-	243	-	(243)	-	-	-
Isplaćena dividenda	-	790	-	-	-	-	790
<b>Stanje na dan 31. prosinca 2018. godine</b>	<b>68.988</b>	<b>12.422</b>	<b>(4.124)</b>	<b>9.169</b>	<b>10.179</b>	<b>(143)</b>	<b>96.491</b>

Popratne bilješke čine sastavni dio financijskih izvještaja.

Izvjestaj o promjenama vlasničke glavnice (nastavak)  
za godinu koja je završila 31. prosinca 2018. godine

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

	Temeljni kapital	Zadržana dobit	Pričuva iz preračuna stranih valuta	Ostale pričuve	Premija na izdane dionice	Otkup vlastitih dionica	Ukupno
	HRK	HRK	HRK	HRK	HRK	HRK	HRK
<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>
Dobit tekuće godine	-	32.132	-	-	-	-	32.132
Tečajne razlike iz preračunavanja inozemnih dijelova poslovanja	-	-	(81.264)	-	-	-	(81.264)
<b>Ukupno sveobuhvatna dobit</b>	<b>-</b>	<b>32.132</b>	<b>(81.264)</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>(49.132)</b>
Isplaćena dividenda	-	(13.952)	-	-	-	-	(13.952)
Prijenos u pozicije rezervi po godišnjem rasporedu	-	(2.030)	-	2.030	-	-	-
<b>Stanje na dan 31. prosinca 2017. godine</b>	<b>436.667</b>	<b>67.725</b>	<b>(26.430)</b>	<b>58.027</b>	<b>68.426</b>	<b>(997)</b>	<b>603.418</b>
Dobit tekuće godine	-	6.284	-	-	-	-	6.284
Tečajne razlike iz preračunavanja inozemnih dijelova poslovanja	-	-	19.757	-	-	-	19.757
<b>Ukupno sveobuhvatna dobit</b>	<b>-</b>	<b>6.284</b>	<b>19.757</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>26.041</b>
Isplaćena dividenda	-	(5.232)	-	-	-	-	(5.232)
Prijenos u pozicije rezervi po godišnjem rasporedu	-	(1.607)	-	1.607	-	-	-
<b>Stanje na dan 31. prosinca 2018. godine</b>	<b>436.667</b>	<b>67.170</b>	<b>(6.673)</b>	<b>59.634</b>	<b>68.426</b>	<b>(997)</b>	<b>624.227</b>

Popratne bilješke čine sastavni dio financijskih izvještaja.



**Bilješke uz financijske izvještaje**  
**Za godinu koja je završila 31. prosinca 2018. godine**  
*(svi iznosi izraženi su u tisućama USD i tisućama HRK)*

---

## **1. OPĆE INFORMACIJE**

### **Osnutak i povijest**

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

Društvo je registrirano za obavljanje sljedećih djelatnosti:

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

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

### **Tijela Društva**

Od 1. siječnja 2018. 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.

**Bilješke uz financijske izvještaje (nastavak)**  
**Za godinu koja je završila 31. prosinca 2018. godine**  
*(svi iznosi izraženi su u tisućama USD i tisućama HRK)*

---

**1. OPĆE INFORMACIJE (NASTAVAK)**

Na dan 31. prosinca 2018. godine Društvo je imalo 2 zaposlenika u administraciji (31. prosinca 2017. godine: 3 zaposlenika). Na dan 31. prosinca 2018. godine ovisno društvo Tankerska Next Generation International Ltd. raspolagalo je sa posadom od 133 pomorca na ugovor (31. prosinca 2017. godine: 133 pomoraca na ugovor).

Vlasnička struktura Društva na dan 31. prosinca 2018. godine bila je kako slijedi:

	<b>Broj dionica</b>	<b>Vlasnički udio %</b>
Tankerska plovidba d.d.	4.454.994	51,01
PBZ Croatia Osiguranje OMF	839.000	9,61
Erste Plavi OMF	808.000	9,25
Raiffeisen OMF	752.036	8,61
Raiffeisen DMF	367.521	4,21
Ostali institucionalni i privatni investitori	1.511.794	17,31
	<b>8.733.345</b>	<b>100,00</b>

Ovi financijski izvještaji za razdoblje koje je završilo 31. prosinca 2018. 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., 26/15. i 17/19.) voditi poslovne knjige i sastavljati financijska izvješća za cjelovito poslovanje u tuzemstvu i inozemstvu uključujući sva trgovačka brodarska društva kojima je većinski vlasnik, a koja obavljaju gospodarsku djelatnost brodovima čija neto tonaža sudjeluje u obračunu poreza po tonaži broda.

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

Financijski izvještaji za godinu koja je završila 31. prosinca 2018. odobreni su za objavu u skladu s odlukom Uprave. Ove financijske izvještaje mora odobriti i Nadzorni odbor u skladu s hrvatskim Zakonom o trgovačkim društvima.

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

## 2. PREGLED TEMELJNIH RAČUNOVODSTVENIH POLITIKA

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

### ***Izjava o usklađenosti***

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

### ***Prva primjena novih standarda, izmjenjenih postojećih standarda te novih tumačenja koje su na snazi za tekuće izvještajno razdoblje***

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

- **MSFI 9 „Financijski instrumenti“**, usvojen u Europskoj uniji 22. studenoga 2016. (na snazi za godišnja razdoblja koja započinju na dan ili nakon 1. siječnja 2018.),
- **MSFI 15 „Prihodi od ugovora s kupcima“** te izmjene MSFI-ja 15 „Datum stupanja MSFI-ja 15 na snagu“, usvojeni u Europskoj uniji 22. rujna 2016. godine (na snazi za godišnja razdoblja koja započinju na dan ili nakon 1. siječnja 2018.),
- **izmjene MSFI-ja 15 „Prihodi od ugovora s kupcima“** – pojašnjenje MSFI-ja 15 „Prihodi od ugovora s kupcima“, usvojene u Europskoj uniji 31. listopada 2017. godine (na snazi za godišnja razdoblja koja započinju na dan ili nakon 1. siječnja 2018.),

*TNG je primijenio MSFI 15 koristeći metodu retrospektivne primjene s kumulativnim učinkom. U skladu s tom metodom komparativne informacije nisu prepravljane i taj period je izvještavan u skladu s MRS 18.*

*Nema značajnog utjecaja promjene računovodstvenih politika na financijske izvještaje TNG jer promjene zahtijevaju računovodstvo koje je u skladu s trenutnim računovodstvenim politikama TNG.*

## 2. PREGLED TEMELJNIH RAČUNOVODSTVENIH POLITIKA (NASTAVAK)

*Prva primjena novih standarda, izmjenjenih postojećih standarda te novih tumačenja koje su na snazi za tekuće izvještajno razdoblje (nastavak)*

- **izmjene MSFI-ja 4 „Ugovori o osiguranju“** – „Primjena MSFI-ja 9 'Financijski instrumenti' u sprezi s MSFI-jem 4 'Ugovori o osiguranju'“, usvojene u Europskoj uniji 3. studenoga 2017. godine (na snazi za godišnja razdoblja koja započinju na dan ili nakon 1. siječnja 2018. ili ona u kojima se MSFI 9 „Financijski instrumenti“ prvi puta primjenjuje),
- **izmjene raznih standarda pod nazivom „Dorada MSFI-jeva iz ciklusa 2014.-2016.“** proizašle iz projekta godišnje dorade MSFI-jeva (MSFI 1, MSFI 12 i MRS 28), prvenstveno radi otklanjanja nepodudarnosti i pojašnjenja teksta, usvojene u Europskoj uniji 7. veljače 2018. godine (izmjene MSFI-ja 1 i MRS-a 28 primjenjuju se na godišnja razdoblja koja započinju na dan ili nakon 1. siječnja 2017. godine, a izmjene MSFI-ja 1 i MRS-a 28 na godišnja razdoblja koja započinju na dan ili nakon 1. siječnja 2018. godine),
- **izmjene MSFI-ja 2 „Plaćanja temeljena na dionicama“** – „Klasifikacija i mjerenje platnih transakcija temeljenih na dionicama“, usvojene u Europskoj uniji 26. veljače 2018. godine (na snazi za godišnja razdoblja koja započinju na dan ili nakon 1. siječnja 2018.),
- **izmjene MRS-a 40 „Ulaganja u nekretnine“** – „Prijenos ulaganja u nekretnine“, usvojene u Europskoj uniji 14. ožujka 2018. godine (na snazi za godišnja razdoblja koja započinju na dan ili nakon 1. siječnja 2018.),
- **tumačenje OTMFI-ja (IFRIC-a) br. 22 „Transakcije i predujmovi u stranim valutama“**, usvojeno u Europskoj uniji 28. ožujka 2018. godine (na snazi za godišnja razdoblja koja započinju na dan ili nakon 1. siječnja 2018.).

Ovo je prvi set financijskih izvještaja u kojima su primijenjeni MSFI 15 „Prihodi od ugovora s kupcima“ i MSFI 9 „Financijski instrumenti“. Osim navedenih, TNG je dosljedno primijenio računovodstvene politike na sva razdoblja koja su prezentirana u financijskim izvještajima.

Usvajanje novih standarda, izmjena postojećih standarda i tumačenja nije dovelo do značajnih promjena u financijskim izvještajima TNG.

***Novi standardi, izmjena postojećih standarda i nova tumačenja koje je objavio OMRS i usvojene su u Europskoj uniji, ali još nisu na snazi***

Na datum na koji je odobreno izdavanje financijskih izvještaja, u Europskoj uniji bile su usvojene, ali ne i na snazi sljedeći novi standardi, izmjene postojećih standarda i nova tumačenja koja je objavio OMRS:

- **MSFI 16 „Najmovi“**, usvojen u Europskoj uniji 31. listopada 2017. godine (na snazi za godišnja razdoblja koja započinju na dan ili nakon 1. siječnja 2019.),

## 2. PREGLED TEMELJNIH RAČUNOVODSTVENIH POLITIKA (NASTAVAK)

**Novi standardi, izmjena postojećih standarda i nova tumačenja koje je objavio OMRS i usvojene su u Europskoj uniji, ali još nisu na snazi (nastavak)**

- **izmjene MSFI-ja 9 „Financijski instrumenti“** – „Predujmovi s negativnom naknadom“, usvojene u Europskoj uniji 22. ožujka 2018. godine (na snazi za godišnja razdoblja koja započinju na dan ili nakon 1. siječnja 2019.),
- **tumačenje OTMFI-ja (IFRIC-a) br. 23 „Nesigurnost u vezi s primjenom poreznih pravila na porez na dobit“**, usvojeno u Europskoj uniji 23. listopada 2018. godine (na snazi za godišnja razdoblja koja započinju na dan ili nakon 1. siječnja 2019.),
- **izmjene MRS-a 28 „Udjeli u pridruženim subjektima i zajedničkim pothvatima“** – „Dugoročna ulaganja u pridružene subjekte i zajedničke pothvate“, usvojene u Europskoj uniji 8. veljače 2019. godine (na snazi za godišnja razdoblja koja započinju na dan ili nakon 1. siječnja 2019.),
- **izmjene MRS-a 19 „Primanja zaposlenih“** pod naslovom „Izmjene, suženje prava, odnosno isplata iz planova primanja“, usvojene u Europskoj uniji 13. ožujka 2019. godine (na snazi za godišnja razdoblja koja započinju na dan ili nakon 1. siječnja 2019. godine),
- **izmjene raznih standarda pod nazivom „Dorada MSFI-jeva iz ciklusa 2015.-2017.“**, proizašle iz projekta godišnje dorade MSFI-jeva (MSFI 3, MSFI 11, MRS 12 i MRS 23), prvenstveno radi otklanjanja nepodudarnosti i pojašnjenja teksta, usvojene u Europskoj uniji 14. ožujka 2019. godine (na snazi za godišnja razdoblja koja započinju na dan ili nakon 1. siječnja 2019.).

