

**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 2022 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 2022 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	8
Примечания к сокращенной промежуточной финансовой информации	9



**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 2022 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:



Н.Н. Зараева

Квалификационный аттестат аудитора № 01-000350 (нового образца), выдан на основании Решения № 33 саморегулируемой организации аудиторов Некоммерческого партнерства «Аудиторская палата России» от 26.12.2011 г., на неограниченный срок)

ООО Аудиторская служба «РЦБ-Деловая Перспектива»

Местонахождение: Российская Федерация, г. Москва

Основной государственный регистрационный номер 1027700305412

Член Саморегулируемой организации аудиторов Ассоциации «Содружество»

Основной регистрационный номер записи в Реестре аудиторов и аудиторских организаций (ОРНЗ) 11906082854

Генеральный директор



Т.Г. Гринько

«28» июля 2022 г.

Общество с ограниченной ответственностью «Транспортная концессионная компания»
Сокращенный промежуточный Отчет о финансовом положении на 30.06.2022 г.
(в тысячах рублей, при отсутствии указаний об ином)

	Прим.	30 июня 2022 года тыс. руб.	31 декабря 2021 года тыс. руб.
АКТИВЫ			
Долгосрочные активы			
Основные средства		66 218	76 880
Вложения в нематериальные активы	8	9 175 562	9 372 408
Долгосрочные инвестиции, займы, депозиты и счета к получению		815 800	815 800
Дебиторская задолженность по финансовой аренде	9	15 111	15 868
Итого долгосрочные активы		10 072 691	10 280 956
Краткосрочные активы			
Дебиторская задолженность по концессионному соглашению	9	670 518	615 886
Дебиторская задолженность по финансовой аренде	9	1 500	1 481
Прочая дебиторская задолженность	9	626	133
Выданные авансы		27 719	43 670
Прочие активы		9 253	5 731
Текущие требования по налогу на прибыль	17	30 017	12 967
Депозиты в банках		1 237 718	162 039
Денежные средства и их эквиваленты	10	583 110	442 444
Итого краткосрочные активы		2 560 461	1 284 351
ИТОГО АКТИВЫ		12 633 152	11 565 307
КАПИТАЛ И ОБЯЗАТЕЛЬСТВА			
Долгосрочные обязательства			
Кредиты полученные и выпущенные облигации	11	10 897 834	10 398 453
Отложенные налоговые обязательства	17	98 734	30 581
Обязательства по аренде		53 995	64 066
Оценочное обязательство		470 737	348 652
Итого долгосрочные обязательства		11 521 300	10 841 752
Краткосрочные обязательства			
Кредиты полученные и выпущенные облигации	11	-	10 969
Кредиторская задолженность	12	55 694	57 080
Обязательства по аренде		638	1 065
Оценочное обязательство		9 479	9 283
Итого краткосрочные обязательства		65 811	78 397
Итого обязательства		11 587 111	10 920 149
Капитал и резервы			
Взносы участников		10 650	10 650
Нераспределенная прибыль (убыток)		1 035 391	634 508
Итого капитал и резервы		1 046 041	645 158
ИТОГО КАПИТАЛ И ОБЯЗАТЕЛЬСТВА		12 633 152	11 565 307

Директор ООО «Транспортная концессионная компания»

Главный бухгалтер

«27» июля 2022 г.



 С.А.Окутин
 Н.В.Егорова

Общество с ограниченной ответственностью «Транспортная концессионная компания»
Сокращенный промежуточный Отчет о совокупном доходе за 6 месяцев, закончившихся 30.06.2022 г.
(в тысячах рублей, при отсутствии указаний об ином)

	Прим.	6 месяцев, закончившихся 30.06.2022 г. тыс. руб.	6 месяцев, закончившихся 30.06.2021 г. тыс. руб.
Выручка	13	1 566 535	1 503 302
Себестоимость	14	(657 833)	(585 296)
Валовая прибыль		908 702	918 006
Прочие операционные доходы		3 651	2 870
Прочие операционные расходы		(248)	(104)
Операционная прибыль (убыток)		912 105	920 772
Финансовые доходы	15	107 663	19 984
Финансовые расходы	16	(518 609)	(410 542)
Прибыль (убыток) до налога на прибыль		501 159	530 214
Налог на прибыль	17	(100 276)	(106 660)
Чистая прибыль (убыток) после налога на прибыль		400 883	423 554
ИТОГО СОВОКУПНЫЙ ДОХОД		400 883	423 554

Директор ООО «ТКК»

Главный бухгалтер

«27» июля 2022 г.



