

**ОБЩЕСТВО С ОГРАНИЧЕННОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТЬЮ
«ТРАНСПОРТНАЯ КОНЦЕССИОННАЯ КОМПАНИЯ»
СОКРАЩЕННАЯ ПРОМЕЖУТОЧНАЯ ФИНАНСОВАЯ ИНФОРМАЦИЯ,
ПОДГОТОВЛЕННАЯ В СООТВЕТСТВИИ С
МЕЖДУНАРОДНЫМИ СТАНДАРТАМИ ФИНАНСОВОЙ ОТЧЁТНОСТИ (МСФО)
ЗА 6 МЕСЯЦЕВ, ЗАКОНЧИВШИХСЯ
30 ИЮНЯ 2021 ГОДА**

ОБЩЕСТВО С ОГРАНИЧЕННОЙ ОВЕТСТВЕННОСТЬЮ «ТРАНСПОРТНАЯ КОНЦЕССИОННАЯ КОМПАНИЯ»

СОДЕРЖАНИЕ

	Страница
СОДЕРЖАНИЕ	2
ЗАКЛЮЧЕНИЕ ПО РЕЗУЛЬТАТАМ ОБЗОРНОЙ ПРОВЕРКИ	3
СОКРАЩЕННАЯ ПРОМЕЖУТОЧНАЯ ФИНАНСОВАЯ ИНФОРМАЦИЯ, ЗА 6 МЕСЯЦЕВ, ЗАКОНЧИВШИХСЯ 30 ИЮНЯ 2021 ГОДА	
Сокращенный промежуточный отчет о финансовом положении	5
Сокращенный промежуточный отчет о совокупном доходе	6
Сокращенный промежуточный отчет о движении денежных средств	7
Сокращенный промежуточный отчет об изменениях капитала	9
Примечания к сокращенной промежуточной финансовой информации	10



Аудиторская фирма «Деловая Перспектива»

тел. +7 495 647-0081, +7 985 647-0088

Заключение по результатам обзорной проверки сокращенной промежуточной финансовой информации

**Участникам Общества с ограниченной ответственностью
«Транспортная концессионная компания»**

Введение

Мы провели обзорную проверку прилагаемого сокращенного промежуточного отчета о финансовом положении Общества с ограниченной ответственностью «Транспортная концессионная компания» (ОГРН 1136952000888; Местонахождение: Российская Федерация, г. Санкт-Петербург) по состоянию на 30 июня 2021 года и связанных с ним сокращенных промежуточных отчетов о совокупном доходе, об изменениях капитала и о движении денежных средств за 6 месяцев, закончившихся на эту дату, а также примечаний к сокращенной промежуточной финансовой информации (далее – сокращенная промежуточная финансовая информация).

Руководство Общества с ограниченной ответственностью «Транспортная концессионная компания» несет ответственность за подготовку и представление данной сокращенной промежуточной финансовой информации в соответствии с Международным стандартом финансовой отчетности (IAS) 34 «Промежуточная финансовая отчетность». Наша ответственность заключается в формировании вывода о данной сокращенной промежуточной финансовой информации на основе проведенной нами обзорной проверки.

Объем обзорной проверки

Мы провели обзорную проверку в соответствии с Международным стандартом обзорных проверок 2410 «Обзорная проверка промежуточной финансовой информации, выполняемая независимым аудитором организации». Обзорная проверка сокращенной промежуточной финансовой информации включает в себя направление запросов в первую очередь лицам, ответственным за финансовые вопросы и вопросы бухгалтерского учета, а также применение аналитических и других процедур обзорной проверки.

Объем обзорной проверки значительно меньше объема аудита, проводимого в соответствии с Международными стандартами аудита, и поэтому обзорная проверка не дает нам возможности получить уверенность в том, что нам станут известны все значимые вопросы, которые могли бы быть выявлены в процессе аудита. Следовательно, мы не выражаем аудиторское мнение.

Вывод

На основе проведенной нами обзорной проверки не выявлены факты, которые могут служить основанием для того, чтобы мы сочли, что прилагаемая сокращенная промежуточная финансовая информация не подготовлена во всех существенных аспектах в соответствии с Международным стандартом финансовой отчетности (IAS) 34 «Промежуточная финансовая отчетность».

Аудитор:


М.Е. Баварова

Квалификационный аттестат аудитора № 05-000007 (нового образца), выдан на основании Решения № 18 саморегулируемой организации аудиторов Некоммерческого партнерства «Российская Коллегия аудиторов» от 05.09.2011 г., на неограниченный срок)

ООО Аудиторская фирма «Деловая Перспектива»
Местонахождение: Российская Федерация, г. Москва
Основной государственный регистрационный номер 1207700008394
Член саморегулируемой организации аудиторов Ассоциация «Содружество»
Основной регистрационный номер записи в Реестре аудиторов и аудиторских организаций (ОРНЗ) 12006058140

Генеральный директор


Е.В.Петренко

«27» августа 2021 г.



Общество с ограниченной ответственностью «Транспортная концессионная компания»
Сокращенный промежуточный Отчет о финансовом положении на 30.06.2021 г.
(в тысячах рублей, при отсутствии указаний об ином)

	Прим.	30 июня 2021 года	31 декабря 2020 года
		тыс. руб.	тыс. руб.
АКТИВЫ			
Долгосрочные активы			
Основные средства		80 737	86 988
Вложения в нематериальные активы	8	9 569 254	9 766 100
Дебиторская задолженность по финансовой аренде	9	13 820	14 365
Отложенные налоговые активы	17	-	41 647
Итого долгосрочные активы		9 663 811	9 909 100
Краткосрочные активы			
Дебиторская задолженность по концессионному соглашению	9	651 848	646 164
Прочая дебиторская задолженность	9	68	497
Выданные авансы		17 298	16 820
Прочие активы		4 948	708
Текущие требования по налогу на прибыль	17	29 164	-
Депозиты в банках		364 524	242 737
Денежные средства и их эквиваленты	10	995 543	485 668
Итого краткосрочные активы		2 063 393	1 392 594
ИТОГО АКТИВЫ		11 727 204	11 301 694
КАПИТАЛ И ОБЯЗАТЕЛЬСТВА			
Долгосрочные обязательства			
Займы полученные и выпущенные облигации	11	10 830 916	10 918 013
Обязательства по аренде		65 730	65 903
Оценочное обязательство		263 080	184 566
Отложенное налоговое обязательство		26 368	-
Итого долгосрочные обязательства		11 186 094	11 168 482
Краткосрочные обязательства			
Кредиторская задолженность	12	55 101	68 897
Текущее обязательство по налогу на прибыль	17	-	4 315
Оценочное обязательство		9 522	7 067
Итого краткосрочные обязательства		64 623	80 279
Итого обязательства		11 250 717	11 248 761
Капитал и резервы			
Взносы участников		10 650	10 650
Нераспределенная прибыль (убыток)		465 837	42 283
Итого капитал и резервы		476 487	52 933
ИТОГО КАПИТАЛ И ОБЯЗАТЕЛЬСТВА		11 727 204	11 301 694

Директор ООО «ТКК»

Главный бухгалтер

«26» августа 2021 г.

С.А.Окутин
Н.В.Егорова



Общество с ограниченной ответственностью «Транспортная концессионная компания»
 Сокращенный промежуточный Отчет о совокупном доходе за 6 месяцев, закончившихся 30.06.2021 г.
 (в тысячах рублей, при отсутствии указаний об ином)

	Прим.	6 месяцев, закончившихся 30.06.2021 г. тыс. руб.	6 месяцев, закончившихся 30.06.2020 г. тыс. руб.
Выручка	13	1 503 302	1 509 800
Себестоимость	14	(585 296)	(573 952)
Валовая прибыль		918 006	935 848
Прочие операционные доходы		2 870	13 415
Прочие операционные расходы		(104)	(1 484)
Операционная прибыль (убыток)		920 772	947 779
Финансовые доходы	15	19 984	38 844
Финансовые расходы	16	(410 542)	(549 975)
Прибыль (убыток) до налога на прибыль		530 214	436 648
Налог на прибыль	17	(106 660)	(88 219)
Чистая прибыль (убыток) после налога на прибыль		423 554	348 429
ИТОГО СОВОКУПНЫЙ ДОХОД		423 554	348 429

Директор ООО «ТКК»

Главный бухгалтер

«26» августа 2021 г.