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

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

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

- **MSFI 14 „Regulativom propisane razgraničene stavke“** (na snazi za godišnja razdoblja koja započinju na dan ili nakon 1. siječnja 2016.) – Europska komisija odlučila je postupak preuzimanja ovog prijelaznog standarda odgoditi do objave njegove konačne verzije,
- **MSFI 17 „Ugovori o osiguranju“** (na snazi za godišnja razdoblja koja započinju na dan ili nakon 1. siječnja 2021. godine),
- **izmjene MSFI-ja 10 „Konsolidirani financijski izvještaji“ i MRS-a 28 „Udjeli u pridruženim subjektima i zajedničkim pothvatima“** – „Prodaja odnosno ulog imovine između ulagatelja i njegovog pridruženog subjekta ili zajedničkog pothvata“ te daljnje izmjene (prvotno određeni datum stupanja na snagu odgođen je do dovršetka projekta istraživanja na temu primjene metode udjela),



## 2. PREGLED TEMELJNIH RAČUNOVODSTVENIH POLITIKA (NASTAVAK)

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

- **izmjene Konceptualnog okvira MSFI-jeva** – uključene su izmijenjene definicije imovine i obveza, kao i nove smjernice o mjerenu i prestanku priznavanja, prezentaciji i objavljivanju (na snazi za godišnja razdoblja koja započinju na dan ili nakon 1. siječnja 2020.),
- **izmjene MSFI-ja 3 „Poslovne kombinacije“** – izdana je definicija Poslovne djelatnosti kako bi se navedena razlikovala od preuzimanja skupine imovine (na snazi za godišnja razdoblja koja započinju na dan ili nakon 1. siječnja 2020.),
- **izmjene MRS-a 1 „Prezentiranje financijskih izvještaja“ i MRS-a 8 „Računovodstvene politike, promjene računovodstvenih procjena i greške“** – izdana je definicija „Značajnog“, kako bi se sinkronizirale definicije korištene u konceptualnom okviru i samim standardima (na snazi za godišnja razdoblja koja započinju na dan ili nakon 1. siječnja 2020.).

### Implementacija zahtjeva MSFI-ja 9

Sljedeća tablica (u tisućama kuna) i priložene bilješke objašnjavaju izvorno mjerenje kategorije prema MRS 39 i nove kategorije mjerenja u skladu s MSFI 9 za svaku klasu MRS 39 financijske imovine TNG na dan 1. siječnja 2018. godine:

<i>Financijska imovina</i>	<i>Klasifikacija MRS 39</i>	<i>Kategorija mjerenja MRS 39</i>	<i>Klasifikacija MSFI 9</i>	<i>Kategorija mjerenja MSFI 9</i>	<i>Knjig. Iznos MRS 39</i>	<i>Knjig. Iznos MSFI 9</i>
<i>Potraživanja od kupaca</i>	<i>Zajmovi i potraživanja</i>	<i>Amortizirani trošak</i>	<i>Poslovni model držanja radi naplate</i>	<i>Amortizirani trošak</i>	16.701	16.701
<i>Ostala potraživanja</i>	<i>Zajmovi i potraživanja</i>	<i>Amortizirani trošak</i>	<i>Poslovni model držanja radi naplate</i>	<i>Amortizirani trošak</i>	873	873
<i>Novac i novčani ekvivalenti</i>	<i>Zajmovi i potraživanja</i>	<i>Amortizirani trošak</i>	<i>Poslovni model držanja radi naplate</i>	<i>Amortizirani trošak</i>	63.792	63.792

Za računovodstvene politike financijske imovine, molimo vidjeti bilješku 2 f).

## 2. PREGLED TEMELJNIH RAČUNOVODSTVENIH POLITIKA (NASTAVAK)

### a) Funkcijska i prezentacijska valuta

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

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

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

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

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

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

<u>USD/HRK</u>	<u>2018.</u>
31. prosinca	6,469192
prosječni tečaj 2018. godine*	6,278406

\*Prosječni tečaj izračunat je za razdoblje od 1. siječnja 2018. - 31. prosinca 2018. godine

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

\*\*Prosječni tečaj izračunat je za razdoblje od 1. siječnja 2017. - 31. prosinca 2017. godine

Iznosi u financijskim izvještajima zaokruženi su na najbližu tisuću.

## 2. PREGLED TEMELJNIH RAČUNOVODSTVENIH POLITIKA (NASTAVAK)

### b) Korištenje procjena i prosudbi

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

Informacije o značajnim izvorima neizvjesnosti te ključnim prosudbama o primjeni računovodstvenih politika koje imaju značajan utjecaj na iznose objavljene u financijskim izvještajima opisane su u točki 2.ee.

### c) Osnova sastavljanja

Financijski izvještaji sastavljeni su na osnovi amortiziranog ili povijesnog troška, izuzev financijskih instrumenata koji su iskazani po fer vrijednosti. Povijesni trošak se u pravilu temelji na fer vrijednosti naknade dane u zamjenu za imovinu.

Financijski izvještaji su pripremljeni na temelju neograničenosti trajanja poslovanja.

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

1. Tankerska Next Generation International Ltd., Majuro, Maršalovi Otoci;
2. Fontana Shipping Company Limited, 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.

Stavke imovine i obveza i računa dobiti i gubitka preračunate su po srednjem tečaju HNB koji je na dan 31. prosinca 2018. godine bio 6,469192 HRK za 1 USD (31. prosinca 2017. godine: 6,269733).

Bilješke uz financijske izvještaje (nastavak)  
Za godinu koja je završila 31. prosinca 2018. godine  
(svi iznosi izraženi su u tisućama USD i tisućama HRK)

**2. PREGLED TEMELJNIH RAČUNOVODSTVENIH POLITIKA (NASTAVAK)**

**c) Osnova sastavljanja (nastavak)**

Knjigovodstvena vrijednost izravnih i neizravnih udjela društva Tankerska Next Generation d.d. u ovisnim društvima na dan 31. prosinca 2018. godine:

	USD	HRK	udio u vlasništvu %
1. Tankerska Next Generation International Ltd., Majuro, Maršalovi Otoci	75.938	491.259	100,00
2. Fontana Shipping Company Limited, Monrovia, Liberija	25.088	162.298	100,00
3. Teuta Shipping Company Ltd., Monrovia, Liberija	6.280	40.624	100,00
4. Vukovar Shipping, LLC, Majuro, Maršalovi Otoci	15.170	98.140	100,00
5. Zoilo Shipping, LLC, Majuro, Maršalovi Otoci	14.571	94.263	100,00
6. Pag Shipping, LLC, Majuro, Maršalovi Otoci	14.003	90.586	100,00
<b>Ukupno</b>	<b>151.050</b>	<b>977.170</b>	<b>100,00</b>

**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 2018. 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.

## 2. PREGLED TEMELJNIH RAČUNOVODSTVENIH POLITIKA (NASTAVAK)

### e) Nekretnine, postrojenja i oprema

Pojedinačni predmet nekretnina, postrojenja i opreme, uključujući brodove (vidjeti točke 2.y i 2.ee), koji zadovoljava kriterije priznavanja kao imovina, početno se mjeri 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 pritićati 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:

- računala i telekomunikacijska oprema 4 godine

Amortizacija imovine započinje kada je imovina spremna za uporabu.

### f) Financijska imovina

Od 1. siječnja 2018. TNG pri početnom priznavanju provodi alokaciju financijske imovine u poslovne modele te shodno tome provodi test ugovorenih novčanih tokova. Naknadno mjerenje ovisi o alokaciji i testu ugovorenih novčanih tokova. Klasifikacija ovisi o svrsi za koju je financijska imovina stečena. Uprava određuje klasifikaciju financijske imovine pri početnom priznavanju i vrednuje tu odluku na svaki datum izvještavanja. S obzirom na karakteristike i upravljanje kreditnim rizikom, TNG klasificira svoju financijsku imovinu u sljedeće poslovne modele, a posljedično i određene kategorije mjerenja:

- i. Poslovni model držanja radi naplate – potraživanja od kupaca i ostala potraživanja te novac i novčani ekvivalenti. Uz uvjet prolaska testa novčanih tijekova, koji se sastoje isključivo od plaćanja na osnovi glavnice i kamate na nepodmirenu glavnice, financijska imovina se mjeri po amortiziranom trošku u ovom poslovnom modelu.



## 2. PREGLED TEMELJNIH RAČUNOVODSTVENIH POLITIKA (NASTAVAK)

### f) Financijska imovina (nastavak)

ii. Poslovni model držanja radi naplate i prodaje – u ovom poslovnom modelu TNG drži financijsku imovinu kojom upravlja likvidnosnim rizikom. U ovom poslovnom modelu, uz uvjet prolaska testa novčanih tijekova, koji se sastoje isključivo od plaćanja na osnovi glavnice i kamate na nepodmirenu glavnice, financijska imovina se mjeri po fer vrijednosti kroz ostalu sveobuhvatnu dobit.

iii. Poslovni model držanja radi naplate i prodaje – u ovom poslovnom modelu TNG drži financijsku imovinu kojom trguje. U ovom poslovnom modelu financijska imovina se mjeri po fer vrijednosti kroz dobit ili gubitak.

#### *(I) Financijska imovina koja se mjeri po amortiziranom trošku*

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

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

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

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

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

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

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

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

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

## 2. PREGLED TEMELJNIH RAČUNOVODSTVENIH POLITIKA (NASTAVAK)

### f) Financijska imovina (nastavak)

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

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

Financijska imovina po fer vrijednosti u ostaloj sveobuhvatnoj dobiti iskazuje se po fer vrijednosti, osim u slučaju ulaganja u glavnicike instrumente koji ne kotiraju na aktivnom tržištu i čija se fer vrijednost ne može pouzdano izmjeriti; tada se ona iskazuje po trošku ulaganja.