Handwritten signature

Handwritten signature

С.А.Окутин

Н.В.Егорова

Общество с ограниченной ответственностью «Транспортная концессионная компания»
Сокращенный промежуточный Отчет о движении денежных средств за 6 месяцев, закончившихся
30.06.2022 г.

(в тысячах рублей, при отсутствии указаний об ином)

Прим.	6 месяцев, закончившихся 30.06.2022 г. тыс. руб.	6 месяцев, закончившихся 30.06.2021 г. тыс. руб.
Поток денежных средств от операционной деятельности		
Поступления от эксплуатации трамвайной сети (плата за проезд)	239 684	207 846
Платежи поставщикам за товары, работы, услуги, относящиеся к строительству и реконструкции трамвайной сети	-	(7 268)
Платежи поставщикам, кроме относящихся к строительству	(207 204)	(190 760)
Платежи, связанные с оплатой труда	(122 123)	(115 673)
Платежи НДС в бюджет	(286)	(215)
Компенсация Концедентом недополученных доходов за пассажирские перевозки	1 271 718	1 288 789
Поступления от сдачи имущества в аренду (операционная аренда)	287	49
Прочие поступления	477	1 554
Прочие платежи	(655)	(648)
Поток от операционной деятельности до вычета налога на прибыль	1 181 898	1 183 674
Налог на прибыль уплаченный	(49 173)	(72 124)
Итого чистый поток денежных средств от операционной деятельности	1 132 725	1 111 550
Поток денежных средств от инвестиционной деятельности		
Приобретение основных средств и нематериальных активов	-	(181)
Приобретение активов, предназначенных для сдачи в аренду	-	(2 493)
Проценты полученные	100 084	18 098
Проценты полученные по требованиям по финансовой аренде	221	119
Поступления от погашения требований по финансовой аренде	738	567
Размещение депозитов и займов	(19 550 692)	(12 104 428)
Возврат размещенных депозитов и займов	18 482 371	11 984 408
Итого чистый поток денежных средств от инвестиционной деятельности	(967 278)	(103 910)
Поток денежных средств от финансовой деятельности		
Финансовые расходы по выпуску и выкупу облигаций	-	(152)
Погашение кредитов и займов полученных, включая выкуп выпущенных облигаций	-	(495 103)
Проценты, уплаченные по полученным займам и выпущенным облигациям	(21 937)	-
Проценты уплаченные по обязательству по аренде	(2 525)	(2 337)
Погашения обязательств по аренде	(319)	(173)
Итого чистый поток денежных средств от финансовой деятельности	(24 781)	(497 765)
Итого приращение (уменьшение) денежных средств и их эквивалентов	140 666	509 875
Денежные средства на начало периода	10	442 444
Денежные средства на конец периода	10	583 110

Директор ООО «ТКК»

Главный бухгалтер

«27» июля 2022 г.



Handwritten signature

Handwritten signature

Е.А.Окутин

Н.В.Егорова

Общество с ограниченной ответственностью «Транспортная концессионная компания»
 Отчет об изменениях капитала за 6 месяцев, закончившихся 30.06.2022 г.
 (в тысячах рублей, при отсутствии указаний об ином)

	Взносы участников	Нераспреде- ленная прибыль	Итого капитал
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
Показатели на 1 января 2022 года	10 650	634 508	645 158
Совокупный доход	-	400 883	400 883
Сальдо на 30 июня 2022 года	10 650	1 035 391	1 046 041

Директор ООО «ТКК»

Главный бухгалтер

«27» июля 2022 г.



Handwritten signature in blue ink.

Handwritten signature in blue ink.

С.А.Окутин

Н.В.Егорова

Общество с ограниченной ответственностью «Транспортная концессионная компания»
Примечания к сокращенной промежуточной финансовой информации
за 6 месяцев, закончившихся 30.06.2022 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 2022 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 29.04.2021 г. по 29.05.2022 г.:

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

Состав Совета директоров с 30.05.2022 г. и на дату утверждения настоящей сокращенной промежуточной финансовой информации:

- Кербер Сергей Михайлович (Председатель Совета директоров),
- Вискребенцова Ирина Геннадьевна
- Окутин Сергей Александрович,
- Семьшев 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 30.06.2022 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 конце февраля - начале марта 2022 г. после начала специальной военной операции на Украине в отношении России были введены несколько пакетов антироссийских санкций. До этого времени Российская Федерация имела следующие рейтинги инвестиционного уровня, присвоенные ведущими мировыми рейтинговыми агентствами:

- ✓ BBB- (прогноз «Стабильный») по данным рейтингового агентства Standard&Poors;
- ✓ Baa3 (долгосрочный кредитный рейтинг в иностранной валюте, прогноз «Стабильный») по данным рейтингового агентства Moody's;
- ✓ BBB (долгосрочный кредитный рейтинг в иностранной валюте, прогноз «Стабильный») по данным рейтингового агентства Fitch.

