TNG

Tankerska Next Generation

GODIŠNJE IZVJEŠĆE 2015.

Sadržaj

UVOD

O Tankerskoj Next Generation 5

Komentar predsjednika Uprave 6

Nagrade i priznanja 8

IZVJEŠTAJ UPRAVE O POSLOVANJU DRUŠTVA

Uvjeti poslovanja 13

Rezultati Društva u 2015. 14

Operativni podaci flote 16

Najvažniji događaji u 2015. 18

Korporativno upravljanje 20

Odnosi s povezanim društvima 24

Očekivani razvoj 26

Zaštita okoliša 27

Upravljanje rizicima 28

Rezultati (tablice) 30

FINANCIJSKI IZVJEŠTAJI ZA GODINU ZAVRŠENU 31.PROSINCA 2015. GODINE S IZVJEŠTAJEM NEOVISNOG REVIZORA

Odgovornost za financijske izvještaje 35

Izvještaj neovisnog revizora 36

Izvještaj o dobiti i gubitku i ostaloj sveobuhvatnoj dobiti 37

Izvještaj o financijskom položaju 38

Izvještaj o novčanim tokovima 39

Izvještaj o promjenama vlasničke glavnice 40

Bilješke uz financijske izvještaje 42

DODATNE INFORMACIJE

Bitni sektorski pojmovi i koncepti 84

Upozorenje vezano za predviđajuće izjave 90

Kontakt 91

Uvod

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

Tankerska Next Generation u 2015.

4 MR eko produkt tankera

2 MR Ice class

produkt tankera

Prosječna starost flote:

3,7 godine
31.12.2014.

1,7 godina
31.12.2015.

Preuzete četiri novogradnje i postignuta potpuna operativnost flote

isporučena i zaposlena 4 MR eko dizajn produkt tankera:

MT Vukovar
Travanj 2015.

MT Zoilo
Srpanj 2015.

MT Dalmacija
Studeni 2015.

MT Pag
Prosinac 2015.

O Tankerskoj Next Generation

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

Tržišta na kojima Tankerska Next Generation posluje su međunarodni pomorski prijevoz naftnih prerađevina i jestivih ulja. Stoga, TNG pruža usluge prijevoza velikim energetskim 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 2 postojeća konvencionalna produkt tankera MT Vinjerac i MT Velebit, novčana sredstva i jedan kompletno financirani ugovor za novogradnju sa očekivanom isporukom u četvrtom kvartalu 2015 - MT Dalmacija. U veljači 2015. TNG-u se kroz Inicijalnu ponudu dionica (IPO) pridružuju institucionalni i privatni dioničari iskazujući Društvu potporu na putu razvoja s prikupljenih 208 mil. 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 MT Vukovar isporučena je već u travnju, samo 78 dana od IPO-a, a druga MT Zoilo u srpnju 2015., te su obje operativne od dana isporuke.

Povećanje kapitala se nastavilo već u drugom kvartalu 2015. Uprava kompanije procijenila je da je u dobroj prilici za akviziciju novog ugovora za novogradnju pa su najveći dioničari doprinijeli sa još 104 milijuna kuna (USD 16 milijuna) u lipnju. TNG je iskoristio uložena sredstva te akvirirao još jedan ugovor za novogradnju - MT Pag koji je ispručen u prosincu 2015. TNG flota se danas sastoji od 6 modernih MR produkt tankera, koju čine dva moderna MR2 ice class tankera MT Velebit i MT Vinjerac, te četiri eko dizajn MR2 tankera; MT Zoilo, MT Vukovar, MT Dalmacija i MT Pag. Svi tankeri imaju osigurana zaposlenja s istaknutim unajmiteljima u srednjem roku, koja na taj način omogućuju predvidljive novčane tokove i finacijsku stabilnost kompanije.

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.

Glavni pokazatelji koji idu u prilog produkt tanker kompanijama između ostalih uključuju globalni ekonomski oporavak, i premještaj 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. Istovremeno, razine trgovanja u naftnim proizvodima su krenule prema gore.

Komentar predsjednika Uprave

„2015. godina bila je razdoblje iznimno intenzivnog razvoja flote Tankerske Next Generation obilježeno opsežnim kapitalnim ulaganjima te aktivnostima integracije novogradnji i osiguravanja njihove zaposlenosti. Ostvarujući zacrtani plan ulaganja i razvoja flote, TNG je tijekom godine preuzeo četiri novogradnje te ih zaposlio s istaknutim unajmiteljima, čime su ukupna kapitalna ulaganja u protekloj godini dosegnula iznos od 960 milijuna kuna.

Godinu smo započeli uspješnom provedbom inicijalne javne ponude dionica koja je završena uvrštenjem dionica društva na Službeno tržište Zagrebačke burze. Uz podršku upisnika prikupljen je 31 mil. USD, što je potpomoglo naše namjere proširenja početne flote i iskorištavanja povoljnih tržišnih prilika. TNG je ponovo izašao na tržište kapitala u drugom tromjesečju i sekundarnom javnom ponudom prikupio dodatnih 16 mil. USD. Ovom transakcijom dodatno je ojačan financijski položaj TNG-a, što nam je omogućilo da promptno reagiramo u daljnjim akvizicijama i ostvarenju zacrtane strategije. Uz ukupno prikupljenih nešto više od 47 mil. USD nastavili smo sa strategijom usmjerenom na umjerenu razinu zaduženosti.

Krajem prvog tromjesečja 2015. godine uspješno su stečeni ugovori za isporuku dvije novogradnje (Vukovar i Zoilo), eko dizajn tankera kapaciteta 50.000 dwt, iz korejskog brodogradilišta Hyundai Mipo, vodećeg svjetskog brodogradilišta za ovu vrstu brodova. Tijekom trećeg tromjesečja sredstva prikupljena na tržištu kapitala iskorištena su u skladu s planovima te je

> "Od ukupno četiri planirane i ugovorene novogradnje, TNG je u 2015. godini preuzeo i zaposlio sve četiri."

program stjecanja novogradnji uspješno zaključen u srpnju, stjecanjem trećeg ugovora za isporuku eko dizajn produkt tankera.

Od ukupno četiri planirane i ugovorene novogradnje, TNG je u 2015. godini preuzeo i zaposlio sve četiri. Vukovar je isporučen 29. travnja te je odmah nakon isporuke uposlen ugovorom na vrijeme na tri godine sa STI Chartering and Trading (Scorpio) uz dnevnu vozarinu od 17.250 USD, Zoilo je isporučen 27. srpnja i ugovoren je na trogodišnje razdoblje s Trafigurom uz 17.750 USD po danu. Posljednje dvije novogradnje, Dalmacija i Pag preuzete su 27. studenog odnosno 4. prosinca u južno korejskom brodogradilištu SPP shipbuilding, te su odmah po preuzimanju predane unajmitelju, Trafiguri, s kojom je osigurano zaposlenje. Dalmacija je predana na tri godine uz 17.750 USD po danu, dok je Pag predan na godinu dana uz vozarinu od 19.300 USD po danu.

Na kraju trećeg tromjesečja TNG je osigurao i jednogodišnju zaposlenost za MT Velebit, ice class produkt tanker i to u dvanaest mjesečnom kontinuitetu, nakon preuzimanja od njenog trenutnog unajmitelja Stena Weco, s kojim je ugovor istekao krajem rujna. Tanker je trenutno pod ugovorom s istaknutim unajmiteljem, „CCI" Castleton Commodities UK Ltd. uz uobičajene tržišne uvjete i povećanu dnevnu vozarinu, koja iznosi oko18.500 USD po danu.

Preuzimanjem i zapošljavanjem novogradnji u potpunosti smo ispunili ciljeve postavljene prije oba plasmana dionica uz kvalitetu brodova, cijenu stjecanja, vrijeme operativnog angažmana i ugovorene dnevne vozarine koje u potpunosti nadilaze naše početne planove. Uzimajući u obzir kako sve novogradnje, zbog dinamike preuzimanja i integracije u flotu nisu bile operativne tijekom cijele 2015. godine, puni doprinos rezultatu očekujemo tijekom 2016. godine.

TNG je u poslovnoj 2015. godini ostvario 136,8 mil. HRK prihoda uz EBITDA od 60,5 mil. HRK s rastućom tromjesečnom dinamikom u skladu s rastom broja operativnih brodova u floti. Uz to, uspješno smo okončali proces preuzimanja novogradnji i prihvata flote, koja sada broji šest operativnih brodova. Usprkos vrlo intenzivnom investicijskom razdoblju generirana neto dobit od 34,5 milijuna kuna rezultat je poslovnog modela kompanije usmjerenog prema stvaranju nove vrijednosti, te uz vrlo snažnu novčanu poziciju na kraju razdoblja daje mogućnost menadžmentu da predloži Glavnoj skupštini isplatu dividende za 2015. godinu u visini 3,95 kuna po dionici.

Sredstvima koja smo prikupili kroz procese izdavanja dionica u veljači i lipnju, uspješno smo dovršili akvizicije tri kompanije koje su bile u posjedu ugovora za izgradnju modernih eko-dizajn produkt tankera u korejskim brodogradilištima. S isporukom posljednje od četiri novogradnje, kapaciteta 50.000 dwt, dosegnuli smo planirani kapacitet od 300.000 dwt.

Pred nama je period potpune integracije flote u kojem očekujemo normalizaciju razina troškova i prihoda jer će svih šest brodova flote biti potpuno operativno te generirati prihode stvarajući novu vrijednost za kompaniju i dioničare."

"Preuzimanjem i zapošljavanjem novogradnji u potpunosti smo ispunili ciljeve postavljene prije oba plasmana dionica uz kvalitetu brodova, cijenu stjecanja, vrijeme operativnog angažmana i ugovorene dnevne vozarine koje u potpunosti nadilaze naše početne planove."

John Karavanić,
Uprava

Nagrade i priznanja

U 2015. godini Tankerska Next Generation d.d. primila je dva vrijedna priznanja, odnosno nagrade, prvo priznanje stiglo je od strane Ministarstva pomorstva, prometa i infrastrukture, za doprinos razvoju pomorskog gospodarstva, dok je Zagrebačka burza dodijelila je TNG-u Nagradu za izuzetan doprinos razvoju tržišta kapitala

U prvoj godini od osnutka TNG je na tržištu kapitala kroz Inicijalnu ponudu dionica u veljači 2015. uspio prikupiti 208 milijuna kuna, što je iskorišteno za proširenje početne flote sa dva moderna eko dizajn produkt tankera - Vukovarom i Zoilom, da bi već u lipnju kroz sekundarnu javnu prikupljeno dodatnih 104 milijuna kuna od strane postojećih dioničara, te su ta sredstva iskorištena za kupnju još jednog modernog eko produkt tankera koji je isporučen u prosincu 2015 - Pag.

Efikasnim korištenjem tržišta kapitala kroz IPO i SPO i izradom prvog prospekta za uvrštenje novih dionica prema EU standardima, TNG je zavrijedio nagradu Zagrebačke burze za izuzetan doprinos razvoju tržišta kapitala, a efikasnim korištenjem sredstava prikupljenih na burzi koja su pretočena u tri nova moderna eko produkt tankera pod hrvatskom zastavom zavrijedio je priznanje za doprinos razvoju pomorskog gospodarstva Ministarstva Pomorstva Prometa i Infrastrukture.

Priznanje za doprinos razvoju pomorskog gospodarstva

Povodom blagdana sv. Nikole, zaštitnika pomoraca, Ministarstvo Pomorstva Prometa i Infrastrukture RH tradicionalno organizira Dan pomoraca i brodaraca na kojem dodjeljuje priznanja za doprinos razvitku riječnog i pomorskog gospodarstva, unaprjeđenje pomorske znanosti, promicanje pomorske kulture te za traganje i spašavanje na moru.

Dodijela priznanja za 2015. godini održana je 4. prosinca u zadarskom Arsenalu, a priznanje za doprinos razvitku pomorskog gospodarstva primila je Tankerska Next Generation d.d.

Priznanje je iz ruku pomoćnika resornog ministra gdina. Igora Butorca primio gdin. John Karavanić, predsjednik Uprave Tankerske Next Generation pritom istaknuvši kako je uspjeh ovog projekta iznenadio i one koje su ga proveli.

Nagrada za izuzetan doprinos razvoju tržišta kapitala

Na svečanosti održanoj u 11. prosinca 2015. u zagrebačkom Matis Lounge-u, pri koncertnoj dvorani Vatroslav Lisinski, dodijeljene su nagrade Zagrebačke burze za 2015 godinu.

Odbor za Nagrade Zagrebačke burze odlučio je o nagradama u ukupno sedam kategorija, razmatrajući objektivne, statističke kriterije, ali i ukupan doprinos edukaciji i razvoju domaćeg tržišta kapitala.

Među ovogodišnjim laureatima našla se i Tankerska Next Generation d.d. kojoj je dodijeljena nagrada za izuzetan doprinos razvoju tržišta kapitala u 2015. godini, za prvo novo uvrštenje dionica kroz inicijalnu javnu ponudu na Zagrebačkoj burzi još od 2008. godine. Svi ovogodišnji laureati:

Dionica s najvećim prometom:
Hrvatski telekom d.d.

Dionica s najvećim porastom cijene:
Kraš d.d.

Dionica s najvećim porastom prometa:
Valamar Riviera d.d.

Član godine:
Interkapital vrijednosni papiri d.o.o.

Nagrada Akademije Zagrebačke burze za izuzetan doprinos edukaciji o tržištu kapitala:
Ekonomska klinika

Dionica godine prema izboru javnosti:
Valamar Riviera d.d

Nagrada za izuzetan doprinos razvoju tržišta kapitala:
Tankerska Next Generation d.d.

Predsjednik Uprave Tankerske Next Generation gdin. John Karavanić primio je nagradu iz ruku gđe. Ivane Gažić, predsjednice Uprave Zagrebačke burze, te istaknuo važnost ovog priznanja:

- Priznanje Zagrebačke burze znak je da smo na dobrom putu i potvrda je uspjeha, ne samo Tankerske Next Generation nego i cijelog tima koji je sudjelovao u inicijalnoj javnoj ponudi dionica u veljači, a potom i sekundarnoj ponudi u lipnju. Sigurni smo da će i aktivnosti burze na intenziviranju suradnje i snažnijem regionalnom povezivanju biti jedan od ključnih pokretača pozitivnih trendova na tržištu kapitala.

Javna ponuda dionica je vrlo složena i zahtjevna aktivnost koja podrazumijeva potpunu predanost cijelog tima kako bi se uspješno provela. U organizaciji gdje je svatko posvećen redovnim dnevnim aktivnostima, priprema javne ponude je dodatno opterećenje na sve resurse i zahtjeva poseban angažman. Upravo je to bio ključ uspjeha javne ponude dionica Tankerske Next Generation.

Pripremajući izlazak na burzu intenzivno surađujete i s velikim brojem ljudi izvan kompanije, tako da je Tankerska Next Generation kroz IPO i SPO stekla snažne i pouzdane partnere, koji nas prate u razvoju i investicijama, i naravno brojne prijatelje bez kojih uspjeh sigurno ne bi bio na ovoj razini. Povjerenje institucionalnih i privatnih investitora, koji su podržali TNG i bez čijeg ulaganja ne bismo bili u mogućnosti stvoriti flotu kakva je danas, daje nam zadaću da kompaniju vodimo prateći najviše standarde korporativnog upravljanja, te da opravdamo njihovo povjerenje uspješnim poslovanjem, zaključio je gdin. Karavanić.

Dionica TPNG-R-A

Najviša cijena koju je dionica TPNG-R-A dostigla u 2015. godini je 83,96 kn za dionicu, koja je ostvarena 6. kolovoza 2015.

Dionica TPNG-R-A 2015. godinu završila je na 75,00 kn.

Dionica TPNG-R-A uvrštena je u sastav CROBEX indeksa 21. rujna 2015. godine.

Izvješće o stanju Društva

TNG

Tankerska Next Generation

Tankerska Next Generation u brojkama

Kapitalna ulaganja u 2015. godini:

~ 960 milijuna kuna

- **Uspješno zaključena inicijalna javna ponuda dionica na Službenom tržištu Zagrebačke burze i sekundarna ponuda dionica s ukupno prikupljenih 312 mil. HRK (47 mil. USD).**
- **Dosegnut planirani kapacitet flote od 300.000 dwt**

136,8 mil. kn
Prihodi brodova

60,5 mil. kn
EBITDA

34,5 mil. kn
Neto dobit

Uvjeti poslovanja

"U segmentu produkt tankera tržište je u 2015. odražavalo stabilne trendove u pogledu najamnina i potražnje."

Svjetsko gospodarstvo je tijekom 2015. bilo obilježeno ograničavajućim čimbenicima koji su u konačnici rezultirali nižim od očekivanih stopa rasta, odnosno, sporijim tempom oporavka, uglavnom kao posljedice brojnih izazova s kojim se susreću nacionalne ekonomije. Prema posljednjim projekcijama Međunarodnog monetarnog fonda, očekuje se da je svjetsko gospodarstvo u 2015. godini raslo 3,1%, dok su očekivanja za 2016. i 2017. godinu korigirana na 3,4% odnosno 3,6%. u odnosu na predviđanja od 3,6% i 3,8%[1] objavljena u listopadu 2015. godine. Oporavak razvijenih ekonomija u posljednjim godinama snažnije doprinosi svjetskoj ekonomiji, no stopa ukupnog rasta i dalje ostaje pod utjecajem usporenih stopa rasta tržišta u nastajanju i razvoju, koje ublažile su ukupni oporavak ekonomske aktivnosti.

Ključni čimbenici koji su ostavili značajni trag na opravak i rast svjetske ekonomiju su bili postupno usporavanje i ponovno uravnoteženje kineskog gospodarstva, značajni pad cijena energije i sirovina te postupno pooštrenje monetarne politike u Sjedinjenim Američkim Državama.

2015. godina zaključena je sa značajno nižim razinama cijene sirove nafte, koje su osim inicijalnog porasta početkom godine nastavile padati, odražavajući snažnu ponudu. S druge strane, ugovori za buduće isporuke sirove nafte pokazuju razmjerno skromni oporavak cijene nafte u sljedeće dvije godine. Ovakve razine cijena sirove nafte predstavljaju s jedne strane značajno opterećenje za proračune zemalja proizvođača i izvoznika nafte ograničavajući potencijalni rast i oporavak tih ekonomija te s druge strane dodatnu potporu kućanstvima preusmjeravajući potrošnju prema drugim dobrima, pogotovo u ekonomijama u razvoju pomažući njihov ekonomski oporavak.

U prvoj polovici 2015. godine, vozarine za neke od najvećih tankera koji prevoze sirovu naftu su bilježile visoke razine, zbog stvaranja dodatnih zaliha sirove nafte u čemu je prednjačila Kina. Određeni broj tankera korišteni su kao plutajuća skladišta, koje su energetske kompanije i trgovci koristili očekujući opravak cijena sirove nafte. Volatilnost vozarina snažno je podcrtavala trendove na tržištu sredinom trećeg tromjesečja, pod utjecajem sezonskog pada potražnje za sirovom naftom uoči perioda redovitih održavanja rafinerijskih postrojenja.

U segmentu produkt tankera tržište je u 2015. odražavalo stabilne trendove u pogledu najamnina i potražnje kako u segmentu konvencionalnih tako i u segmentu eko dizajn MR tankera. Ovakav trend uglavnom je podržan usporenim rastom flote u posljednjim godinama i djelomično niskom cijenom nafte koja je utjecala povećanje potražnje za naftnim derivatima.