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

Kod promjene fer vrijednosti monetarnih vrijednosnica izraženih u stranoj valuti i klasificiranih kao raspoložive za prodaju analiziraju se tečajne razlike koje su rezultat promjena amortiziranog troška vrijednosnica i ostale promjene knjigovodstvene vrijednosti vrijednosnica.

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

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

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

## 2. PREGLED TEMELJNIH RAČUNOVODSTVENIH POLITIKA (NASTAVAK)

### f) Financijska imovina (nastavak)

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

### g) Potraživanja

Potraživanja predstavljaju prava na naplatu određenih iznosa od kupaca ili drugih dužnika kao rezultat poslovanja TNG-a. Potraživanja od kupaca i ostala potraživanja početno se priznaju po fer vrijednosti, a naknadno se mjere po amortiziranom trošku uporabom metode efektivne kamatne stope, umanjeno za ispravak vrijednosti za očekivane kreditne gubitke, kako je opisano u bilješki 2.f.

### h) 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.

### i) Umanjenje vrijednosti dugotrajne nematerijalne i materijalne 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.

## 2. PREGLED TEMELJNIH RAČUNOVODSTVENIH POLITIKA (NASTAVAK)

### i) Umanjenje vrijednosti dugotrajne nematerijalne i materijalne imovine (nastavak)

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

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

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

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

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 nadoknativne vrijednosti.

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

### j) 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.

### k) Dionički kapital

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

## 2. PREGLED TEMELJNIH RAČUNOVODSTVENIH POLITIKA (NASTAVAK)

### k) Dionički kapital (nastavak)

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

### l) Dividende

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

### m) 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.

### n) 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.

### o) Obveze prema dobavljačima i ostale obveze

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

### p) 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.



## 2. PREGLED TEMELJNIH RAČUNOVODSTVENIH POLITIKA (NASTAVAK)

### q) Primanja zaposlenih (nastavak)

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.

### r) 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.

### s) 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.

## 2. PREGLED TEMELJNIH RAČUNOVODSTVENIH POLITIKA (NASTAVAK)

### s) Oporezivanje (nastavak)

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

### t) Prihodi od brodova

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

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

Posao na temelju brodarskog ugovora na vrijeme sastoji se u tome što se brod stavlja naručitelju prijevoza na raspolaganje na određeno vrijeme i naručitelj ga koristi u zamjenu za plaćanje određene dnevne vozarine. Obveza izvršenja u ugovoru na vrijeme zadovoljena je tijekom trajanja ugovora, počevši od trenutka kada je brod predan naručitelju do njegove ponovne reisperuke TNG-iju. Brodarski ugovori na vrijeme smatraju se operativnim najmom i stoga ne spadaju u područje primjene MSFI-ja 15 jer (i) brod je prepoznatljiva imovina (ii) TNG nema prava na zamjenu i (iii) unajmitelj ima pravo kontrolirati uporabu broda tijekom trajanja ugovora te stječe ekonomske koristi od takve uporabe.

Kod poslova na temelju brodarskog ugovora na putovanje, brod se ugovara za jedno putovanje između dviju ili više luka. TNG prenosi kontrolu nad uslugom tijekom vremena i stoga tijekom vremena ispunjava obvezu izvršenja i priznaje prihod, budući da naručitelj istovremeno i prima i upotrebljava koristi koje proizlaze iz izvršenja TNG-ija dok TNG obavlja izvršenje. Obveza izvršavanja u brodarskom ugovoru na putovanje počinje se zadovoljavati kada brod započne ukrcavati teret. TNG je utvrdio da se njegovi ugovori na putovanje sastoje od jedinstvene obveze izvršenja prijevoza tereta u određenom roku. Stoga se obveza izvršenja ispunjava ravnomjerno kako putovanje napreduje i, kao rezultat, prihod se priznaje pravocrtno tijekom dana putovanja od početka ukrcaja tereta do završetka iskrcaja tereta.

TNG koristi izlaznu (output) metodu mjerenja napretka prema potpunom ispunjenju obveza izvršenja koja se zasniva na proteklom vremenu. Izlaznim metodama se prihodi priznaju na osnovu izravnog mjerenja vrijednosti koju roba ili usluge prenesene do određenog datuma imaju za kupca, u odnosu na preostalu robu ili usluge obećane ugovorom.

TNG koristi praktično rješenje iz MSFI 15.B16 budući ima pravo na naknadu od naručitelja prijevoza u iznosu koji izravno odgovara vrijednosti - priznaje prihod u iznosu koji ima pravo fakturirati.

## 2. PREGLED TEMELJNIH RAČUNOVODSTVENIH POLITIKA (NASTAVAK)

### t) Prihodi od brodova (nastavak)

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

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

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

### u) 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.

### v) 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 prekostoynicu.

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.

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.

## 2. PREGLED TEMELJNIH RAČUNOVODSTVENIH POLITIKA (NASTAVAK)

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

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 TNG. Svi troškovi povezani s putovanjem evidentiraju se po načelu nastanka.

### w) 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).

### x) Amortizacija brodova

Knjigovodstvena vrijednost svakog broda predstavlja izvorni trošak u trenutku isporuke ili stjecanja (osim za plovila koja se stječu u poslovnim spajanjima koji se mjere po fer vrijednosti na datum stjecanja) umanjena za amortizaciju i ispravak vrijednosti. Brodovi se amortiziraju do ostatka vrijednosti linearnom metodom, tijekom procijenjenog korisnog vijeka, počevši na dan 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 tendencija „scrap“ cijena.

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

### y) 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.

## 2. PREGLED TEMELJNIH RAČUNOVODSTVENIH POLITIKA (NASTAVAK)

### z) Umanjenje vrijednosti brodova i troškova dokovanja

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

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

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

Gubitak od umanjenja vrijednosti uračunava se u dobit ili gubitak kad god knjigovodstvena vrijednost broda premašuje njegov nadoknativi iznos. Gubitak od umanjenja vrijednosti ukida se kad postoje naznake da su gubici 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.

### aa) 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.

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

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

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



## 2. PREGLED TEMELJNIH RAČUNOVODSTVENIH POLITIKA (NASTAVAK)

### cc) Troškovi posudbe

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

### 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

Sukladno MSFI 15, TNG koristi izlaznu metodu mjerenja napretka prema potpunom ispunjenju obveza izvršenja. Izlaznim metodama se prihodi priznaju na osnovu izravnog mjerenja vrijednosti koju roba ili usluge prenesene do određenog datuma imaju za kupca, u odnosu na preostalu robu ili usluge obećane ugovorom.

Društvo koristi praktično rješenje iz MSFI 15.B16 budući ima pravo na naknadu od klijenta u iznosu koji izravno odgovara vrijednosti -priznaje prihod u iznosu koji ima pravo fakturirati.

Kada se ispuni (ili u mjeri u kojoj) obveza izvršenja, TNG priznaje kao prihod iznos cijene transakcije (isključujući procjene promjenjive naknade koje su ograničene) koji je raspodijeljen na tu obvezu izvršenja. Cijena transakcije je iznos naknade na koju subjekt očekuje da će ostvariti pravo u zamjenu za prijenos obećane robe ili usluga na kupca, isključujući iznose naplaćene u ime trećih strana. Naknada koja je obećana u ugovoru s kupcem može uključivati fiksne iznose, promjenjive iznose ili oboje.

#### Porez na dobit

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

## 2. PREGLED TEMELJNIH RAČUNOVODSTVENIH POLITIKA (NASTAVAK)

### ee) Značajne računovodstvene procjene i prosudbe (nastavak)

#### Umanjenje vrijednosti financijske imovine

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

#### 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.

Bilješke uz financijske izvještaje (nastavak)  
Za godinu koja je završila 31. prosinca 2018. godine  
(svi iznosi izraženi su u tisućama USD i tisućama HRK)

**2. PREGLED TEMELJNIH RAČUNOVODSTVENIH POLITIKA (NASTAVAK)**

**ee) Značajne računovodstvene procjene i prosudbe (nastavak)**

Umanjenje vrijednosti brodova i troškova dokovanja

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

**3. PRIHODI BRODOVA**

	USD	HRK	USD	HRK
	2018.	2018.	2017.	2017.
Prihodi od vozarina:	46.424	291.465	40.993	271.470
- Voyage charter	26.828	168.436	18.336	121.427
- Time charter	15.421	96.817	20.994	139.032
- Dangube	3.493	21.930	1.663	11.011
- Dangube iz prethodnih godina	682	4.282	-	-
Prihodi od prodaje goriva unajmiteljima	975	6.121	758	5.021
Ostali prihodi broda	385	2.421	620	4.105
<b>Ukupno</b>	<b>47.784</b>	<b>300.007</b>	<b>42.371</b>	<b>280.596</b>

Prosječna bruto dnevna vozarina u 2018. godini iznosila je 21.005 USD (2017. godine: 20.770 USD).

Obveza izvršenja u ugovoru na temelju voyage charter-a zadovoljena je tijekom trajanja putovanja odnosno po iskrcaju. Tankersko tržište ne prepoznaje oblik tipiziranog ugovora u internacionalnoj primjeni koji definira izvršenje obveze iz stavke "demurrage" u definiranom vremenskom okviru. Slijedom navedenog danguba dobiva tretman obveze sa nedefiniranim rokom dospjeća. Pošto se prilikom ugovaranja putovanja na spotu strogo vodi računa o izboru counter party-a i provodi background check postoji vrlo visoki stupanj izvjesnosti da će doći do podmirjenja potraživanja ali istovremeno ovakve obveze unajmitelja imaju duži vremenski horizont podmirivanja.