Агентство Fitch 08 марта 2022 г. понизило долгосрочный рейтинг России в иностранной валюте до C, что отражает мнение агентства о неизбежности суверенного дефолта. Плановый пересмотр рейтинга планировался на 27 мая 2022, но компания решила отклониться от графика из-за сложившейся ситуации в России. Рейтинги России также понизили Moody's и S&P. Moody's 6 марта 2022 г. понизило рейтинг России до преддефолтного Ca. Агентство S&P 3 марта 2022 г. понизило суверенный кредитный рейтинг России до категории CCC-, это нижняя граница спекулятивной категории, в классификации агентства она означает, что риска дефолта можно избежать только при наличии благоприятной конъюнктуры. В конце марта - начале апреля 2022 года суверенные рейтинги Российской Федерации были отозваны мировыми рейтинговыми агентствами в связи с введенными Евросоюзом санкциями против РФ.

В 2021 году во всем мире, в том числе и в Российской Федерации, сохранялась нестабильная экономическая ситуация, вызванная пандемией коронавируса COVID-19. В условиях борьбы с коронавирусом уполномоченные органы власти вводили ряд мер по борьбе с распространением инфекции, таких как нерабочие дни в мае и ноябре 2021 г, перевод на дистанционную работу, запрет массовых мероприятий для детей и QR-коды. В течение 2021 года наблюдался постепенный рост пассажиропотока, кратковременные пиковые снижения пассажиропотока и, как следствие собираемой выручки, наблюдались в период введения нерабочих дней в мае и ноябре 2021 года. В первой половине 2022 года продолжает наблюдаться рост пассажиропотока, несмотря на кратковременные всплески новых штаммов коронавируса в январе-феврале 2022 г. В течение марта-июня в России отмечается устойчивое снижение интенсивности эпидемического процесса по COVID-19. В связи с этим 1 июля 2022 г. Роспотребнадзор отменил все ограничения по COVID-19 в России. Ситуация остается на строгом контроле Роспотребнадзора и при ухудшении обстановки по COVID-19 действие ограничительных мероприятий может быть возобновлено. Общество расценивает риск снижения пассажиропотока, вызванного пандемией коронавируса COVID-19, 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.

Общество с ограниченной ответственностью «Транспортная концессионная компания»
Примечания к сокращенной промежуточной финансовой информации
за 6 месяцев, закончившихся 30.06.2022 г.
(в тысячах рублей, при отсутствии указаний об ином)

В настоящий момент руководство не может достоверно оценить влияние текущей экономической ситуации, ликвидности финансовых рынков и нестабильности на валютных и фондовых рынках на финансовое положение Общества. Руководство Общества полагает, что им предпринимаются и будут в дальнейшем предприниматься все необходимые меры для поддержки устойчивости и роста бизнеса в создавшихся обстоятельствах. Несмотря на ожидаемое ухудшение общеэкономической ситуации в России, Общество не ожидает существенного сокращения пассажиропотока, предполагая, что трамваи являются общедоступным, экономичным видом транспорта, который может привлечь дополнительных пассажиров, пересевших с личных автомобилей.

С конца февраля 2022 г. внешние условия функционирования российской экономики кардинально изменились. Введенные иностранными государствами санкционные ограничения привели к усилению волатильности валютного курса, снижению цен на финансовые активы. Одновременно ажиотажный спрос населения на ряд продовольственных и непродовольственных товаров в совокупности с ослаблением рубля привели к ускорению инфляции (до 17,8% в апреле в годовом выражении). На первом этапе после введения санкционных ограничений в отношении Российской Федерации Банком России и Правительством Российской Федерации был оперативно реализован комплекс мер по стабилизации ситуации на валютном и финансовом рынках, в том числе на внеочередном заседании Банка России 28 февраля 2022 г. повышена ключевая ставка до 20%, временно приостановлены торги в фондовой секции Московской биржи, а также введены ограничения на движение капитала и обязательная продажа 80% валютной выручки экспортерами на внутреннем валютном рынке. Кроме того, Правительством Российской Федерации 15 марта 2022 г. принят План первоочередных действий по обеспечению развития российской экономики в условиях внешнего санкционного давления, который на регулярной основе дополняется новыми мероприятиями в зависимости от выявляемых рисков и потребностей. Благодаря указанным мерам удалось сохранить устойчивость финансового и валютного рынков, стабилизировать ситуацию в экономике. Так, по итогам апреля курс рубля укрепился 71 рублем за долл. США (на пике в начале марта – более 130 рублей за доллар США), в мае курс рубля продолжил укрепление, а на конец июня курс составил менее 52 рублей за доллар США. Укрепление рубля и спад ажиотажного спроса также способствовали замедлению инфляции: потребительские цены в июне в среднем снизились на 0,35%. В годовом выражении инфляция в июне составила 15,9%. В результате стабилизации по вышеперечисленным направлениям Банк России начал постепенно ослаблять введенные ранее ограничения на операции с иностранной валютой, а также понизил ключевую ставку 14 июня 2022 г. до 9,5 процентов. 22 июля 2022 г. Банк России снизил ключевую ставку на 150 б. п., до 8%. В ближайшие месяцы ситуация в реальном секторе экономики будет определяться, в первую очередь, внешнеторговым балансом.