И.А.Окутин

Н.В.Егорова

Общество с ограниченной ответственностью «Транспортная концессионная компания»
Сокращенный промежуточный Отчет о движении денежных средств за 6 месяцев, закончившихся
30.06.2021 г.
(в тысячах рублей, при отсутствии указаний об ином)

Прим.	6 месяцев, закончившихся 30.06.2021 г. тыс. руб.	6 месяцев, закончившихся 30.06.2020 г. тыс. руб.
Поток денежных средств от операционной деятельности		
Поступления от эксплуатации трамвайной сети (плата за проезд)	207 846	136 764
Платежи поставщикам за товары, работы, услуги, относящиеся к строительству и реконструкции трамвайной сети	(7 268)	(341 456)
Платежи поставщикам, кроме относящихся к строительству	(190 760)	(194 505)
Платежи, связанные с оплатой труда	(115 673)	(128 622)
Платежи НДС в бюджет	(215)	(3 167)
Компенсация Концедентом недополученных доходов за пассажирские перевозки	1 288 789	1 307 884
Поступления от Концедента по концессионному соглашению	-	9 135
Поступления от сдачи имущества в аренду (операционная аренда)	49	-
Прочие поступления	1 554	2 797
Прочие платежи	(648)	(1 490)
Поток от операционной деятельности до вычета налога на прибыль	1 183 674	787 340
Налог на прибыль уплаченный	(72 124)	-
Итого чистый поток денежных средств от операционной деятельности	1 111 550	787 340
Поток денежных средств от инвестиционной деятельности		
Приобретение основных средств и нематериальных активов	(181)	(7 042)
Приобретение активов, предназначенных для сдачи в финансовую аренду	(2 493)	(8 094)
Проценты полученные	18 098	38 829
Проценты полученные по требованиям по финансовой аренде	119	-
Поступления от погашения требований по финансовой аренде	567	-
Размещение депозитов и займов	(12 104 428)	(39 166 586)
Возврат размещенных депозитов и займов	11 984 408	39 131 253
Итого чистый поток денежных средств от инвестиционной деятельности	(103 910)	(11 640)
Поток денежных средств от финансовой деятельности		
Финансовые расходы по выпуску и выкупу облигаций	(152)	(17 312)
Погашение кредитов и займов полученных, включая выкуп выпущенных облигаций	(495 103)	-
Проценты, уплаченные по полученным займам и выпущенным облигациям	-	(261 264)
Проценты уплаченные по обязательству по аренде	(2 337)	(1 691)
Погашение обязательств по аренде	(173)	(697)
Итого чистый поток денежных средств от финансовой деятельности	(497 765)	(280 964)

Итого приращение (уменьшение) денежных средств
и их эквивалентов

509 875

494 736

Денежные средства на начало периода

10

485 668

1 212 470

Денежные средства на конец периода

10

995 543

1 707 206

Директор ООО «ТКК»

Главный бухгалтер

«26» августа 2021 г.



С.А.Окутин

Н.В.Егорова

Общество с ограниченной ответственностью «Транспортная концессионная компания»
Отчет об изменениях капитала за 6 месяцев, закончившихся 30.06.2021 г.
(в тысячах рублей, при отсутствии указаний об ином)

	Взносы участников	Нераспреде- ленная прибыль	Итого капитал
Показатели на 1 января 2020 года	10 650	(734 418)	(723 768)
Совокупный доход	-	348 429	348 429
Сальдо на 30 июня 2020 года	10 650	(385 989)	(375 339)
Показатели на 1 января 2021 года	10 650	42 283	52 933
Совокупный доход	-	423 554	423 554
Сальдо на 30 июня 2021 года	10 650	465 837	476 487

Директор ООО «ТКК»

Главный бухгалтер

«26» августа 2021 г.




 С.А.Окутин

Н.В.Егорова

Общество с ограниченной ответственностью «Транспортная концессионная компания»

Примечания к сокращенной промежуточной финансовой информации

за 6 месяцев, закончившихся 30.06.2021 г.

(в тысячах рублей, при отсутствии указаний об ином)

1. Общество и его основная деятельность

Настоящая сокращенная промежуточная финансовая информация подготовлена в соответствии с Международным стандартом финансовой отчетности (IAS) 34 «Промежуточная финансовая отчетность» за период, закончившийся 30 июня 2021 года.

Общество

Полное фирменное название – Общество с ограниченной ответственностью «Транспортная концессионная компания».

Свидетельство о государственной регистрации, юридического лица, серия 69 № 002131724, выдано Межрайонной Инспекцией ФНС России № 12 по Тверской области. Дата внесения записи 25.01.2013 г. Основной государственный регистрационный номер 1136952000888.

Место нахождения: г. Санкт-Петербург.

Почтовый адрес: 195030, Санкт-Петербург г, Потапова ул., дом 25, строение 1, помещение 309.

Далее в тексте настоящей отчетности Общество с ограниченной ответственностью «Транспортная концессионная компания» именуется «Общество».

Общество не имеет дочерних или зависимых обществ.

Органы управления

Органами управления Общества являются:

- Общее собрание;
- Совет директоров;
- Директор.

Состав Совета директоров с 30.04.2019 г. по 28.04.2021 г.:

- Кербер Сергей Михайлович (Председатель Совета директоров),
- Окутин Сергей Александрович,
- Семышев Сергей Владимирович,
- Сигеда Руслан Александрович.
- Сорокко Леонид Михайлович,

Состав Совета директоров с 29.04.2021 г. и на дату утверждения настоящей сокращенной промежуточной финансовой информации:

- Кербер Сергей Михайлович (Председатель Совета директоров),
- Вискребенцова Ирина Геннадьевна
- Окутин Сергей Александрович,
- Семышев Сергей Владимирович,
- Сигеда Руслан Александрович.

Исполнительный орган Общества

Единоличным исполнительным органом Общества является Директор. Окутин Сергей Александрович является Директором Общества с момента его создания.

Основное направление деятельности

Общество создано на неопределенный срок как коммерческая организация 25 января 2013 года под фирменным наименованием: Общество с ограниченной ответственностью «Верхневолжская концессионная компания».

В соответствии с уставом Общества основным видом деятельности Общества является реализация концессионных соглашений о финансировании, строительстве, реконструкции, оснащении оборудованием и эксплуатации объектов транспорта.

Общество с ограниченной ответственностью «Транспортная концессионная компания»

Примечания к сокращенной промежуточной финансовой информации

за 6 месяцев, закончившихся 30.06.2021 г.

(в тысячах рублей, при отсутствии указаний об ином)

Общество занимается привлечением денежных средств на российском фондовом рынке посредством выпуска рублевых корпоративных облигаций и направлением инвестиций на реализацию Концессионного соглашения.

Источником доходов Общества являются доходы от реализации проекта в рамках Концессионного соглашения.

Общество не имеет планов, касающихся организации нового производства, расширения или сокращения производства, разработки новых видов продукции, модернизации и реконструкции основных средств.

Общество не планирует изменения профиля основной деятельности.

Цели создания Общества: привлечение денежных средств на фондовом рынке и осуществление работ по реализации Концессионного соглашения.