Strukturne promjene u svjetlu preseljenja rafinerijskih kapaciteta podržale su potražnju za brodovima ove vrste. Novi rafinerijski kapaciteti na Srednjem i Dalekom istoku dodatno potiču potražnje u segmentu produkta tankera, što je dodatno poduprto s dugoročnim trendom preseljenja kapaciteta sa zapada prema istoku, čime se proizvodnja naftnih derivata udaljava od mjesta potrošnje i povećava potrebu za transportnim kapacitetima.

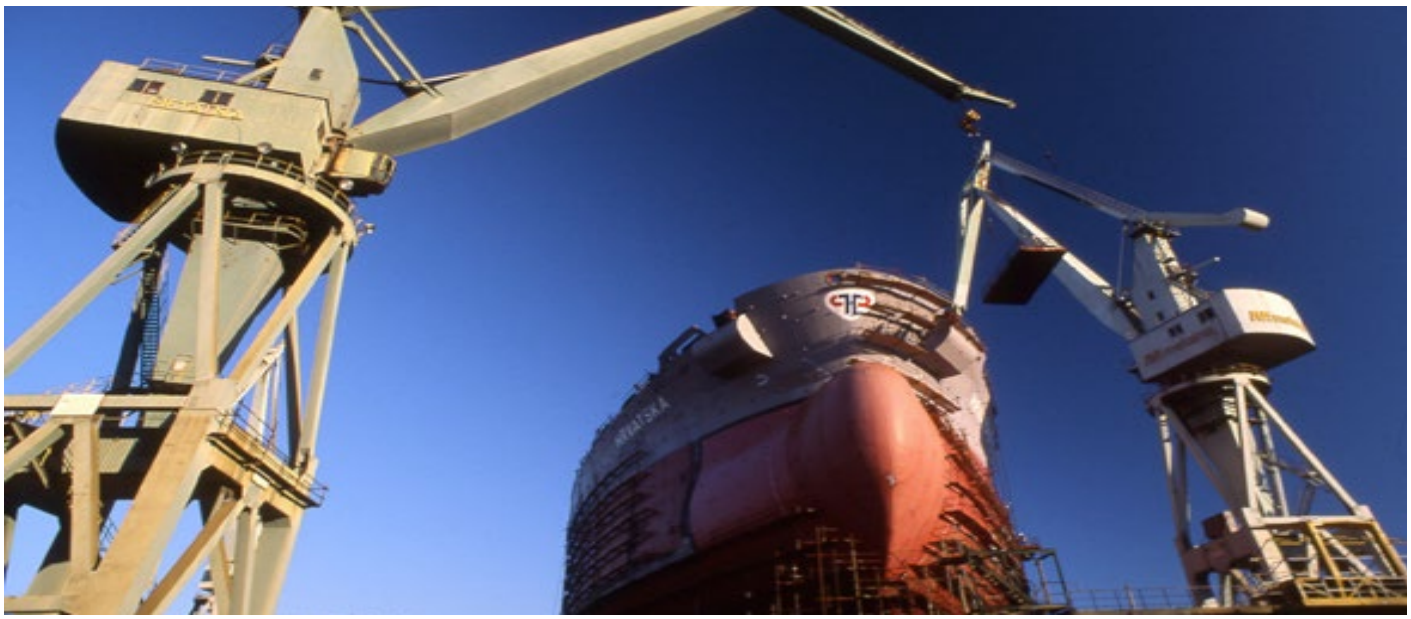
Tijekom 2015. godine isporučeno je ukupno 177[2] novih jedinica u ovom segmentu čime je globalna flota produkt tankera povećana za 6% u odnosu na 2014. godinu, po stopi većoj od prosjeka u zadnjih nekoliko godina. Ovakvo povećanje flote uz očekivane isporuke koje slijede tijekom 2016. godine moglo bi utjecati na razinu vozarina, no s druge strane trend otvaranja novih rafinerijskih kapaciteta na istoku i povećana potražnja za naftnim derivatima podcrtavaju pozitivna očekivanja u segmentu produkt tankera.

Trenutna očekivanja brodara vlasnika MR tankera za godišnji najam uz trenutnu isporuku se nalaze na razini od 17.250 USD[3] po danu.

[1] MMF, World Economic Outlook, listopad 2015.

[2] Banchero costa – Product Tanker outlook 2016.

[3] Clarksons, Tanker Matrix Report, 2016



Rezultati društva u 2015.

"Pred nama je period potpune integracije flote u kojem očekujemo normalizaciju razina troškova i prihoda jer će svih šest brodova flote biti potpuno operativno te generirati prihode stvarajući novu vrijednost za kompaniju i dioničare."

U poslovnoj 2015. godini Društvo je ostvarilo prihode u iznosu 136,8 mil. HRK (19,9 mil. USD), EBITDA u iznosu od 60,5 mil. HRK (8,8 mil. USD), dok je neto dobit za isto razdoblje iznosila 34,5 mil. HRK (5 mil. USD). Financijski rezultati TNG-a dodatno reflektiraju tečajne razlike iz preračuna inozemnog poslovanja te promjena po monetarnim stavkama bilance, koje su nastale svođenjem dolarskih pozicija imovine na izvještajni dan u kune u uvjetima jačanja američkog dolara prema hrvatskoj kuni i ne proizlaze iz operativnog poslovanja naše kompanije. Doprinos tečajnih razlika rezultatu poslovanja bio je najizraženiji u prvom tromjesečju.

Poslovni prihodi brodova za 2015. godinu dosegli su 136,8 mil. HRK i rezultat su ugovora na vrijeme za svih šest operativnih brodova flote. Vinjerac i Velebit bili su zaposleni ugovorom na vrijeme od početka godine po prosječnim dnevnim vozarinama od 14.800 USD i 14.000 USD, a Velebit od kraja rujna 2015. ima novi jednogodišnji ugovor s dnevnom vozarinom od 18.500 USD. Vukovar je u potpunosti zaposlen od svibnja ugovorom na vrijeme uz dnevnu vozarinu od 17.250 USD. Zoilo koji je integriran u flotu krajem srpnja, u potpunosti je bio operativan od kolovoza povećavajući prihode TNG-a na dnevnoj razini za 17.750 USD koliko je ugovorena dnevna vozarina. Posljednje dvije novogradnje koje su preuzete u četvrtom tromjesečju operativne su od kraja studenog, odnosno početka prosinca, i to Dalmacija uz 17.750 USD po danu, dok su dnevni prihodi Paga na razini od 19.300 USD.

Sažetak prihoda i dobiti	USD '000 2015	HRK '000 2015	USD '000 2014	HRK '000 2014
Prihodi brodova	19.935	136.795	1.573	9.509
EBITDA	8.812	60.458	1.378	8.334
EBIT	4.894	33.572	778	4.701
Neto dobit	5.030	34.520	1.967	11.889

Operativni troškovi brodova za 2015. godinu iznosili su 58,7 mil. HRK (8,5 mil. USD) ocrtavajući značajne dinamičke poraste sa svakim novim preuzimanjem tankera, dok su jedino Velebit i Vinjerac bili operativno aktivni tijekom cijelog izvještajnog razdoblja. Ova 2015. godina je obilježena ambicioznim razvojem flote što je opteretilo troškove vezano uz isporuku i inicijalno opremanje četiri preuzete novogradnje. U skladu s očekivanjima kompanije sve ugovorene novogradnje preuzete su i operativno su aktivne od prosinca 2015. godine, kada je preuzeta i posljednja novogradnja Pag. Zaključenjem i predajom posljednjeg tankera unajmitelju u četvrtom tromjesečju 2015. godine, prvo tromjesečje 2016. godine biti će prvo tromjesečje od osnutka obilježeno uposlenošću cijele flote. Provizije i troškovi putovanja u poslovnoj 2015. godini iznosili su 9 mil. HRK (1,3 mil. USD), odnosno na razini 6,6% prihoda od brodova, što je na razinama industrijskog standarda i planova kompanije.

Troškovi amortizacije iznosili su 26,9 mil. HRK (3,9 mil. USD) za 2015. godinu, i postepeno su uvećavani tromjesečnom dinamikom prateći preuzimanja i zapošljenja novogradnji. Prosječan broj brodova tijekom razdoblja povećan je s 2,8 u prvih devet mjeseci na 3,26 tijekom 2015. godine. TNG očekuje kako će troškovi amortizacije u budućnosti rasti ovisno redovitom investicijskom održavanju brodova koje se odvija u petogodišnjim ciklusima.

Kamate i troškovi financiranja, iznosili su 11,9 mil. HRK (1,7 mil. USD) za 2015. godinu i povezani su s kreditima kojima se financiraju brodovi operativne flote. TNG je bio u snažnom investicijskom periodu, što je imalo za posljedicu povećanje duga društva. Stanje duga povećavalo se sa svakom novom isporukom, čime se dodatno povećala ova grupa troškova. Međutim, tvrtka je diversificirala izvore financiranja dugom kroz ugovaranje kreditnih linija s nizom međunarodnih banaka, što omogućava ostvarivanje optimalnih uvjeta kreditiranja dostupnih na tržištu.

Opći i administrativni troškovi za poslovnu 2015. godinu dosegnuli su 8,6 mil. HRK (1,3 mil. USD).

Od početka godine TNG je uspješno zaključio inicijalnu javnu ponudu uvrštenjem dionica na Zagrebačku burzu te u drugom tromjesečju ponovno pristupio tržištu kapitala sekundarnom javnom ponudom. Prikupljanjem kapitala putem tih transakcija, angažiranjem dodatnih kredita te troškovima povezanim s preuzimanjem novogradnji, nastali su određeni jednokratni troškovi, karakteristični za početni period poslovanja.

Poslovna 2015. godina bila je investicijski intenzivno razdoblje za tvrtku u skladu s ambicioznim planom povećanja kapitalnih investicija i strategije rasta. U cilju provedbe strategije, TNG se uspješno okrenuo tržištima kapitala i završio dva procesa prikupljanja kapitala, inicijalnu javnu ponudu dionica s uvrštenjem na Zagrebačku burzu i sekundarnu ponudu postojećim dioničarima u ukupnom iznosu od 312 mil. HRK, odnosno 47mil. USD. S ove dvije transakcije TNG je osigurao snažnu kapitalnu bazu za financiranje planiranih akvizicija brodova zadržavajući umjerenu razinu zaduženosti u skladu s trenutnim omjerom duga i kapitala. Omjer zaduženosti društva na kraju godine dosegnuo je 55%. Ovo povećanje u odnosu na devet mjeseci odražava preuzimanje posljednje dvije novogradnje i s time povezano povećanje kreditne zaduženosti prema bankama. Očekujemo kako će se stupanj zaduženosti u budućnosti smanjivati u skladu sa otplatnim planovima i smanjenjem ukupne zaduženosti kompanije.

Zaključujući pregovore na zahtjevnom međunarodnom tržištu TNG je osigurao sredstva za financiranje novogradnji kreditnim linijama kod NORD/LB i ABN Amro banke. Kredit od 47,5 mil. USD, za financiranje novogradnje Dalmacija i broda Zoilo, zaključen je s renomiranom međunarodnom bankom NORD/LB, dok je kredit za financiranje novogradnje Pag zaključen s ABN Amro bankom. Ovim ugovorima stečena je snažna potpora poslovanju, koja doprinosi i diversifikaciji kreditnih aranžmana i snažnijoj financijskoj stabilnosti kompanije.

NETO DOBIT
34,5 mil. kn

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

Sažetak financijske pozicije	USD '000 2015	HRK '000 2015	USD '000 2014	HRK '000 2014
Dug prema bankama	121.300	848.104	33.221	209.356
Novac i novčani ekvivalenti	10.221	71.465	3.693	23.273
Neto dug	111.079	776.639	29.528	186.083
Kapital i rezerve	92.364	645.794	43.993	277.252
Odnos neto duga i kapitala uvećanog za neto dug	55%	55%	40%	40%

Operativni podaci flote

Operativnu flotu TNG-a čini šest produkt tankera; Velebit, Vinjerac, Vukovar, Zoilo, Dalmacija i Pag, od kojih su Velebit i Vinjerac bili operativni tijekom cijele poslovne 2015. godine, dok su ostali brodovi postali operativni i počeli generirati prihode po preuzimanju iz brodogradilišta

Strategijom zapošljavanja flote osigurana je stabilna razina prihoda u srednjoročnom razdoblju u kojem su tri broda zaposlena ugovorima na tri godine dok su preostali brodovi zaposleni na kraća razdoblja uz ugovorene dvije opcije za moguće produženje.

Prosječne bruto dnevne vozarine u poslovnoj 2015. godini iznosile su 16.340 USD, dok su prosječni dnevni operativni troškovi broda (OPEX) iznosili 7.180 USD.

Četvrto tromjesečje 2015. godine značajno je doprinijelo poboljšanju ključnog operativnog pokazatelja na razini prihoda jer je dnevna vozarina modernih eko-dizajn brodova Vukovar s 17.250 USD i Zoilo s 17.750 USD značajno viša od ugovora sklopljenih s konvencionalnim MR tankerima izgrađenima u 2011. godini. Pozitivnom trendu dodatno su doprinijeli novi brodovi u floti isporučeni krajem godine koji su zaposleni s dnevnim vozarinama od 17.750 USD (Dalmacija) i 19.300 USD (Pag). Uspjeh postignut u osiguranju zaposlenja za konvencionalni brod Velebit, koji je po isteku ugovora krajem rujna predan novom unajmitelju uz dnevnu vozarinu od 18.500 USD, vidljiv je u rezultatima poslovanja zadnjeg tromjesečja, ali i u povoljnom utjecaju na godišnji prosjek.

Dani prihoda i operativni dani su značajno povećani proširenjem flote. Uposlenost flote od 100% upućuje na činjenicu kako nije bilo dana prekida ugovora ili dana prekida plaćanja vozarine, što flotu TNG-a karakterizira kao iznimno učinkovitu.

Prosječni dnevni operativni troškovi za 12 mjeseci od 7.180 USD, pokazuju umjereni trend porasta u odnosu na razdoblja unutar godine, što je uglavnom povezano s isporukama dviju novogradnji i operativnim troškovima vezanim uz isporuku te jednokratnim troškovima financiranja. Troškovi na tim razinama su posljedica isporuka Vukovara, Zoila, Dalmacije i Paga te nešto viših dodatnih troškova nastalih prilikom isporuke, koji su povezani s inicijalnim opremanjem broda. Ovi troškovi uključuju troškove opremanja prostora za brodsko osoblje, opremanje palube potrebnim materijalom, nabavku ulja, kao i inicijalne inspekcijske nadzore te troškove obrazovanja i plaća posade i u periodu koji je prethodio isporuci. TNG očekuje kako će normalizirani troškovi poslovanja biti zabilježeni u prvom operativnom razdoblju nakon preuzimanja svih novogradnji, odnosno u prvom kvartalu 2016. godine.

Operativni pokazatelji flote	2014	2015
Prosječni dnevni bruto prihod od zakupa flote (USD)	8.200	16.340
Dani prihoda (brojčano)	182	1.191
Prosječni dnevni operativni troškovi broda (USD)	n/a	7.180
Uposlenost flote u %	100	100
Prosječan broj brodova tijekom razdoblja	2.00	3.26

Trenutna flota TNG-a

Flota TNG-a se trenutno sastoji od šest MR tankera na moru (Velebit, Vinjerac, Vukovar, Zoilo, Dalmacija i Pag). Prateći očekivanja i inicijalno postavljeni raspored integracije novogradnji u flotu, u studenom je preuzeta Dalmacija, a u prosincu i Pag. Ovim isporukama novih brodova i početkom njihove komercijalne eksploatacije, Grupa raspolaže operativnom flotom koja se sastojati od dva konvencionalna ice class produkt tankera te četiri eko-dizajn moderna produkt tankera s ukupnim kapacitetom od 300.000 dwt.

Tijekom prvog tromjesečja flota je proširena akvizicijom ugovora za izgradnju dvije novogradnje, dva eko dizajn MR produkt tankera (Vukovar i Zoilo) u Hyundai Mipo brodogradilištu, a tijekom trećeg tromjesečja i stjecanjem ugovora za novogradnju eko dizajn MR tankera Pag iz SPP Shipbuilding brodogradilišta. Novogradnja Vukovar je preuzeta krajem travnja 2015., novogradnja Zoilo je preuzeta koncem srpnja 2015., a novogradnja Pag je preuzeta početkom prosinca 2015. godine.

Brod	Nosivost (dwt)	Tip	Godina izgradnje	Brodogradilište	Zastava	Zaposlenje	Dnevna vozarina (USD)
Velebit	52.554	ICE class MR produkt	2011	Treći Maj Hrvatska	Hrvatska	CCI ugovor na vrijeme	18.500 (do Q3/Q4 2016)
Vinjerac	51.935	ICE class MR produkt	2011	Treći Maj Hrvatska	Hrvatska	Stena Weco ugovor na vrijeme	14.800 (do Q1/Q2 2016)
Vukovar	49.990	Eko MR produkt	2015	Hyundai Mipo J.Korea	Hrvatska	Scorpio ugovor na vrijeme	17.250 (do Q2 2018)
Zoilo	49.990	Eko MR produkt	2015	Hyundai Mipo J.Korea	Hrvatska	Trafigura ugovor na vrijeme	17.750 (do Q3 2018)
Dalmacija	49.990	Eko MR produkt	2015	SPP Shipbuilding J.Korea	Hrvatska	Trafigura ugovor na vrijeme	17.750 (do Q4 2018)
Pag	49.990	Eko MR produkt	2015	SPP Shipbuilding J.Korea	Hrvatska	Trafigura ugovor na vrijeme	19.300 (do Q4 2016)

Najvažniji događaji u 2015.

„2015. godina bila je razdoblje iznimno intenzivnog razvoja flote Tankerske Next Generation obilježeno opsežnim kapitalnim ulaganjima te aktivnostima integracije novogradnji i osiguravanja njihove zaposlenosti.„

Suradnja s ABN Amro bankom (Q4)

Tankerska Next Generation d.d. i ugledna nizozemska banka ABN AMRO Bank NV sklopile su ugovor o zajmu kojim se osiguravaju potrebna sredstva za financiranje triju tankera iz TNG flote. Od transakcije ukupne vrijednosti 52,65 milijuna USD, dio je iskorišten kako bi se financirao ostatak sredstava za novogradnju Pag za koju je prvi dio prikupljen u sekundarnoj ponudi dionica, dok je ostatak ugovorenog zajma iskorišten za zamjenu postojećeg izvora financiranja za Velebit i Vinjerac. Zajam ima dospijeće od šest godina i sklopljen je uz konkurentne tržišne uvjete za financiranje brodova. Bit će otplaćen u 24 uzastopne kvartalne rate koje se temelje na 14,5 godišnjem otplatnom profilu i balonskoj otplati preostalog iznosa ratom kojom bi se nepodmireni iznos sveo na nulu, a dospijeva sa zadnjom ratom.

Isporuka i početak komercijalne eksploatacije novih brodova (Q4)

TNG je preuzeo Dalmaciju i Pag, treću i četvrtu novogradnju iz južnokorejskog brodogradilišta SPP Shipyard Co., 27. studenog i 4. prosinca 2015. godine, nakon čega je krenula komercijalna eksploatacija brodova. Za Dalmaciju je krenuo trogodišnji brodarski ugovor na vrijeme s Trafigurom uz dnevnu vozarinu od 17.750 USD, dok je Pag predan istom unajmitelju na jednogodišnje razdoblje uz 19.300 USD po danu.

