

ЦЕНТР  
ЭКОНОМИКИ  
ИНФРАСТРУКТУРЫ

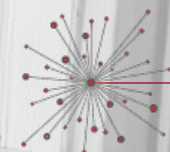


## ВСМ Челябинск - Екатеринбург

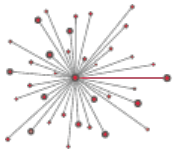
Социально-экономические и бюджетные эффекты от реализации проекта

Май 2018 г.

## Методология и подходы к расчёту эффектов



ЦЕНТР  
ЭКОНОМИКИ  
ИНФРАСТРУКТУРЫ



Размер эффектов инвестиционного спроса определяется ресурсным планом строительства железнодорожной линии, зависит от глубины локализации всей производственной цепочки.



## Общая схема возникновения эффектов



## Методология расчета



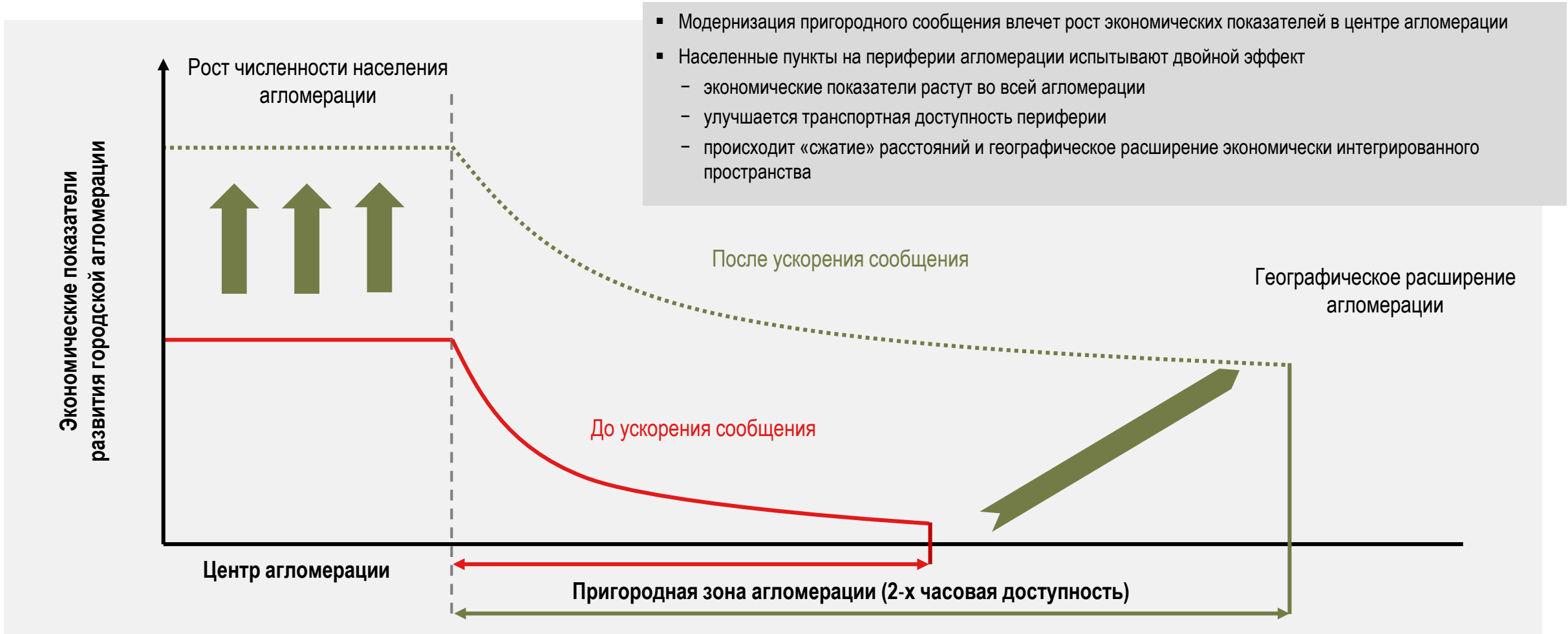
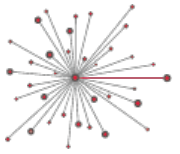


\* для расчета эффектов мультипликатор умножается на объема инвестиций (CAPEX)

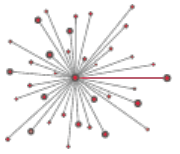


Рост экономики регионов за счет ускорения развития пригородных зон крупных агломераций