К страновым рискам в Российской Федерации относится ожидание снижения ВВП по итогам года. Минэкономразвития прогнозирует снижение ВВП по итогам года в рамках базового сценария на 7,8%. Основной вклад в снижение ВВП внесет внутренний спрос – как потребительский, так и инвестиционный. В условиях снижения реальных располагаемых доходов населения (на 6,8%) и увеличения безработицы (до 6,7% от рабочей силы в среднем за год) ожидается сокращение оборота розничной торговли на 8,7%, объема платных услуг населению – на 7,9%. Снижение инвестиций в основной капитал составит 19,4% с учетом действующих импортных и экспортных ограничений и высокой неопределенности относительно среднесрочных тенденций в экономике. Начиная с 2023 г. ВВП в базовом варианте начинает медленно восстанавливаться, при этом по итогам 2023 г. ожидается падение (-0,7% в целом за год) с учетом высокой базы 1 квартала 2022 года. Основной восстановительный рост происходит в 2024 и 2025 гг. (3,2% и 2,6% соответственно), при этом к концу среднесрочного периода прогнозируется, что экономика не выходит на докризисный уровень.

По утверждению президента РФ все заявленные национальные цели развития РФ сохраняются, однако Общество оценивает политическую и экономическую ситуацию в Российской Федерации как в краткосрочном, так и в долгосрочном плане как слабо прогнозируемую.

В соответствии с Распоряжением Правительства РФ от 27.11.2021 N 3363-р «О Транспортной стратегии Российской Федерации до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года» предусмотрена реализация следующих целей:

- повышение пространственной связанности и транспортной доступности территорий;
- повышение мобильности населения и развитие внутреннего туризма;
- увеличение объема и скорости транзита грузов и развитие мультимодальных логистических технологий;
- цифровая и низкоуглеродная трансформация отрасли и ускоренное внедрение новых технологий.

Стратегия направлена на опережающее удовлетворение ожиданий основных пользователей и потребителей транспортного комплекса. Прямыми пользователями транспортных услуг в части пассажирских перевозок являются граждане Российской Федерации, проживающие в агломерациях и за их пределами, граждане, проживающие в удаленных, труднодоступных и геостратегических районах страны. Гражданам страны должно быть обеспечено повышение качества жизни в части, зависящей от транспортного комплекса, в том числе повышение качества транспортных услуг в части комфортности и безопасности перевозок

Общество с ограниченной ответственностью «Транспортная концессионная компания»
Примечания к сокращенной промежуточной финансовой информации
за 6 месяцев, закончившихся 30.06.2022 г.
(в тысячах рублей, при отсутствии указаний об ином)

с минимизацией негативного воздействия на окружающую среду при сохранении ценовой доступности перевозок, повышение качества транспортных услуг в части скорости обслуживания пассажиров и, как следствие, увеличение подвижности населения.

Согласно стратегии доведение магистральной инфраструктуры в агломерациях до целевого состояния предполагает развитие в них магистральной сети пассажирского транспорта общего пользования, в том числе реконструкцию существующих линий трамвая в агломерациях на направлениях с пассажиропотоками более 600 человек в пиковый час и строительство новых линий с потоком более 2000 человек при отсутствии градостроительных и транспортных ограничений для развития рельсового транспорта, а также при условии, что развитие рельсового транспорта обладает большей экономической эффективностью на жизненном цикле проекта, чем менее капиталоемкие альтернативы и привлекательно для внебюджетных инвестиций. Необходимым условием развития магистральной инфраструктуры агломераций является внедрение интеллектуальных транспортных систем на улично-дорожной сети и общественном транспорте.