Ugovorena dnevna vozarina za MT Pag u visini 19.300 USD

Osigurano zaposlenje za Pag (Q4)

Tankerska Next Generation d.d. osigurala je jednogodišnju zaposlenost za Pag početkom studenog 2015. Tanker će biti pod ugovorom s istaknutim unajmiteljem uz ugovorenu vozarinu od oko USD 19.300 po danu, uz uobičajene tržišne uvjete. Nastavno, unajmitelj ima pravo produžiti ugovor za još najviše šest mjeseci za oko USD 19.500 po danu, što mora najaviti najkasnije 60 dana uoči isteka ugovora.

Osigurano kontinuirano zaposlenje za Velebit (Q3)

Tijekom trećeg tromjesečja osigurana je dvanaest mjesečna zaposlenost za Velebit kojem je krajem rujna istekao dugoročni ugovor na vrijeme sa Stena Weco, te je bez prekida predan novom unajmitelju („CCI“ Castleton Commodities UK Ltd) uz dnevnu vozarinu od 18.500 USD.

Isporuka i početak komercijalne eksploatacije novog broda (Q3)

TNG je preuzeo Zoilo, drugu novogradnju iz južnokorejskog brodogradilišta Hyundai Mipo Dockyard Co., 27. srpnja 2015. godine, nakon čega je krenula komercijalna eksploatacija broda. Za Zoilo je ugovoren trogodišnji brodarski ugovor na vrijeme s Trafigurom uz dnevnu vozarinu od 17.750 USD.

Akvizicija York Maritime Holdings IV, LLC (Q3)

TNG je 29. srpnja 2015. godine akvirirao York Maritime Holdings IV LLC, koji je u posjedu ugovora za izgradnju eko-dizajn produkt tankera, nosivosti 50.000 dwt, u korejskom SPP Shipbuilding Co, Ltd brodogradilištu. Akvizicija je financirana iz sredstava prikupljenih u sekundarnoj ponudi dionica.

Kredit s NORD/LB bankom (Q3)

Zoilo Shipping LLC (“Zoilo Shipping“) i Teuta Shipping Company Ltd. (“Teuta”) potpisali su 17. srpnja 2015. ugovor o kreditu s NORD/LB bankom kojim će se dijelom financirati Zoilo i novogradnja Dalmacija, brodovi iz korejskih brodogradilišta. Zajam ukupne vrijednost 47,45 mil USD ima dospijeće od šest godina nakon isporuke broda i sklopljen je uz konkurentne tržišne uvjete financiranja brodova. Bit će otplaćen u 24 uzastopne kvartalne rate, oko 0,4 mil. USD svaka, koje se temelje na 15

godišnjem otplatnom profilu i balonskoj otplati preostalog iznosa ratom kojom bi se nepodmireni iznos sveo na nulu i koja dospijeva zajedno sa zadnjom ratom.

Kroz IPO i SPO prikupljeno 312 mil. HRK

"Zoilo Shipping" i "Teuta" koristili su ovaj kredit za podmirenje tranši za isporuku Zoila odnosno Dalmcije prije preuzimanja iz brodogradilišta.

Sekundarna ponuda dionica (Q2)

Brzo i učinkovito prikupljanje 104 mil. HRK (cca. 16 mil. USD) novog kapitala za financiranje razvoja flote završeno je 11. lipnja. Povećanjem temeljnog kapitala Društvo je ojačalo svoj financijski položaj ispunjavajući sve pretpostavke za proširenje flote na 6 brodova ukupnog kapaciteta približno 300.000 dwt. Dioničari su prepoznali i podržali ovu investicijsku priliku upisujući nešto više od 1,5 mil. novih dionica. Povećanje temeljnog kapitala i dopune Statuta provedeni su Rješenjem Trgovačkog suda u Zadru od 11. lipnja 2015. Temeljni kapital Društva povećan je na cca. 436 mil. kuna.

Isporuka i zapošljavanje Vukovara (Q2)

Vukovar je isporučen 29. travnja 2015. godine iz Hyundai Mipo brodogradilišta u Južnoj Koreji nakon čega je započeo trogodišnji ugovor na vrijeme s istaknutim unajmiteljem (Scorpio) za 17.250 USD po danu.

Osigurano zaposlenje za Zoilo i Dalmaciju (Q2)

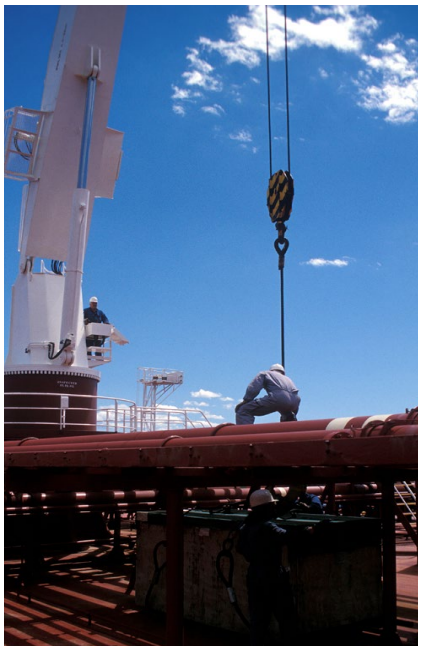
Osigurano je minimalno trogodišnje zaposlenje ugovorima na vrijeme za novogradnje Zoilo i Dalmacija, s istaknutim unajmiteljem (Trafigura) uz 17.750 USD po danu kroz tri godine od dana isporuke. Opcija unajmitelja omogućuje produljenje ugovora na vrijeme za dodatnih godinu dana uz vozarinu od 19.750 USD po danu.

Akvizicija kompanija York IX LLC i York VI LLC (Q1)

Sredstvima prikupljenim u inicijalnoj javnoj ponudi Grupa je 17. ožujka 2015. godine kupila dvije kompanije, York Maritime Holdings VI LLC i York Maritime Holdings IX LLC . Obje kompanije u trenutku akvizicije posjedovale su ugovor za izgradnju modernog produkt tankera nosivosti 50.000 dwt u korejskom brodogradilištu Hyundai Mipo.

Inicijalna javna ponuda (Q1)

Tankerska Next Generation d.d. je okončala inicijalnu javnu ponudu dionica 5. veljače 2015. godine. U sklopu javne ponude je izdano 3,2 mil. novih dionica po cijeni ponude od 65,00 HRK po dionici, čime su prikupljena sredstva u iznosu od 208 mil. HRK (oko 31 mil. USD). 9. veljače 2015. godine izvršen je upis povećanja temeljnog kapitala Društva na Trgovačkom sudu u Zadru s iznosa od 200 mil. HRK za iznos od 160 mil. HRK na iznos od 360 mil. HRK. Preostali iznos od 48 mil. HRK upisan je u kapitalne pričuve kao premija na emitirani kapital. Javna ponuda okončana je uvrštenjem dionica u Službeno tržište Zagrebačke burze.



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

Korporativno upravljanje

Sukladno hrvatskom Zakonu o trgovačkim društvima, 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 i nalazi se na njihovim internetskim stranicama.

Tankerska Next Generation kontinuirano se razvija i djeluje u skladu s dobrom praksom korporativnog upravljanja te nastoji svojom strategijom, politikom, kulturom, i poslovnom praksom doprinijeti transarentnom i učinkovitom poslovanju i kvalitetnim poveznicama sa sredinom u kojoj djeluje.

S ciljem uspostavljanja visokih standarda korporativnog upravljanja, Društvo je tijekom prvog kvartala 2016. godine izradilo i usvojilo vlastiti 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.

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. Uprava, Nadzorni odbor i ostala tijela društva u potpunosti se pridržavaju odredbi usvojenog Kodeksa.

TNG d.d. je u skladu sa člankom 250.b stavak 4. i 5. i člankom 272.p Zakona o trgovačkim društvima («Narodne novine», broj 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) dao Izjavu o primjeni Kodeksa korporativnog upravljanja koja se može pronaći na internetskim stranicama Društva.

Organi Društva i njihove uloge:

Uprava društva vodi poslove društva samostalno i na vlastitu odgovornost te donosi sve odluke isključivo prema vlastitoj prosudbi. Postojanje suglasnosti drugih tijela društva ne isključuje odgovornost Uprave za vođenje poslovanja pozornošću urednog i savjesnog gospodarstvenika. Uprava je dužna osigurati da Društvo posluje u skladu s ekonomskim načelima vođenja poslovanja te da se u poslovanju pridržava dobrih poslovnih običaja i poslovnog morala .Uprava vodi poslovne i druge knjige i poslovnu dokumentaciju, sastavlja knjigovodstvene dokumente, realno procjenjuje imovinu i obveze, sastavlja financijska i druga izvješća u skladu s pozitivnim propisima.

Nadzorni odbor je odgovoran, između ostalog, za sljedeće: imenovanje i opoziv članova Uprave Društva; ispitivanje godišnjih financijskih izvješća, izvješća o stanju Društva i prijedloga odluka o upotrebi dobiti koje mu je podnijela Uprava Društva; podnošenje Glavnoj skupštini pisanih izvješća o obavljenom nadzoru vođenja poslova Društva (izvješća moraju navesti djeluje li Društvo u skladu sa zakonom i aktima Društva te odlukama Glavne skupštine, jesu li godišnja financijska izvješća napravljena u skladu sa stanjem u poslovnim knjigama Društva i pokazuju li ispravno imovinsko i poslovno stanje Društva, vlastiti stav koji ima o prijedlogu Uprave glede upotrebe dobiti u Društvu); zastupanje Društva prema članovima Uprave.

Revizorski odbor je tijelo Nadzornog odbora koje pomaže Nadzornom odboru u učinkovitom izvršavanju zadataka korporativnog upravljanja, financijskog izvješćivanja i kontrole poslovanja Tankerske Next Generation d.d. Revizorski odbor detaljno analizira financijske izvještaje, pruža podršku računovodstvu Društva, uspostavlja kvalitetnu internu kontrolu u Društvu, te preporuča imenovanje ili razrješenje eksternih revizora Društva odgovornih za obavljanje godišnje revizije financijskih izvješća.

Korporativno upravljanje

John Karavanić
Uprava

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 jena položaju Poslovoditelja za projekte i zamjenik direktora Sektora komercijale. Od kolovoza 2014. gdin. Karavanić je član Uprave TNG-a.

Mario Devošić
Financijski direktor

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

Ivica Pijaca
Predsjednik Nadzornog odbora

Gospodin Ivica Pijaca je započeo svoju profesionalnu karijeru u Tankerskoj plovidbi kao kadet od 1992. do 1993. godine. Diplomirao je na Pomorskom fakultetu u Rijeci 1998. Iste godine se zaposlio kao treći časnik palube u floti Tankerske plovidbe. Godine 1999. postao je samostalni referent u Odjelu produkt tankera u Tankerskoj plovidbi, napredujući na mjesto Poslovoditelja u odjelu tankera u Tankerskoj plovidbi u 2003. godini. Između 2004. i 2005. godine gospodin Pijaca bio je broker u Alan Shippingu (društvo kćer Tankerske plovidbe) i generalni direktor u istom društvu od 2005. do 2006. godine. Od 2006. do 2013. gospodin Pijaca bio je Poslovoditelj u odjelu tankera u Tankerskoj plovidbi. 2013. godine gospodin Pijaca postao je direktor Sektora komercijale te je to funkcija na kojoj se trenutno nalazi u Tankerskoj plovidbi.

Mario Pavić
Član Nadzornog i Revizorskog odbora

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

Nikola Koščica
Član Nadzornog i Revizorskog odbora

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

Joško Miliša
Član Nadzornog odbora

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

Sergej Dolezil
Predsjednik Revizorskog odbora

Gospodin Sergej Dolezil diplomirao je 2004. godine na Webster University Vienna, Menadžment s naglaskom na međunarodno poslovanje. Iste godine zapošljava se na poziciji Supervizora u Poreznom odjelu KPMG Croatia d.o.o. 2010. godine zapošljava se u INA industriji nafte d.d. na poziciji Vodećeg internog revizora, te na toj poziciji ostaje do 2013. godine kada postaje Direktor Sektora interne revizije. Iz INA-e u travnju 2015. prelazi u Croatia Osiguranje d.d., gdje zauzima poziciju Savjetnika člana Uprave za financije. Gospodin Dolezil je 2009. godine završio MBA program na IEDC Poslovnoj školi u Bledu, Slovenija.

Genarij Sutlović
Stručni suradnik Revizorskog odbora

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

Značajni imatelji dionica u društvu

Na dan 31. prosinca 2015. godine značajni imatelji dionica u društvu su kako slijedi:

Dioničar	Broj dionica	Vlasnički udio %
Tankerska plovidba d.d.	4.454.994	51,01
PBZ Croatia Osiguranje OMF	839.000	9,61
Erste Plavi OMF	808.000	9,25
Raiffeisen OMF	752.036	8,61
Croatia Osiguranje d.d.	292.239	3,35
Ostali institucionalni i privatni investitori	1.587.076	18,17
Ukupno	**8.733.345**	**100,00**

Zadnje stanje deset najvećih dioničara Društva može se pronaći na internetskim stranicama SKDD-a.

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

gdin. John Karavanić, član Uprave posjeduje 1.633 dionice Društva,
gdin. Ivica Pijaca, predsjednik Nadzornog odbora, posjeduje 1.840 dionica Društva,
gdin. Mario Pavić, član Nadzornog odbora posjeduje 1.368 dionica Društva,
gdin. Nikola Koščica, član Nadzornog odbora posjeduje 1.840 dionica Društva
gdin.Genarij Sutlović, stručni suradnik Revizorskog odbora posjeduje 490 dionica Društva.

Naknade članovima upravljačkih tijela

Naknade članovima Nadzornog odbora u 2015. godini

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

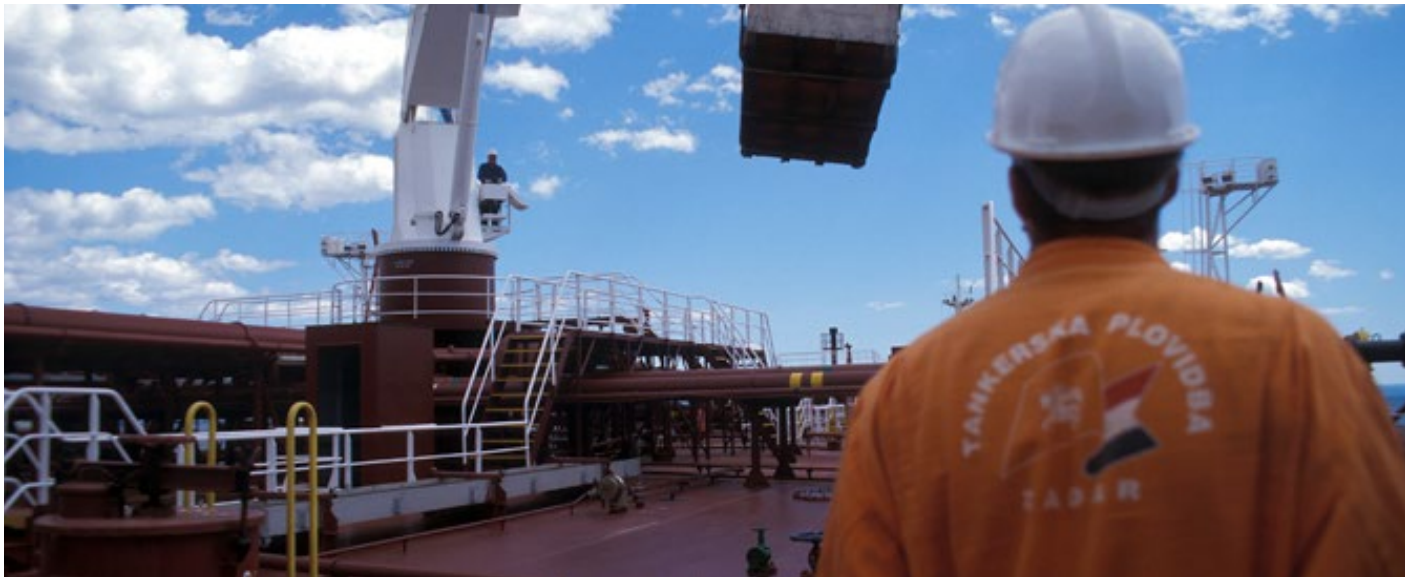
Sastav Nadzornog odbora na 31.12.2015.:
gdin. Ivica Pijaca, predsjednik
gdin. Andrej Koštomaj, zamjenik
gdin. Joško Miliša, član
gdin. Mario Pavić, član
gdin. Nikola Koščica, član

Naknade članovima Revizorskog odbora u 2015. godini

Članovi Revizorskog odbora nisu primili naknadu za rad u 2015. godini.

Sastav Revizorskog odbora na 31.12.2015.:
gdin. Sergej Dolezil, predsjednik
gdin. Nikola Koščica, član
gdin. Mario Pavić, član
gdin. Genarij Sutlović, stručni suradnik

Odnosi s povezanim društvima



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

Ugovor o upravljanju

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

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

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

Opskrbu brodskim gorivom. Za svu opskrbu gorivom Upravitelj flote naplatiti će 1,00 USD po metričkoj toni goriva. Svaki trošak koji proizađe izravno ili neizravno iz procesa pružanja usluga opskrbe brodskim gorivom (uključujući, ali ne ograničavajući se na troškove posredovanja, analizu uzoraka brodskog goriva, trošak nadzora opskrbe, itd.) biti će izvan proračuna i na teret TNGI-a kao izvanredni trošak.

Naknada za usluge upravljanja brodom. TNGI plaća Upravitelju flote naknadu za usluge upravljanja brodovima. Iznos naknade vezan je uz publikaciju Moore Stephens koja za svaku vrstu broda daje prosječni dnevni trošak. Naknada koju TNGI plaća Upravitelju flote iznosi 67% od iznosa Naknade za upravljanje operativnim troškovima za Produkt tankere, objavljene u časopisu Moore Stephens, što za 2014. godinu iznosi 503 USD dnevno po brodu. Naknada će se obračunavati mjesečno ili proporcionalno na dnevnoj osnovi za dio mjeseca.