Bilješke uz financijske izvještaje (nastavak)  
 Za godinu koja je završila 31. prosinca 2018. godine  
 (svi iznosi izraženi su u tisućama USD i tisućama HRK)

**3. PRIHODI BRODOVA (NASTAVAK)**

U sljedećim tablicama ukratko su navedeni uvjeti brodarskih ugovora na vrijeme (eng. time charter) tijekom razdoblja koja su završila 31. prosinca 2018. i 31. prosinca 2017. godine:

**2018. godina**

R.B.	NAZIV BRODA	GODINA GRADNJE	TIP	DATUM ISPORUKE UNAJMITELJU	ISTEK UGOVORA	CIJENA (\$/DAN)
1.	Vinjerac	2011.	MR PRODUKT TANKER	11.04.2018.	08.04.2019.	14.500
2.	Zoilo	2015.	MR PRODUKT TANKER	03.12.2018.	03.06.2019.	12.250

**2017. godina**

R.B.	NAZIV BRODA	GODINA GRADNJE	TIP	DATUM ISPORUKE UNAJMITELJU	ISTEK UGOVORA	CIJENA (\$/DAN)
1.	Vukovar	2015.	MR PRODUKT TANKER	01.05.2015.	22.04.2018.	17.250
2.	Zoilo	2015.	MR PRODUKT TANKER	28.07.2015.	30.06.2018.	17.750
3.	Dalmacija	2015.	MR PRODUKT TANKER	29.11.2015.	21.09.2018.	17.750

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

	USD	HRK	USD	HRK
	<u>31.12.2018.</u>	<u>31.12.2018.</u>	<u>31.12.2017.</u>	<u>31.12.2017.</u>
Do 1 godine	3.266	21.128	9.708	60.867
<b>Ukupno</b>	<u><b>3.266</b></u>	<u><b>21.128</b></u>	<u><b>9.708</b></u>	<u><b>60.867</b></u>

Bilješke uz financijske izvještaje (nastavak)  
 Za godinu koja je završila 31. prosinca 2018. godine  
 (svi iznosi izraženi su u tisućama USD i tisućama HRK)

**4. TROŠKOVI PUTOVANJA**

	USD	HRK	USD	HRK
	<u>2018.</u>	<u>2018.</u>	<u>2017.</u>	<u>2017.</u>
Gorivo	9.788	61.452	4.591	30.403
Lučki troškovi	4.426	27.784	3.131	20.732
Provizije brokerima i agentima	1.214	7.622	1.065	7.055
Naknada za upravljanje komercijalnim poslovima – povezana društva	718	4.509	615	4.072
Agencijske pristojbe	369	2.318	246	1.633
Ostali troškovi vezani uz putovanje	194	1.218	130	861
<b>Ukupno</b>	<b><u>16.709</u></b>	<b><u>104.903</u></b>	<b><u>9.778</u></b>	<b><u>64.756</u></b>

**5. OPERATIVNI TROŠKOVI BRODA**

	USD	HRK	USD	HRK
	<u>2018.</u>	<u>2018.</u>	<u>2017.</u>	<u>2017.</u>
/i/ Troškovi posade	9.049	56.815	8.352	55.308
/ii/ Troškovi potrošnih materijala	1.245	7.819	1.177	7.792
/iii/ Troškovi održavanja	1.677	10.531	1.798	11.905
Naknada za upravljanje ostalim poslovima – povezana društva	1.282	8.047	1.178	7.799
/iv/ Opći troškovi	1.281	8.043	1.206	7.989
Troškovi osiguranja	609	3.821	577	3.822
<b>Ukupno</b>	<b><u>15.143</u></b>	<b><u>95.076</u></b>	<b><u>14.288</u></b>	<b><u>94.615</u></b>

Prema Ugovoru o upravljanju, Tankerska plovodba d.d kao Upravitelj flote dužan je omogućiti tehničko i komercijalno upravljanje, popunjavanje posadom, poslove osiguranja, usluge računovodstva, prodaju i kupnju brodova, opskrbu brodova uključujući i opskrbu gorivom. Za pružanje usluga prema Ugovoru o upravljanju, Upravitelju flote plaća se 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.



Bilješke uz financijske izvještaje (nastavak)  
 Za godinu koja je završila 31. prosinca 2018. godine  
 (svi iznosi izraženi su u tisućama USD i tisućama HRK)

**5. OPERATIVNI TROŠKOVI BRODA (NASTAVAK)**

// Troškovi posade	USD	HRK	USD	HRK
	2018.	2018.	2017.	2017.
Plaće posade	7.785	48.879	7.213	47.771
Putni troškovi posade	678	4.260	598	3.960
Troškovi prehrane posade	496	3.111	453	2.998
Ostali troškovi posade	90	565	88	579
<b>Ukupno</b>	<b>9.049</b>	<b>56.815</b>	<b>8.352</b>	<b>55.308</b>

/ii/ Troškovi potrošnih materijala	USD	HRK	USD	HRK
	2018.	2018.	2017.	2017.
Troškovi inventara, boje, kemikalije i plinova	835	5.244	669	4.430
Troškovi maziva i masti	410	2.575	508	3.362
<b>Ukupno</b>	<b>1.245</b>	<b>7.819</b>	<b>1.177</b>	<b>7.792</b>

/iii/ Troškovi održavanja	USD	HRK	USD	HRK
	2018.	2018.	2017.	2017.
Utrošeni rezervni dijelovi	1.178	7.396	1.102	7.301
Troškovi tekućeg održavanja	499	3.135	696	4.604
<b>Ukupno</b>	<b>1.677</b>	<b>10.531</b>	<b>1.798</b>	<b>11.905</b>

/iv/ Opći troškovi	USD	HRK	USD	HRK
	2018.	2018.	2017.	2017.
Poštanske i telekomunikacijske usluge	215	1.347	204	1.351
Ostali opći troškovi	471	2.961	451	2.989
Ostali opći troškovi – povezana društva	595	3.735	551	3.649
<b>Ukupno</b>	<b>1.281</b>	<b>8.043</b>	<b>1.206</b>	<b>7.989</b>

Bilješke uz financijske izvještaje (nastavak)  
 Za godinu koja je završila 31. prosinca 2018. godine  
 (svi iznosi izraženi su u tisućama USD i tisućama HRK)

**6. AMORTIZACIJA**

	<b>USD</b>	<b>HRK</b>	<b>USD</b>	<b>HRK</b>
	<b>2018.</b>	<b>2018.</b>	<b>2017.</b>	<b>2017.</b>
Amortizacija brodova (Bilješka 14)	8.181	51.367	7.508	49.717
Amortizacija ostale materijalne imovine (Bilješka 14)	2	10	1	10
<b>Ukupno</b>	<b>8.183</b>	<b>51.377</b>	<b>7.509</b>	<b>49.727</b>

U 2018. godini u troškove amortizacije brodova uključeni su troškovi amortizacije troškova dokovanja za brodove „Velebit“ i „Vinjerac“ u iznosu od 1,7 milijuna kuna odnosno 270 tisuća američkih dolara (2017. godine: 1,6 milijuna kuna odnosno 252 tisuća američkih dolara).

**7. USKLAĐENJE VRIJEDNOSTI**

	<b>USD</b>	<b>HRK</b>	<b>USD</b>	<b>HRK</b>
	<b>2018.</b>	<b>2018.</b>	<b>2017.</b>	<b>2017.</b>
Usklađenje vrijednosti brodova (Bilješka 14)	627	3.939	-	-
<b>Ukupno</b>	<b>627</b>	<b>3.939</b>	<b>-</b>	<b>-</b>

Društvo je utvrdilo da postoje razlozi za umanjenje imovine – broda „Dalmacija“ te je gubitak iz umanjenja vrijednosti priznat u računu dobiti i gubitka u iznosu od 3,9 milijuna kuna odnosno 627 tisuća američkih dolara (2017. godine: - kuna odnosno - američkih dolara).

Nadoknadivi iznos broda je procjenjen kao vrijednost u upotrebi utvrđenoj na temelju diskontiranog budućeg tijeka novca.

Bilješke uz financijske izvještaje (nastavak)  
 Za godinu koja je završila 31. prosinca 2018. godine  
 (svi iznosi izraženi su u tisućama USD i tisućama HRK)

**8. OPĆI I ADMINISTRATIVNI TROŠKOVI**

	USD	HRK	USD	HRK
	<u>2018.</u>	<u>2018.</u>	<u>2017.</u>	<u>2017.</u>
Troškovi garancija za bankovne kredite – povezana društva	337	2.115	339	2.244
Troškovi zaposlenika /i/	261	1.642	253	1.677
Usluge korporativnog servisa – povezana društva	72	453	72	474
Bankarske usluge	38	235	39	259
Usluge zakonske revizije	20	126	22	150
Troškovi najma	9	60	10	64
Troškovi najma – povezana društva	9	55	8	55
Troškovi vanjskih zaposlenika	-	-	1	5
Marketinške usluge	-	-	1	4
Premije osiguranja	2	15	3	19
Ostale vanjske usluge	37	226	44	295
Ostali troškovi	148	928	115	760
<b>Ukupno</b>	<b><u>933</u></b>	<b><u>5.855</u></b>	<b><u>907</u></b>	<b><u>6.006</u></b>

Bilješke uz financijske izvještaje (nastavak)  
 Za godinu koja je završila 31. prosinca 2018. godine  
 (svi iznosi izraženi su u tisućama USD i tisućama HRK)

**8. OPĆI I ADMINISTRATIVNI TROŠKOVI (NASTAVAK)**

// Troškovi zaposlenika	USD	HRK	USD	HRK
	2018.	2018.	2017.	2017.
Neto plaće	125	789	122	810
Porezi i doprinosi	114	717	111	732
Naknada troškova zaposlenima	17	105	18	120
Usluge stručnog obrazovanja	5	31	2	15
<b>Ukupno</b>	<b>261</b>	<b>1.642</b>	<b>253</b>	<b>1.677</b>

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.

**9. FINANCIJSKI PRIHODI**

	USD	HRK	USD	HRK
	2018.	2018.	2017.	2017.
Pozitivne tečajne razlike	5	36	-	-
Tečajne razlike s poduzetnicima unutar grupe	-	-	3	16
Prihodi od kamata	684	4.291	20	133
<b>Ukupno</b>	<b>689</b>	<b>4.327</b>	<b>23</b>	<b>149</b>

Prihodi od kamata najvećim dijelom se odnose na primitke od kamatnog swapa.

**10. FINANCIJSKI RASHODI**

	USD	HRK	USD	HRK
	2018.	2018.	2017.	2017.
Negativne tečajne razlike	-	-	359	2.379
Tečajne razlike s poduzetnicima unutar grupe	124	778	-	-
Rashodi od kamata	4.757	29.868	3.938	26.077
<b>Ukupno</b>	<b>4.881</b>	<b>30.646</b>	<b>4.297</b>	<b>28.456</b>

Bilješke uz financijske izvještaje (nastavak)  
Za godinu koja je završila 31. prosinca 2018. godine  
(svi iznosi izraženi su u tisućama USD i tisućama HRK)

## 11. POREZ PO TONAŽI

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

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

TNG sudjeluje u obračunu poreza po tonaži sa sljedećim brodovima:

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

Prema rješenju Ministarstva pomorstva, prijevoza i infrastrukture, porez po tonaži brodova TNG-a za 2018. godinu uračunava se u obveze Tankerske plovidbe d.d. kao vladajućeg društva.