Основной деятельностью Общества на данный момент является работа по эксплуатации трамвайной сети в Красногвардейском районе Санкт-Петербурга, в соответствии с заключенным Концессионным соглашением (Примечание 5), которое было заключено 30 мая 2016 г. между ООО «ТКК» (в качестве Концессионера) и Санкт-Петербургом (в качестве Концедента), до этого момента Общество не осуществляло фактической хозяйственной деятельности.

Реализация Концессионного соглашения рассчитана на срок 30 лет: 2.5 года – строительство, 27.5 лет – эксплуатация. С конца августа 2019 г. Общество приступило к реализации эксплуатационной стадии проекта.

Условия осуществления деятельности Общества в Российской Федерации

В процессе своей деятельности Общество в значительной мере подвергается рискам, связанным с экономикой и финансовыми рынками Российской Федерации.

К страновым рискам Общества относятся политические, экономические и социальные риски, присущие Российской Федерации. Данные риски находятся вне контроля Общества. В Российской Федерации в настоящий момент проводятся административные и экономические реформы, направленные на улучшение экономического положения страны, что в свою очередь ведет к улучшению социальной обстановки и политической стабильности.

Российская Федерация имеет рейтинги инвестиционного уровня, присвоенные ведущими мировыми рейтинговыми агентствами. По версии рейтингового агентства Standard&Poors Российской Федерации присвоен долгосрочный кредитный рейтинг в иностранной валюте ВВВ- (прогноз «Стабильный»), по версии рейтингового агентства Moody's – Вaa3 (долгосрочный кредитный рейтинг в иностранной валюте, прогноз «Стабильный»), по версии рейтингового агентства Fitch был присвоен рейтинг ВВВ (долгосрочный кредитный рейтинг в иностранной валюте, прогноз «Стабильный»).

Присвоенные Российской Федерации кредитные рейтинги отражают низкий уровень государственной задолженности, потенциальное влияние санкций со стороны ЕС и США на российскую экономику, ухудшение среднесрочной экономической динамики, риски усиления оттока капитала из страны, риски сокращения прямых иностранных инвестиций.

Будущие события, которые могут в отдельности или вместе привести к негативному действию, включают:

- Усиление санкций, которое привело бы к дальнейшим ограничениям по доступу к финансированию для частного и/или государственного секторов или к сокращению доступа к экспортному рынку, масштабному бегству капитала или дальнейшему воздействию на реальную экономику,
- Ослабление платежного баланса, которое обусловило бы существенное снижение резервов,
- Дальнейшее ухудшение перспектив роста с влиянием на финансовую систему,
- Резкое и продолжительное снижение цен на нефть, которое оказало бы существенное воздействие на экономику и государственные финансы.

В настоящее время во всем мире, в том числе и в Российской Федерации, сохраняется нестабильная экономическая ситуация, вызванная пандемией коронавируса COVID-19.

В первом полугодии 2020 года в Российской Федерации проявились кризисные явления, вызванные мировой пандемией коронавируса COVID-19. В Российской Федерации предпринимаются меры по защите здоровья граждан и сдерживанию распространения заболевания, так Указами Президента РФ от 25.03.2020 г. 206, от 02.04.2020 г. № 239, от 28.04.2020 г. № 294 были установлены нерабочие дни с 30 марта по 30 апреля, с 6 по 8 мая 2020 года с сохранением за работниками заработной платы, что привело к существенному снижению объемов перевозок общественным транспортом с соответствующим снижением собираемой выручки. В 2021 г. Указом Президента РФ от 23.04.2021 г. №242 были установлены нерабочие дни с сохранением за работниками заработной платы с 4 по 7 мая 2021 г. Снижение пассажиропотока, вызванного введением режима

Общество с ограниченной ответственностью «Транспортная концессионная компания»

Примечания к сокращенной промежуточной финансовой информации

за 6 месяцев, закончившихся 30.06.2021 г.

(в тысячах рублей, при отсутствии указаний об ином)

самоизоляции и приостановлением экономической деятельности большей части населения, Общество оценивает как временное и вынужденное. Пик снижения пассажиропотока и как следствие собираемой выручки пришелся на апрель 2020 года с постепенным восстановлением объемов в последующие месяцы. В первом полугодии 2021 г. наблюдается рост пассажиропотока и как следствие собираемой выручки, по сравнению с аналогичными периодами 2020 г., когда наблюдалось сильное снижение пассажиропотока из-за принятых мер по нераспространению коронавирусной инфекции. Общество расценивает риск снижения пассажиропотока из-за пандемии коронавируса как умеренный в силу наличия в условиях Концессионного соглашения механизма расчета платы концедента, предусматривающего выплату концессионеру гарантированного дохода до значений, соответствующих плановым показателям доходов концессионера, предусмотренных финансовой моделью, в случае если фактический объем собираемой выручки от перевозки пассажиров будет меньше прогнозных значений. Вышеперечисленные факторы риска находятся вне контроля Общества.

В данное время наблюдается улучшение как внешних, так и внутренних условий развития российской экономики. Вместе с тем экономические последствия распространения новой коронавирусной инфекции в России и в мире до конца не преодолены – более того, в значительном числе стран вновь введены либо продлены карантинные ограничения, направленные на борьбу с ростом заболеваемости. В связи с этим сохраняется повышенная неопределенность траектории экономического развития как на кратко-, так и на среднесрочном горизонте, которая будет определяться не только экономическими, но и эпидемиологическими факторами.

В настоящий момент руководство не может достоверно оценить влияние на финансовое положение Общества дальнейшего снижения экономической активности, ликвидности финансовых рынков и роста нестабильности на валютных и фондовых рынках. Руководство Общества полагает, что им предпринимаются и будут в дальнейшем предприниматься все необходимые меры для поддержки устойчивости и роста бизнеса в создавшихся обстоятельствах.

По данным Счетной палаты, российская экономика показывает высокие темпы восстановительного роста. Прирост ВВП по оценке Минэкономразвития России за второй квартал 2021 г. составил 10,1% и достиг докризисного уровня. В отраслях, отвечающих за почти две трети выпуска в промышленности, производство уже превышает докризисные показатели и рост продолжается. Ниже пока остается добыча нефти, также выпуск еще не восстановился в международных авиаперевозках, услугах отелей и ресторанов. Банк России повысил прогноз по росту ВВП в 2021 году до 4,0–4,5%. В этом прогнозе учтены соглашения ОПЕК+ и рост внутреннего спроса — как потребительского, так и инвестиционного. Согласно прогнозам, опубликованным в докладе о денежно-кредитной политике ЦБ РФ, в 2022–2023 годах экономика будет расти темпами, близкими к потенциальным (2–3%).

Положительным фактором для экономики РФ является то, что стоимость главного в мире энергоносителя в апреле 2021 г. восстановилась до уровня начала пандемии коронавируса – 66 \$ за баррель (цена марки Brent), на 25.08.2021 цена составляет 71,35\$ за баррель. Аналитики ожидают, что цены на нефть будут расти до конца 2021 года, полагая, что предложение на рынке будет недостаточным. Трейдеры ждут новых сигналов относительно будущих уровней добычи от государств ОПЕК+, которые проведут очередную встречу 1 сентября 2021 г.

Стоит отметить, что ситуация в Российской Федерации относительно других стран остается довольно спокойной: своевременная реакция на риски ухудшения эпидемиологической ситуации, низкий уровень государственного долга и значительные финансовые резервы в различных фондах позволяют надеяться на стабильность политической и экономической ситуации в долгосрочной перспективе и быстрое восстановление экономики.

Общество оценивает политическую и экономическую ситуацию в Российской Федерации в краткосрочном плане как слабо прогнозируемую, в долгосрочном как стабильно прогнозируемую. Существует вероятность изменений ситуации в России в целом, которые могут негативно повлиять на деятельность и экономическое положение.