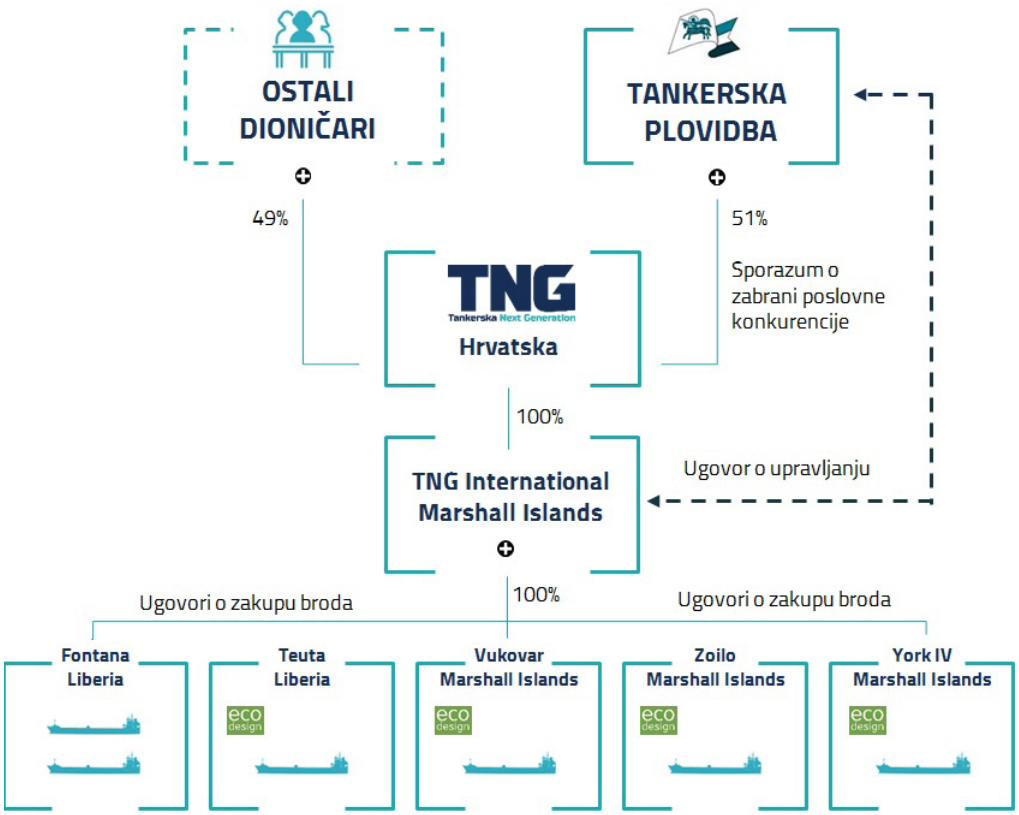
Naknada za kupnju i prodaju. U slučaju posredovanja pri sklapanju ugovora o kupnji ili prodaji broda, ili ugovora o gradnji broda u ime ili za račun Grupe, Upravitelj flote ima pravo na naknadu u iznosu 1% od ukupne kupoprodajne cijene.

Sporazum o zabrani poslovne konkurencije

Prema Sporazumu o zabrani poslovne konkurencije, čiji su potpisnici grupacije TNG i Tankerska plovidba, stranke su ugovorile da niti Tankerska plovidba d.d. niti njezina povezana društva neće posjedovati, zakupljivati, niti komercijalno upravljati bilo koji produkt tanker srednje nosivosti (osim preko TNG grupacije).

Sporazum o zabrani konkurencije automatski se raskida, istječe, nije na snazi i ne proizvodi učinke na dan kada Tankerska plovidba i njena povezana društva više nisu izravni ili neizravni vlasnici najmanje 33% dionica Društva.

Grafički prikaz odnosa s povezanim društvima



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

Očekivani razvoj

Tržište produkt tankera ne pokazuje negativne trendove i trenutni tržišni izvještaji pokazuju stabilnost vozarina za eko brodove

TNG je međunarodni vlasnik i operator flote modernih produkt tankera srednje nosivosti. Flota se početkom 2015. godine sastojala od dva produkt tankera srednje nosivosti u plovidbi i jednog naručenog tankera eko-dizajna. Društvo je u veljači 2015. godine uspješno provelo inicijalnu javnu ponudu dionica na Zagrebačkoj burzi te prikupljena sredstva u iznosu od 31 mil. USD koristilo za akviziciju dvije novogradnje modernih produkt tankera. Društvo je u lipnju 2015. godine uspješno provelo sekundarnu ponudu dionica te je prikupljena sredstva u iznosu 16 mil. USD koristilo za akviziciju još jedne novogradnje.

Sve naručene novogradnje isporučene su i zaposlene u 2015. godini, pa posljedično društvo u 2016. godinu ulazi sa kompletiranom i potpuno operativnom flotom. Očekuje se da će 2016. godina biti godina stabilizacije razina prihoda i troškova, budući svi brodovi trenutno imaju ugovorene brodarske ugovore na vrijeme.

Dalmacija, Pag i Zoilo imaju osigurane brodarske ugovore na vrijeme do 2018 godine, dok ponovno zaposlenje za Vinjerac treba osigurati po isteku ugovora u travnju 2016 kada mu ističe trenutni brodarski ugovor na vrijeme s unajmiteljem Stena Weco u visini 14.800 USD dnevno. Očekivanja su da će Vinjerac prema trenutnim tržišnim okolnostima nadmašiti prethodnu razinu vozarine. Ugovori s trenutnim unajmiteljima za brodove Velebit i Pag ističu u Q3 odnosno u Q4/2016.

Tržište produkt tankera ne pokazuje negativne trendove i trenutni tržišni izvještaji pokazuju stabilnost vozarina za eko brodove. Osnovni trend preseljenja proizvodnih kapaciteta naftnih derivata prema dalekom istoku se nastavlja, što dodatno naglašava i posljednja najava izgradnje rafinerije u Indiji. Konzorcij državnih naftnih kompanija izgradit će rafineriju godišnjeg kapaciteta 60 milijuna tona, čime se neravnoteža ponude i potražnje pojačava i pozitivno utječe na potražnju za transportnim kapacitetima.

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

U 2016. godini MT Velebit i MT Vinjerac očekuju petogodišnji remonti, zbog kojih će brodovi izgubiti 10 do 15 dana prihoda svaki (Velebit u Q2, Vinjerac u Q3). Prema očekivanjima stava Američke obalne straže ugradnja „ballast water treatment“ sustava očekuje se u budućem razdoblju nakon provedenog remonta, budući se ta obveza ostvaruje u trenutku kada 35,00% svjetske flote potpiše sporazum o ugradnji navedenog sistema, a trenutno taj postotak iznosi 34,65%. Trošak implementacije „ballast water treatment“ sistema trenutno iznosi oko 700 do 800 tisuća USD, a očekuje se da će se taj trošak u budućnosti smanjiti razvojem tehnologija te povećanjem broja proizvođača koji će biti certificirani.

Strategija Društva je biti pouzdan, učinkovit i odgovoran pružatelj usluga pomorskog prijevoza naftnih prerađevina, upravljati Grupom i proširiti je na način za koji se vjeruje da će Društvu omogućiti dugoročno povećanje prinosa na uloženi kapital odnosno zarada po dionici koje se mogu distribuirati dioničarima.

Zaštita okoliša

Tankerska Next Generation smatra zaštitu okoliša i energetsku učinkovitost svojim najvažnijim misijama

Politika upravljanja TNG flotom je da svi brodovi budu u skladu sa svim potrebnim zahtjevima kako bi zaštitili okoliš te poslovali u skladu s Međunarodnim konvencijama, administracijom i drugim važećim propisima.

To se ostvaruje kroz provedbu sljedećih odrednica u poslovanju:

- Poduzimanje svih potrebnih mjera kako bi se zaštitila okolina u kojoj brodovi Društva djeluju.
- Visoki standardi u upravljanju i održavanju brodova Društva.
- Odgovarati 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, a kako bi sve bilo u skladu sa zakonskim propisima.
- Procjena i identifikacija rizika za mogući utjecaj na okoliš koji potječe iz različitih ekoloških aspekata brodarstvu.
- Obučiti posadu kako bi se spriječilo slučajno, i moguće operativno ispuštanje onečišćujućih tvari u okoliš

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

Tankerska Next Generation kao jedan od svojih onovnih 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.

Tijekom posljednjih nekoliko godina, visoke cijena goriva, i generalno niske razine vozarina su doveli eko dizajn tankere u globalni fokus. Brodogradilišta su promovirala dizajn koji nudi potencijalno značajne uštede goriva i fleksibilnost brzine navigacije, a takva promocija i tehnička unaprjeđenja izazvali su interes i naručivanje eko dizajn tankera. Komercijalna prednost ove nove generacije brodova i dalje se pomalo podcjenjuje i zbog današnje cijene pogonskog goriva, međutim uvriježeno mišljenje jest da je razina cijena nafte posljednjih mjeseci kratkoročna. Kao rezultat trenutnih kretanja na tržištu mnoge adaptacije brodova stavljene su na čekanje, no još uvijek postoji rastuća potreba za njima u skladu s raznim regulatornim pitanjima, uključujući emisije (NO, CO, C), te uvođenja sustava pročišćavanja balastnih voda (BWT).

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 dizajn" brodovima mogu omogućiti značajno smanjenje potrošnje goriva. Također, "eko dizajn" brodovi imaju poboljšanu hidrodinamiku, optimiziran trup, uređaje za uštedu energije i boju niskog trenja, s ciljem da bi se povećala brzina plovila na određenom režimu rada. Hidrodinamička poboljšanja također mogu pružiti uštedu u potrošnji goriva.

Upravljanje rizicima

TNG je uslijed svojih aktivnosti izložen raznim rizicima, uključujući financijske i operativne rizike

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

Valutni rizik

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

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

Kamatni rizik

Kamatni rizik je rizik promjene vrijednosti financijskog instrumenta uslijed promjena kamatnih stopa na tržištu. Kamatni rizik sadržan u tijeku novca odnosi se na rizik kolebljivosti kamatnih rashoda po financijskim instrumentima tijekom razdoblja. Budući da TNG nema značajnu imovinu koja ostvaruje prihod od kamata, prihodi TNG-a i novčani tok iz poslovnih aktivnosti nisu u značajnoj mjeri ovisni o promjenama tržišnih kamatnih stopa. Kamatni rizik TNG-a proizlazi iz dugoročnih kredita. TNG je izloženo kamatnom riziku s obzirom da su primljeni dugoročni krediti odobreni s varijabilnom kamatnom stopom. Ugovaranjem kamatnih swapova s najznačajnijim kreditorima omogućeno je ublažavanje rizika volatilnosti promjenjivih kamatnih stopa, omogućavajući kompaniji koja posluje u uvjetima unaprijed fiksno ugovorenih prihoda da upravlja profitabilnošću poslovanja fiksirajući jednu od značajnijih troškovnih komponenti.

Kreditni rizik

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

Rizik likvidnosti

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

rezerve i kreditne linije, kontinuirano uspoređujući planirani i ostvareni tijek novca uz praćenje dospijeća potraživanja i obveza.

Cjenovni rizik

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

▪ niska vrijednost vozarine predstavlja mogućnost TNG-a da zauzme veći tržišni udio

▪ visoka vrijednost vozarine omogućava TNG-u da se u kratkom i srednjem roku zaštiti od cjenovnog rizika kroz zakup brodova ili kroz aktivno trgovanjem derivatima povezanim sa vozarinom.

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

Operativni rizici

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

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

Vozarine

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

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

ISO 9001 standard za garanciju kvalitete,
ISO 14001 standard za upravljanje okolišem,
ISO 50001 standard upravljanja energijom i
OHSAS 1800 standard za sustav upravljanja zdravljem i sigurnošću na radu ,
ISM Code Međunarodni kodeks upravljanja sigurnošću

Poslovna strategija Društva

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

Strategija odabira unajmitelja

Financijska stabilnost unajmitelja i njegova pouzdanost je važan faktor koji utječe na rizik ugovaranja brodarskih ugovora. Rizika takve vrste TNG minimizira pružajući usluge prijevoza velikim energetskim 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

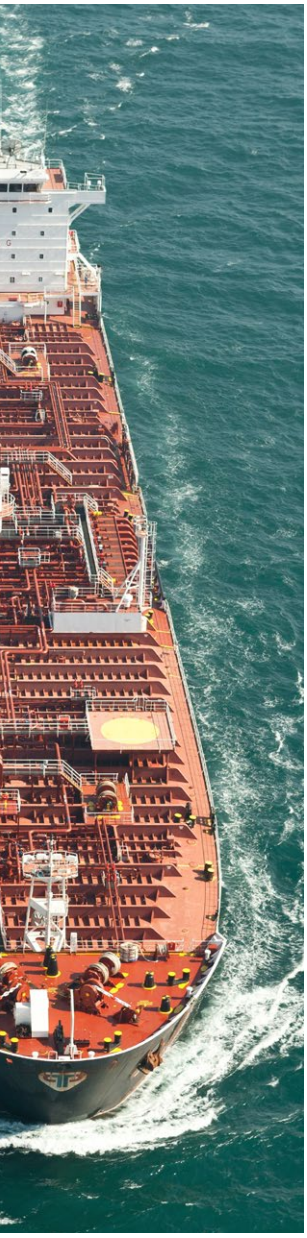
Pomorski transport povezan je s potencijalnim rizikom od velikih gubitaka i obveza, smrti ili ozljede osoba, kao i štete na imovini uzrokovane nepovoljnim vremenskim uvjetima, mehaničkim kvarovima, ljudskim pogreškama, ratom, terorizmom, piratstvom i drugim okolnostima ili događajima. Prijevoz nafte 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 izlijevanje nafte, te druge utjecaje okoliš, pa tako potencijalno postoji i obveza naknade štete koje proizlaze iz operative brodova u međunarodnoj trgovini. Od takvih rizika TNG je osiguran kod prominentnih inozemnih 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.

Rezultati

Račun dobiti i gubitka i izvještaj o sveobuhvatnoj dobiti

Revidirano	2015 ('000 USD)	2015 ('000 HRK)	2014 ('000 USD)	2014 ('000 HRK)
Prihodi brodova	19.935	136.795	1.573	9.509
Prihodi od prodaje	**19.935**	**136.797**	**1.573**	**9.509**
Troškovi povezani s putovanjima	(1.313)	(9.019)	n/a	n/a
Operativni troškovi brodova	(8.552)	(58.684)	n/a	n/a
Opći i administrativni troškovi	(1.258)	(8.636)	(194)	(1.175)
Ukupni operativni troškovi	**(11.123)**	**(76.339)**	**(194)**	**(1.175)**
DOBIT PRIJE KAMATA, POREZA I AMORTIZACIJE (EBITDA)	**8.812**	**60.458**	**1.378**	**8.334**
Amortizacija	(3.918)	(26.886)	(601)	(3.633)
Operativna dobit (EBIT)	4.894	33.572	778	4.701
Financijski prihodi	1.878	12.894	1.458	8.816
Financijski rashodi	(1.742)	(11.946)	(269)	(1.628)
NETO DOBIT	**5.030**	**34.520**	**1.967**	**11.889**
Tečajne razlike iz preračunavanja inozemnih valuta	(1.872)	29.926	(755)	10.363
Ukupna sveobuhvatna dobit	3.158	64.446	1.212	22.251
Prosječni vagani broj dionica osnovnih i razrijeđenih (tis.)	8.168	8.168	4.000	4.000
Neto dobit po dionici, osnovna i razrijeđena	0,65	4,48	0,49	2,97

Ice class MR produkt tanker Vinjerac (na slici iznad) bio je dio inicijalne flote Tankerske Next Generation koju je uz njega činio i Velebit, oba tankera izgrađena su 2011. godine u hrvatskom brodogradilištu 3. Maj



Izvještaj o financijskom položaju na dan 31.12.2015.

Revidirano	2015 ('000 USD)	2015 ('000 HRK)	2014 ('000 USD)	2014 ('000 HRK)
Dugotrajna imovina	**206.291**	**1.442.352**	**73.013**	**460.139**
Brodovi u funkciji[1]	206.291	1.442.327	58.423	368.191
Brodovi u izgradnji[2]	-	-	14.590	91.948
Kratkotrajna imovina	**11.766**	**82.267**	**4.507**	**28.405**
Zalihe	705	4.928	-	-
Potraživanja	29	203	624	3.931
Novac i novčani ekvivalenti	10.221	71.465	3.693	23.273
Ostala kratkotrajna imovina	812	5.671	190	1.201
UKUPNO IMOVINA	**218.058**	**1.524.619**	**77.520**	**488.544**
Kapital i rezerve	**92.365**	**645.794**	**43.993**	**277.252**
Temeljni kapital	68.988	436.667	33.810	200.000
Premije na izdane dionice	10.179	68.426	-	-
Pričuve	8.971	55.000	8.971	55.000
Zadržana dobit	6.854	45.412	1.967	11.889
Tečajne razlike	(2.627)	40.289	(755)	10.363
Dugoročne obveze	**112.319**	**785.311**	**30.153**	**190.026**
Banke	112.319	785.311	30.153	190.026
Kratkoročne obveze	**13.374**	**93.514**	**3.374**	**21.266**
Banke	8.981	62.793	2.929	18.457
Dobavljači	1.499	10.481	163	1.032
Ostalo	2.894	20.240	282	1.777
UKUPNO KAPITAL I OBVEZE	**218.058**	**1.524.619**	**77.520**	**488.544**

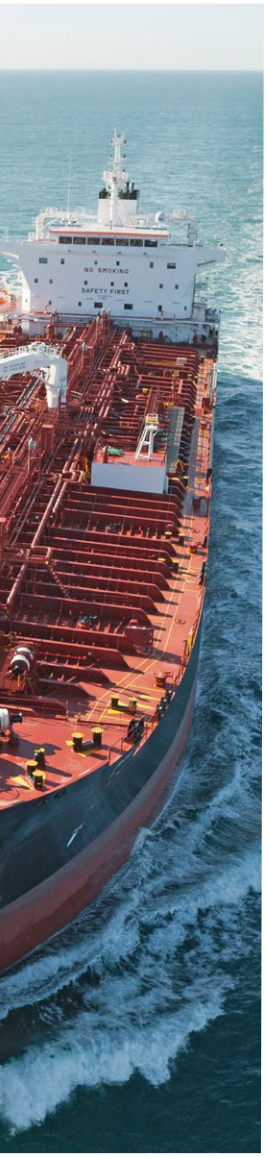
[1] Brodovi u funkciji (na dan 31.12.2015.) odnose se na mt Velebit, mt Vinjerac, mt Vukovar, mt Zoilo, mt Dalmacija, i mt Pag
[1] Brodovi u funkciji (na dan 31.12.2014.) odnose se na mt Velebit i mt Vinjerac
[2] Brodovi u izgradnji (na dan 31.12.2014.) odnose se na mt Dalmacija

Rezultati

Izvještaj o novčanom tijeku

Revidirano	2015	2015	2014	2014
	USD '000	HRK '000	USD '000	HRK '000
Dobit prije poreza	5.030	34.520	1.967	11.889
Amortizacija	3.918	26.886	601	3.633
Promjene u radnom kapitalu	1.125	7.716	(855)	(5.170)
Ostale promjene	2.070	12.601	(1.164)	(6.095)
Novčani tijek od poslovnih aktivnosti	**12.143**	**81.723**	**549**	**4.257**
Novčani primici od investicijskih aktivnosti	-	-	5.832	35.267
Novčani izdaci od investicijskih aktivnosti	(139.391)	(956.535)	(32.989)	(199.478)
Novčani tijek od investicijskih aktivnosti	**134.140**	**(956.535)**	**(27.157)**	**(164.211)**
Novčani primici od financijskih aktivnosti	138.729	951.993	31.209	188.715
Novčani izdaci od financijskih aktivnosti	(4.589)	(31.493)	(908)	(5.488)
Novčani tijek od financijskih aktivnosti	**134.140**	**920.500**	**30.301**	**183.227**
Neto promjene u novčanom tijeku	6.892	48.192	3.693	23.273
Novac i novčani ekvivalenti s početka razdoblja	3.693	23.273	-	-
NOVAC I NOVČANI EKVIVALENTI NA KRAJU RAZDOBLJA	**10.221**	**71.465**	**3.693**	**23.273**

Eko dizajn MR produkt tanker Pag (na slici iznad) isporučen je kao posljednja novogradnja u 2015. godini iz SPP Shipbuilding brodogradilišta u Južnoj Koreji



Izvještaj o promjenama vlasničke glavnice

Izvještaj o promjenama vlasničke glavnice 2015. godina	Temeljni kapital	Zadržana dobit	Pričuva iz preračuna stranih valuta	Ostale pričuve	Premija na izdane dionice	Otkup vlastitih dionica	Ukupno
	USD '000	USD '000	USD '000	USD '000	USD '000	USD '000	USD '000
Stanje na dan 31. prosinca 2014.	**33.810**	**1.967**	**(755)**	**8.971**	**-**	**-**	**43.993**
Dobit tekuće godine	-	5.030	-	-	-	-	5.030
Tečajne razlike iz preračunavanja inozemnih dijelova poslovanja	-	-	(1.872)	-	-	-	(1.872)
Ukupno sveobuhvatna dobit	**-**	**5.030**	**(1.872)**	**-**	**-**	**-**	**3.158**
Izdavanje redovnih dionica	35.178	-	-	-	11.241	-	46.419
Troškovi izdavanja dionica	-	-	-	-	(1.062)	-	(1.062)
Otkup vlastitih dionica	-	(143)	-	143	-	(143)	(143)
Stanje na dan 31. prosinca 2015.	**68.988**	**6.854**	**(2.627)**	**9.114**	**10.179**	**(143)**	**92.365**

Izvještaj o promjenama vlasničke glavnice 2015. godina	Temeljni kapital	Zadržana dobit	Pričuva iz preračuna stranih valuta	Ostale pričuve	Premija na izdane dionice	Otkup vlastitih dionica	Ukupno
	HRK '000	HRK '000	HRK '000	HRK '000	HRK '000	HRK '000	HRK '000
Stanje na dan 31. prosinca 2014.	**200.000**	**11.889**	**10.363**	**55.000**	**-**	**-**	**277.252**
Dobit tekuće godine	-	34.520	-	-	-	-	34.520
Tečajne razlike iz preračunavanja inozemnih dijelova poslovanja	-	-	29.926	-	-	-	29.926
Ukupno sveobuhvatna dobit	**-**	**34.520**	**29.926**	**-**	**-**	**-**	**64.446**
Izdavanje redovnih dionica	236.667	-	-	-	75.600	-	312.267
Troškovi izdavanja dionica	-	-	-	-	(7.174)	-	(7.174)
Otkup vlastitih dionica	-	(997)		997		(997)	(997)
Stanje na dan 31. prosinca 2015.	**436.667**	**45.412**	**40.289**	**55.997**	**68.426**	**(997)**	**645.794**

TNG

Tankerska Next Generation

Financijski izvještaji
za godinu završenu 31. prosinca 2015. godine
s Izvještajem neovisnog revizora

Odgovornost za financijske izvještaje

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

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

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

Uprava je odobrila izdavanje financijskih izvještaja dana 31. ožujka 2016. godine.