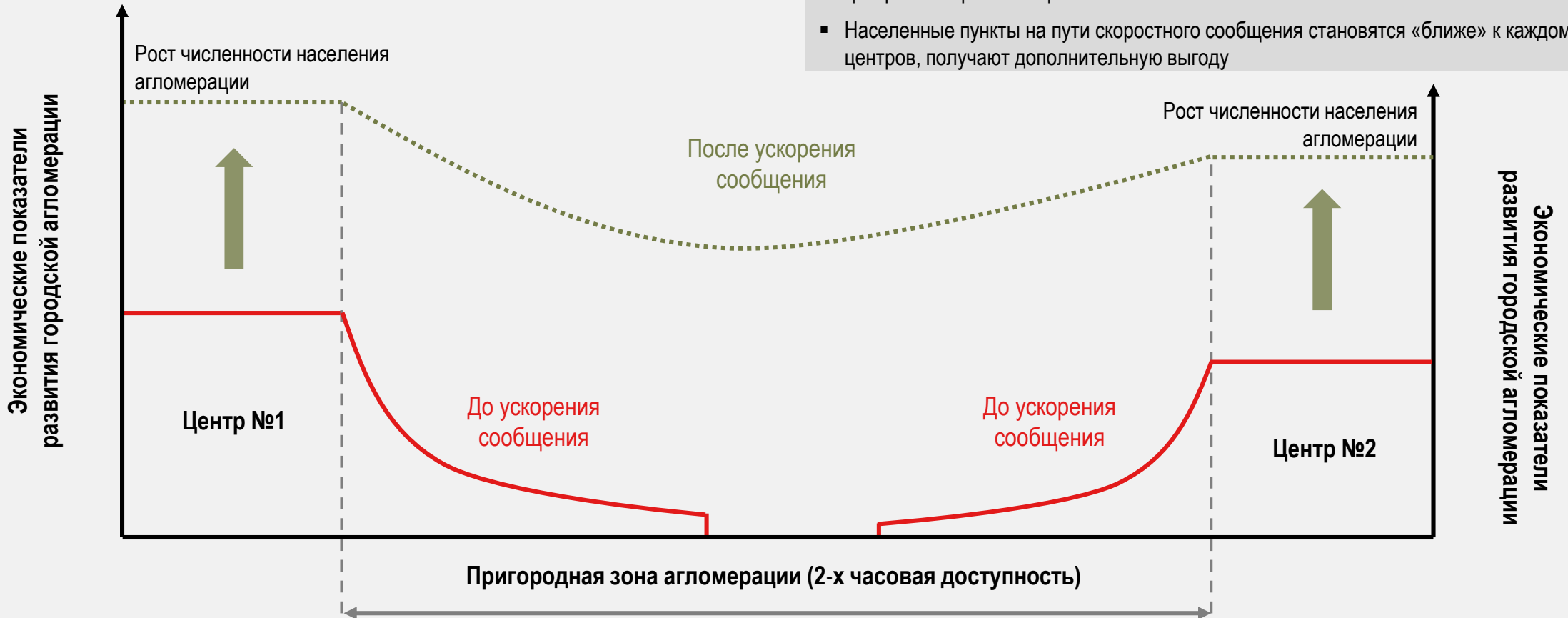




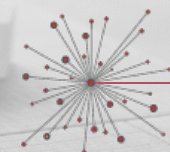




- Объединении двух агломераций приводит к росту экономических показателей в обоих центрах и в прилегающих областях
- Населенные пункты на пути скоростного сообщения становятся «ближе» к каждому из центров, получают дополнительную выгоду

