



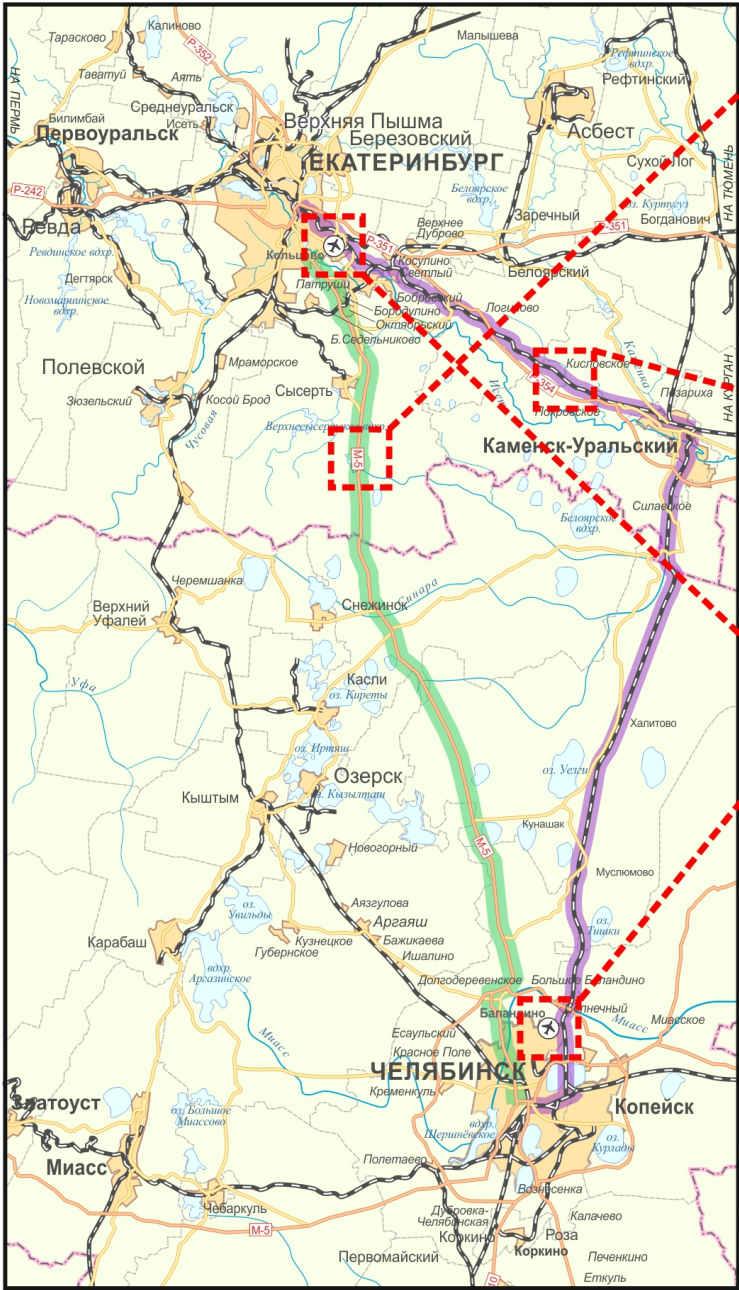
ЦЕНТР
ЭКОНОМИКИ
ИНФРАСТРУКТУРЫ

ВСМ Екатеринбург – Челябинск

Эффекты от реализации проекта

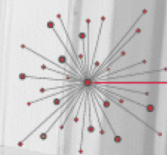
Апрель 2018 г.





Суммарный пассажиропоток		5 401 611 чел.	
Автотранспортное сообщение: трасса М5			
Расстояние	210 км		
Пассажиропоток	<i>автомобиль</i>	<i>автобус</i>	
	4 820 132 чел./год	546 979 чел./год	
Время в пути	2 ч 50 мин	3 ч 45 мин	
Частота сообщения	-	27,57 рейсов/сут.	
Стоимость проезда	477 руб.	557 руб.	
Железнодорожное сообщение			
Расстояние	252 км		
Пассажиропоток	34 500 чел./год		
Время в пути	5 ч 3 мин		
Частота сообщения	7,43 рейса/сут.		
Стоимость проезда	777 руб. - плацкарт		
	1302 руб. - купе		
Аэропорт Кольцово			
Пассажиропоток	4,3 млн чел./год		
Доступность	пригородные автобусы		
	междугородные автобусы (14 маршрутов)		
	пригородные электрички		
Аэропорт Бalandино			
Пассажиропоток	1,2 млн чел./год		
Доступность	пригородные автобусы		
ТЕНДЕНЦИИ РАЗВИТИЯ АГЛОМЕРАЦИЙ			
			
Цветным фоном вокруг городов на карте показаны существующие городские агломерации			
- формирование урбанизированных районов вдоль трасс ВСМ			