Potpisao u ime Uprave:

John Karavanić,
Uprava

TNG
Tankerska Next Generation

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

31. ožujka 2016. godine

Deloitte d.o.o.
ZagrebTower
Radnička cesta 80
10 000 Zagreb
Hrvatska
OIB: 11686457780
Tel: +385 (0) 1 2351 900
Fax: +385 (0) 1 2351 999
www.deloitte.com/hr

IZVJEŠTAJ NEOVISNOG REVIZORA
Vlasnicima društva Tankerska Next Generation d.d.

Obavili smo reviziju priloženih financijskih izvještaja društva Tankerska Next Generation d.d., Zadar i njegovih ovisnih društava, (dalje u tekstu: „TNG"), koji se sastoje od izvještaja o financijskom položaju na dan 31. prosinca 2015. godine, izvještaja o dobiti i gubitku i ostaloj sveobuhvatnoj dobiti, izvještaja o promjenama vlasničke glavnice te izvještaja o novčanim tokovima za tada završenu godinu, te sažetog prikaza temeljnih računovodstvenih politika i bilješki uz financijske izvještaje.

Odgovornost Uprave za financijske izvještaje
Uprava je odgovorna za sastavljanje i fer prezentaciju tih financijskih izvještaja u skladu s Međunarodnim standardima financijskog izvještavanja koje je usvojila Europska unija i za one interne kontrole za koje Uprava odredi da su potrebne za omogućavanje sastavljanja financijskih izvještaja koji su bez značajno pogrešnog prikazivanja, uslijed prijevare ili pogreške.

Revizorova odgovornost
Naša je odgovornost izraziti mišljenje o tim financijskim izvještajima temeljeno na našoj reviziji. Reviziju smo obavili u skladu s Međunarodnim revizijskim standardima. Ti standardi zahtijevaju da postupamo u skladu s etičkim zahtjevima i planiramo te obavimo reviziju kako bismo stekli razumno uvjerenje o tome jesu li financijski izvještaji bez značajnog pogrešnog prikazivanja.

Revizija uključuje obavljanje postupaka radi dobivanja revizijskih dokaza o iznosima i objavama u financijskim izvještajima. Odabrani postupci ovise o revizorovoj prosudbi, kao i o procjeni rizika značajnog pogrešnog prikazivanja financijskih izvještaja uslijed prijevare ili pogreške. U stvaranju tih procjena rizika, revizor razmatra interne kontrole relevantne za subjektovo sastavljanje i fer prezentaciju financijskih izvještaja kako bi se oblikovali revizorski postupci koji su primjereni u okolnostima, ali ne i za namjenu izražavanja mišljenja o učinkovitosti internih kontrola poslovnog subjekta. Revizija također uključuje i ocjenjivanje primjerenosti primijenjenih računovodstvenih politika i razumnosti računovodstvenih procjena koje je stvorila Uprava, kao i ocjenjivanje cjelokupne prezentacije financijskih izvještaja.
Vjerujemo da su revizijski dokazi koje smo prikupili dostatni i primjereni da osiguraju osnovu za naše revizorsko mišljenje.

Mišljenje
Prema našem mišljenju, priloženi financijski izvještaji fer prezentiraju, u svim značajnim odrednicama, financijski položaj TNG na dan 31. prosinca 2015. godine, njegovu financijsku uspješnost i njegove novčane tokove za tada završenu godinu u skladu s Međunarodnim standardima financijskog izvještavanja koje je usvojila Europska unija.

Izvještaj revizora o Godišnjem izvješću
Obavili smo i reviziju podudarnosti Godišnjeg izvješća na dan 31. prosinca 2015. godine s prethodno spomenutim financijskim izvještajima. Odgovornost za točnost prikaza informacija u Godišnjem izvješću snosi Uprava Društva. Naša odgovornost je, na temelju obavljene revizije, izraziti mišljenje o tome podudara li se godišnje izvješće sa spomenutim financijskim izvještajima. Reviziju smo obavili sukladno Međunarodnim revizijskim standardima. Navedeni standardi propisuju revizoru da reviziju planira i obavi na način kojim će steći razumno uvjerenje da se informacije objavljene u Godišnjem izvješću u svim značajnim odrednicama podudaraju s relevantnim financijskim izvještajima. Ocijenili smo podudarnost informacija iz Godišnjeg s informacijama prikazanim u financijskim izvještajima za godinu završenu 31. prosinca 2015. godine. Revizijom nismo obuhvatili nikakve podatke ni informacije osim financijskih informacija izvedenih iz financijskih izvještaja i poslovnih knjiga. Uvjereni smo da nam revizija koju smo obavili pruža razumnu osnovu za izražavanje našeg revizorskog mišljenja. Po našem mišljenju, financijske informacije prikazane u Godišnjem izvješću podudaraju se, u svim značajnim odrednicama, s gore navedenim financijskim izvještajima na dan 31. prosinca 2015. godine.

Branislav Vrtačnik, ovlašteni revizor,
predsjednik Uprave

Vanja Vlak, ovlašteni revizor

Deloitte d.o.o.
Zagreb, Republika Hrvatska
31. ožujka 2016. godine

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

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

Member of Deloitte Touche Tohmatsu Limited

Izvještaj o dobiti i gubitku i ostaloj sveobuhvatnoj dobiti
za godinu koja je završila 31. prosinca 2015. godine

Izvještaj o dobiti i gubitku i ostaloj sveobuhvatnoj dobiti	bilješke	2015.	2015.	2014.	2014.
		USD	HRK	USD	HRK
PRIHODI					
Prihodi brodova	3	19.935	136.795	1.573	9.509
Ostali prihodi		-	2	-	-
Ukupni prihodi		**19.935**	**136.797**	**1.573**	**9.509**
OPERATIVNI TROŠKOVI					
Troškovi putovanja	4	1.313	9.019	-	-
Operativni troškovi broda	5	8.552	58.684	-	-
Dokovanje, specijalni pregledi i međupregledi klase brodova		-	-	-	-
Amortizacija	6	3.918	26.886	601	3.633
Usklađenje vrijednosti brodova		-	-	-	-
Opći i administrativni troškovi	7	1.258	8.637	194	1.175
Ukupni operativni troškovi		**15.041**	**103.225**	**795**	**4.808**
Dobit iz redovnog poslovanja		**4.894**	**33.572**	**778**	**4.701**
OSTALE STAVKE					
Financijski prihodi	8	1.878	12.894	1.458	8.816
Financijski rashodi	9	(1.742)	(11.946)	(269)	(1.628)
Neto financijski prihodi		136	948	1.189	7.188
Porez po tonaži broda	10	-	-	-	-
Neto dobitak		**5.030**	**34.520**	**1.967**	**11.889**
Porez na dobit	11	-	-	-	-
Dobit tekuće godine		**5.030**	**34.520**	**1.967**	**11.889**
Ostala sveobuhvatna dobit					
Stavke koje se kasnije prenose u dobit i gubitak					
Tečajne razlike iz preračunavanja inozemnih dijelova poslovanja		(1.872)	29.926	(755)	10.363
Ukupna sveobuhvatna dobit		**3.158**	**64.446**	**1.212**	**22.252**
Neto dobit po dionici, osnovna i razrijeđena	12	0,65	4,48	0,49	2,97
Ponderirani prosječni broj dionica, osnovnih i razrijeđenih		7.705.765	7.705.765	4.000.000	4.000.000

Popratne bilješke čine sastavni dio financijskih izvještaja

Izvještaj o financijskom položaju
na dan 31. prosinca 2015. godine

Izvještaj o financijskom položaju	Bilješka	Na dan 31. prosinca 2015.	Na dan 31. prosinca 2015.	Na dan 31. prosinca 2014.	Na dan 31. prosinca 2014.
		USD	HRK	USD	HRK
DUGOTRAJNA IMOVINA					
Brodovi i oprema	13	206.291	1.442.352	58.423	368.191
Brodovi u gradnji	13	-	-	14.590	91.948
Ukupna dugotrajna imovina		**206.291**	**1.442.352**	**73.013**	**460.139**
KRATKOTRAJNA IMOVINA					
Zalihe	14	705	4.928	-	-
Potraživanja od kupaca i ostala potraživanja	15	29	203	624	3.931
Plaćeni troškovi budućeg razdoblja i obračunati prihodi	16	812	5.671	190	1.201
Novac i novčani ekvivalenti	17	10.221	71.465	3.693	23.273
Ukupna kratkotrajna imovima		**11.767**	**82.267**	**4.507**	**28.405**
Ukupno imovina		**218.058**	**1.524.619**	**77.520**	**488.544**
VLASNIČKA GLAVNICA I PRIČUVE					
Temeljni kapital	18	68.988	436.667	33.810	200.000
Premije na izdane dionice	18	10.179	68.426	-	-
Pričuve		8.971	55.000	8.971	55.000
Tečajne razlike		(2.627)	40.289	(755)	10.363
Zadržana dobit		6.854	45.412	1.967	11.889
Ukupno kapital i pričuve		**92.365**	**645.794**	**43.993**	**277.252**
DUGOROČNE OBVEZE					
Zaduženja na koja se obračunavaju kamate	19	112.319	785.311	30.153	190.026
Ukupne dugoročne obveze		**112.319**	**785.311**	**30.153**	**190.026**
KRATKOROČNE OBVEZE					
Zaduženja na koja se obračunavaju kamate	19	8.981	62.793	3.068	19.330
Obveze prema dobavljačima i ostale kratkoročne obveze	20	3.858	26.977	163	1.032
Odgođeno plaćanje troškova i prihod budućeg razdoblja	21	535	3.744	143	904
Ukupne kratkoročne obveze		**13.374**	**93.514**	**3.374**	**21.266**
Ukupno obveze		**125.693**	**878.825**	**33.527**	**211.292**
Ukupno vlasnička glavnica i obveze		**218.058**	**1.524.619**	**77.520**	**488.544**

Izvještaj o novčanim tokovima
za godinu koja je završila 31. prosinca 2015. godine

Izvještaj o novčanim tokovima	Bilješka	2015. USD	2015. HRK	2014. USD	2014. HRK
POSLOVNE AKTIVNOSTI					
Dobit tekuće godine		5.030	34.520	1.967	11.889
Usklađena za:					
Amortizaciju brodova i opreme		3.918	26.886	601	3.633
Trošak kamata		1.742	11.946	269	1.628
Prihodi od kamata		(9)	(64)	(171)	(1.034)
Neto promjena tečajnih razlika		337	719	(1.262)	(6.689)
		11.018	**74.007**	**1.404**	**9.427**
Promjene obrtnog kapitala					
Povećanje kratkoročnih potraživanja		(283)	(1.944)	(848)	(5.131)
Povećanje zaliha		(718)	(4.928)	-	-
Povećanje kratkoročnih obveza		3.462	23.756	172	1.041
Plaćene kamate		(1.346)	(9.232)	(179)	(1.080)
Primljene kamate		10	64	-	-
Tijek novca iz poslovnih aktivnosti		**12.143**	**81.723**	**549**	**4.257**
INVESTICIJSKE AKTIVNOSTI					
Izdaci za nabavu brodova i opreme		(94.821)	(650.685)	(2.229)	(13.478)
Izdaci za stjecanje vlasničkih financijskih instrumenata		(44.570)	(305.850)	-	-
Stjecanje ovisnih društava, neto primitak novca		-	-	51	310
Dani zajmovi		-	-	(30.760)	(186.000)
Primici od otplate zajmova		-	-	5.781	34.957
Tijek novca iz investicijskih aktivnosti		**(139.391)**	**(956.535)**	**(27.157)**	**(164.211)**
FINANCIJSKE AKTIVNOSTI					
Primljeni zajmovi		94.187	646.332	289	1.747
Primici od uplata osnivačkog pologa		-	-	84	507
Primici od izdavanja vlasničkih financijskih		44.542	305.661	30.760	186.000
Primici od kamata		-	-	76	461
Otplate kredita		(4.444)	(30.497)	(908)	(5.488)
Izdaci za otkup vlastitih dionica		(145)	(996)	-	-
Tijek novca iz financijskih aktivnosti		**134.140**	**920.500**	**30.301**	**183.227**
Neto povećanja novca i novčanih ekvivalenata		**6.892**	**45.688**	**3.693**	**23.273**
Učinci promjene valutnih tečajeva na novac		**(364)**	**2.504**	**-**	**-**
Novac i novčani ekvivalenti na početku razdoblja		**3.693**	**23.273**	**-**	**-**
Novac i novčani ekvivalenti na kraju razdoblja	**17**	**10.221**	**71.465**	**3.693**	**23.273**

Izvještaj o promjenama vlasničke glavnice
za godinu koja je završila 31. prosinca 2015. godine

Izvještaj o promjenama vlasničke glavnice 2015. godina	Temeljni kapital	Zadržana dobit	Pričuva iz preračuna stranih valuta	Ostale pričuve	Premija na izdane dionice	Otkup vlastitih dionica	Ukupno
	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD
Stanje na dan 31. prosinca 2014. godine	**33.810**	**1.967**	**(755)**	**8.971**	**-**	**-**	**43.993**
Dobit tekuće godine	-	5.030	-	-	-	-	5.030
Tečajne razlike iz preračunavanja inozemnih dijelova poslovanja	-	-	(1.872)	-	-	-	(1.872)
Ukupno sveobuhvatna dobit	**-**	**5.030**	**(1.872)**	**-**	**-**	**-**	**3.158**
Izdavanje redovnih dionica	35.178	-	-	-	11.241	-	46.419
Troškovi izdavanja dionica	-	-	-	-	(1.062)	-	(1.062)
Uplata u ostale pričuve	-	-	-	-	-	-	-
Otkup vlastitih dionica	-	(143)	-	143	-	(143)	(143)
Stanje na dan 31. prosinca 2015. godine	**68.988**	**6.854**	**(2.627)**	**9.114**	**10.179**	**(143)**	**92.365**

Izvještaj o promjenama vlasničke glavnice 2015. godina	Temeljni kapital	Zadržana dobit	Pričuva iz preračuna stranih valuta	Ostale pričuve	Premija na izdane dionice	Otkup vlastitih dionica	Ukupno
	HRK	HRK	HRK	HRK	HRK	HRK	HRK
Stanje na dan 31. prosinca 2014. godine	200.000	11.889	10.363	55.000	-	-	277.252
Dobit tekuće godine	-	34.520	-	-	-	-	34.520
Tečajne razlike iz preračunavanja inozemnih dijelova poslovanja	-	-	29.926	-	-	-	29.926
Ukupno sveobuhvatna dobit	**-**	**34.520**	**29.926**	**-**	**-**	**-**	**64.446**
Izdavanje redovnih dionica	236.667	-	-	-	75.600	-	312.267
Troškovi izdavanja dionica	-	-	-	-	(7.174)	-	(7.174)
Uplata u ostale pričuve	-	-	-	-	-	-	
Otkup vlastitih dionica	-	(997)		997		(997)	(997)
Stanje na dan 31. prosinca 2015. godine	**436.667**	**45.412**	**40.289**	**55.997**	**68.426**	**(997)**	**645.794**

Izvještaj o promjenama vlasničke glavnice
za godinu koja je završila 31. prosinca 2014. godine

Izvještaj o promjenama vlasničke glavnice 2014. godina	Temeljni kapital	Zadržana dobit	Pričuva iz preračuna stranih valuta	Ostale pričuve	Ukupno
	USD	USD	USD	USD	USD
Stanje na dan 22. kolovoza 2014. godine	**12.032**	**-**	**-**	**-**	**12.032**
Dobit tekuće godine	-	1.967	-	-	1.967
Tečajne razlike iz preračunavanja inozemnih dijelova poslovanja	-	-	(755)	-	(755)
Ukupno sveobuhvatna dobit	**-**	**1.967**	**(755)**	**-**	**1.212**
Dokapitalizacija	21.778	-	-	-	21.778
Uplata u ostale pričuve	-	-	-	8.971	8.971
Stanje na dan 31. prosinca 2014. godine prepravljeno	**33.810**	**1.967**	**(755)**	**8.971**	**43.993**

Izvještaj o promjenama vlasničke glavnice 2014. godina	Temeljni kapital	Zadržana dobit	Pričuva iz preračuna stranih valuta	Ostale pričuve	Ukupno
	HRK	HRK	HRK	HRK	HRK
Stanje na dan 22. kolovoza 2014. godine	**69.000**	**-**	**-**	**-**	**69.000**
Dobit tekuće godine	-	11.889	-	-	11.889
Tečajne razlike iz preračunavanja inozemnih dijelova poslovanja	-	-	10.363	-	10.363
Ukupno sveobuhvatna dobit	**-**	**11889**	**10.363**	**-**	**22.252**
Dokapitalizacija	131.000	-	-	-	131.000
Uplata u ostale pričuve	-	-	-	55.000	55.000
Stanje na dan 31. prosinca 2014. godine prepravljeno	**200.000**	**11.889**	**10.363**	**55.000**	**277.252**

1. OPĆE INFORMACIJE

Osnutak i povijest

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

Društvo je registrirano za obavljanje slijedećih djelatnosti:

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

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

Tijela Društva

Do 21. kolovoza 2015. godine članovi Nadzornog odbora bili su kako slijedi:

Ivica Pijaca	Predsjednik Nadzornog odbora
Nikola Koščica	Zamjenik predsjednika Nadzornog odbora
Mario Pavić	Član Nadzornog odbora
Ivan Pupovac	Član Nadzornog odbora
Luka Kolanović	Član Nadzornog odbora

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

Ivica Pijaca	Predsjednik Nadzornog odbora
Andrej Koštomaj	Zamjenik predsjednika Nadzornog odbora [1]
Nikola Koščica	Član Nadzornog odbora
Joško Miliša	Član Nadzornog odbora
Mario Pavić	Član Nadzornog odbora

[1] Gospodin Andrej Koštomaj podnio je ostavku na mjesto zamjenika predsjednika i člana Nadzornog odbora TNG-a te je njegovo članstvo u Nadzornom odboru završilo 29. veljače 2016 godine. U skladu s Zakonom o trgovačkim društvima o izboru novog člana Nadzornog odbora odlučivat će Glavna skupština TNG-a.