Принципы устойчивого развития транспортного комплекса направлены на решение задачи по снижению негативного воздействия транспортного комплекса на окружающую среду в соответствии с принципами устойчивого развития стратегии. Ключевым принципом устойчивого развития транспортного комплекса является обеспечение транспортных потребностей населения и бизнеса без ущерба для здоровья человека и состояния окружающей среды.

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» (в ред. от 28.12.2021 г.), 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 настоящее время политическая обстановка характеризуется крайне высокой степенью нестабильности. Политический фактор несет в себе потенциальную угрозу экономической стабилизации: долгосрочные инвестиции в российскую экономику, являющиеся необходимым условием экономического подъема, становятся затруднительными из-за высокого уровня риска, генерируемого политической средой. В соответствии с изменениями политической и экономической конъюнктуры Правительство Российской Федерации будет проводить меры, направленные на стабилизацию российской экономики. В сложившейся ситуации присутствуют такие риски, как неконвертируемость национальной валюты за рубежом, низкий уровень ликвидности на рынках долгосрочного кредитования и инвестиций, а также высокий уровень инфляции. По итогам 2021 г. инфляция составила 8,39%. По данным Росстата годовая инфляция в России ускорилась в феврале 2022 по отношению к январю 2022 (в январе – 8,73%, в феврале – 9,15%), что вызвано ослаблением курса рубля и повышенным спросом на ряд продовольственных и непродовольственных товаров. Годовая инфляция в марте 2022 года значительно ускорилась по сравнению с февралем и составила 16,69%. В последний раз сопоставимые значения наблюдались в начале 2015 года. В марте ускорился рост цен практически на все товары и услуги. Основными факторами были ослабление рубля, произошедшее в первой половине месяца, и всплеск потребительского спроса, вызванный введением новых внешних санкций. В апреле произошли заметное укрепление рубля по сравнению с мартом и исчерпание ажиотажного спроса. Месячный прирост цен в апреле 2022 года значительно уменьшился, но остался высоким (1,5%). В мае годовая инфляция замедлилась до 17,10%, месячный прирост – до 0,18%. Снижение инфляционного давления отражало прежде всего коррекцию цен на отдельные товары и услуги в условиях значительного укрепления рубля и ослабления потребительского спроса после мартовского всплеска. В июне потребительские цены в среднем снизились на 0,35%. Годовая инфляция уменьшилась до 15,90%. Наблюдаемое ослабление инфляционного давления отражает действие большого числа временных факторов, среди которых дальнейшая коррекция цен на товары, резко подорожавших в марте, а также период быстрого укрепления рубля, конъюнктура рынка овощей и фруктов. Согласно июльскому прогнозу Банк России ожидает, что в 2022 г. инфляция составит 14,0–15,0%. С учетом проводимой денежно-кредитной политики годовая инфляция снизится до 5,0–7,0% в 2023 г. и вернется к 4% в 2024 году.

В течение 2021 г. ключевая ставка постепенно росла с 4,25% до 8,25 %. С 28.02.2022 ключевая ставка установлена на уровне 20%. Совет директоров Банка России 18 марта 2022 года принял решение сохранить ключевую ставку на уровне 20% годовых. На фоне кардинально изменившихся внешних условий резкое повышение Банком России ключевой ставки 28 февраля 2022 г. призвано поддержать финансовую стабильность и предотвратить неконтролируемый рост цен. Российская экономика входит в фазу масштабной структурной перестройки, которая будет сопровождаться временным, но неизбежным периодом повышенной

инфляции, в основном связанным с подстройкой относительных цен по широкому кругу товаров и услуг. Проводимая Банком России денежно-кредитная политика должна создать условия для постепенной адаптации экономики к новым условиям и возвращения годовой инфляции к 4% в 2024 году. 11 апреля 2022 года ключевая ставка была снижена до 17%. В течение последующих 2-х месяцев ключевую ставку снижали еще 3 раза и с 14.06.2022 г. она установлена на уровне 9,5%. На заседании ЦБ, состоявшемся 22.07.2022 г., ключевую ставку еще раз понизили до уровня 8%. ЦБ полагает, что на прогнозном горизонте есть три основных источника неопределенности. Среди них внешние факторы – риски со стороны геополитической ситуации и мировой рецессии, бюджетная политика и изменения склонности к сбережению. ЦБ скорректировал ожидания по средней ключевой ставке: из прогноза ЦБ следует, что по итогам 2022 года она составит 10,5-10,8%. В следующем году – 6,5% и 8,5% и в 2024 году – 6–7% годовых.