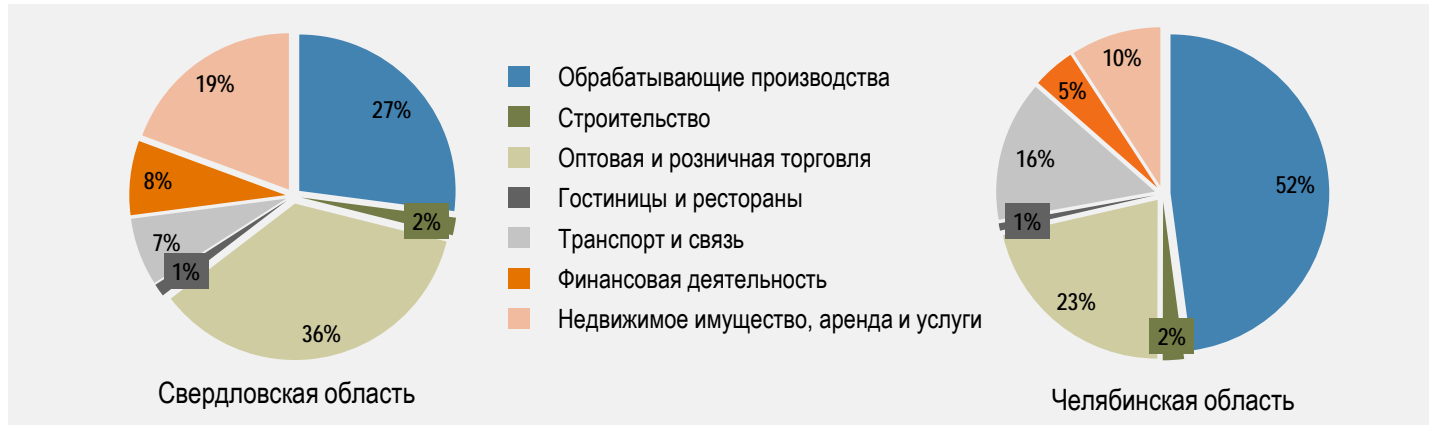


Экономические эффекты реализации проекта  
ВСМ Екатеринбург - Челябинск

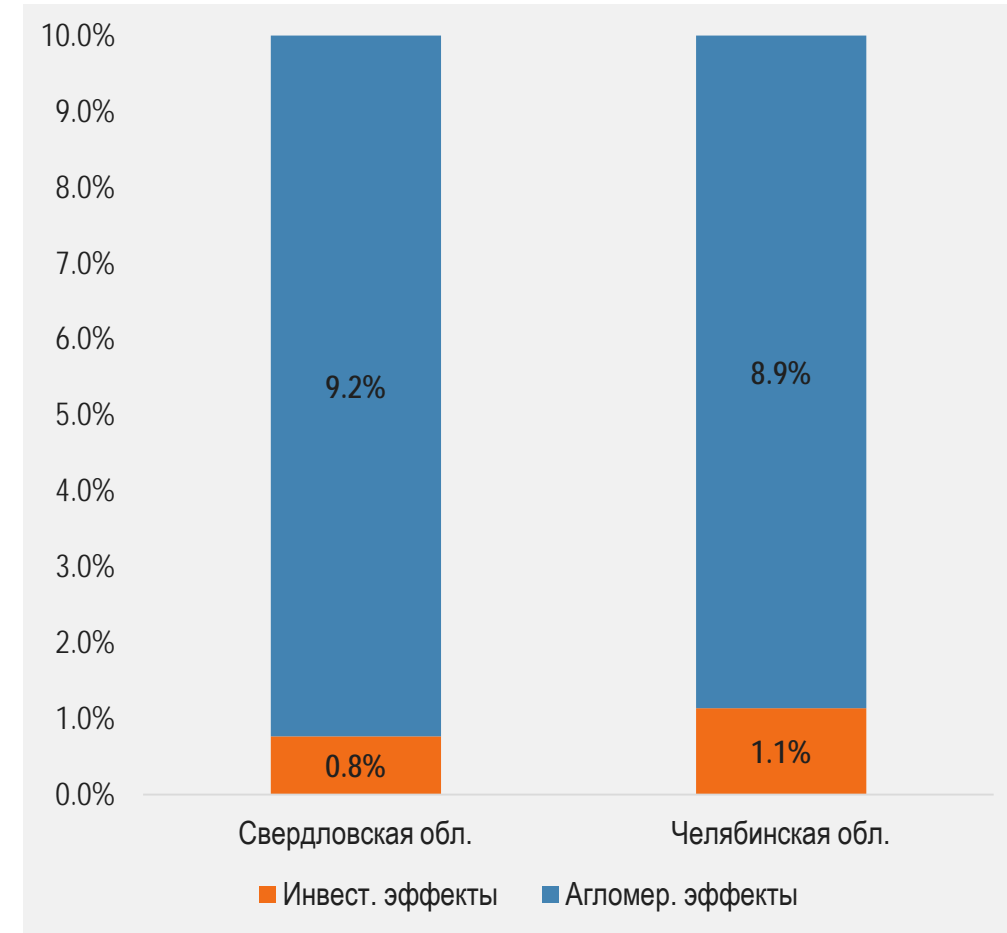


ЦЕНТР  
ЭКОНОМИКИ  
ИНФРАСТРУКТУРЫ

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



**Структура косвенных экономических эффектов по видам эффектов в % от общей суммы**



**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%        |