Od 29. veljače 2016. godine i do izdavanja ovih izvještaja članovi Nadzornog odbora bili su kako slijedi:

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

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

Na dan 31. prosinca 2015. godine Društvo je imalo 3 zaposlenika u administraciji (31. prosinca 2014. godine: 0 zaposlenika). Na dan 31. prosinca 2015. godine ovisno društvo Tankerska Next Generation International Ltd. raspolagalo je sa posadom od 139 pomoraca na ugovor (31. prosinca 2014. godine: 0 pomoraca na ugovor).

Vlasnička struktura Društva na dan 31. prosinca 2015. godine bila je kako slijedi:

Dioničar	Broj dionica	Vlasnički udio %
Tankerska plovidba d.d.	4.454.994	51,01
PBZ Croatia Osiguranje OMF	839.000	9,61
Erste Plavi OMF	808.000	9,25
Raiffeisen OMF	752.036	8,61
Croatia Osiguranje d.d.	292.239	3,35
Ostali institucionalni i privatni investitori	1.587.076	18,17
Ukupno	**8.733.345**	**100,00**

a) Izjava o usklađenosti

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

Primijenjene računovodstvene politike su nepromijenjene u odnosu na prethodnu godinu.

Ovi financijski izvještaji za razdoblje koje je završilo 31. prosinca 2015. godine uključuju imovinu i obveze odnosno prihode i rashode društva Tankerska Next Generation d.d. i njegovih ovisnih društava u inozemstvu (trgovačka brodarska društva koja posluju u međunarodnoj plovidbi), kojima društvo Tankerska Next Generation d.d. upravlja iz jedinstvenog sjedišta poslovne uprave pod jedinstvenim vodstvom, te za koja je dužno, sukladno članku 429.a stavak 4. Pomorskog zakonika ("Narodne novine" br. 181/04., 76/07., 146/08., 61/11., 56/13. i 26/15.) voditi poslovne knjige i sastavljati financijska izvješća za cjelovito poslovanje u tuzemstvu i inozemstvu uključujući sva trgovačka brodarska društva kojima je većinski vlasnik a koja obavljaju gospodarsku djelatnost brodovima čija neto tonaža sudjeluje u obračunu poreza po tonaži broda.

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

Financijski izvještaji za godinu koja je završila 31. prosinca 2015. 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 navedene su niže u tekstu:

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

▪ **Izmjene i dopune MSFI-ja 11 „Zajednički poslovi"** – „Računovodstvo stjecanja udjela u zajedničkom upravljanju", usvojeni u Europskoj uniji 24. studenoga 2015. godine (na snazi za godišnja razdoblja koja započinju na dan ili nakon 1. siječnja 2016.),

▪ **Izmjene i dopune MRS-a 1 „Prezentiranje financijskih izvještaja"** – „Inicijativa u vezi objavljivanja", usvojene u Europskoj uniji 18. prosinca 2015. godine (na snazi za godišnja razdoblja koja započinju na dan ili nakon 1. siječnja 2016.),

▪ **Izmjene i dopune MRS-a 16 „Nekretnine, postrojenja i oprema" i MRS-a 38 „Nematerijalna imovina"** – „Pojašnjenje prihvatljivih metoda amortizacije dugotrajne materijalne i nematerijalne imovine", usvojene u Europskoj uniji 2. prosinca 2015. godine (na snazi za godišnja razdoblja koja započinju na dan ili nakon 1. siječnja 2016.),

▪ **Izmjene i dopune MRS-a 16 „Nekretnine, postrojenja i oprema" i MRS-a 41 „Poljoprivreda"** – „Poljoprivreda: plodonosne biljke", usvojene u Europskoj uniji 23. studenoga 2015. godine (na snazi za godišnja razdoblja koja započinju na dan ili nakon 1. siječnja 2016.),

▪ **Izmjene i dopune MRS-a 19 „Primanja zaposlenih"** – „Planovi definiranih naknada: doprinosi koje uplaćuju zaposleni", usvojene u Europskoj uniji 17. prosinca 2014. godine (na snazi za godišnja razdoblja koja započinju na dan ili nakon 1. veljače 2015.),

▪ **Izmjene i dopune MRS-a 27 „Odvojeni financijski izvještaji"** – „Metoda udjela u odvojenim financijskim izvještajima", usvojene u Europskoj uniji 18. prosinca 2015. godine (na snazi za godišnja razdoblja koja započinju na dan ili nakon 1. siječnja 2016.),

▪ **Izmjene i dopune raznih standarda pod nazivom „Dorada MSFI-jeva iz ciklusa 2010.–2012."** proizašle iz projekta godišnje dorade MSFI-jeva (MSFI 2, MSFI 3, MSFI 8, MSFI 13, MRS 16, MRS 24 i MRS 38), prvenstveno radi otklanjanja nepodudarnosti i pojašnjenja teksta, usvojene u Europskoj uniji 17. prosinca 2014. godine (primjenjive na godišnja razdoblja koja započinju na dan ili nakon 1. veljače 2015.),

▪ **Izmjene i dopune raznih standarda pod nazivom „Dorada MSFI-jeva iz ciklusa 2012.–2014."** proizašle iz projekta godišnje dorade MSFI-jeva (MSFI 5, MSFI 7, MRS 19 i MRS 34), prvenstveno radi otklanjanja nepodudarnosti i pojašnjenja teksta, usvojene u Europskoj uniji 15. prosinca 2015. godine (primjenjive na godišnja razdoblja koja započinju na dan ili nakon 1. siječnja 2016.).

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

MSFI– jevi trenutno usvojeni u Europskoj uniji ne razlikuju se znatno od propisa koje je donio Odbor za Međunarodne računovodstvene standarde (skraćeno OMRS), izuzev sljedećih novih standarda te izmjena i dopuna postojećih standarda o čijem usvajanju Europska unija do dana 31. ožujka 2016. godine još nije odlučila (datumi stupanja na snagu navedeni u nastavku odnose se na MSFI– jeve u cjelini):

▪ **MSFI 9 „Financijski instrumenti"**(na snazi za godišnja razdoblja koja započinju na dan ili nakon 1. siječnja 2018.),

▪ **MSFI 14 „Regulativom propisane razgraničene stavke"** (na snazi za godišnja razdoblja koja započinju na dan ii nakon 1. siječnja 2016.) – Europska komisija odlučila je postupak preuzimanja ovog prijelaznog standarda odgoditi do objave njegove konačne verzije,

▪ **MSFI 15 „Prihodi prema ugovorima s kupcima"** i daljnje izmjene i dopune (na snazi za godišnja razdoblja koja započinju na dan ili nakon 1. siječnja 2018.),

▪ **Izmjene i dopune MSFI-ja 10 „Konsolidirani financijski izvještaji",** MSFI-ja 12 „Objavljivanje udjela u drugim subjektima" i MRS-a 28 „Udjeli u pridruženim subjektima i zajedničkim pothvatima" – „Investicijski subjekti: primjena izuzeća od konsolidacije"(na snazi za godišnja razdoblja koja započinju na dan ili nakon 1. siječnja 2016.),

▪ **Izmjene i dopune MSFI-ja 10 „Konsolidirani financijski izvještaji" i MRS-a 28 „Udjeli u pridruženim subjektima i zajedničkim pothvatima"** – prodaja odnosno ulog imovine između ulagatelja i njegovog pridruženog subjekta ili zajedničkog pothvata te daljnje izmjene i dopune(prvobitno određeni datum stupanja na snagu odgođen je do dovršetka projekta istraživanja na temu metode udjela).

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

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

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

▪ I**zmjene i dopune raznih standarda pod nazivom „Dorada MSFI-jeva iz ciklusa 2011.–2013."** proizašle iz projekta godišnje dorade MSFI-jeva (MSFI 1, MSFI 3, MSFI 13 i MRS 40), prvenstveno radi otklanjanja nepodudarnosti i pojašnjenja teksta, usvojene u Europskoj uniji 18. prosinca 2014. godine (primjenjive na godišnja razdoblja koja započinju na dan ili nakon 1. siječnja 2015.),

▪ **Tumačenje IFRIC 21 „Nameti"**, usvojeno u EU 13. lipnja 2014. godine (na snazi za godišnja razdoblja koja započinju na dan ili nakon 17. lipnja 2014.).

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

2. PREGLED TEMELJNIH RAČUNOVODSTVENIH POLITIKA (NASTAVAK)

a) Funkcijska i prezentacijska valuta

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

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

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

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

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

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

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

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

USD/HRK	2014.
31. prosinca	6,302107
prosječni tečaj 22.8.-31.12.2014. godine*	6,046796

*Prosječni tečaj izračunat je za razdoblje od 22. kolovoza 2014.-31.prosinac 2014.

Iznosi u financijskim izvještajima zaokruženi su na najbližu tisuću.

b) Korištenje procjena i prosudbi

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

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

c) Osnova sastavljanja

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

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

1. Tankerska Next Generation International Ltd., Majuro, Maršalovi Otoci;
2. Fontana Shipping Company Ltd., Monrovia, Liberija;
3. Teuta Shipping Company Ltd., Monrovia, Liberija;
4. Vukovar Shipping, LLC, Majuro, Maršalovi Otoci (do 3.rujna 2015. pod nazivom York Maritime Holdings VI, LLC);
5. Zoilo Shipping, LLC, Majuro, Maršalovi Otoci (do 3. rujna2015. pod nazivom York Maritime Holdings IX, LLC);
6. York Maritime Holdings IV, LLC, Majuro, Maršalovi Otoci.

Poslovne knjige navedenih društava sa sjedištima u Liberiji i na Maršalovim Otocima vode se u USD po propisima Republike Hrvatske. Stavke imovine i obveza i računa preračunate su na dan 31. prosinca 2015. godine po srednjem tečaju HNB koji je bio 6,991801 HRK za 1 USD (31. prosinca 2014. godine: 6,302107). Stavke računa dobiti i gubitka preračunavaju se po prosječnom tečaju HNB za godinu. Prosječni tečaj HNB u 2015. godini je bio 6,862262 HRK za 1 USD (31. prosinca 2014. godine: 6,046796 HRK za 1 USD).

Knjigovodstvena vrijednost izravnih i neizravnih udjela društva Tankerska Next Generation d.d. u ovisnim društvima na dan 31. prosinca 2015. godine:

	Društvo	USD	HRK	udio u vlasništvu %
1	Tankerska Next Generation International Ltd., Majuro, Maršalovi Otoci	75.938	530.944	100
2	Fontana Shipping Company Ltd., Monrovija, Liberija	25.088	175.410	100
3	Teuta Shipping Company Ltd., Monrovija, Liberija	6.280	43.906	100
4	Vukovar Shipping , LLC, Majuro, Maršalovi Otoci	15.170	106.068	100
5	Zoilo Shipping, LLC, Majuro, Maršalovi Otoci	14.571	101.878	100
6	York Maritime Holdings IV, LLC, Majuro, Maršalovi Otoci	14.003	97.904	100
	Ukupno	**151.050**	**1.056.110**	**100**

2. PREGLED TEMELJNIH RAČUNOVODSTVENIH POLITIKA (NASTAVAK)

c) Osnova sastavljanja (nastavak)

Stjecanje društava u 2015. godini: York Maritime Holdings VI, LLC i York Maritime Holdings IX, LLC

Dana 17. ožujka 2015. godine Tankerska Next Generation International Ltd. preuzela je stopostotni udjel u društvu York Maritime Holdings VI, LLC, Maršalovi Otoci, za cijenu od 14.571 tisuća američkih dolara odnosno 101.878 tisuća kuna, te stopostotni udjel u društvu York Maritime Holdings IX, LLC, Maršalovi Otoci, za cijenu od 15.170 tisuća američkih dolara odnosno 106.068 tisuća kuna. Oba društva u trenutku stjecanja posjedovala su ugovor za izgradnju produkt tankera eko-dizajna, trup br. 2472 i 2491, svaki nosivosti 49.990 dwt, u južnokorejskom brodogradilištu Hyundai Mipo Dockyard Co., Ltd.

U rujnu 2015. godine društvo York Maritime Holdings VI, LLC promijenilo je tvrtku u Zoilo Shipping, LLC, a društvo York Maritime Holdings IX, LLC u Vukovar Shipping, LLC.

Stjecanje društva u 2015. godini: York Maritime Holdings IV, LLC

Dana 29. srpnja 2015. godine Tankerska Next Generation International Ltd. preuzela je stopostotni udjel u društvu York Maritime Holdings IV, LLC, Maršalovi Otoci, za cijenu od 14.003 tisuća američkih dolara odnosno 97.904 tisuća kuna. Društvo je u trenutku stjecanja posjedovalo ugovor za izgradnju produkt tankera eko-dizajna, trup br. S5120, nosivosti 49.990 dwt, u korejskom brodogradilištu SPP Shipbuilding Co. Ltd.

d) Strane valute

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

Imovina i obveze, prihodi i rashodi te novčani tokovi inozemnih subjekata preračunati su u domaću valutu po srednjem tečaju Hrvatske narodne banke važećem na dan 31. prosinca 2015. godine, osim u slučaju značajnijih fluktuacija tečaja tijekom razdoblja, kada se primjenjuje tečaj na dan transakcije. Sve tečajne razlike, nastale ovakvim preračunom, prikazuju se na zasebnoj poziciji unutar glavnice. Tečajne razlike nastale preračunom neto ulaganja u inozemne subjekte priznaju se unutar glavnice pod pričuvama iz preračuna. Prilikom prodaje inozemnog subjekta, tečajne razlike priznaju se u računu dobiti i gubitka.

e) Promjene u računovodstvenim procjenama i greške

U studenom 2015. godine Društvu je izdano Porezno rješenje kao rezultat poreznog nadzora obavljenog od strane Porezne uprave Područni ured Dalmacija u kojem je utvrđeno da je Društvo ispunjavalo osnovne uvjete za odbitak pretporeza u 2014. godini osnovom konačnog obračuna PDV-a za 2014. godinu, budući da ulazni računi nisu bili direktno vezani za isporuku oslobođenu PDV-a, a u konkretnom slučaju se radilo o povremenoj financijskoj transakciji osnovom koje se ne radi podjela pretporeza po ulaznim računima.

Evidentiranje Poreznog rješenja provedeno je retroaktivnim prepravljanjem sukladno odredbama MRS 8 - Računovodstvene politike, promjene računovodstvenih procjena i greške.

Izvještaj o financijskom položaju

	31. prosinca 2014 Prije prepravljanja HRK	Prepravljanje HRK	31. prosinca 2014 Poslije prepravljanja HRK
Imovina			
Potraživanja od kupaca i ostala potraživanja	3.812	119	3.931
Plaćeni troškovi budućeg razdoblja i obračunati prihodi	1.319	(118)	1.201
Vlasnička glavnica i obveze			
Zadržana dobit	11.888	1	11.889

Izvještaj o dobiti i gubitku

	31. prosinca 2014 Prije prepravljanja HRK	Prepravljanje HRK	31. prosinca 2014 Poslije prepravljanja HRK
Ukupni operativni troškovi			
Opći i administrativni troškovi	1.175	(1)	1.174
Dobit razdoblja			
Dobit tekuće godine	11.888	1	11.889

2. PREGLED TEMELJNIH RAČUNOVODSTVENIH POLITIKA (NASTAVAK)

e) Promjene u računovodstvenim procjenama i greške (nastavak)

Izvještaj o novčanim tokovima

	31. prosinca 2014 Prije prepravljanja HRK	Prepravljanje HRK	31. prosinca 2014 Poslije prepravljanja HRK
Tijek novca iz poslovnih aktivnostI			
Dobit tekuće godine	11.888	1	11.889
Povećanje kratkoročnih potraživanja	(5.130)	(1)	(5.131)

Izvještaj o promjenama vlasničke glavnice

	31. prosinca 2014 Prije prepravljanja HRK	Prepravljanje HRK	31. prosinca 2014 Poslije prepravljanja HRK
Zadržana dobit			
Dobit tekuće godine	11.888	1	11.889

Zarada po dionici

	31. prosinca 2014 Prije prepravljanja HRK	Prepravljanje HRK	31. prosinca 2014 Poslije prepravljanja HRK
Neto dobit / (gubitak) tekuće godine	11.888	1	11.889
Prosječno ponderirani broj dionica	4.000.000		4.000.000
Dobit / (gubitak) po dionici	2,97		2,97

Prepravke učinjenje prema Poreznom rješenju ne predstavljaju materijalno značajan iznos koji bi zahtijevao prezentaciju financijskih izvještaja sukladno Međunardonom računovodstvenom standardu 1.40A.

f) Nematerijalna imovina

Nematerijalna imovina stečena od strane TNG-a, sa konačnim vijekom upotrebe, iskazana je po trošku nabave umanjenom za akumuliranu amortizaciju i umanjenje vrijednosti imovine. Nematerijalna imovina sastoji se od software-a čiji je procijenjeni očekivani vijek upotrebe 5 godina. Naknadni troškovi kapitaliziraju se samo ako povećavaju buduće ekonomske koristi povezane sa sredstvom. Svi ostali troškovi predstavljaju trošak u računu dobiti i gubitka u razdoblju kada su nastali.

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

g) Nekretnine, postrojenja i oprema

Pojedinačni predmet nekretnina, postrojenja i opreme, koji zadovoljava kriterije priznavanja kao imovina, mjeri se po trošku nabave. Trošak nabave uključuje sve troškove neposredno povezane s dovođenjem sredstava u namjeravanu uporabu. Stvari i oprema se evidentiraju kao dugotrajna imovina ako im je vijek uporabe dulji od jedne godine i pojedinačna vrijednost veća od 2.000 kuna.

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

Dobici i gubici od otuđenja nekretnina, postrojenja i opreme priznaju se unutar ostalih prihoda ili troškova u računu dobiti i gubitka ovisno o ostvarenom rezultatu. Kad se revalorizirana imovina prodaje, iznosi koji su uključeni u revalorizacijske rezerve se transferiraju u zadržanu dobit.