Региональные риски

Политическая и экономическая ситуация в Москве, Санкт-Петербурге, Московской области и Ленинградской области в настоящий момент неразрывно связано с ситуацией в России в целом.

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 июль 2022 г. Уже в апреле 2022 года Петербург поэтапно стал переходить на новую модель транспортного обслуживания (НМТО). Главная цель НМТО – переход на принципиально новый единый стандарт качества транспортного обслуживания. Для этого Петербург откажется от морально устаревших и небезопасных «маршруток» (их заменят современные комфортабельные и экологичные автобусы), запустит актуализированную маршрутную сеть, создаст более 200 новых остановочных павильонов, а действие льгот распространит на весь наземный общественный транспорт. I этап стартовал 1 апреля. Для его реализации городу потребовалось 864 автобуса, которые вышли на маршруты с полностью готовой инфраструктурой (остановками, диспетчерскими станциями, разворотными кольцами). Вступил в действие пересадочный тариф «60» минут. Он позволяет в течение часа совершать неограниченное количество пересадок на наземном общественном транспорте (трамвай, автобус, троллейбус). Отменяются зонные тарифы, чтобы жители удаленных районов Петербурга не переплачивали за проезд. II этап начался в июне 2022 года. По новым маршрутам и маршрутам с изменением трассы поехали 693 новых автобуса. На III этапе – в июле на маршруты выйдут еще 1 244 автобуса. Этого количества будет достаточно чтобы полностью заменить «маршрутки» социальным общественным транспортом.

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 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. Однако необходимо отметить, что предварительная разработка адекватных соответствующим событиям мер затруднена неопределенностью развития ситуации, и параметры проводимых мероприятий будут в большей степени зависеть от особенностей создавшейся ситуации в каждом конкретном случае.

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 2021 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.

Принципы учетной политики, использованные при подготовке данной сокращенной промежуточной финансовой информации, соответствуют учетной политике, применяемой для составления финансовой отчетности за 2021 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 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.

Общество с ограниченной ответственностью «Транспортная концессионная компания»
Примечания к сокращенной промежуточной финансовой информации
за 6 месяцев, закончившихся 30.06.2022 г.
(в тысячах рублей, при отсутствии указаний об ином)

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.

Признание в качестве актива полученных в долгосрочную аренду земельных участков

Эксплуатация объекта концессионного соглашения – трамвайной сети, осуществляется на участках, переданных Обществу в долгосрочную аренду. 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, на конец 2021 г. действует два таких договора, срок действия которых по оценке Общества составляет 10 и 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.

4. Применение новой версии МСФО

В истекшем периоде 2022 года нет каких-либо новых и пересмотренных стандартов и интерпретаций, которые стали применимы к деятельности Общества в 2022 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.

Общество с ограниченной ответственностью «Транспортная концессионная компания»
Примечания к сокращенной промежуточной финансовой информации
за 6 месяцев, закончившихся 30.06.2022 г.
(в тысячах рублей, при отсутствии указаний об ином)

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).

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 54,35 млн руб. (действует с 01 сентября 2021 по 31 августа 2022 включительно). На период с 01.09.2022 по 31.08.2023 г. Общество планирует заключить договор банковской гарантии на сумму 67,135 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 эксплуатации трамвайной сети;
- 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 2022 года	За первое полугодие 2021 года
Операции с собственниками		
Финансовые расходы		
Расходы, связанные с выкупом облигаций	-	(152)
Операции с другими связанными сторонами		
Кредиторская задолженность		
на начало периода	-	34 528
на конец периода	-	-
Вознаграждение ключевому управленческому персоналу	(36 780)	(34 336)

К ключевому управленческому персоналу отнесен директор, главный бухгалтер, главный инженер, начальник юридического отдела, директора подразделений и их заместители.

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

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 30.06.2022 г. составляет 9 175 158 тыс. руб., по состоянию на 31.12.2021 г. составляет 9 371 926 тыс. руб.