На данный момент целями развития транспортной системы России являются:

- формирование единого транспортного пространства России на базе сбалансированного развития эффективной транспортной инфраструктуры;
- обеспечение доступности, объема и конкурентоспособности транспортных услуг по критериям качества для грузовладельцев на уровне потребностей инновационного развития экономики страны;
- обеспечение доступности и качества транспортных услуг для населения в соответствии с социальными стандартами;
- интеграция в мировое транспортное пространство и реализация транзитного потенциала страны;
- повышение уровня безопасности транспортной системы;
- снижение вредного воздействия транспорта на окружающую среду.

В соответствии с Распоряжением Правительства РФ от 22.11.2008 N 1734-р (ред. от 12.05.2018) «О Транспортной стратегии Российской Федерации» средства региональных бюджетов предусматривается направлять в первую очередь на развитие автомобильных дорог регионального значения, пригородного

Общество с ограниченной ответственностью «Транспортная концессионная компания»
Примечания к сокращенной промежуточной финансовой информации
за 6 месяцев, закончившихся 30.06.2021 г.
(в тысячах рублей, при отсутствии указаний об ином)

пассажира́ского комплекса железнодорожного транспорта, строительство новых железнодорожных линий, имеющих важное социальное и экономическое значение для регионов, развитие объектов инфраструктуры воздушного транспорта, а также развитие систем пассажирского транспорта общего пользования (метрополитен, трамвай, троллейбус).

В соответствии с Транспортной стратегией в целях обеспечения доступности и качества транспортных услуг для населения в соответствии с социальными стандартами предполагается развитие систем городского и пригородного пассажирского транспорта, в том числе местного значения (сельского).

Решение задачи развития систем городского, пригородного пассажирского транспорта и транспорта местного значения (сельского), в том числе, предусматривает: проведение комплекса мероприятий, направленных на повышение скорости движения транспорта общего пользования и снижение среднего времени транспортной доступности в городских агломерациях (время поездок маятниковой миграции населения на транспорте); повышение эргономической привлекательности (комфортности) подвижного состава транспорта общего пользования для населения; развитие технологий и организационных мер, направленных на повышение регулярности движения транспорта общего пользования в городских агломерациях, а также транспорта местного значения (сельского). Реализация этих мер обеспечивается на городском транспорте за счет развития транспортных систем, обеспечивающих скоростное сообщение с использованием рельсового транспорта и автобусов. Решение указанной задачи позволит улучшить транспортную ситуацию в городах, особенно в крупных городских агломерациях, снизить продолжительность поездок, увеличить их предсказуемость по времени, повысить привлекательность пассажирского транспорта общего пользования для населения, а также улучшить транспортное обслуживание населения в муниципальном и внутрирайонном сообщении.

Помимо Транспортной стратегии, в Российской Федерации определены ключевые сегменты развития экономики, получившие статус Национальных проектов. Одним из таких проектов является «Комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 года», он включает в себя увеличение транспортной подвижности населения, и повышение уровня транспортной обеспеченности субъектов Российской Федерации. В крупных городских агломерациях, как Москва и Санкт-Петербург, развитие транспортной системы имеет принципиальный характер. Городское Правительство заинтересовано в развитии новых транспортных линий и реконструкции существующих для ускорения пассажиропотока и привлечения людей на городской общественный транспорт, что позволит разгрузить автомобильные дороги, увеличить бюджетные поступления и улучшить экологическую ситуацию в городах.

Политико-экономические риски.

В соответствии с изменениями политической и экономической конъюнктуры, и в целях совершенствования банковской, судебной, налоговой, административной и законодательной систем, Правительство Российской Федерации проводит ряд последовательных реформ, направленных на стабилизацию современной российской экономики и её интеграцию в мировую систему. В течение процесса реформирования деловой и законодательной инфраструктуры сохраняются такие риски, как неконвертируемость национальной валюты за рубежом, низкий уровень ликвидности на рынках долгосрочного кредитования и инвестиций, а также, уровень инфляции, превышающий инфляцию развитых стран.

Временное «охлаждение» сотрудничества с европейскими и иными странами на фоне санкций повлияли на уровень инфляции, которая составила 12,9% по итогам 2015 г. и, как следствие, на размер процентных ставок, что привело к росту уровня ставок купонов по облигациям. Однако, по результатам 2016 г. и 2017 г. инфляция резко снизилась и составила 5,4% и 2,5% соответственно. На протяжении всего 2018 г. инфляция снова росла и на конец года составила 4,3%. Несмотря на повышение с 01.01.2019 ставки НДС, в 2019 году уровень инфляции составил 3,0%. В 2020 г. уровень инфляции составил 4,9%.

В июне 2021 года уровень инфляции за 12 месяцев составил 6,5%. Текущие высокие темпы роста цен обусловлены как устойчивыми, так и временными факторами. Во многих секторах расширение спроса превышает возможности по наращиванию производства и импорта. Рост инфляции сопровождается повышенными инфляционными ожиданиями, что создает риски вторичных эффектов для инфляции.

Прогноз годовой инфляции по данным в 2021 году существенно повышен — до 5,7–6,2%. Июльское решение о повышении ставки на 100 б.п. ограничит отклонение инфляции вверх от цели и внесет вклад в ее возвращение к 4%. С учетом проводимой денежно-кредитной политики годовая инфляция снизится до 4,0–4,5% в 2022 году и будет находиться вблизи 4% в дальнейшем.

На текущий момент баланс рисков остается значимо смещенным в сторону проинфляционных. Среди них на первом месте — риски закрепления инфляционных ожиданий на высоком уровне. Несколько увеличились риски, связанные с возможностью более быстрой нормализации денежно-кредитной политики в развитых экономиках. Для рынков развивающихся стран это означает усиление волатильности и возможное влияние на курсовые и инфляционные ожидания. Еще одна группа рисков связана со структурными изменениями на рынке труда, которые характеризуются локальным дефицитом трудовых ресурсов из-за пандемии. Состояние рынка труда может вести к опережающему росту зарплат по сравнению с ростом производительности труда.

Общество с ограниченной ответственностью «Транспортная концессионная компания»
Примечания к сокращенной промежуточной финансовой информации
за 6 месяцев, закончившихся 30.06.2021 г.
(в тысячах рублей, при отсутствии указаний об ином)

Региональные риски

Политическая и экономическая ситуация в Москве, Санкт-Петербурге, Московской области и Ленинградской области оценивается как стабильная и прогнозируемая.

Риск стихийных бедствий, имеющих существенное влияние на работу по строительству транспортной инфраструктуры, возможного прекращения транспортного сообщения и других региональных факторов минимален.

Общество осуществляет свою деятельность в регионе с достаточно развитой инфраструктурой и минимально подвержено рискам, связанным с прекращением транспортного сообщения в связи с удаленностью и/или труднодоступностью.

После прошедших в 2019 г. выборов губернатора Санкт-Петербурга политика развития городского транспортного сообщения сохранилась и приобрела более действенный и направленный характер. На лето 2020 года в Санкт-Петербурге было запланировано осуществление транспортной реформы, предусматривающей отмену маршрутных такси, и переориентацию пассажиропотока в сторону автомобильного и наземного электрического транспорта. Планы по реализации реформы были скорректированы в связи с пандемией коронавируса COVID-19 - бюджет был перераспределен на поддержку медицинской сферы и срок реформы был перенесен на 2022 г. Несмотря на ожидаемую отсрочку в реализации транспортной реформы, с середины 2020 г. произошло сразу несколько важных событий, являющихся следствием изначальных планов на 2020 год: изменения коснулись 6 межрегиональных маршрутов, которые теперь относятся к Ленинградской области, уже отменено большое количество коммерческих маршрутов, закрыта часть социальных маршрутов, "Организатор перевозок" заключил новые договоры на маршруты с победителями по результатам конкурсной процедуры. Реформа проводится в рамках федерального закона №220-ФЗ от 13.07.2015 «Об организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом в Российской Федерации». Общество ожидает позитивное влияние данной реформы и увеличение пассажиропотока на своем объекте в Красногвардейском районе Санкт-Петербурга.