<b>OBRAČUNAVANJE POREZA PO TONAŽI</b>	
<b>Neto tonaža broda</b>	<b>Godišnji porez po tonaži broda za svakih 100 jedinca neto tonaže</b>
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

Bilješke uz financijske izvještaje (nastavak)  
Za godinu koja je završila 31. prosinca 2018. godine  
(svi iznosi izraženi su u tisućama USD i tisućama HRK)

---

#### 11. POREZ PO TONAŽI (NASTAVAK)

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

#### 12. POREZ NA DOBIT

Prema relevantnim odredbama Pomorskog zakonika, društva mogu birati između oporezivanja svojih broderskih djelatnosti prema neto tonaži flote i oporezivanja ostvarene dobiti. Po poreznoj prijavi za 2018. godinu, TNG nije imao obvezu plaćanja poreza na dobit u Hrvatskoj budući da je u sustavu poreza po tonaži.

#### 13. ZARADA PO DIONICI

	USD	HRK	USD	HRK
	<u>31.12.2018.</u>	<u>31.12.2018.</u>	<u>31.12.2017.</u>	<u>31.12.2017.</u>
Neto dobit tekuće godine	1.001	6.284	4.852	32.132
Ponderirani prosječni broj dionica na kraju godine, osnovnih i razrijeđenih	8.720.145	8.720.145	8.720.145	8.720.145
<b>Neto dobitak po dionici, osnovni i razrijeđeni (u dolarima i centima; u kunama i lipama)</b>	<b>0,11</b>	<b>0,72</b>	<b>0,56</b>	<b>3,68</b>

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



Bilješke uz financijske izvještaje (nastavak)  
 Za godinu koja je završila 31. prosinca 2018. godine  
 (svi iznosi izraženi su u tisućama USD i tisućama HRK)

**14. NEKRETNINE, POSTROJENJA I OPREMA**

Brodovi i oprema

	Brodovi i oprema		Total	
	USD	HRK	USD	HRK
<b>NABAVNA VRIJEDNOST</b>				
Na dan 31. prosinca 2017.	<b>210.716</b>	<b>1.321.134</b>	<b>210.716</b>	<b>1.321.134</b>
Umanjenje vrijednosti	(716)	(4.494)	(716)	(4.494)
Tečajne razlike (Bilješka 2.d)	21	42.028	21	42.028
Na dan 31. prosinca 2018.	<b>210.021</b>	<b>1.358.668</b>	<b>210.021</b>	<b>1.358.668</b>
<b>ISPRAVAK VRIJEDNOSTI</b>				
Na dan 31. prosinca 2017.	<b>19.781</b>	<b>124.019</b>	<b>19.781</b>	<b>124.019</b>
Amortizacija	7.913	49.680	7.913	49.680
Umanjenje vrijednosti	(88)	(554)	(88)	(554)
Tečajne razlike (Bilješka 2.d)	(232)	3.945	(232)	3.945
Na dan 31. prosinca 2018.	<b>27.374</b>	<b>177.090</b>	<b>27.374</b>	<b>177.090</b>
<b>SADAŠNJA VRIJEDNOST</b>				
Na dan 31. prosinca 2017.	<b>190.935</b>	<b>1.197.115</b>	<b>190.935</b>	<b>1.197.115</b>
Na dan 31. prosinca 2018.	<b>182.647</b>	<b>1.181.578</b>	<b>182.647</b>	<b>1.181.578</b>

Izdaci za dokovanja

	Brodovi i oprema	
	USD	HRK
<b>NABAVNA VRIJEDNOST</b>		
Na dan 31. prosinca 2017.	<b>1.313</b>	<b>8.225</b>
Povećanje	-	-
Tečajne razlike	-	262
Na dan 31. prosinca 2018.	<b>1.313</b>	<b>8.487</b>
<b>ISPRAVAK VRIJEDNOSTI</b>		
Na dan 31. prosinca 2017.	<b>320</b>	<b>2.003</b>
Amortizacija	270	1.697
Tečajne razlike	(7)	63
Na dan 31. prosinca 2018.	<b>583</b>	<b>3.763</b>
<b>SADAŠNJA VRIJEDNOST</b>		
Na dan 31. prosinca 2017.	<b>993</b>	<b>6.222</b>
Na dan 31. prosinca 2018.	<b>730</b>	<b>4.724</b>

Sveukupno

	Brodovi i oprema		Total	
	USD	HRK	USD	HRK
<b>SADAŠNJA VRIJEDNOST</b>				
Na dan 31. prosinca 2017.	<b>191.928</b>	<b>1.203.337</b>	<b>191.928</b>	<b>1.203.337</b>
Na dan 31. prosinca 2018.	<b>183.377</b>	<b>1.186.302</b>	<b>183.377</b>	<b>1.186.302</b>

Bilješke uz financijske izvještaje (nastavak)  
 Za godinu koja je završila 31. prosinca 2018. godine  
 (svi iznosi izraženi su u tisućama USD i tisućama HRK)

**14. NEKRETNINE, POSTROJENJA I OPREMA (NASTAVAK)**

	Brodovi i oprema		Total	
	USD	HRK	USD	HRK
<b>NABAVNA VRIJEDNOST</b>				
Na dan 31. prosinca 2016.	210.715	1.510.521	210.715	1.510.521
Tečajne razlike (Bilješka 2.d)	1	(189.387)	1	(189.387)
Na dan 31. prosinca 2017.	210.716	1.321.134	210.716	1.321.134
<b>ISPRAVAK VRIJEDNOSTI</b>				
Na dan 31. prosinca 2016.	12.102	86.746	12.102	86.746
Amortizacija	7.270	48.148	7.270	48.148
Tečajne razlike (Bilješka 2.d)	409	(10.875)	409	(10.875)
Na dan 31. prosinca 2017.	19.781	124.019	19.781	124.019
<b>SADAŠNJA VRIJEDNOST</b>				
Na dan 31. prosinca 2016.	198.613	1.423.775	198.613	1.423.775
Na dan 31. prosinca 2017.	190.935	1.197.115	190.935	1.197.115

Izdaci za dokovanja

	Brodovi i oprema	
	USD	HRK
<b>NABAVNA VRIJEDNOST</b>		
Na dan 31. prosinca 2016.	678	4.850
Povećanje	635	3.983
Tečajne razlike	-	(608)
Na dan 31. prosinca 2017.	1.313	8.225
<b>ISPRAVAK VRIJEDNOSTI</b>		
Na dan 31. prosinca 2016.	68	485
Amortizacija	239	1.579
Tečajne razlike	13	(61)
Na dan 31. prosinca 2017.	320	2.003
<b>SADAŠNJA VRIJEDNOST</b>		
Na dan 31. prosinca 2016.	610	4.365
Na dan 31. prosinca 2017.	993	6.222

Sveukupno

	Brodovi i oprema		Total	
	USD	HRK	USD	HRK
<b>SADAŠNJA VRIJEDNOST</b>				
Na dan 31. prosinca 2016.	199.223	1.428.140	199.223	1.428.140
Na dan 31. prosinca 2017.	191.928	1.203.337	191.928	1.203.337

**Bilješke uz financijske izvještaje (nastavak)**  
**Za godinu koja je završila 31. prosinca 2018. godine**  
*(svi iznosi izraženi su u tisućama USD i tisućama HRK)*

**14. NEKRETNINE, POSTROJENJA I OPREMA (NASTAVAK)**

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

Na dan 31. prosinca 2018. godine nije bilo kapitaliziranih troškova posudbe (31. prosinca 2017. godine: 0 kuna).

Na dan 31. prosinca 2018. godine ukupna neto knjigovodstvena vrijednost imovine založene kao jamstvo za dobivene kredite iznosi 1.181.569 tisuća kuna, odnosno 182.645 tisuća američkih dolara (31. prosinca 2017. godine: 1.197.095 tisuća kuna, odnosno 190.932 tisuća američkih dolara).

**15. ZALIHE**

	USD	HRK	USD	HRK
	<u>31.12.2018.</u>	<u>31.12.2018.</u>	<u>31.12.2017.</u>	<u>31.12.2017.</u>
Mazivo	575	3.719	448	2.809
Gorivo	1.403	9.079	743	4.660
Prehrambeni artikli	152	981	144	901
Sitni inventar	-	3	-	3
Ispravak vrijednosti sitnog inventara	-	(3)	-	(3)
<b>Ukupno</b>	<b><u>2.130</u></b>	<b><u>13.779</u></b>	<b><u>1.335</u></b>	<b><u>8.370</u></b>

**16. POTRAŽIVANJA OD KUPACA I OSTALA POTRAŽIVANJA**

	USD	HRK	USD	HRK
	<u>31.12.2018.</u>	<u>31.12.2018.</u>	<u>31.12.2017.</u>	<u>31.12.2017.</u>
Potraživanja od kupaca	3.737	24.176	2.664	16.701
Potraživanja od države i drugih institucija	5	29	5	32
Potraživanja od zaposlenika	-	-	1	6
Ostala potraživanja	246	1.589	133	835
Ostala potraživanja - povezana društva	2	12	-	-
<b>Ukupno</b>	<b><u>3.990</u></b>	<b><u>25.806</u></b>	<b><u>2.803</u></b>	<b><u>17.574</u></b>

Bilješke uz financijske izvještaje (nastavak)  
 Za godinu koja je završila 31. prosinca 2018. godine  
 (svi iznosi izraženi su u tisućama USD i tisućama HRK)

**16. POTRAŽIVANJA OD KUPACA I OSTALA POTRAŽIVANJA**

Starosna struktura dospjelih potraživanja

	USD	HRK	USD	HRK
	31.12.2018.	31.12.2018.	31.12.2017.	31.12.2017.
1 -90 dana	1.938	12.536	2.135	13.384
91 -180 dana	667	4.313	222	1.391
181 - 365 dana	61	396	-	-
Preko 366 dana	-	-	-	-
<b>Ukupno</b>	<b>2.666</b>	<b>17.245</b>	<b>2.357</b>	<b>14.775</b>

Kreditni rizik na izvještajni datum je nizak. Nije došlo do znatnog povećanja kreditnog rizika, premda je dospjeće ugovornih plaćanja preokoračeno za više od 30 dana, budući je kašnjenje u plaćanju uobičajena praksa u brodarstvu.