На 30.06.2022 г. и на 31.12.2021 г. первоначальная стоимость нематериального актива 10 527 092 тыс. руб., начисленная амортизация на 30.06.2022 г. составляет 1 351 934 тыс. руб., на 31.12.2021 г. начисленная амортизация составляет 1 155 166 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 2022 г.	На 31 декабря 2021 г.
Долгосрочная дебиторская задолженность:		
Дебиторская задолженность по финансовой аренде	15 111	15 868
Итого долгосрочная дебиторская задолженность	15 111	15 868

Общество с ограниченной ответственностью «Транспортная концессионная компания»
Примечания к сокращенной промежуточной финансовой информации
за 6 месяцев, закончившихся 30.06.2022 г.
(в тысячах рублей, при отсутствии указаний об ином)

Краткосрочная дебиторская задолженность:		
Дебиторская задолженность по Концессионному соглашению	670 518	615 886
Задолженность по оплате эксплуатационного платежа	670 518	615 886
Дебиторская задолженность по финансовой аренде	1 500	1 481
Прочая дебиторская задолженность	626	133
Итого краткосрочная дебиторская задолженность	672 644	617 500
Итого дебиторская задолженность	687 755	633 368

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

По состоянию на 30.06.2022 г. и на 31.12.2021 г. в составе прочей дебиторской задолженности отражена задолженность за аренду прочего имущества (операционная аренда) и прочая задолженность, подлежащая погашению денежными средствами. Сроки погашения этой задолженности не превышают одного года.

Общество предоставляет в аренду спецтехнику, используемую арендатором для оказания услуг Обществу. Аренда носит финансовый характер. Первоначальная стоимость инвестиции в финансовую аренду составила 19 030 тыс. руб.

В первом полугодии 2022 года сумма погашения требования составила 958 тыс. руб. (в первом полугодии 2021 года – 686 тыс. руб.). Начисленные за первое полугодие 2022 года проценты составляют 221 тыс. руб. (за первое полугодие 2021 года – 119 тыс. руб.).

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 2022 г.	На 31 декабря 2021 г.
Остаток денежных средств на расчетных счетах в российских банках	571 807	428 924
Поступления за пассажирские перевозки, ожидающая зачисления на расчетный счет (данные эквайринга)	1 184	2 309
Поступления за пассажирские перевозки, подлежащие получению от Организатора перевозок	10 119	11 211
Итого денежных средств и их эквивалентов	583 110	442 444

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 перевозок. Срок поступления денежных средств не превышает нескольких рабочих дней.

Обществом в 2016 г. заключено генеральное соглашение с АО «БАНК СГБ» о выплате процентов на неснижаемый остаток на расчетном счете. Банку АО «БАНК СГБ», в котором Общество размещает денежные средства, рейтинговым агентством «Эксперт РА» присвоен кредитный рейтинг ruA-. Каждая конкретная сделка оформляется подтверждением, в котором указано: сумма неснижаемого остатка, процентная ставка, дата начала срока расчета и дата окончания срока расчета. Генеральное соглашение продолжает действовать в 2022 году.

11. Кредиты полученные и выпущенные облигации

	На 30 июня 2022 г.	На 31 декабря 2021 г.
Долгосрочные кредиты и займы		
Кредиты (АО «БАНК СГБ»)	819 349	814 981
облигационный заём (выпуск класс А1)	561 835	538 858
облигационный заём (выпуск класс А2)	3 663 019	3 484 155
облигационный заём (выпуск класс А3)	1 128 677	1 073 581
облигационный заём (выпуск класс А4)	2 672 135	2 522 721

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

за 6 месяцев, закончившихся 30.06.2022 г.

(в тысячах рублей, при отсутствии указаний об ином)

облигационный заём (выпуск класс Б)	2 052 819	1 964 157
Итого долгосрочных кредитов и займов	10 897 834	10 398 453
Краткосрочные кредиты и займы		
облигационный заём (выпуск класс А4)	-	10 969
Итого краткосрочных кредитов и займов	-	10 969
Всего кредиты и займы	10 897 834	10 409 423

Кредиты полученные и выпущенные облигации, отражаются в отчете о финансовом положении по амортизированной стоимости с использованием эффективной процентной ставки, та часть обязательства, которая подлежит погашению в течение 12 месяцев после отчетной даты, отражается в разделе краткосрочных обязательств.

12. Кредиторская задолженность

	На 30 июня 2022 г.	На 31 декабря 2021 г.
Авансы, полученные по оплате проезда	61	91
Обязательства перед генеральным подрядчиком	19 595	19 595
в том числе удержано из оплаты генерального подрядчика		
гарантийное удержание	-	-
прочие удержания	19 595	19 595
Обязательства перед прочими поставщиками	16 248	37 243
Расчеты по прочим налогам (кроме налога на прибыль)	2 038	151
Обязательства перед сотрудниками по оплате труда	10 377	-
Расчеты с бюджетом с отсрочкой платежа до 1 года	7 128	
Прочее	247	-
Итого кредиторская задолженность:	55 694	57 080

Прочие удержания 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 – 2022 год.