Учитывая все вышеизложенные обстоятельства, можно сделать вывод о том, что макроэкономическая среда в Санкт-Петербурге благоприятным образом сказывается на деятельности и позволяет говорить об отсутствии специфических региональных рисков.

В случае возникновения одного или нескольких из перечисленных выше рисков Общество предпримет все возможные меры по минимизации негативных последствий. Для нейтрализации части рисков будет предпринят ряд мер защиты, в большей степени связанных с реализацией производственной программы Общества, и будут разработаны возможные мероприятия по действиям Общества при возникновении того или иного риска.

Параметры проводимых мероприятий, предпринимаемых Обществом при неблагоприятных тенденциях, будут зависеть от особенностей создавшейся ситуации в каждом конкретном случае. Общество не может гарантировать, что действия, направленные на преодоление возникших негативных изменений, смогут привести к исправлению ситуации, поскольку описанные факторы находятся вне контроля Общества.

Настоящая финансовая отчетность отражает точку зрения руководства на то, какое влияние оказывают условия ведения бизнеса в Российской Федерации на деятельность и финансовое положение Общества. Фактическое влияние будущих условий хозяйствования может отличаться от оценок их руководством. Налоговое, валютное и таможенное законодательство Российской Федерации допускает возможность различных толкований и подвержено часто вносимым изменениям. Экономические перспективы Российской Федерации во многом зависят от эффективности экономических мер, финансовых механизмов и денежной политики, осуществляемых правительством, а также развития фискальной, правовой и политической систем.

2. Основные подходы к составлению отчетности

Настоящая сокращенная промежуточная финансовая информация была подготовлена в соответствии с МСФО (IAS) 34 «Промежуточная финансовая отчетность». Она не включает всю информацию, предоставляемую в полной финансовой отчетности, и должна рассматриваться в совокупности с финансовой отчетностью за 2020 год, которая была подготовлена в соответствии с Международными стандартами финансовой отчетности, поскольку настоящая сокращенная промежуточная финансовая информация является обновлением ранее представленной финансовой информации.

Общество ведет бухгалтерский учет и составляет бухгалтерскую отчетность в соответствии с российскими нормативными документами по бухгалтерскому учету. Прилагаемая сокращенная промежуточная финансовая информация основана на учетных данных, подготовленных в соответствии с российскими нормативными актами по бухгалтерскому учету, с корректировками, необходимыми для приведения ее в соответствие во всех существенных аспектах МСФО.

Общество с ограниченной ответственностью «Транспортная концессионная компания»

Примечания к сокращенной промежуточной финансовой информации

за 6 месяцев, закончившихся 30.06.2021 г.

(в тысячах рублей, при отсутствии указаний об ином)

Принципы учетной политики, использованные при подготовке данной сокращенной промежуточной финансовой информации, соответствуют учетной политике, применяемой для составления финансовой отчетности за 2020 год.

Функциональной валютой Общества является валюта основной экономической среды – рубль РФ.

Все данные представлены в тысячах рублей, если прямо не оговорено иное.

3. Ключевые бухгалтерские оценки и профессиональные суждения в применении Учетной политики

Для подготовки сокращенной промежуточной финансовой информации в соответствии с требованиями МСФО руководству Общества приходится делать определенные оценки и предположения, которые влияют на отражаемые суммы активов и обязательств, раскрытие условных активов и обязательств на дату составления финансовой отчетности, а также суммы доходов и расходов в течение отчетного периода.

Несмотря на то, что такие оценки основаны на имеющейся у руководства Общества информации о текущих событиях и операциях, фактические результаты могут отличаться от этих оценок. Там, где это необходимо, сравнительные данные были скорректированы для приведения в соответствие с изменениями в представлении финансовой отчетности текущего года.

В процессе применения учетной политики Общества при определении сумм активов и обязательств, признанных в сокращенной промежуточной финансовой информации, руководство использовало суждения и оценочные значения, наиболее существенные из которых представлены ниже. Оценки и суждения принимаются и основываются на историческом опыте и других факторах, включая ожидания будущих событий, возникновение которых допустимо при определенных обстоятельствах.

Определение характера поступлений, причитающихся Обществу в рамках Концессионного соглашения, по созданию, реконструкции и эксплуатации трамвайной сети в Красногвардейском районе Санкт-Петербурга (см. Примечание 5)

Причитающиеся Обществу от Концедента по указанному концессионному соглашению выплаты отражаются как финансовый актив и как нематериальный актив в пропорции 10% на 90%. Данная оценка была сделана руководством Общества на основании соотношения прогнозируемой величины расходов на сооружение объекта и суммы денежных средств, подлежащей получению Обществом. После завершения строительства (в 2019 году) суммы денежных средств, причитающиеся к получению Обществом, были пересчитаны с учетом норм Концессионного соглашения, касающихся наступления особых обстоятельств. Вся сумма увеличения причитающихся к получению выплат была отражена в качестве финансового актива.

Справедливая стоимость получаемого Обществом нематериального актива (право эксплуатации трамвайной сети) признаётся равной оставшейся части осуществленных затрат на строительство и реконструкцию.

Определение суммы обязательств Общества по обслуживанию сооруженного объекта, предусмотренного концессионным соглашением

Обязательства Общества, определенные концессионным соглашением, по обслуживанию сооруженного объекта (поддержание объекта в надлежащем транспортно-эксплуатационном состоянии) и обновление всего подвижного состава до момента возврата Концеденту по окончании концессионного соглашения, могут быть достоверно оценены только по окончании сооружения объекта.

Условия концессионного соглашения, действующего на момент составления настоящей финансовой отчетности, предусматривают текущий и капитальный ремонт имущества, составляющего объект концессионного соглашения, обеспечение обновления всего подвижного состава, и поддержание объекта в надлежащем транспортно-эксплуатационном состоянии в течение всего срока действия концессионного соглашения.

Расходы на указанные мероприятия рассматриваются Руководством Общества в качестве операционных расходов тех отчетных периодов, в которые появится необходимость осуществлять такого рода расходы. В силу этого, оценочные обязательства по осуществлению такого рода операций в настоящей финансовой отчетности не признаются.

Исключение составляют предстоящие расходы на модернизацию подвижного состава: после начала эксплуатации трамвайной сети Общество признаёт оценочное обязательство на осуществление такого рода расходов. Порядок расчета суммы указанного оценочного обязательства определен Концессионным соглашением на основании ожидаемых расходов на модернизацию подвижного состава с учетом фактических показателей инфляции.

Общество с ограниченной ответственностью «Транспортная концессионная компания»

Примечания к сокращенной промежуточной финансовой информации

за 6 месяцев, закончившихся 30.06.2021 г.

(в тысячах рублей, при отсутствии указаний об ином)

Определение доли процентов по заёмным средствам, которые могут быть капитализированы в период одновременного осуществления строительства объекта концессионного соглашения и эксплуатации уже завершённой его части.

Строительство объекта концессионного соглашения – трамвайной сети, состоит из сооружения нескольких участков, депо и закупки подвижного состава для обслуживания готовых к эксплуатации частей объекта. Таким образом, в определённый период времени происходит одновременно эксплуатация уже завершённых строительством участков трамвайной сети, и сооружение остальных участков (объектов).

В течение этого периода Общество рассчитывает часть процентов по заёмным средствам, к которым могут быть применены нормы МСФО о капитализации, пропорционально доле незавершённых этапов строительства в общей стоимости строительных работ.

Признание в качестве актива полученных в долгосрочную аренду земельных участков

Строительство объекта концессионного соглашения – трамвайной сети, осуществляется на участках, переданных Обществу в долгосрочную аренду. Величина платы за аренду земельных участков пренебрежимо мала. Общество не может использовать эти земельные участки никак иначе, кроме осуществления на них строительства объекта концессионного соглашения. По окончании срока концессионного соглашения договоры аренды земли будут прекращены без каких-либо доплат и компенсаций.