Starosna struktura umanjenja vrijednosti potraživanja

	USD	HRK	USD	HRK
	31.12.2018.	31.12.2018.	31.12.2017.	31.12.2017.
1 -90 dana	-	-	-	-
91 -180 dana	-	-	-	-
181 - 365 dana	-	-	-	-
Preko 366 dana	-	-	-	-
<b>Ukupno</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>

**17. PLAĆENI TROŠKOVI BUDUĆEG RAZDOBLJA I OBRAČUNATI PRIHODI**

	USD	HRK	USD	HRK
	31.12.2018.	31.12.2018.	31.12.2017.	31.12.2017.
Plaćeni troškovi budućeg razdoblja	326	2.113	447	2.806
Obračunati prihodi	376	2.430	9	55
<b>Ukupno</b>	<b>702</b>	<b>4.543</b>	<b>456</b>	<b>2.861</b>

Bilješke uz financijske izvještaje (nastavak)  
Za godinu koja je završila 31. prosinca 2018. godine  
(svi iznosi izraženi su u tisućama USD i tisućama HRK)

**18. NOVAC I NOVČANI EKVIVALENTI**

	USD	HRK	USD	HRK
	31.12.2018.	31.12.2018.	31.12.2017.	31.12.2017.
Novac u banci	7.627	49.343	9.058	56.793
Depoziti	1.000	6.469	1.000	6.270
Novac u blagajni	89	577	117	729
<b>Ukupno</b>	<b>8.716</b>	<b>56.389</b>	<b>10.175</b>	<b>63.792</b>

**19. VLASNIČKA GLAVNICA I PRIČUVE**

Na dan 31. prosinca 2018. godine odobreni, izdani i uplaćeni kapital sastojao se od 8.733.345 redovnih dionica, bez nominalne vrijednosti (31. prosinca 2017. 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 2018. godine, Društvo je imalo 13.200 vlastitih dionica (31. prosinca 2017. godine: 13.200). Rezerve za vlastite dionice ustrojene su iz dobiti Društva.

Na dan 31. prosinca 2018. godine iznos zakonskih pričuva unutar ostalih pričuva iznosio je 3.637 tisuća kuna (31. prosinca 2017. godine: 2.030 tisuća kuna). Zakonska pričuva je nastala u skladu sa hrvatskim zakonima koji zahtijevaju da se 5% dobiti za godinu umanjenu za iznos gubitka iz prethodne godine, prenese u ovu rezervu sve dok ona, zajedno s rezervama kapitala, ne dosegne 5% izdanog dioničkog kapitala. Zakonska rezerva, u iznosu od 5% izdanog dioničkog kapitala, može se koristiti za pokrivanje gubitaka tekuće i prethodnih godina. Na dan 31. prosinca 2018. godine iznos ostalih pričuva iznosio je 55.000 tisuća kuna (31. prosinca 2017. godine: 55.000 tisuća kuna).

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

Dana 1. kolovoza 2018. godine na Glavnoj skupštini odobrena je dividenda po dionici u iznosu od 0,60 kuna što ukupno iznosi 5.232 tisuća kuna (2017. godine: 13.952 tisuća kuna).

Bilješke uz financijske izvještaje (nastavak)  
 Za godinu koja je završila 31. prosinca 2018. godine  
 (svi iznosi izraženi su u tisućama USD i tisućama HRK)

**20. ZADUŽENJA NA KOJA SE OBRAČUNAVAJU KAMATE**

**Zaduženja na koja se obračunavaju kamate 2018. godina:**

	USD 31.12.2018.	HRK 31.12.2018.
<b>Dugoročna zaduženja na koja se obračunavaju kamate</b>		
Osigurani krediti banaka	97.556	631.106
<b>Ukupno</b>	<b>97.556</b>	<b>631.106</b>
Tekuće dospijeće	(11.382)	(73.630)
Dugoročni dio kredita	86.174	557.476
	USD 31.12.2018.	HRK 31.12.2018.
<b>Kratkoročna zaduženja na koja se obračunavaju kamate</b>		
<i>Tekući dio dugoročnih zaduženja na koja se obračunavaju kamate</i>		
Osigurani krediti banaka	11.382	73.630
<b>Ukupno</b>	<b>11.382</b>	<b>73.630</b>

**Zaduženja na koja se obračunavaju kamate 2017. godina:**

	USD 31.12.2017.	HRK 31.12.2017.
<b>Dugoročna zaduženja na koja se obračunavaju kamate</b>		
Osigurani krediti banaka	106.938	670.467
<b>Ukupno</b>	<b>106.938</b>	<b>670.467</b>
Tekuće dospijeće	(9.382)	(58.820)
Dugoročni dio kredita	97.556	611.647
	USD 31.12.2017.	HRK 31.12.2017.
<b>Kratkoročna zaduženja na koja se obračunavaju kamate</b>		
<i>Tekući dio dugoročnih zaduženja na koja se obračunavaju kamate</i>		
Osigurani krediti banaka	9.382	58.820
<b>Ukupno</b>	<b>9.382</b>	<b>58.820</b>



Bilješke uz financijske izvještaje (nastavak)  
 Za godinu koja je završila 31. prosinca 2018. godine  
 (svi iznosi izraženi su u tisućama USD i tisućama HRK)

**20. ZADUŽENJA NA KOJA SE OBRAČUNAVAJU KAMATE (NASTAVAK)**

Uvjeti otplate kamatonosnih obveza na dan 31. prosinca 2018. godine:

	<b>Ukupno</b>	<b>1 godina ili manje</b>	<b>2 - 5 godina</b>	<b>HRK Više od 5 godina</b>
Osigurani krediti banaka	631.106	73.630	557.476	-
<b>Na dan 31. prosinca 2018. godine</b>	<b>631.106</b>	<b>73.630</b>	<b>557.476</b>	<b>-</b>

	<b>Ukupno</b>	<b>1 godina ili manje</b>	<b>2 - 5 godina</b>	<b>USD Više od 5 godina</b>
Osigurani krediti banaka	97.556	11.382	86.174	-
<b>Na dan 31. prosinca 2018. godine</b>	<b>97.556</b>	<b>11.382</b>	<b>86.174</b>	<b>-</b>

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

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

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

Bilješke uz financijske izvještaje (nastavak)  
 Za godinu koja je završila 31. prosinca 2018. godine  
 (svi iznosi izraženi su u tisućama USD i tisućama HRK)

**20. ZADUŽENJA NA KOJA SE OBRAČUNAVAJU KAMATE (NASTAVAK)**

Opis obveza po dugoročnim kreditima prikazujemo kako slijedi:

**2018. godina**

Financijska institucija	Izvorna valuta	Iznos kredita	Dospijeće	31. prosinca 2018.	
				USD	HRK
ABN AMRO BANK N.V.	USD	52.653	16.01.2022.	39.459	255.265
NORD LB BANK	USD	23.725	27.07.2021.	18.525	119.842
NORD LB BANK	USD	23.725	24.11.2021.	18.925	122.430
DVB BANK N.V	USD	22.422	24.04.2021.	16.647	107.693
ERSTE BANK	USD	2.000	05.06.2019.	2.000	12.938
ZAGREBAČKA BANKA	USD	2.000	10.05.2020.	2.000	12.938
				<b>97.556</b>	<b>631.106</b>
Tekuće dospijeće				(11.382)	(73.630)
Dugoročni dio kredita				86.174	557.476

**2017. godina**

Financijska institucija	Izvorna valuta	Iznos kredita	Dospijeće	31. prosinca 2017.	
				USD	HRK
ABN AMRO BANK N.V.	USD	52.653	16.01.2022.	43.991	275.807
NORD LB BANK	USD	23.725	27.07.2021.	20.125	126.178
NORD LB BANK	USD	23.725	24.11.2021.	20.525	128.685
DVB BANK N.V	USD	22.422	24.04.2021.	18.297	114.717
ERSTE BANK	USD	2.000	05.06.2019.	2.000	12.540
ZAGREBAČKA BANKA	USD	2.000	10.09.2020.	2.000	12.540
				<b>106.938</b>	<b>670.467</b>
Tekuće dospijeće				(9.382)	(58.820)
Dugoročni dio kredita				97.556	611.647

Prosječna kamatna stopa izračunana na temelju plaćenih troškova kamata iznosila je za 2018. godinu 4,053%, dok je prosječna kamatna stopa izračunana na temelju plaćenih troškova kamata za 2017. godinu iznosila 3,869%.

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

Bilješke uz financijske izvještaje (nastavak)  
 Za godinu koja je završila 31. prosinca 2018. godine  
 (svi iznosi izraženi su u tisućama USD i tisućama HRK)

**20. ZADUŽENJA NA KOJA SE OBRAČUNAVAJU KAMATE (NASTAVAK)**

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

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

**21. OBVEZE PREMA DOBAVLJAČIMA I OSTALE KRATKOROČNE OBVEZE**

	USD 31.12.2018.	HRK 31.12.2018.	USD 31.12.2017.	HRK 31.12.2017.
Obveze prema dobavljačima	1.636	10.588	1.489	9.338
Obveze za predujmove	824	5.328	545	3.416
Obveze prema zaposlenicima	649	4.193	656	4.114
Obveze za poreze, doprinose i druga davanja	5	33	10	59
Obveze prema dobavljačima – povezana društva	908	5.874	36	229
Obveze s osnove udjela u rezultatu	8	54	8	50
Ostale kratkoročne obveze	14	91	9	57
Ostale kratkoročne obveze – povezana društva	9	55	5	31
<b>Ukupno</b>	<b>4.053</b>	<b>26.216</b>	<b>2.758</b>	<b>17.294</b>

Struktura obveze prema dobavljačima po valutama:

	USD 31.12.2018.	HRK 31.12.2018.	USD 31.12.2017.	HRK 31.12.2017.
USD	2.290	14.813	1.197	7.503
EUR	230	1.490	215	1.348
HRK	13	84	14	91
GBP	1	8	13	86
OSTALE VALUTE	10	67	86	539
<b>Ukupno</b>	<b>2.544</b>	<b>16.462</b>	<b>1.525</b>	<b>9.567</b>

Bilješke uz financijske izvještaje (nastavak)  
 Za godinu koja je završila 31. prosinca 2018. godine  
 (svi iznosi izraženi su u tisućama USD i tisućama HRK)

**22. ODGOĐENO PLAĆANJE TROŠKOVA I PRIHOD BUDUĆEG RAZDOBLJA**

	USD	HRK	USD	HRK
	31.12.2018.	31.12.2018.	31.12.2017.	31.12.2017.
Obračunane kamate po kreditima	806	5.217	692	4.337
Obračunani ostali troškovi	25	159	67	418
<b>Ukupno</b>	<b>831</b>	<b>5.376</b>	<b>759</b>	<b>4.755</b>

**23. ODNOSI S POVEZANIM STRANAMA**

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

Ovisna društva i ključni dioničari	USD	HRK	USD	HRK
	2018	2018	2017	2017
<b>Kupnja od povezanih društava</b>				
Tankerska plovidba d.d.	3.013	18.914	2.764	18.304
<b>Ukupno</b>	<b>3.013</b>	<b>18.914</b>	<b>2.764</b>	<b>18.304</b>
<b>Potraživanja od povezanih društava</b>				
Tankerska plovidba d.d. Zadar	2	12	-	-
<b>Ukupno</b>	<b>2</b>	<b>12</b>	<b>-</b>	<b>-</b>
<b>Obveze prema povezanim društvima</b>				
Tankerska plovidba d.d.	909	5.880	38	241
Donat Maritime Corporation	8	49	3	19
<b>Ukupno</b>	<b>917</b>	<b>5.929</b>	<b>41</b>	<b>260</b>

Transakcije između povezanih društava obavljaju se po uobičajenim tržišnim uvjetima.