Методология и подходы к расчёту эффектов



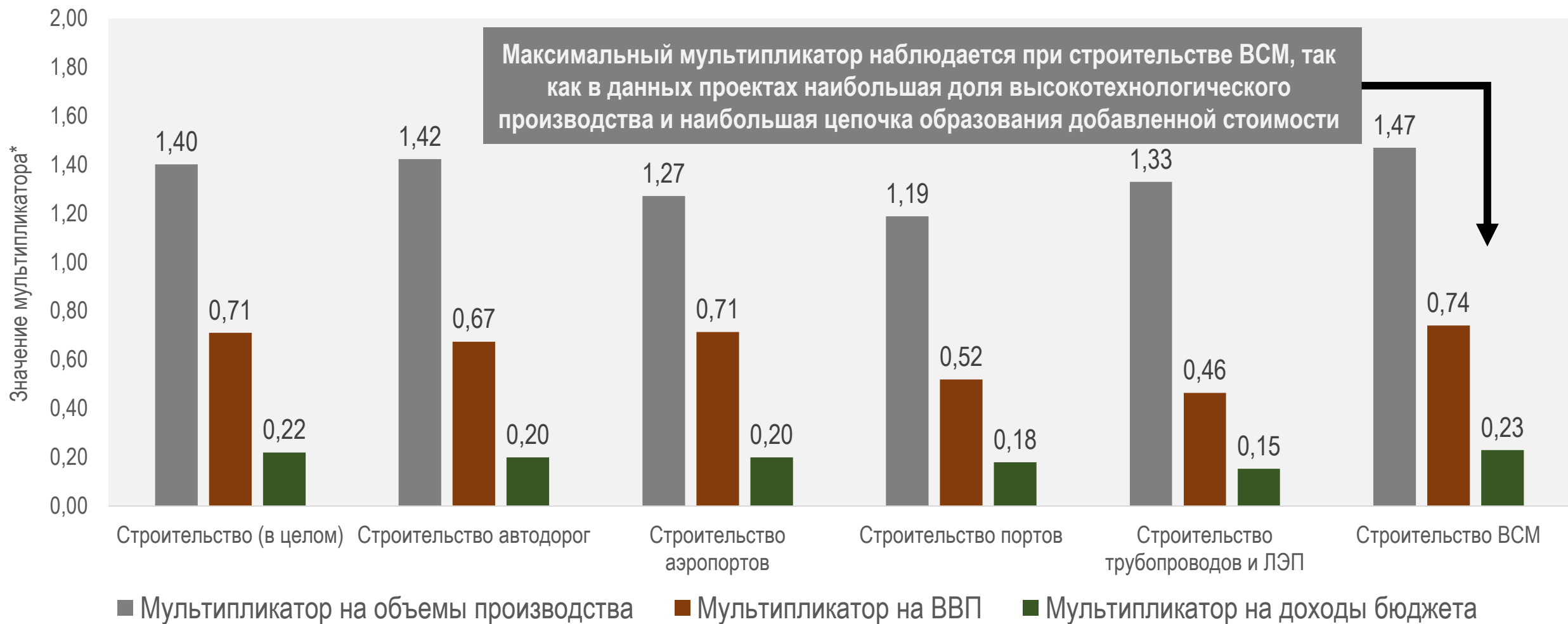
ЦЕНТР
ЭКОНОМИКИ
ИНФРАСТРУКТУРЫ

Общая схема возникновения эффектов



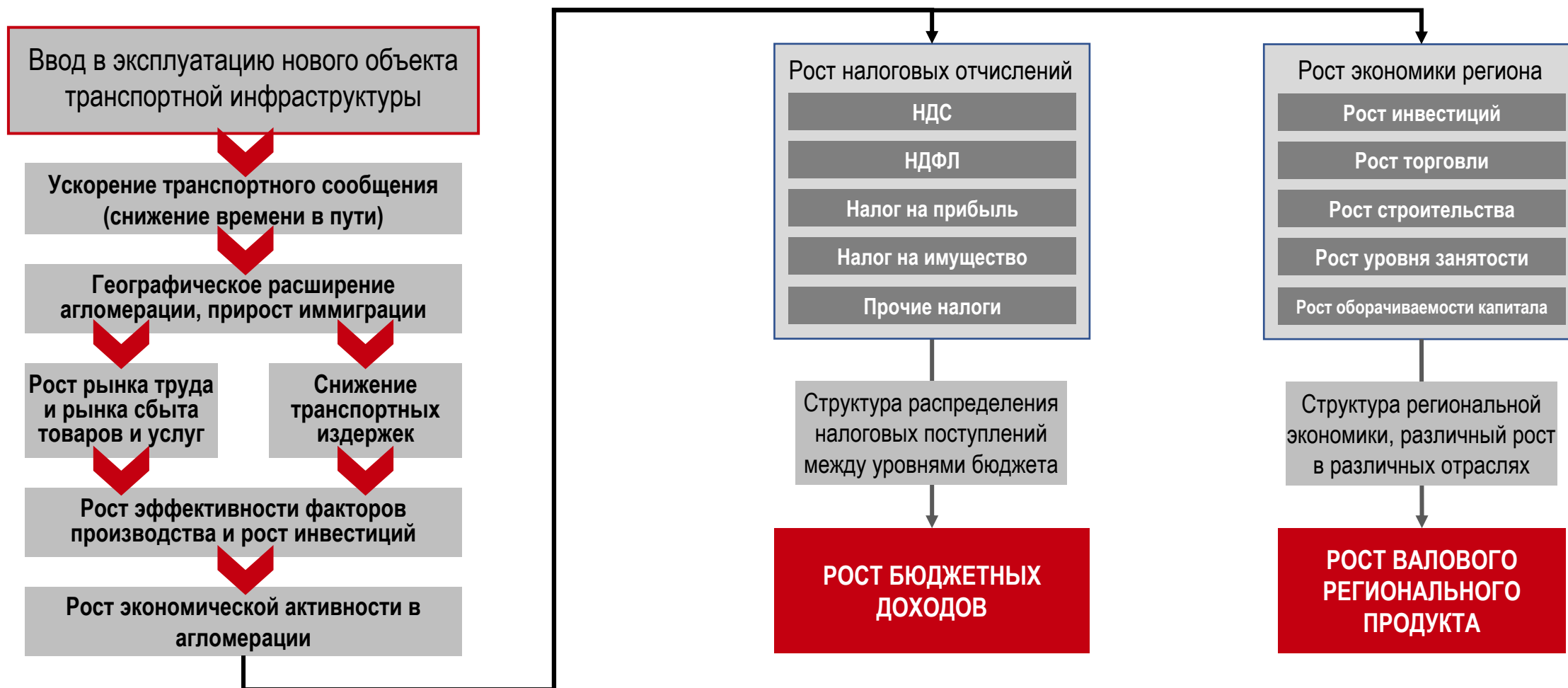
Методология расчета





* для расчета эффектов мультипликатор умножается на объема инвестиций (CAPEX)

Мультипликаторы посчитаны Институтом
Народнохозяйственного Прогнозирования РАН



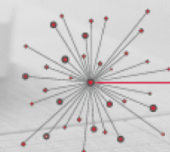
Рост экономики регионов за счет ускорения развития пригородных зон крупных агломераций



- Объединении двух агломераций приводит к росту экономических показателей в обоих центрах и в прилегающих областях
- Населенные пункты на пути скоростного сообщения становятся «ближе» к каждому из центров, получают дополнительную выгоду



Экономические эффекты реализации проекта ВСМ Екатеринбург - Челябинск



ЦЕНТР
ЭКОНОМИКИ
ИНФРАСТРУКТУРЫ

Прямые экономические эффекты от реализации проекта

Прямые бюджетные доходы, млрд руб. в прогнозных ценах (суммарно до 2050 года)

Прямые налоговые эффекты - налоговые отчисления непосредственных участников проекта, а именно владельца инфраструктуры и компании-перевозчика. Основным видами налоговых отчислений являются: налог на прибыль организаций (НПО), налог на добавленную стоимость (НДС), налог на доход физических лиц (НДФЛ), налог на имущество (НИ).



Налогов	Ставка в федеральный бюджет	Ставка в региональные бюджет
НПО	3%	17%
НДС	18%*	-
НДФЛ	-	13%
НИ	-	0%** / 2,2%