В силу изложенного, указанные выше договоры аренды квалифицировались как краткосрочная аренда до момента ввода в эксплуатацию объекта концессионного соглашения.

После полного ввода в эксплуатацию объекта концессионного соглашения, все договоры аренды начали действовать в отношении эксплуатируемого имущества. С момента начала эксплуатации договоры аренды земли квалифицируются как долгосрочная аренда. Общество признает актив в форме права пользования арендованными земельными участками и обязательство по аренде.

Финансовая аренда (Общество – Арендодатель)

Общество сдает в аренду спецтехнику, срок действия договора по оценке Общества составляет 12 лет, в связи с чем договор классифицируется как финансовая аренда.

Для определения справедливой стоимости дебиторской задолженности по финансовой аренде (в целях раскрытия соответствующей информации) Общество использует статистические данные Банка России о средних процентных ставках по выданным кредитам нефинансовым организациям на сопоставимый срок.

Налог на прибыль

Все доходы Общество получает из источников в Российской Федерации. Соответственно, все расчеты по налогу на прибыль производятся Обществом в рамках действующего налогового законодательства. При составлении отчетности используются данные о фактических суммах налога на прибыль, причитающихся к уплате Обществом на основании налоговых расчетов. Таким образом, у Общества отсутствует необходимость в каких-либо профессиональных суждениях для определения расходов по налогу на прибыль.

Признание отложенного налогового актива

Признанный отложенный налоговый актив представляет собой сумму налога на прибыль, которая может быть зачтена против будущих налогов на прибыль, и отражается в отчете о финансовом положении. Отложенный налоговый актив признается только в той степени, в которой вероятно использование соответствующей налоговой льготы. Определение будущей налогооблагаемой прибыли и суммы налоговых льгот, вероятных к возникновению в будущем, основано на среднесрочной модели бизнеса, подготовленной Обществом. Модель основана на ожиданиях Общества, адекватных сложившимся на конец отчетного года обстоятельствам.

Первоначальное признание операций со связанными сторонами

В ходе своей деятельности Общество проводит операции со связанными сторонами. В соответствии с МСФО (IFRS) 9, финансовые инструменты должны первоначально отражаться по справедливой стоимости. При отсутствии активного рынка для таких операций для того, чтобы определить, осуществлялись ли операции по рыночным или нерыночным процентным ставкам, используются профессиональные суждения. Основанием для суждения является ценообразование на аналогичные виды операций с несвязанными сторонами и анализ эффективной процентной ставки.

Принцип непрерывности деятельности

Руководство полагает, что Общество будет продолжать свою деятельность непрерывно. Данное суждение основывается на рассмотрении текущих планов и финансового положения Общества.

Обязательства по оплате текущих платежей в бюджеты по налогам и сборам выполняются в полном объеме.

Общество с ограниченной ответственностью «Транспортная концессионная компания»
Примечания к сокращенной промежуточной финансовой информации
за 6 месяцев, закончившихся 30.06.2021 г.
(в тысячах рублей, при отсутствии указаний об ином)

4. Применение новой версии МСФО

В 2021 году нет каких-либо новых и пересмотренных стандартов и интерпретаций, которые стали применимы к деятельности Общества в 2021 году.

5. Концессионное соглашение

В 2015 году Общество подало заявку на участие в открытом конкурсе на право заключения концессионного соглашения о создании, реконструкции и эксплуатации трамвайной сети в Красногвардейском районе Санкт-Петербурга.

После подведения итогов Конкурса Обществом заключено Концессионное соглашение о создании, реконструкции и эксплуатации трамвайной сети в Красногвардейском р-не Санкт-Петербурга, заключенное между Санкт-Петербургом (в качестве концедента) и Обществом (далее – Концессионное соглашение).

Концессионное соглашение заключено 30.05.2016 г.

Целью реализации Концессионного соглашения является повышение транспортной доступности Красногвардейского района Санкт-Петербурга путем строительства трамвайной линии и трамвайного депо и организации их дальнейшего содержания для использования в соответствии с Концессионным соглашением.

В соответствии с Концессионным соглашением Общество обязано создать и реконструировать Трамвайную сеть, право собственности на которую будет принадлежать Концеденту, и осуществлять Эксплуатацию Трамвайной сети. При этом под «Трамвайной сетью» понимается подлежащая созданию, реконструкции и последующей эксплуатации трамвайная сеть в Красногвардейском районе Санкт-Петербурга: трамвайные пути, контактные и кабельные сети, разворотные кольца, трамвайное депо, инфраструктура, основное технологическое оборудование, подвижной состав.

Срок действия Концессионного соглашения составляет 30 (тридцать) лет с даты заключения Концессионного соглашения (с учетом возможности продления этого срока в соответствии с условиями Концессионного соглашения).

Концессионное соглашение предполагает создание Объекта, включающее реконструкцию и строительство рельсовых путей, остановочных павильонов, строительство депо, создание современной АСУДД, приобретение 23 современных скоростных подвижных составов и последующую эксплуатацию реконструированной и созданной трамвайной сети в Красногвардейском районе Санкт-Петербурга.

Строительство объекта Концессионного соглашения, осуществлялось на участках, переданных Обществу в долгосрочную аренду.

Предполагаемые капитальные инвестиции проекта составляли 10 943 423 тыс.руб. с учетом НДС. Инвестиции в размере 1 329 000 тыс.руб. финансировались за счет платы концедента на стадии строительства. Эта сумма подлежала увеличению при наступлении ряда особых обстоятельств. Прочие затраты, финансируемые концессионером, окупаются за счет выручки от сбора платы в связи с оказанием услуг по Перевозке на Трамвайной сети и в случае недостатка денежных средств ежеквартальной платы концедента на стадии эксплуатации в размере до 32 745 260 тыс.руб. (в ценах 2015 г. без НДС) с учетом индексации в порядке, предусмотренном Концессионным соглашением.

На основании проведенного анализа условий договора руководство Общества пришло к выводу о том, что, имеет место наличие ряда признаков, указывающих на то, данное концессионное соглашение отвечает критериям, предъявляемым к концессионным соглашениям, попадающим под действие Интерпретации № 12 «Концессионные соглашения».

С середины 2016 года Обществом начаты работы по созданию и реконструкции Трамвайной сети. Концессионеру от Концедента были предоставлены земельные участки под строительство, проектная документация на строительство Трамвайной сети. Обществом заключен договор подряда на создание и реконструкцию Трамвайной сети.

В 2018 году были завершены работы по 1 и 2, а также частично по 3 из четырёх этапов строительства, предусмотренных Концессионным соглашением, и начато осуществление деятельности по перевозке пассажиров. В 2019 году строительство было полностью завершено. С конца августа 2019 года Общество осуществляет только деятельность по перевозке пассажиров на 4-х трамвайных маршрутах в Красногвардейском районе г. Санкт-Петербург (эксплуатационная стадия).

Общество с ограниченной ответственностью «Транспортная концессионная компания»

Примечания к сокращенной промежуточной финансовой информации

за 6 месяцев, закончившихся 30.06.2021 г.

(в тысячах рублей, при отсутствии указаний об ином)

В обеспечение исполнения Обществом своих обязательств по оплате штрафных санкций, предусмотренных Регламентом по Эксплуатации трамвайной сети в Красногвардейском районе г. Санкт-Петербурга выдана банковская гарантия на сумму 50,5 млн.руб. (действует с 01 сентября 2020 по 31 августа 2021 включительно). На период с 01.09.2021 по 31.08.2022 г. Общество планирует заключить договор банковской гарантии на сумму 54,35 млн. руб.