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

Bilješke uz financijske izvještaje (nastavak)  
Za godinu koja je završila 31. prosinca 2018. godine  
(svi iznosi izraženi su u tisućama USD i tisućama HRK)

### 23. ODNOSI S POVEZANIM STRANAMA (NASTAVAK)

#### Ključni menadžment

Ključni menadžment Društva sastoji se od člana Uprave. Ukupna naknada isplaćena za rad ključnog menadžmenta za 2018. godinu iznosi 1.380 tisuća kuna odnosno 220 tisuća američkih dolara (2017. godine: 1.356 tisuća kuna odnosno 205 tisuća američkih dolara). Tijekom godine Nadzorni odbor ostvario je naknade u iznosu od 453 tisuća kuna odnosno 72 tisuće američkih dolara (2017. godine: 408 tisuća kuna odnosno 62 tisuće američkih dolara). Dana 31. prosinca 2018. godine članovi izvršnog posloводства i Nadzornog odbora imali su u vlasništvu 5.314 dionica Društva (31. prosinca 2017. godine: 5.314). Društvo nije dalo zajmove članovima Nadzornog odbora (31. prosinca 2017. godine: -).

### 24. FINANCIJSKI INSTRUMENTI

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

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

#### Valutni rizik

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

TNG posluje u međunarodnom okruženju i izložen je promjenama vrijednosti američkog dolara (USD) jer je značajan dio potraživanja i prihoda iz inozemstva nominiran u USD. TNG trenutno ne koristi nikakve aktivne oblike zaštite od utjecaja promjena valutnog tečaja.

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

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

2018. godina			HRK
	Imovina 2018.	Obveze 2018.	Imovina - Obveze 2018.
USD	84.532	660.857	(576.325)
EUR	42	1.490	(1.448)
Ostale strane valute	26	75	(49)
<b>Ukupno</b>	<b>84.600</b>	<b>662.422</b>	<b>(577.822)</b>

Bilješke uz financijske izvještaje (nastavak)  
 Za godinu koja je završila 31. prosinca 2018. godine  
 (svi iznosi izraženi su u tisućama USD i tisućama HRK)

**24. FINANCIJSKI INSTRUMENTI (NASTAVAK)**

**Valutni rizik (nastavak)**

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

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

2018. godina	Utjecaj promjene američkog dolara		HRK
Utjecaj na:	+10%		-10%
(Gubitak) / Dobit	52		(52)
Novčani tijek (odljev) / priljev	(57.684)		57.684

2017. godina	Utjecaj promjene američkog dolara		HRK
Utjecaj na:	+10%		-10%
(Gubitak) / Dobit	76		(76)
Novčani tijek (odljev) / priljev	(61.226)		61.226

**Kamatni rizik**

Kamatni rizik je rizik promjene vrijednosti financijskog instrumenta uslijed promjena kamatnih stopa na tržištu. Kamatni rizik sadržan u tijeku novca odnosi se na rizik kolebljivosti kamatnih rashoda po financijskim instrumentima tijekom razdoblja. Budući da TNG nema značajnu imovinu koja ostvaruje prihod od kamata, prihodi TNG-a i novčani tok iz poslovnih aktivnosti nisu u značajnoj mjeri ovisni o promjenama tržišnih kamatnih stopa. Kamatni rizik TNG-a proizlazi iz dugoročnih kredita. TNG je izložen kamatnom riziku s obzirom da su primljeni dugoročni krediti odobreni s varijabilnom kamatnom stopom (vidi bilješku 20).



Bilješke uz financijske izvještaje (nastavak)  
 Za godinu koja je završila 31. prosinca 2018. godine  
 (svi iznosi izraženi su u tisućama USD i tisućama HRK)

**24. FINANCIJSKI INSTRUMENTI (NASTAVAK)**

**Kamatni rizik (nastavak)**

**2018. godina**

Jednogodišnji trošak kamata

Tekući trošak kamata u	Promjena Libora	(Porast)/smanjenje troškova kamata u	
		HRK	USD
28.868	1%	(832)	(5.380)
	-1%	832	5.380

**2017. godina**

Jednogodišnji trošak kamata

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

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).

**2018. godina**

	Fer vrijednost obveza po kreditu USD	Obveza po kreditu USD	Datum ugovaranja kamatnog swapa	Period važenja kamatnog swapa		Varijabilni dio kamata prije kamatnog swapa	Fiksni dio kamata po kamatnom swapu
	31.12.2018.	31.12.2018.		od	do		
Kredit							
ABN AMRO BANK N.V.	39.459	39.459	16.12.2015.	16.01.2016.	16.01.2019.	3M USD LIBOR	1,325%
NORD LB BANK	18.525	18.525	15.12.2015.	27.10.2015.	27.01.2019.	3M USD LIBOR	1,330%
NORD LB BANK	18.525	18.525	15.12.2015.	24.11.2015.	27.11.2018.	3M USD LIBOR	1,330%
<b>Ukupno</b>	<b>76.909</b>	<b>76.909</b>					

Bilješke uz financijske izvještaje (nastavak)  
 Za godinu koja je završila 31. prosinca 2018. godine  
 (svi iznosi izraženi su u tisućama USD i tisućama HRK)

**24. FINANCIJSKI INSTRUMENTI (NASTAVAK)**

**Kamatni rizik (nastavak)**

**2017. godina**

	Fer vrijednost obveza po kreditu USD	Obveza po kreditu USD	Datum ugovaranja kamatnog swapa	Period važenja kamatnog swapa		Varijabilni dio kamata prije kamatnog swapa	Fiksni dio kamata po kamatnom swapu
	31.12.2017.	31.12.2017.		od	do		
Kredit							
ABN AMRO BANK N.V.	43.991	43.991	16.12.2015.	16.01.2016.	16.01.2019.	3M USD LIBOR	1,325%
NORD LB BANK	20.125	20.125	15.12.2015.	27.10.2015.	27.01.2019.	3M USD LIBOR	1,330%
NORD LB BANK	20.525	20.525	15.12.2015.	24.11.2015.	27.11.2018.	3M USD LIBOR	1,330%
<b>Ukupno</b>	<b>84.641</b>	<b>84.641</b>					

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

**Kreditni rizik**

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

Kreditni rizik na izvještajni datum je nizak. Nije došlo do znatnog povećanja kreditnog rizika, premda je dospjeće ugovornih plaćanja prekoračeno za više od 30 dana, budući je kašnjenje u plaćanju uobičajena praksa u brodarstvu.

## 24. FINANCIJSKI INSTRUMENTI (NASTAVAK)

### Cjenovni rizik

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

TNG nastoji smanjiti izloženost promjenama cjenovnog rizika vozarina na način da poslovna aktivnost brodova u floti ovisi o 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-a sa poteškoćama u naplati sredstava koja su mu potrebna da bi ispunio svoje obveze po osnovi financijskih instrumenata. TNG ima značajne iznose dugoročnih kamatonosnih obveza po kreditima s varijabilnom stopom koji ga izlažu riziku tijeka novca. TNG upravlja rizikom likvidnosti održavajući adekvatne rezerve i kreditne linije, kontinuirano uspoređujući planirani i ostvareni tijek novca uz praćenje dospjeća potraživanja i obveza.

Bilješke uz financijske izvještaje (nastavak)  
 Za godinu koja je završila 31. prosinca 2018. godine  
 (svi iznosi izraženi su u tisućama USD i tisućama HRK)

**24. FINANCIJSKI INSTRUMENTI (NASTAVAK)**

**Rizik likvidnosti (nastavak)**

**Tablična analiza rizika likvidnosti i kamatnog rizika**

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

**2018. godina**

**HRK**

	<b>Do 1 mj.</b>	<b>Od 1 do 3 mj.</b>	<b>Od 3 mj. do 1 g.</b>	<b>Od 1-5 g.</b>	<b>Preko 5 godina</b>	<b>Ukupno</b>
<b>IMOVINA</b>						
<b>2018. godina</b>						
Kamatne	-	6.469	-	-	-	6.469
Beskamatne	80.375	-	-	-	-	80.375
<b>UKUPNO</b>	<b>80.375</b>	<b>6.469</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>86.844</b>
<b>OBVEZE</b>						
<b>2018. godina</b>						
Kamatne	12.585	9.057	51.988	557.476	-	631.106
Beskamatne	31.135	457	-	-	-	31.592
<b>UKUPNO</b>	<b>43.720</b>	<b>9.514</b>	<b>51.988</b>	<b>557.476</b>	<b>-</b>	<b>662.698</b>
<b>Neto obveze</b>	<b>34.541</b>	<b>(3.045)</b>	<b>(51.988)</b>	<b>(557.476)</b>	<b>-</b>	<b>(577.968)</b>

**2017. godina**

**HRK**

	<b>Do 1 mj.</b>	<b>Od 1 do 3 mj.</b>	<b>Od 3 mj. do 1 g.</b>	<b>Od 1-5 g.</b>	<b>Preko 5 godina</b>	<b>Ukupno</b>
<b>IMOVINA</b>						
<b>2017. godina</b>						
Kamatne	-	6.270	-	-	-	-
Beskamatne	75.151	-	-	-	-	81.421
<b>UKUPNO</b>	<b>75.151</b>	<b>6.270</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>81.421</b>
<b>OBVEZE</b>						
<b>2017. godina</b>						
Kamatne	12.197	2.508	44.115	611.647	-	670.467
Beskamatne	21.181	868	-	-	-	22.049
<b>UKUPNO</b>	<b>33.378</b>	<b>3.376</b>	<b>44.115</b>	<b>611.647</b>	<b>-</b>	<b>692.516</b>
<b>Neto obveze</b>	<b>41.773</b>	<b>2.894</b>	<b>(44.115)</b>	<b>(611.647)</b>	<b>-</b>	<b>(611.095)</b>

Bilješke uz financijske izvještaje (nastavak)  
 Za godinu koja je završila 31. prosinca 2018. godine  
 (svi iznosi izraženi su u tisućama USD i tisućama HRK)

**24. FINANCIJSKI INSTRUMENTI (NASTAVAK)**

**Kategorije financijskih instrumenata**

	31. prosinac 2018.		31. prosinac 2017.	
	USD	HRK	USD	HRK
<i>Financijska imovina po amortiziranom trošku:</i>				
Potraživanja od kupaca i ostala potraživanja	3.990	25.806	2.803	17.574
Plaćeni troškovi budućeg razdoblja i obračunati prihodi	702	4.543	456	2.861
Novac i novčani ekvivalenti	8.716	56.389	10.175	63.792
Depoziti na rok iznad tri mjeseca	16	106	-	-
<b>Ukupna financijska imovina</b>	<b>13.424</b>	<b>86.844</b>	<b>13.434</b>	<b>84.227</b>
<i>Financijske obveze po amortiziranom trošku:</i>				
Zaduženja na koja se obračunavaju kamate	97.556	631.106	106.938	670.467
Obveze prema dobavljačima i ostale obveze	4.053	26.216	2.758	17.294
Odgođeno plaćanje troškova i prihod budućeg razdoblja	831	5.376	759	4.755
<b>Ukupne financijske obveze</b>	<b>102.440</b>	<b>662.698</b>	<b>110.455</b>	<b>692.516</b>

**Fer vrijednost financijskih instrumenata**

*Metode procjene i pretpostavke u određivanju fer vrijednosti*

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

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

U 2018. godini TNG nije imao financijsku imovinu koju je potrebno svesti na fer vrijednost.