Naknadni izdaci vezani za već priznati predmet nekretnina, postrojenja i opreme kapitaliziraju se kao povećanje vrijednosti imovine u slučaju kada je vjerojatno da će zbog tih dodatnih izdataka pritjecati dodatne buduće ekonomske koristi i kada ti izdaci unapređuju stanje imovine iznad originalno priznatog. Svi ostali naknadni troškovi priznaju se u rashod u periodu kada su nastali. Amortizacija se obavlja pojedinačno za svako značajnije sredstvo (brodove) i to prema amortizacijskom vijeku od 25 godina, dok se za manja sredstva amortizacija obavlja grupno. Amortizacija se obračunava prema predviđenom vijeku uporabe i iz toga izvedenim stopama ovisno o skupini i podskupini materijalne imovine, a primjenom linearne metode.

	2015.	2014.
- građevinski objekti	20 godina	20 godina
- transportna sredstva	5 godina	5 godina
- računala i telekomunikacijska oprema	4 godine	4 godine
- uredski uređaji	5 godina	5 godina
- namještaj	10 godina	10 godina

Amortizacija imovine započinje kada je imovina spremna za uporabu

h) Dugotrajna imovina koja se drži za prodaju

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

i) Financijska imovina

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

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

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

2. PREGLED TEMELJNIH RAČUNOVODSTVENIH POLITIKA (NASTAVAK)

i) Financijska imovina (nastavak)

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

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

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

j) 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 ukjučuje troškove nabave zaliha i trošak njihova dovođenja na postojeću lokaciju i stanje.

k) Potraživanja

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

l) Umanjenje vrijednosti imovine

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

m) 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.

n) Dionički kapital

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

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

2. PREGLED TEMELJNIH RAČUNOVODSTVENIH POLITIKA (NASTAVAK)

o) Dividende

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

p) 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.

q) 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.

r) Obveze prema dobavljačima i ostale obveze

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

s) Primanja zaposlenih

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

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

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

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

t) 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 najmova. 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 najmova terete račun dobiti i gubitka po pravocrtnoj metodi tijekom trajanja najmova. 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.

u) Oporezivanje

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

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

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

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

v) Prihodi brodova

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

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

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

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

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

2. PREGLED TEMELJNIH RAČUNOVODSTVENIH POLITIKA (NASTAVAK)

v) Prihodi brodova (nastavak)

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

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

w) 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.

x) Provizije i troškovi povezani s putovanjem

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

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

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

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

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

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

y) 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).

z) Amortizacija

Troškovi amortizacije u pravilu obuhvaćaju troškove amortizacije brodova evidentiranih po povijesnom trošku, umanjenom za procijenjeni ostatak vrijednosti, kroz procijenjeni korisni vijek brodova te troškove amortizacije nadogradnje brodova, koji se obračunavaju kroz preostali korisni vijek broda ili razdoblje obnove, odnosno nadogradnje.

Amortizacija se obračunava prema očekivanom razdoblju korištenja i iz njega izvedenih stopa primjenom pravocrtne metode. Obračun amortizacije započinje u trenutku u kojem je sredstvo stavljeno u uporabu. Ostatak vrijednosti procjenjuje se u visini umnoška težine flote za svaki brod i procijenjene otpadne vrijednosti (troškova čelika) po toni. TNG provjerava procijenjeni korisni vijek brodova na kraju svake izvještajne godine.

aa) Dokovanje, specijalni pregled i međupregledi brodova

Brodovi se podvrgavaju planiranom dokovanju radi zamjene određenih dijelova, većih popravaka i održavanja drugih komponenata koje nije moguće provesti u razdoblju korištenja brodova. Taj se postupak odvija svakih 30 ili 60 mjeseci, zavisno od vrste posla i vanjskih zahtjeva.

TNG periodično dokuje svaki brod radi inspekcije, popravaka i održavanja te eventualnih preinaka u skladu s certifikacijama i zahtjevima državnih tijela.

Troškovi dokovanja koji nemaju za posljedicu poboljšanja niti produljenje korisnog vijeka imovine priznaju se kao rashod kako nastaju.

Visinu troškova dokovanja određuju broj dokovanja u određenom razdoblju te vrsta izvedenih radova.

bb) Usklađenje vrijednosti brodova

Knjigovodstvene vrijednosti brodova provjeravaju se na svaki datum izvještaja da bi se utvrdilo eventualno postojanje naznaka da je došlo do umanjenja njihove vrijednosti. Ako takve naznake postoje, procjenjuje se nadoknadivi iznos broda.

Brodovi koji podliježu obračunu amortizacije podvrgavaju se provjeri umanjenja vrijednosti kad god događaji ili promjene okolnosti ukazuju na mogućnost da knjigovodstvenu vrijednost možda neće biti moguće povratiti.

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.

Knjigovodstvena vrijednost uspoređuje se s nadoknadivim iznosom broda i određuje kao vrijednost broda u uporabi, utvrđena na temelju diskontiranog budućeg tijeka novca, ili fer vrijednost broda umanjena za troškove prodaje (uglavnom na temelju tržišne cijene), ako je niža, a u slučaju utvrđenih viših vrijednosti, otpisuje se do nadoknadivog iznosa.

Ako na izvještajni datum postoji naznaka da se nadoknadivi iznos broda kod kojeg je prethodno utvrđeno umanjenje vrijednosti povećao, ranije evidentirano umanjenje se poništava.

Gubitak od umanjenja vrijednosti uračunava se u dobit ili gubitak kad god knjigovodstvena vrijednost broda premašuje njegov nadoknadivi iznos.

Gubitak od umanjenja vrijednosti ukida se kad postoje naznake da su gubitci od umanjenja vrijednosti (procijenjeni na svaki datum izvještaja) iskazani u prethodnom razdoblju smanjeni ili više ne postoje. Gubitak od umanjenja vrijednosti ukida se ako je došlo do promjene u procjenama korištenim pri utvrđivanju nadoknadive vrijednosti.

Gubitak od umanjenja 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.

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 neovisnim procjenama brodarskih brokera, sektorskih izvješća o prodajama sličnih brodova te ocjenama postojećih trendova na tržištu.

cc) 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.

dd) Neto financijski prihodi / (rashodi)

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

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

ee) Troškovi posudbe

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

ff) Značajne računovodstvene procjene i prosudbe

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

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

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

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

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

gg) Usporedni podaci

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

3. PRIHODI BRODOVA

	USD	HRK	USD	HRK
	2015.	2015.	2014.	2014.
Prihodi od vozarina	19.400	133.128	-	-
Prihodi od zakupa – povezana društva	-	-	1.573	9.509
Ostali prihodi broda	535	3.667	-	-
Ukupno	**19.935**	**136.795**	**1.573**	**9.509**

Prihodi od vozarina ostvareni u 2015. godini u cijelosti se odnose na prihode ostvarene poslovima iz brodarskih ugovora na vrijeme (time charter). Prosječna bruto dnevna vozarina u 2015. godini iznosila je 16.340 USD. Tijekom 2014. brodovi su ostvarivali prihode putem Ugovora o zakupu bareboat charter.

4. TROŠKOVI PUTOVANJA

	USD	HRK	USD	HRK
	2015.	2015.	2014.	2014.
Gorivo	444	3.047	-	-
Provizije brokerima i agentima	410	2.811	-	-
Naknada za upravljanje komercijalnim poslovima – povezana društva	291	1.996	-	-
Agencijske pristojbe	56	391	-	-
Lučki troškovi	55	381	-	-
Ostali troškovi vezani uz putovanje	57	393	-	-
Ukupno	**1.313**	**9.019**	**-**	**-**

5. OPERATIVNI TROŠKOVI BRODOVA

	USD	HRK	USD	HRK
	2015.	2015.	2014.	2014.
Troškovi posade /i/	4.989	34.239	-	-
Troškovi potrošnih materijala /ii/	1.264	8.623	-	-
Troškovi održavanja /iii/	854	5.862	-	-
Naknada za upravljanje ostalim poslovima– povezana društva	653	4.478	-	-
Troškovi osiguranja	339	2.324	-	-
Opći troškovi broda /iv/	453	3.158	-	-
Ukupno	**8.552**	**58.684**	**-**	**-**

/i/ Troškovi posade	USD	HRK	USD	HRK
	2015	2015	2014	2014
Plaće posade	4.245	29.129	-	-
Putni troškovi posade	344	2.366	-	-
Troškovi prehrane posade	282	1.935	-	-
Ostali troškovi posade	118	809	-	-
Ukupno	**4.989**	**34.239**	**-**	**-**

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

ii/ Troškovi potrošnih materijala	USD	HRK	USD	HRK
	2015	2015	2014	2014
Troškovi inventara, boje, kemikalije i plinova	889	6.051	-	-
Troškovi maziva i masti	375	2.572	-	-
Ukupno	**1.264**	**8.623**	**-**	**-**

/iii/ Troškovi održavanja	USD	HRK	USD	HRK
	2015	2015	2014	2014
Utrošeni rezervni dijelovi	506	3.470	-	-
Troškovi tekućeg održavanja	348	2.392	-	-
Ukupno	**854**	**5.862**	**-**	**-**

/iv/ Opći troškovi	USD	HRK	USD	HRK
	2015	2015	2014	2014
PTT troškovi	104	713	-	-
Ostali opći troškovi	349	2.445	-	-
Ukupno	**453**	**3.158**	**-**	**-**

6. AMORTIZACIJA

	USD	HRK	USD	HRK
	2015.	2015.	2014.	2014.
Amortizacija brodova	3.917	26.882	601	3.633
Amortizacija ostale materijalne imovine	1	4	-	-
Ukupno	**3.918**	**26.886**	**601**	**3.633**

7. OPĆI I ADMINITRATIVNI TROŠKOVI

	USD	HRK	USD	HRK
	2015.	2015.	2014.	2014.
Troškovi vanjskih zaposlenika	223	1.532	-	-
Bankarske usluge	227	1.562	145	879
Troškovi zaposlenika /I/	195	1.335	-	-
Usluge korporativnog servisa – povezana društva	73	498	-	-
Troškovi garancija za bankovne kredite – povezana društva	62	424	-	-
Premije osiguranja	29	202	5	32
Usluge zakonske revizije	15	102	-	-
Troškovi najma	8	52	-	-
Troškovi najma – povezana društva	7	46	-	-
Marketinške usluge	3	22	-	-
Troškovi osnivanja – povezana društva	-	-	14	84
Ostale vanjske usluge	43	293	-	-
Ostali troškovi	373	2.569	30	180
	1.258	**8.637**	**194**	**1.175**

7. OPĆI I ADMINITRATIVNI TROŠKOVI (NASTAVAK)

Troškovi zaposlenika /I/	USD	HRK	USD	HRK
	2015.	2015.	2014.	2014.
Neto plaće	81	554	-	-
Porezi i doprinosi	91	627	-	-
Naknada troškova zaposlenima	23	154	-	-
Ukupno	**195**	**1.335**	-	-

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

8. FINANCIJSKI PRIHODI

	USD	HRK	USD	HRK
	2015.	2015.	2014.	2014.
Pozitivne tečajne razlike	1.869	12.830	1.287	7.782
Prihodi od kamata	9	64	1	6
Prihod od kamata – povezana društva	-	-	170	1.028
Ukupno	**1.878**	**12.894**	**1.458**	**8.816**

9. FINANCIJSKI RASHODI

	USD	HRK	USD	HRK
	2015.	2015.	2014.	2014.
Rashodi od kamata	1.742	11.946	175	1.059
Rashodi od kamata – povezana društva	-	-	94	569
Ukupno	**1.742**	**11.946**	**269**	**1.628**

10. POREZ PO TONAŽI

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

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

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

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

Prema rješenju Ministarstva pomorstva, prijevoza i infrastrukture, porez po tonaži brodova TNG-a za 2015. godinu uračunava se u obveze Tankerske plovidbe d.d. kao vladajućeg društva.

11. POREZ NA DOBIT

Po poreznoj prijavi za 2015. godinu, TNG nije imao obvezu plaćanja poreza na dobit u Hrvatskoj

12. ZARADA PO DIONICI

	USD	HRK	USD	HRK
	31.12.2015.	31.12.2015.	31.12.2014.	31.12.2014.
Neto dobit / (gubitak) tekuće godine	5.030	34.520	1.967	11.889
Ponderirani prosječni broj dionica na kraju godine	7.705.765	7.705.765	4.000.000	4.000.000
Dobit (gubitak) po dionici u USD i HRK	0,65	4,48	0,49	2,97

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

13. NEKRETNINE,POSTROJENJA I OPREMA

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

13. NEKRETNINE,POSTROJENJA I OPREMA (NASTAVAK)

	Brodovi i oprema		Imovina u izgradnji		Total	
	USD	HRK	USD	HRK	USD	HRK
NABAVNA VRIJEDNOST						
Na dan 22. kolovoza 2014.	-	-	-	-	-	-
Nabava	59	371.824	14.590	91.948	73.590	463.772
Na dan 31. prosinca 2014.	**59**	**371.824**	**14.590**	**91.948**	**73.590**	**463.772**
ISPRAVAK VRIJEDNOSTI						
Na dan 22. kolovoza 2014.	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**
Promjena tijekom razdoblja	601	3.633	-	-	601	3,633
Tečajne razlike	(24)	-	-	-	(24)	-
Na dan 31. prosinca 2014.	**577**	**3.633**	**-**	**-**	**577**	**3.633**
SADAŠNJA VRIJEDNOST						
Na dan 22. kolovoza 2014.	-	-	-	-	-	-
Na dan 31. prosinca 2014.	**58.423**	**368.191**	**14.590**	**91.948**	**73.013**	**460.139**

U 2015. godini TNG-u su isporučeni sljedeći brodovi:

- 29. travnja 2015. godine - produkt tanker (eko-dizajn) nosivosti 49.990 dwt – m/t "Vukovar" (novogradnja br. 2491);
- 27. srpnja 2015. godine - produkt tanker (eko-dizajn) nosivosti 49.990 dwt – m/t "Zoilo" (novogradnja br. 2472);
- 27. studenog 2015. godine - produkt tanker (eko-dizajn) nosivosti 49.991,4 dwt – m/t "Dalmacija" (novogradnja br. S5065);
- 4. prosinca 2015. godine - produkt tanker (eko-dizajn) nosivosti 49.990 dwt – m/t "Pag" (novogradnja br. S5120).

Nabavna vrijednost brodova iznosi 1.060.753 tisuća kuna, odnosno 151.714 tisuća američkih dolara.

Na dan 31. prosinca 2015. godine nije bilo kapitaliziranih troškova posudbe (31. prosinca 2014. godine: 0 kuna).

Na dan 31. prosinca 2015 ukupna neto knjigovodstvena vrijednost imovine založene kao jamstvo za dobivene kredite iznosi 1.442.327 tisuća kuna, odnosno 206.288 tisuća američkih dolara (31. prosinca 2014. godine: 368.191 tisuća kuna, odnosno 59.000 tisuća američkih dolara).

14. ZALIHE

	USD	HRK	USD	HRK
	31.12.2015.	31.12.2015.	31.12.2014.	31.12.2014.
Mazivo	583	4.076	-	-
Prehrambeni artikli	122	852	-	-
Sitni inventar	-	1	-	-
Ispravak vrijednosti sitnog inventara	-	(1)	-	-
Ukupno	**705**	**4.928**	**0**	**0**

15. POTRAŽIVANJA OD KUPACA I OSTALA POTRAŽIVANJA

	USD	HRK	USD	HRK
	31.12.2015.	31.12.2015.	31.12.2014.	31.12.2014.
Potraživanja od države i drugih institucija	24	169	-	-
Potraživanja od zaposlenika	1	5	-	-
Potraživanja od kupaca	-	3	-	-
Potraživanja od kupaca – povezana društva	-	-	624	3.931
Ostala potraživanja	1	8	-	-
Ostala potraživanja - povezana društva	3	18	-	-
Ukupno	**29**	**203**	**624**	**3.931**

16. PLAĆENI TROŠKOVI BUDUĆEG RAZDOBLJA I OBRAČUNATI PRIHODI

	USD	HRK	USD	HRK
	31.12.2015.	31.12.2015.	31.12.2014.	31.12.2014.
Plaćeni troškovi budućeg razdoblja	812	5.671	190	1.200
Obračunati prihodi	-	-	-	1
Ukupno	**812**	**5.671**	**190**	**1.201**

17. NOVAC I NOVČANI EKVIVALENTI

	USD	HRK	USD	HRK
	31.12.2015.	31.12.2015.	31.12.2014.	31.12.2014.
Novac u banci	10.147	70.945	3.693	23.273
Novac u blagajni	74	520	-	-
Ukupno	**10.221**	**71.465**	**3.693**	**23.273**

18. VLASNIČKA GLAVNICA I PRIČUVE

Na dan 31. prosinca 2015. godine odobreni, izdani i uplaćeni kapital sastojao se od 8.733.345 redovnih dionica, bez nominalne vrijednosti (31. prosinca 2014. godine: 4.000.000). 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.

Pregled promjena temeljnog kapitala i premija na izdane dionice:

	Broj dionica	Temeljni kapital	Premija na izdane dionice
	U tisućama	HRK	HRK
Stanje 22. kolovoza 2014.	1.380	69.000	-
Izdavanje redovnih dionica 7. listopada 2014.	2.620	131.000	-
Stanje 31. prosinca 2014.	**4.000**	**200.000**	**-**
Izdavanje redovnih dionica 9. veljače 2015.	3.200	160.000	48.000
Troškovi izdavanja dionica IPO 1	-	-	(6.179)
Izdavanje redovnih dionica 11. lipnja 2015.	1.533	76.667	27.600
Troškovi izdavanja dionica IPO 2	-	-	(995)
Stanje 31. prosinca 2015.	**8.733**	**436.667**	**68.426**

7.200.000 TPNG-R-A dionica Tankerske Next Generation d.d. uvršteno je u Službeno tržište Zagrebačke burze dana 12. veljače 2015. godine. Tankerska Next Generation d.d. izdala je u procesu povećanja temeljnog kapitala redovne dionice s oznakom TPNG-R-B, koje nisu bile uvrštene na Službeno tržište. Dana 23. listopada 2015. godine provedena je konverzija dionica tako da je 1.533.345 dionica oznake TPNG-R-B konvertirano u 1.533.345 redovnih dionica oznake TPNG-R-A te su sa istim danom ove dionice uvrštene na Službeno tržište Zagrebačke burze. Na dan 31. prosinca 2014. godine, TNG nije imalo vlastitih dionica. U skladu sa odlukom Glavne skupštine TNG-a od 19. studenog 2014. godine, Tankerska plovidba d.d. je uplatila 55.000.000 kuna u ostale pričuve TNG-a prijebojem potraživanja po danom zajmu.

(I) Na dan 31. prosinca 2015. godine, Društvo je imalo 13.200 vlastitih dionica (31. prosinca 2014. godine: 0). Rezerve za vlastite dionice ustrojene su iz dobiti Društva.

Na dan 31. prosinca 2015. godine iznos ostalih pričuva iznosio je 55.000 tisuća kuna (31. prosinca 2014. godine: 55.000 tisuća kuna).