В отношении данного концессионного соглашения в финансовой отчетности Общества отражены:

- вложения в нематериальный актив;
- дебиторская задолженность Концедента по оплате эксплуатационного платежа
- выплаченная Концедентом компенсация недополученных доходов;
- выручка от оказания услуг по строительству;
- выручка от эксплуатации трамвайной сети;
- себестоимость оказанных услуг по строительству,
- себестоимость эксплуатации трамвайной сети.

6. Информация по сегментам

Деятельность Общества представляет собой единственный сегмент, как с точки зрения бизнеса, так и с точки зрения географического положения.

7. Расчеты и операции со связанными сторонами

Определение связанных сторон приведено в МСФО (IAS) 24 «Раскрытие информации о связанных сторонах». Стороны обычно считаются связанными, если одна из сторон имеет возможность контролировать другую сторону, находится под совместным контролем или может оказывать значительное влияние на принимаемые ею решения по вопросам финансово-хозяйственной деятельности или осуществлять за нею общий контроль. При решении вопроса о том, являются ли стороны связанными, принимается во внимание характер взаимоотношений сторон, а не только их юридическая форма.

Ниже указаны остатки на представленные в сокращенной промежуточной финансовой информации даты, статьи доходов и расходов, а также прочие операции за отчетные периоды по операциям со связанными сторонами Общества:

	За первое полугодие 2021 года	За первое полугодие 2020 года
Операции с собственниками		
Займы полученные		
на начало периода	-	732 612
на конец периода	-	517 265
Кредиторская задолженность		
на начало периода	-	17 312
на конец периода	-	-
Финансовые расходы		
Проценты по привлеченным займам	-	(45 917)
Расходы, связанные с выкупом облигаций	(152)	-
Операции с другими связанными сторонами		
Кредиторская задолженность		
на начало периода	34 528	942 631
на конец периода	-	603 673
Вознаграждение ключевому управленческому персоналу	(34 336)	(48 115)

К ключевому управленческому персоналу отнесен директор, главный бухгалтер, главный инженер, директор технической дирекции, директора подразделений и их заместители, начальники отделов, а также советники.

Вознаграждение ключевому управленческому персоналу представляет собой оплату труда в соответствии с заключенными трудовыми договорами, а также страховые взносы с указанных сумм.

Общество с ограниченной ответственностью «Транспортная концессионная компания»
Примечания к сокращенной промежуточной финансовой информации
за 6 месяцев, закончившихся 30.06.2021 г.
(в тысячах рублей, при отсутствии указаний об ином)

8. Нематериальные активы

Общество признает нематериальный актив в качестве возмещения, получаемого за услуги по созданию и реконструкции Трамвайной сети в соответствии с Концессионным соглашением по созданию, реконструкции и эксплуатации трамвайной сети в Красногвардейском районе Санкт-Петербурга.

В 2019 году полностью завершены работы по строительству объекта Концессионного соглашения и Концедентом приняты законченные строительством объекты.

Стоимость указанного нематериального актива по состоянию на 30.06.2021 г. составляет 9 568 694 тыс.руб., по состоянию на 31.12.2020 г. составляет 9 765 462 тыс.руб.

На 30.06.2021 г. и на 31.12.2020 г. первоначальная стоимость нематериального актива 10 527 092 тыс.руб., начисленная амортизация на 30.06.2021 г. составляет 958 398 тыс.руб., на 31.12.2020 г. начисленная амортизация составляет 761 630 тыс.руб.

По мнению руководства Общества, отраженная в отчете о финансовом положении стоимость нематериального актива, признаваемого в рамках указанного концессионного соглашения, достаточно адекватно отражает его справедливую стоимость.

9. Дебиторская задолженность

	На 30 июня 2021 г.	На 31 декабря 2020 г.
Долгосрочная дебиторская задолженность:		
Дебиторская задолженность по финансовой аренде	13 820	14 365
Итого долгосрочная дебиторская задолженность	13 820	14 365
Краткосрочная дебиторская задолженность:		
Дебиторская задолженность по Концессионному соглашению	651 848	646 164
Задолженность по оплате эксплуатационного платежа	651 848	646 164
Прочая дебиторская задолженность	68	497
Итого краткосрочная дебиторская задолженность	651 916	646 661
Итого дебиторская задолженность	665 736	661 026

Оплата эксплуатационного платежа, как правило, производится в течение трёх месяцев после окончания соответствующего квартала.

По состоянию на 30.06.2021 г. и на 31.12.2020 г. в составе прочей дебиторской задолженности отражена задолженность за услуги по совместному использованию трамвайной сети и прочая задолженность, подлежащая погашению денежными средствами.

В 2020 году Общество предоставило в аренду спецтехнику, используемую арендатором для оказания услуг Обществу. Аренда носит финансовый характер. Первоначальная стоимость инвестиции в финансовую аренду составила 14 875 тыс.руб., начисленные за первое полугодие 2021 года проценты составляют 119 тыс.руб. (за первое полугодие 2020 года – 15 тыс.руб.). В первом полугодии 2021 года сумма погашения требования составила 686 тыс.руб. (в первом полугодии 2020 года погашения требования не было).

Дебиторская задолженность является текущей и необесцененной.

Справедливая стоимость дебиторской задолженности, по мнению руководства Общества, практически совпадает с её балансовой стоимостью.

10. Денежные средства и их эквиваленты

	На 30 июня 2021 г.	На 31 декабря 2020 г.
Остаток денежных средств на расчетных счетах в российских банках	985 627	475 641

Общество с ограниченной ответственностью «Транспортная концессионная компания»**Примечания к сокращенной промежуточной финансовой информации**

за 6 месяцев, закончившихся 30.06.2021 г.

(в тысячах рублей, при отсутствии указаний об ином)

Поступления за пассажирские перевозки, ожидающая зачисления на расчетный счет (данные эквайринга)	1 099	1 747
Поступления за пассажирские перевозки, подлежащие получению от Организатора перевозок	8 817	8 280
Итого денежных средств и их эквивалентов	995 543	485 668

Получению от Организатора перевозок подлежит сумма, полученная последним от продажи проездных билетов, относящаяся к услугам по перевозке пассажиров, оказанным Обществом. Подлежащая получению сумма отражается на основании отчетов Организатора торговли. Срок поступления денежных средств не превышает нескольких рабочих дней.

Банку АО «БАНК СГБ», в котором Общество размещает денежные средства, рейтинговым агентством «Эксперт РА» присвоен кредитный рейтинг ruA- (на 31.12.2020г. – ruA-).

Обществом заключено генеральное соглашение с банком АО «БАНК СГБ» о выплате процентов на неснижаемый остаток на расчетном счете. Каждая конкретная сделка оформляется подтверждением, в котором указано: сумма неснижаемого остатка, процентная ставка, дата начала срока расчета и дата окончания срока расчета.

11. Займы полученные и выпущенные облигации

	На 30 июня 2021 г.	На 31 декабря 2020 г.
Долгосрочные кредиты и займы		
облигационный заём (выпуск класс А1)	544 502	701 542
облигационный заём (выпуск класс А2)	3 488 651	3 366 143
облигационный заём (выпуск класс А3)	1 071 896	1 323 847
облигационный заём (выпуск класс А4)	3 735 421	3 604 854
облигационный заём (выпуск класс Б)	1 990 446	1 921 627
Итого долгосрочных кредитов и займов	10 830 916	10 918 013
Всего кредиты и займы	10 830 916	10 918 013

Классификация по срокам займов полученных и выпущенных облигаций производится исходя из договорного срока погашения обязательств на отчетную дату. При классификации облигаций, предусматривающих частичное погашение долга, промежуточные выплаты при определении срока не учитываются. Все выпущенные облигации номинированы в рублях.

Займы полученные и выпущенные облигации, отражаются в отчете о финансовом положении по амортизированной стоимости с использованием эффективной процентной ставки.