Bilješke uz financijske izvještaje (nastavak)  
Za godinu koja je završila 31. prosinca 2018. godine  
(svi iznosi izraženi su u tisućama USD i tisućama HRK)

---

## 24. FINANCIJSKI INSTRUMENTI (NASTAVAK)

### Fer vrijednost financijskih instrumenata (nastavak)

*Pokazatelji fer vrijednosti priznati u izvještaju o financijskom položaju*

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

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

Na dan 31. prosinca 2018. godine iskazani iznosi novca, kratkoročnih depozita, potraživanja, kratkoročnih obveza, ukalkuliranih troškova i ostalih financijskih instrumenata odgovaraju njihovoj tržišnoj vrijednosti.

### Upravljanje kapitalom

Primarni cilj upravljanja kapitalom TNG-a je osigurati potporu poslovanju i maksimalizirati vrijednost dioničarima. TNG upravlja kapitalom i radi prilagodbe u svjetlu promjena ekonomskih uvjeta. Da bi zadržao ili prilagodio strukturu kapitala, TNG može prilagoditi isplate dividendi dioničarima, povrat kapitala dioničarima ili izdati novu emisiju dionica. Ciljevi, politike i procesi nisu bili mijenjani tijekom razdoblja koja završavaju 31. prosinca 2018. godine te 31. prosinca 2017. godine. TNG nadzire kapital kroz praćenje pokazatelja zaduženosti koji se računa na sljedeći način:

### 2018. godina

	<u>USD</u>	<u>HRK</u>
Ukupna zaduženja na koja se obračunavaju kamate (dugoročni i kratkoročni krediti) (bilješka 20)	97.556	631.106
Umanjeno: Novac i novčani ekvivalenti (bilješka 18)	8.716	56.389
Neto dug	88.840	574.717
Kapital i pričuve	96.491	624.227
<b>Ukupno kapital i pričuve i neto dug</b>	<b>185.331</b>	<b>1.198.944</b>
<b>Pokazatelj zaduženosti</b>	<b>48%</b>	



Bilješke uz financijske izvještaje (nastavak)  
 Za godinu koja je završila 31. prosinca 2018. godine  
 (svi iznosi izraženi su u tisućama USD i tisućama HRK)

**24. FINANCIJSKI INSTRUMENTI (NASTAVAK)**

**Upravljanje kapitalom (nastavak)**

2017. godina

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

**25. 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:

	<u>USD</u>	<u>HRK</u>	<u>USD</u>	<u>HRK</u>
	<u>31.12.2018.</u>	<u>31.12.2018.</u>	<u>31.12.2017.</u>	<u>31.12.2017.</u>
Do 1 godine	16	101	16	102
Između 1 i 5 godina	40	259	49	309
Nakon 5 godina	<u>43</u>	<u>276</u>	<u>45</u>	<u>280</u>
<b>Ukupno</b>	<b><u>99</u></b>	<b><u>636</u></b>	<b><u>110</u></b>	<b><u>691</u></b>

**Sudski sporovi**

Društvo nema sudskih sporova.

**Bilješke uz financijske izvještaje (nastavak)**  
**Za godinu koja je završila 31. prosinca 2018. godine**  
*(svi iznosi izraženi su u tisućama USD i tisućama HRK)*

---

**26. DOGAĐAJI NAKON DATUMA BILANCE**

Nakon 31. prosinca 2018. godine nije bilo događaja koji bi imali značajan utjecaj na financijske izvještaje TNG-a na dan ili za razdoblje tada završeno ili da su od takvog značaja za poslovanje TNG-a da bi zahtijevali objavu u bilješkama uz financijske izvještaje.

**27. ODOBRENJE FINACIJSKIH IZVJEŠTAJA**

Financijske izvještaje prikazane na stranici 7 do 62 usvojila je Uprava i odobrila njihovo izdavanje dana xx. travnja 2019. godine.

Potpisao u ime TNG-a dana 30. travnja 2019. godine

John Karavanić,  
Član Uprave





# Dodatne informacije

## BITNI SEKTORSKI POJMOVI I KONCEPTI

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

TCE neto vozarine su pokazatelj prosječnog dnevnog prihoda broda ili flote na danom putovanju ili putovanjima i izražavaju se u američkim dolarima po danu. TCE neto vozarine jednake su neto prihodima od putovanja po danu. TCE neto vozarine kako ih definira Grupa ne moraju odgovarati onoj korištenoj od strane drugih kompanija u brodarском ili drugim sektorima.

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

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

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

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

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

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

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

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

### **Bitne vrste brodarskih ugovora**

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

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

Vojarine kod ugovora na vrijeme najčešće su fiksne tijekom trajanja ugovora. Brodovi koji plove pod ugovorima na vrijeme tijekom određenog vremenskog razdoblja omogućuju predvidljivije novčane tokove tijekom tog vremenskog razdoblja, no mogu donijeti manje profite od brodova koji plove na temelju ugovora broda na putovanje tijekom razdoblja koje karakteriziraju povoljni tržišni uvjeti. Prevladavajuće vojarine kod ugovora na vrijeme osciliraju ovisno o sezoni i godini, i na taj način odražavaju promjene u vojarinama, očekivanja o budućim vojarinama 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 brodarka i naručitelja prijevoza:

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

**Brodarski ugovor na putovanje s fiksnom dnevnom vozarinom** (korišteni engleski izraz u industriji je Time charter trip). Brodarski ugovor na putovanje s fiksnom dnevnom vozarinom je kratkoročni brodarski ugovor na putovanje između ukrajne 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 broda. Vozarine ugovorene na vrijeme uobičajeno su fiksne tijekom trajanja ugovora.

Brodovi koji su zaposleni na temelju brodarskih ugovora na vrijeme kroz određeno razdoblje omogućuju kvalitetnije predviđanje novčanog tijeka, ali se po njima mogu ostvariti i niže marže nego kod brodarskih ugovora na putovanje u vremenima u kojima 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 naručitelj prijevoza doznače vozarinu ili se ona nadoknadi nekim drugim instrumentima. Provizija koja se plaća prema brodarskom ugovoru na putovanje plaća se na vozarinu, ali i na mrtvu vozarinu i naknadu za prekostojnice.

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

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

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

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

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

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

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

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

razdoblju te vrsta obavljenih radova.

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

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

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



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



**Porez po tonaži broda.** Sustav oporezivanja po tonaži broda uveden je u hrvatske zakone i propise koji reguliraju brodarsku djelatnost izmjenama i dopunama Pomorskog zakonika koje su na snazi od 1. siječnja 2014. godine. Prema relevantnim odredbama Pomorskog zakonika („Pomorski zakonik“), društva mogu birati između oporezivanja svojih brodarskih djelatnosti prema neto tonaži flote ili prema ostvarenoj dobiti. Društva koja ispunjavaju uvjete propisane Pomorskim zakonikom, a koja su odabrala opciju oporezivanja po tonaži broda dužna su ostati u tom sustavu narednih deset godina. Uvjet se sastoji u tome da je riječ o brodarskom društvu – obvezniku poreza na dobit u Hrvatskoj po osnovi svake dobiti koja mu pripada. Također je uvjet da upravlja brodovima koji udovoljavaju svim propisanim zahtjevima, a najvažnije je da se društvo mora baviti strateškim i trgovačkim upravljanjem brodovima u Hrvatskoj.

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

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

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

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

 Trošak broдача     
  Trošak naručitelja     
 \* Naknade plaćene Upraviteľu fote sukladno Ugovoru o upravljanju

## Upozorenje vezano za predviđajuće izjave

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

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

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

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

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 30. travnja 2019. godine, donio je sljedeću

**ODLUKU**  
**o utvrđivanju godišnjih financijskih izvještaja**

I

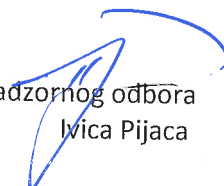
Daje se suglasnost na Godišnje izvješće za 2018. godinu društva Tankerska Next Generation d.d. koji se sastoji od: Računa dobiti i gubitka i ostale sveobuhvatne dobiti, Izvještaja o financijskom položaju, Izvještaja o novčanom tijeku, Izvještaja o promjenama vlasničke glavnice, Bilješki uz financijske izvještaje i Izvješća o obavljenoj reviziji revizorskog društva Deloitte d.o.o. iz Zagreba.

II

Davanjem suglasnosti iz točke I ove odluke, Godišnji financijski izvještaji Tankerska Next Generation d.d. za 2018. godinu su utvrđeni od Uprave i Nadzornog odbora.

Zadar, 30. travnja 2019.

Predsjednik Nadzornog odbora  
Ivica Pijaca



Zadar, 30. travnja 2019.

Na temelju odredbi Zakona o trgovačkim društvima i Statuta Društva, Uprava i Nadzorni odbor Tankerska Next Generation d.d., na svojoj sjednici održanoj dana 30. travnja 2019. godine, donose sljedeću

**ODLUKU**  
**o prijedlogu rasporeda dobiti za 2018. godinu**

I

Utvrđuje se da je društvo Tankerska Next Generation d.d. u poslovnoj godini koja završava 31. prosinca 2018. ostvarilo neto dobit u iznosu 6.284.497,84 kuna.

Dio neto dobiti u iznosu 5.970.272,95 kuna raspodijelit će se u zadržanu dobit.

Dio neto dobiti u iznosu 314.224,89 kuna raspodijelit će se u zakonske rezerve.

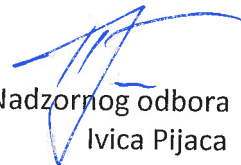
II

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

Uprava Društva  
John Karavanić



Predsjednik Nadzornog odbora  
Ivica Pijaca





TPNG-R-A 2018



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)