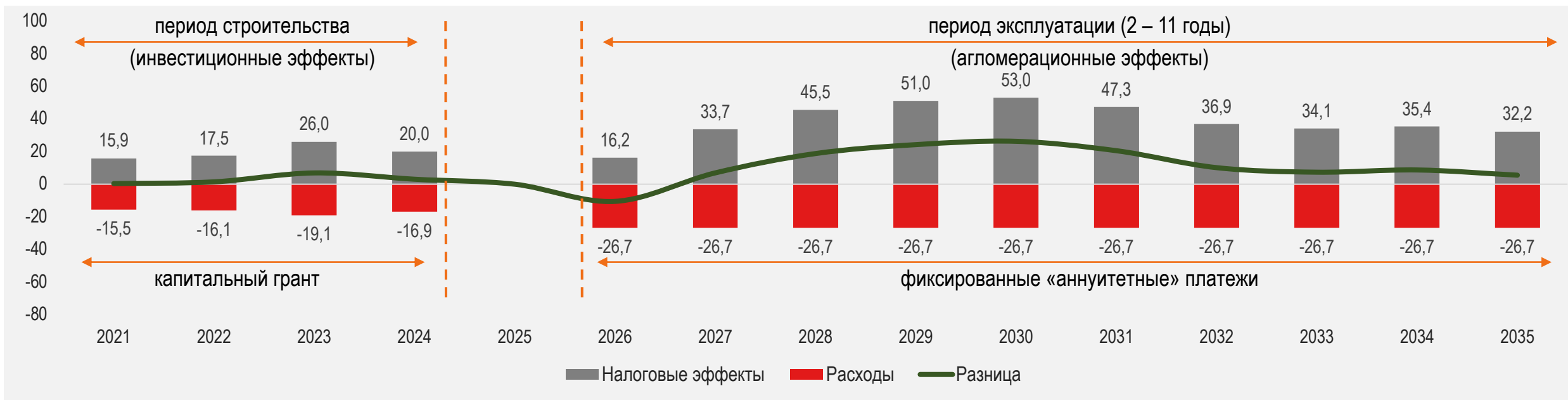
Налог	Федеральный бюджет	Региональные бюджет	Консолидированный бюджет
НПО	1,53	8,5	9,9
НДС	32,6	-	32,6
НДФЛ	-	16,1	16,1
НИ	-	6,7	6,7

* в модели принято допущение о предоставлении льготы по НДС на продажу билетов пассажирам (билетной выручки компании-перевозчика) в размере 100%.

** в модели принято допущение о предоставлении льготы по налогу на имущество владельца инфраструктуры в размере 100%. Ставка налога на имущество для перевозчика составляет 2,2%

Прогноз совокупных косвенных бюджетных эффектов и объема государственной поддержки (инфраструктурная ипотека)

млрд руб. в прогнозных ценах

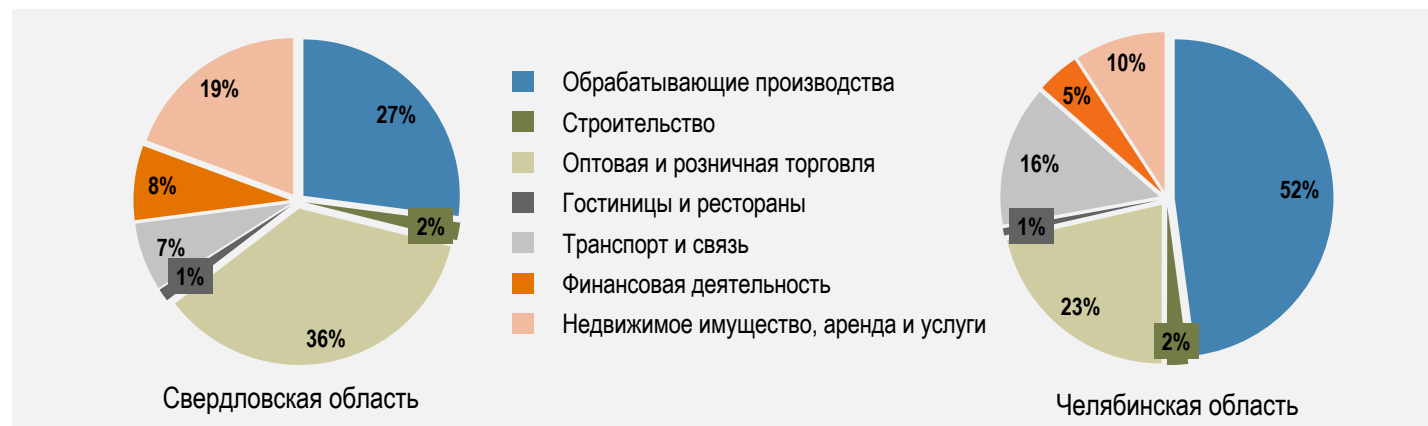


Эффекты	Прирост ВРП		Прирост бюджетных доходов	
	в базовых ценах 2017	в прогнозных ценах	В базовых ценах 2017	в прогнозных ценах
Челябинская область	552	932	89	150
Свердловская область	656	1 128	93	159
Прочие регионы	76	97	15	19
Федеральный бюджет	-	-	85	136
Совокупные	1 344	2 263	282	465

Косвенные экономические эффекты от реализации проекта

Структура эффектов

Структура прироста ВДС по видам экономической деятельности от агломерационных эффектов
% от общей суммы (ВРП)



Распределение дополнительных бюджетных доходов регионов по видам налогов

Регион	НПО	НДФЛ	Прочие виды
Челябинская область	24,2%	39,5%	36,3%
Свердловская область	21,8%	40,8%	35,3%

Распределение дополнительных доходов ФБ по видам налогов по регионам возникновения налогов

Регион	НПО	НДС	Прочие виды
Челябинская область	10,6%	80,7%	8,8%
Свердловская область	8,2%	87,0%	4,9%