12. Кредиторская задолженность

	На 30 июня 2021 г.	На 31 декабря 2020 г.
Авансы, полученные по оплате проезда	25	23
Обязательства перед генеральным подрядчиком	25 595	34 528
в том числе удержано из оплаты генерального подрядчика		
гарантийное удержание	-	8 933
прочие удержания	25 595	25 595
Обязательства перед прочими поставщиками	13 774	34 208
Расчеты по прочим налогам (кроме налога на прибыль)	5 932	138
Обязательства перед сотрудниками по оплате труда	9 578	-
Прочее	197	-
Итого кредиторская задолженность:	55 101	68 897

Гарантийное удержание из оплаты генерального подрядчика выплачивается по истечении 24-х месяцев после сдачи последнего этапа работ, при этом подрядчик вправе по истечении 12 месяцев после сдачи последнего этапа работ предоставить заказчику в обеспечение исполнения подрядчиком обязательств по

Общество с ограниченной ответственностью «Транспортная концессионная компания»**Примечания к сокращенной промежуточной финансовой информации**

за 6 месяцев, закончившихся 30.06.2021 г.

(в тысячах рублей, при отсутствии указаний об ином)

устранению недостатков в течение гарантийного срока банковскую гарантию. Гарантийные удержания в сумме 491 067 тыс. руб. были погашены в 2020 г., оставшаяся сумма погашена в феврале 2021 г.

Прочие суммы, удержанные из оплаты генерального подрядчика, согласно условиям договора подряда, будут выплачены генеральному подрядчику после полного завершения работы (и устранения возможных дефектов). Планируемый срок возврата оставшейся суммы – 2021 год.

Сроки погашения всех остальных сумм кредиторской задолженности определяются обычной хозяйственной практикой и не превышают одного года. Просроченной кредиторской задолженности у Общества нет.

Справедливая стоимость кредиторской задолженности, по мнению руководства Общества, совпадает с её балансовой стоимостью.

13. Выручка

В составе выручки отражается стоимость услуг, связанных с эксплуатацией Трамвайной сети (услуги по перевозке пассажиров).

14. Себестоимость

В 2021 году и в 2020 году у Общества только расходы, формирующие себестоимость эксплуатации трамвайной сети.

15. Финансовые доходы

	За первое полугодие 2021 года	За первое полугодие 2020 года
Процентный доход по банковскому депозиту	8 013	9 580
Процентный доход на остаток на расчетном счете	11 852	29 249
Доходы по финансовой аренде	119	15
ИТОГО:	19 984	38 844

16. Финансовые расходы

	За первое полугодие 2021 года	За первое полугодие 2020 года
Процентные расходы по выпущенным облигациям	380 739	502 275
Процентные расходы по полученным займам	-	45 917
Процентные расходы по арендному обязательству	2 337	1 691
Расходы, связанные с выпуском и обслуживанием облигаций, но не относящиеся непосредственно к затратам на осуществление выпуска	47	47
Комиссия за предоставление банковской гарантии	-	-
Комиссия за предоставление залога по банковской гарантии	-	45
Превышение цены выкупа облигаций над их амортизированной стоимостью	27 419	-
ИТОГО:	410 542	549 975

17. Налог на прибыль

	За первое полугодие 2021 года	За первое полугодие 2020 года
Текущие расходы по налогу на прибыль	(38 645)	(10 186)
Изменение отложенных налогов, связанное с:		
- Возникновением и списанием временных разниц	(68 015)	(78 033)
ИТОГО налог на прибыль, в составе совокупного дохода за отчетный год	(106 660)	(88 219)

Общество с ограниченной ответственностью «Транспортная концессионная компания»
Примечания к сокращенной промежуточной финансовой информации
за 6 месяцев, закончившихся 30.06.2021 г.
(в тысячах рублей, при отсутствии указаний об ином)

Текущая ставка налога на прибыль, применяемая ко всей прибыли Общества в 2021 (и в 2020) году составляет 20%. Отложенные налоги на 30 июня 2021 года и на 31 декабря 2020 года рассчитаны по ставке 20 %.

18. Справедливая стоимость финансовых инструментов

Справедливая стоимость представляет собой сумму, на которую может быть обменен финансовый инструмент в ходе текущей операции между двумя заинтересованными сторонами, за исключением случаев вынужденной продажи или ликвидации. Наилучшим подтверждением справедливой стоимости является котированная на рынке цена финансового инструмента.

Оценочная справедливая стоимость финансового инструмента рассчитывалась Обществом исходя из имеющейся рыночной информации (при её наличии) и надлежащих методов оценки. В то же время, для интерпретации рыночной информации в целях определения справедливой стоимости необходимо применять профессиональные суждения. В 2021 и 2020 годах экономические условия продолжают ограничивать объём активности на финансовых рынках. Рыночные котировки могут быть устаревшими или отражать стоимость продажи по низким ценам, в силу чего эти котировки в ряде случаев могут не вполне адекватно отражать справедливую стоимость финансового инструмента. Таким образом, несмотря на то, что при расчете справедливой стоимости финансовых инструментов руководство Общества использует всю имеющуюся рыночную информацию, эта информация может не всегда точно отражать стоимость, которая может быть реализована в текущих условиях.

В большинстве случаев руководство Общества считает, что справедливая стоимость финансовых инструментов равна их балансовой стоимости с учетом начисленных доходов (расходов) на отчетную дату.

Финансовые инструменты, отраженные по справедливой стоимости.

Финансовые активы, оцениваемые по справедливой стоимости через прибыль или убыток, учитываются в отчете о финансовом положении по справедливой стоимости. Справедливая стоимость финансовых инструментов, оцениваемых по справедливой стоимости через прибыль или убыток, рассчитывается на основе котированных рыночных цен.

Финансовые инструменты, отраженные по амортизированной стоимости.

Денежные средства и их эквиваленты отражаются в отчете о финансовом положении по амортизированной стоимости, которая фактически равна их текущей справедливой стоимости.

Дебиторская задолженность, размещенные депозиты и выданные займы отражаются в отчете о финансовом положении по амортизированной стоимости, которая приблизительно равна их справедливой стоимости, поскольку эти финансовые инструменты носят краткосрочный характер.

Выпущенные облигации и привлеченные займы отражаются в отчете о финансовом положении по амортизированной стоимости.

Обязательства по договору аренды оцениваются по приведенной стоимости арендных платежей. Справедливая стоимость обязательства по аренде не обязательна для раскрытия (в соответствии с пунктом 29 МСФО (IFRS) 7 «Финансовые инструменты: раскрытие информации»).

Прочие финансовые обязательства, отраженные по статьям «кредиторская задолженность», отражаются в отчете о финансовом положении по амортизированной стоимости. Амортизируемая стоимость краткосрочных полученных займов и кредиторской задолженности практически равна ее справедливой стоимости, поскольку эти финансовые инструменты носят краткосрочный характер.

19. События после отчетной даты

Какие-либо события после отчетной даты, информация о которых подлежит раскрытию в сокращенной промежуточной финансовой информации, отсутствуют.

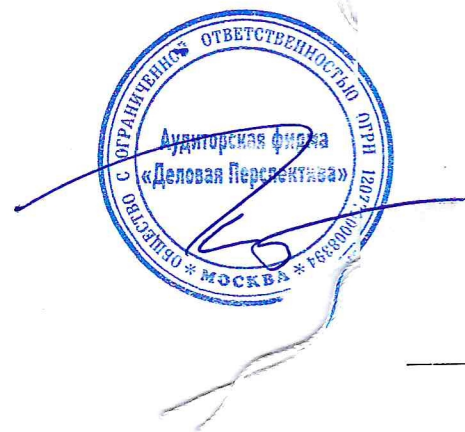
Директор ООО «ТКК»

Главный бухгалтер

«26» августа 2021 г.



С.А.Окутин
Н.В.Егорова



Пронумеровано, пронумеровано, скреплено
печатью 23 (двадцать три) листов.
" 27 " Вавкуста 20 21 г.