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

19. ZADUŽENJA NA KOJA SE OBRAČUNAVAJU KAMATE

Zaduženja na koja se obračunavaju kamate 2015. godina:

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

Kratkoročna zaduženja na koja se obračunavaju kamate	USD	HRK
	31.12.2015.	31.12.2015.
Tekući dio dugoročnih zaduženja na koja se obračunavaju kamate		
Osigurani krediti banaka	8.981	62.793
Ukupno	**8.981**	**62.793**

Zaduženja na koja se obračunavaju kamate 2014. godina

Dugoročna zaduženja na koja se obračunavaju kamate	USD	HRK
	31.12.2014.	31.12.2014.
Osigurani krediti banaka	33.082	208.483
Ukupno	**33.082**	**208.483**
Tekuće dospijeće	(2.929)	(18.457)
Dugoročni dio kredita	**30.153**	**190.026**

Kratkoročna zaduženja na koja se obračunavaju kamate	USD	HRK
	31.12.2014.	31.12.2014.
Tekući dio dugoročnih zaduženja na koja se obračunavaju kamate		
Osigurani krediti banaka	2.929	18.457
Neosigurani zajmovi - povezana društva	139	873
Ukupno	**3.068**	**19.330**

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

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

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

Uvjeti otplate kamatonosnih obveza na dan 31. prosinca 2014. godine

	HRK			
	Ukupno	1 godina ili manje	2 -5 godina	Više od 5 god
Osigurani krediti banaka	208.483	18.457	73.829	116.197
Neosigurani zajmovi - povezana društva	873	873	-	-
Na dan 31. prosinca 2014. godine	**209.356**	**19.330**	**73.829**	**116.197**

	USD			
	Ukupno	1 godina ili manje	2 -5 godina	Više od 5 god
Osigurani krediti banaka	33.082	2.929	11.715	18.438
Neosigurani zajmovi - povezana društva	139	139	-	-
Na dan 31. prosinca 2014. godine	**33.221**	**3.068**	**11.715**	**18.438**

19. ZADUŽENJA NA KOJA SE OBRAČUNAVAJU KAMATE (NASTAVAK)

Opis obveza po dugoročnim kreditima prikazujemo kako slijedi:

2015. godina

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

2014. godina

					31. prosinca 2014.	
Financijska institucija	Izvorna valuta	Iznos kredita u tisućama	Godišnja kamatna stopa %	Dospijeće	USD	HRK
COMMERZBANK AG	USD	42.600	LIBOR+1,75%	14.04.2021.	33.082	208.483
					33.082	**208.483**
Tekuće dospijeće					(2.929)	(18.457)
Dugoročni dio kredita					30.153	190.026

U travnju 2015. godine dogovorena je sa bankom DVB Bank SE promjena namjene dijela kredita tako da se umjesto financiranja rate isporuke broda „Dalmacija" (novogradnje br. S-5065) u vlasništvu društva Teuta Shipping Company Ltd., sredstvima predmetnog kredita financira rata isporuke broda „Vukovar" (novogradnje br. 2491) društva Vukovar Shipping LLC. Svi ostali uvjeti kredita ostali su nepromijenjeni. Sredstva po ovom kreditu povučena su dana 23. travnja 2015. godine u iznosu od 22,422 milijuna USD odnosno 156,8 milijuna HRK. Kredit će se otplatiti u 24 kvartalne rate koje se temelje na 14 godišnjem otplatnom profilu i balonskoj otplati preostalog iznosa ratom kojom bi se nepodmireni iznos sveo na nulu i koja dospijeva zajedno sa zadnjom ratom.

17. srpnja 2015. godine društva Teuta Shipping Ltd. i Zoilo Shipping LLC su sklopila ugovor o kreditu s njemačkom bankom Norddeutsche Landesbank Girozentrale vrijednosti 47,45 milijuna USD za financiranje isporuke brodova „Dalmacija" i „Zoilo", uz dospijeće šest godina nakon isporuke broda te otplatu u 24 kvartalne rate koje se temelje na 15 godišnjem otplatnom profilu i balonskoj otplati preostalog iznosa ratom kojom bi se nepodmireni iznos sveo na nulu i koja dospijeva zajedno sa zadnjom ratom. Po ovom ugovoru su u cijelosti povučena sredstva i to:

- 22. srpnja 2015. u iznosu od 23,725 milijuna USD odnosno 165,9 milijuna HRK za financiranje rate isporuke za brod "Zoilo"; te

- 24. studenog 2015. u iznosu od 23,725 milijuna USD odnosno 165,9 milijuna HRK za financiranje rate isporuke za brod "Dalmacija".

1. prosinca 2015. godine društva Fontana Shipping Company Limited i York Maritime Holdings IV LLC su sklopila ugovor o kreditu s nizozemskom bankom ABN AMRO Bank N.V. vrijednosti 52,65 milijuna USD za financiranje isporuke broda „Pag" i refinanciranje postojećeg dugoročnog investicijskog kredita za brodove „Velebit" i „Vinjerac", uz dospijeće šest godina nakon isporuke broda te otplatu u 24 uzastopne kvartalne rate koje se temelje na 14,5 godišnjem otplatnom profilu i balonskoj otplati preostalog iznosa ratom kojom bi se nepodmireni iznos sveo na nulu i koja dospijeva zajedno sa zadnjom ratom. Po ovom ugovoru je povučen dio sredstva dana 1. prosinca 2015. godine u iznosu od 22,5 milijuna USD odnosno 157,5 milijuna HRK za financiranje rate isporuke za brod "Pag".

Sredstva osiguranja u okviru navedenih kredita uobičajeni su i tipični instrumenti osiguranja za transakcije ove vrste i uključuju, ali se ne ograničavaju na hipoteku prvog reda nad brodom, ustupanje prvog reda osiguranja, prihoda i zarade broda, brodarskog ugovora na vrijeme te poslovnih računa, zalog prvog reda dionica vlasnika broda i ustupanje zarade broda. Tijekom otplatnog razdoblja kredita Tankerska plovidba d.d. izdala je korporativnu garanciju kojom se jamči otplata obveza po kreditima te će održavati minimalni vlasnički udio koji prelazi 50% vlasništva TNG-a.

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

20. OBVEZE PREMA DOBAVLJAČIMA I OSTALE KRATKOROČNE OBVEZE

	USD	HRK	USD	HRK
	31.12.2015.	31.12.2015.	31.12.2014.	31.12.2014.
Obveze za predujmove	1.682	11.761	-	-
Obveze prema dobavljačima	1.499	10.482	160	1.011
Obveze prema zaposlenicima	598	4.183	-	-
Obveze prema dobavljačima – povezana društva	55	385	-	-
Obveze za poreze, doprinose i druga davanja	11	79	1	6
Ostale kratkoročne obveze	8	52	2	15
Ostale kratkoročne obveze – povezana društva	5	35	-	-
Ukupno	**3.858**	**26.977**	**163**	**1.032**

Struktura obveze prema dobavljačima po valutama:

	USD	HRK	USD	HRK
	31.12.2015.	31.12.2015.	31.12.2014.	31.12.2014.
USD	1.432	10.013	-	-
EUR	89	623	-	-
HRK	18	125	160	1.011
GBP	4	31	-	-
OSTALE VALUTE	11	75	-	-
Ukupno	**1.554**	**10.867**	**160**	**1.011**

21. ODGOĐENO PLAĆANJE TROŠKOVA I PRIHOD BUDUĆEG RAZDOBLJA

	USD	HRK	USD	HRK
	31.12.2015.	31.12.2015.	31.12.2014.	31.12.2014.
Obračunane kamate po kreditima	530	3.706	142	894
Obračunani ostali troškovi	5	38	1	10
Ukupno	**535**	**3744**	**143**	**904**

22. ODNOSI S POVEZANIM STRANAMA

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

Ovisna društva i ključni dioničari	USD	HRK	USD	HRK
	2015	2015	2014	2014
Prodaja povezanim društvima				
Tankerska plovidba d.d. Zadar	-	-	1.833	10.537
Ukupno	**-**	**-**	**1.833**	**10.537**
Kupnja od povezanih društava				
Tankerska plovidba d.d. Zadar	3.672	25.484	114	653
Ukupno	**3.672**	**25.484**	**114**	**653**
Financijski prihodi i rashodi				
Prihod od kamata – povezana društva	-	-	170	1,028
Rashodi od kamata – povezana društva	-	-	(94)	(569)
Neto financijski prihod//(rashod)	**-**	**-**	**76**	**459**
Potraživanja od povezanih društava				
Tankerska plovidba d.d. Zadar	-	-	624	3.931
Ukupno	**-**	**-**	**624**	**3.931**
Obveze prema povezanim društvima				
Tankerska plovidba d.d. Zadar	55	385	-	-
Ukupno	55	385	-	-
Zajmovi primljeni od povezanih društava				
Corisles Shipping Corporation Limited	-	-	139	873
Ukupno	**-**	**-**	**139**	**873**

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

Ključni menadžment

Ključni menadžment Društva uključuje izvršno poslovodstvo, koje se sastoji od člana Uprave i Financijskog direktora. Ukupna naknada isplaćena za rad ključnog menadžmenta za 2015. godinu iznosi 1.093 tisuća kuna odnosno 159 tisuća američkih dolara (2014. godina: 89 tisuća kuna odnosno 15 tisuća američkih dolara). Tijekom godine Nadzorni odbor ostvario je naknade u iznosu od 179 tisuća kuna odnosno 26 tisuća američkih dolara (2014. godine: 0). Dana 31. prosinca 2015. godine članovi izvršnog poslovodstva i Nadzornog odbora su imali su u vlasništvu 6.681 dionica Društva (31. prosinca 2014. godine: 0). Društvo nije dalo zajmove članovima Nadzornog odbora (31. prosinca 2014. godine: 0).

23. FINANCIJSKI INSTRUMENTI

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

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

Valutni rizik

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

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

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

2015. godina

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

2014. godina

	Imovina	Obveze	Imovina - Obveze
	2014.	2014.	2014.
USD	26.693	210.261	(183.568)
Ukupno	**26.693**	**210.261**	**(183.568)**

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

2015. godina

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

2014. godina

HRK '000	Utjecaj promjene američkog dolara	
Utjecaj na:	10%	-10%
(Gubitak) / Dobit	(18.345)	18.345

Kamatni rizik

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

2015. godina (jednogodišnji trošak kamata)

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

2014. godina (jednogodišnji trošak kamata)

Tekući trošak kamata	Promjena Libora	(Porast)/smanjenje troškova kamata u USD	(Porast)/smanjenje troškova kamata u HRK
701	1%	(353)	(2.029)
	-1%	353	2.029

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).

23. FINANCIJSKI INSTRUMENTI (NASTAVAK)

Kamatni rizik (nastavak)

2015. godina

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

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

Ovi ugovori o kamatnim swapovima kojima namijenjeni zaštiti tijeka novca kako bi se smanjila izloženost novčanih priljeva i odljeva TNG-a koja proizlazi iz promjenjivih kamatnih stopa na primljene kredite. Kamatni swapovi i plaćanje kamata na kredit se odvijaju simultano, a iznos odgođen u glavnici se knjiži u dobit i gubitak kroz razdoblje u kojem plaćanje kamate na kreditne obveze po promjenjivoj stopi utječe na dobit i gubitak.

Kreditni rizik

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

Cjenovni rizik

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

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

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

Rizik likvidnosti

Odgovornost za upravljanje rizikom likvidnosti snosi Uprava, koja postavlja odgovarajući okvir za upravljanje rizikom likvidnosti, s ciljem upravljanja kratkoročnim, srednjoročnim i dugoročnim zahtjevima financiranja i likvidnosti. Rizik likvidnosti, koji se smatra rizikom financiranja, je rizik suočavanja TNG s poteškoćama u naplati sredstava koja su

joj potrebna da bi ispunila svoje obveze po osnovi financijskih instrumenata. TNG ima značajne iznose dugoročnih kamatonosnih obveza po kreditima s varijabilnom stopom koji ga izlažu riziku tijeka novca. Društvo upravlja rizikom likvidnosti održavajući adekvatne rezerve i kreditne linije, kontinuirano uspoređujući planirani i ostvareni tijek novca uz praćenje dospijeća potraživanja i obveza.

Tablična analiza rizika likvidnosti i kamatnog rizika

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

2015. godina u tisućama HRK:

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

2014. godina u tisućama HRK:

2014. godina	Do 1 mj.	Od 1 do 3 mj.	Od 3 mj. do 1 g.	Od 1-5 g.	Preko 5 godina	Ukupno
IMOVINA						
Kamatne	-	-	-	-	-	-
Beskamatne	1.320	-	-	-	3.812	5.132
UKUPNO	**1.320**	**-**	**-**	**-**	**3.812**	**5.132**
OBVEZE						
Kamatne	5.625	-	13.843	73.829	116.197	209.494
Beskamatne	925	-	-	-	873	1.798
UKUPNO	**6.550**	**-**	**13.843**	**73.829**	**117.07**	**211.292**
Neto obveze	**(5.230)**	**-**	**(13.843)**	**(73.829)**	**(113.258)**	**(206.160)**

23. FINANCIJSKI INSTRUMENTI (NASTAVAK)

Fer vrijednost

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

2015. godina

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

2014. godina

		Knjigovodstvena vrijednost		Fer vrijednost 31.12.2014.	
	Bilješka	USD	HRK	USD	HRK
Potraživanja od kupaca i ostala potraživanja	15	624	3.931	624	3.931
Plaćeni troškovi budućeg razdoblja i obračunati prihodi	16	190	1.201	190	1.201
Zaduženja na koja se obračunavaju kamate	19	33.221	209.356	33.221	209.356
Obveze prema dobavljačima i ostale obveze	20	163	1.032	163	1,032
Odgođeno plaćanje troškova i prihod budućeg razdoblja	21	143	904	143	904

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

Upravljanje kapitalom

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

Pokazatelji zaduženosti su kako slijedi:

2015. godina

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

2014. godina

	USD		HRK
Ukupna zaduženja na koja se obračunavaju kamate (dugoročni i kratkoročni krediti) (bilješka 19)	33.221		209.356
Umanjeno: Novac i novčani ekvivalenti (bilješka 17)	3.693		23.273
Neto dug	29.528		186.083
Kapital i pričuve	43.993		277.252
Ukupni kapital	**73.521**		**463.335**
Pokazatelj zaduženosti		**40%**	

24. UGOVORENE I POTENCIJALNE OBVEZE

Ugovorene obveze po poslovnim najmovima, gdje je Društvo najmoprimac

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

	USD	HRK	USD	HRK
	31.12.2015.	31.12.2015.	31.12.2014.	31.12.2014.
Do 1 godine	19	130	-	-
Između 1 i 5 godina	73	510	-	-
Nakon 5 godina	51	355	-	-
Ukupno	**143**	**995**	**-**	**-**

25. DOGAĐAJI NAKON DATUMA BILANCE

Dana 18. siječnja 2016. godine društvo Fontana Shipping Company Limited je temeljem ugovora o kreditu s bankom ABN AMRO Bank N.V. povuklo preostala sredstva u iznosu od 29,42 milijuna USD odnosno 205,7 milijuna HRK za refinanciranje postojećeg dugoročnog investicijskog kredita za brodove „Velebit" i „Vinjerac".

26. ODOBRENJE FINANCIJSKIH IZVJEŠTAJA

Financijske izvještaje prikazane na stranici 37 do 82 usvojila je Uprava i odobrila njihovo izdavanje dana 31. ožujka 2016. godine.

Potpisali u ime TNG-a dana 31. ožujka 2016. godine

John Karavanić,
Uprava

TNG
Tankerska Next Generation

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 brodarskom 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 brodarskom ili drugim sektorima.

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

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

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

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

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

Bitne vrste brodarskih ugovora

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

Vozarine kod ugovora na vrijeme najčešće su fiksne tijekom trajanja ugovora. Brodovi koji plove pod ugovorima na vrijeme tijekom određenog vremenskog razdoblja omogućuju predvidljivije novčane tijekove 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 vozarine kod ugovora na vrijeme osciliraju ovisno o sezoni i godini, i na taj način odražavaju promjene u vozarinama, očekivanja o budućim vozarinama i druge čimbenike. Stupanj volatilnosti vozarina kod ugovora na vrijeme niži je za dugoročnije ugovore nego za kratkoročnije.

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

broda. Naručitelj prijevoza je odgovoran za sve troškove povezane s bilo kakvom odgodom na ukrcajnim ili iskrcajnim lukama. Vozarine ugovorene na putovanje su volatilne te osciliraju na sezonskoj i godišnjoj bazi.

Ostale vrste brodarskih ugovora. Osim dva najčešća brodarska ugovora (na vrijeme i na putovanje), u brodarskom sektoru postoje i druge vrste ugovora između brodara 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 ukrcajne i iskrcajne luke, ali ima sve elemente brodarskog ugovora na vrijeme, uključujući plaćanje fiksne dnevne vozarine unaprijed.

Bitni financijski i operativni pojmovi i koncepti

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

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

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

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

Tablica u nastavku prikazuje osnovnu distinkciju između ovih vrsta ugovora:

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

Prema brodarskom ugovoru na vrijeme, naručitelj prijevoza plaća gotovo sve troškove povezane s putovanjem. Brodar plaća provizije na ukupne bruto prihode od vozarina kao i operativne troškove 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 kratkoročnijih brodarskih ugovora na vrijeme suprotan.

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

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

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

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

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

Troškovi povezani s putovanjem. Troškove povezane s putovanjem u pravilu plaća brodar prema brodarskom ugovoru na putovanje, dok ih kod brodarskog ugovora na vrijeme plaća naručitelj prijevoza. Troškovi povezani s putovanjem su svi troškovi koji se odnose na određeno putovanje. Grupa razlikuje veće i manje troškove povezane s putovanjem. Veći troškovi povezani s putovanjem odnose se na korištenje flote na spot tržištu i na dugoročne brodarske ugovore na putovanje (eng. contracts of affreighment - 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 nadoknadiva 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 brodara i naručitelja prijevoza u slučaju brodarskog ugovora na vrijeme i brodarskog ugovora na putovanje.

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

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

Upozorenje vezano za predviđajuće izjave

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

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

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

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

TNG
Tankerska Next Generation

Kontakt:

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

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

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

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

Zadar, 14. travnja 2016.

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 14. travnja 2016. godine, donio je sljedeću

ODLUKU
o utvrđivanju godišnjih financijskih izvještaja

I

Daje se suglasnost na Godišnje izvješće za 2015. godinu društva Tankerska Next Generation d.d. koji se sastoji od: Računa dobiti i gubitka i ostale sveobuhvatne dobiti, Izvještaja o financijskom položaju, Izvještaja o novčanom tijeku, Izvještaja o promjenama vlasničke glavnice, Bilješki uz financijske izvještaje, Izvješća o stanju društva i Izvješća o obavljenoj reviziji revizorskog društva Deloitte d.o.o. iz Zagreba.

II

Davanjem suglasnosti iz točke I ove odluke, Godišnji financijski izvještaji Tankerska Next Generation d.d. iz Zadra za 2015. godinu su utvrđeni od Uprave i Nadzornog odbora.

Predsjednik Nadzornog odbora
Ivica Pijaca

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

Zadar, 14. travnja 2016.

Na temelju odredbi Zakona o trgovačkim društvima i Statuta Društva, Uprava i Nadzorni odbor Tankerska Next Generation d.d., na svojoj sjednici održanoj dana 14. travnja 2015. godine, donose sljedeću

ODLUKU
o prijedlogu rasporeda dobiti za 2015. godinu

I

Utvrđuje se da je društvo Tankerska Next Generation d.d. u poslovnoj godini koja završava 31. prosinca 2015. ostvarilo neto dobit u iznosu u iznosu 34.519.646,04 kuna.

Dio neto dobiti u iznosu od 34.497.712,95 kuna upotrijebit će se za isplatu dividende dioničarima, što predstavlja bruto iznos od 3,95 kuna po dionici.

Dio neto dobiti u iznosu 21.933,09 kuna raspodijelit će se u zadržanu dobit.

II

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

Uprava Društva
John Karavanić

Predsjednik Nadzornog odbora
Ivica Pijaca