По расчетам с бюджетом с отсрочкой платежа до 1 года отражена сумма отсрочки по уплате страховых взносов, предоставленная Обществу в 2022 году на основании Постановления Правительства Российской Федерации от 29.04.2022 N 776 «Об изменении сроков уплаты страховых взносов в 2022 году». Срок оплаты этих сумм приходится на июнь-июль 2023 года.

В связи с предоставлением указанной рассрочки Обществом признан доход (в составе прочих операционных доходов), равный разнице между суммой, на которую распространяется рассрочка, и справедливой стоимостью этой суммы на момент возникновения права на рассрочку уплаты (сумма дохода составила 745 тыс. руб.). В качестве справедливой стоимости признана амортизированная стоимость соответствующих сумм, рассчитанная на основе рыночной ставки процента, по которой Общество может привлечь банковский кредит на соответствующую дату.

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 первом полугодии 2022 года и в 2021 году все расходы Общества, непосредственно связанные с эксплуатацией Трамвайной сети (перевозкой пассажиров), включаются в состав себестоимости эксплуатации Трамвайной сети, административные расходы с 2020 г. не выделяются.

Общество с ограниченной ответственностью «Транспортная концессионная компания»
 Примечания к сокращенной промежуточной финансовой информации
 за 6 месяцев, закончившихся 30.06.2022 г.
 (в тысячах рублей, при отсутствии указаний об ином)

15. Финансовые доходы

	За первое полугодие 2022 года	За первое полугодие 2021 года
Процентный доход по банковскому депозиту	77 864	8 013
Процентный доход на остаток на расчетном счете	29 578	11 852
Доходы по финансовой аренде	221	119
ИТОГО:	107 663	19 984

16. Финансовые расходы

	За первое полугодие 2022 года	За первое полугодие 2021 года
Процентные расходы по выпущенным облигациям	(484 043)	(380 739)
Процентные расходы по полученным займам, кредитам	(26 305)	-
Процентные расходы по арендному обязательству	(2 525)	(2 337)
Процентные расходы за рассрочку платежа по страховым взносам	(26)	
Расходы, связанные с выпуском и обслуживанием облигаций, но не относящиеся непосредственно к затратам на осуществление выпуска	(5 710)	(47)
Превышение цены выкупа облигаций над их амортизированной стоимостью	-	(27 419)
ИТОГО:	(518 609)	(410 542)

17. Налог на прибыль

	За первое полугодие 2022 года	За первое полугодие 2021 года
Текущие расходы по налогу на прибыль	(32 123)	(38 645)
Изменение отложенных налогов, связанное с:		
- Возникновением и списанием временных разниц	(68 153)	(68 015)
ИТОГО налог на прибыль, в составе совокупного дохода за отчетный год	(100 276)	(106 660)

Текущая ставка налога на прибыль, применяемая ко всей прибыли Общества в 2022 (и в 2021) году составляет 20%. Отложенные налоги на 30 июня 2022 года и на 31 декабря 2021 года рассчитаны по ставке 20 %.

18. Справедливая стоимость финансовых инструментов

Справедливая стоимость представляет собой сумму, на которую может быть обменян 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 настоящее время наблюдается существенный рост волатильности финансовых рынков. Для финансовых инструментов, обращающихся на финансовых рынках, наблюдаемые цены по состоянию на отчетную дату отражают позицию участников рынков и должны использоваться для оценки справедливой стоимости, несмотря на повышенную волатильность этих рынков.

Высокая степень неопределенности по состоянию на конец первого полугодия 2022 г., сокращение количества сделок и высокая волатильность финансовых и товарных рынков, а также другие факторы, осложняющие определение справедливой стоимости финансовых инструментов, не отменяют требования МСФО по учету финансовых инструментов по справедливой стоимости. Названные факторы влияют на ожидаемые денежные потоки по финансовым инструментам, котировки и цены фактических сделок, в связи с чем они должны быть учтены при определении справедливой стоимости финансовых инструментов.

Общество с ограниченной ответственностью «Транспортная концессионная компания»
Примечания к сокращенной промежуточной финансовой информации
за 6 месяцев, закончившихся 30.06.2022 г.
(в тысячах рублей, при отсутствии указаний об ином)

Общество проводит регулярный мониторинг цен на финансовые инструменты и считает, что в большинстве 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, кредиты 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

«27» июля 2022 г.



С.А.Окутин

Н.В.Егорова



Прошнуровано, пронумеровано, скреплено
печатью 22 (двадцать два) листов.
" 28 " нояб 2022 г.