



ФГБОУ ВО
Петербургский государственный университет путей сообщения
Императора Александра I



Современное состояние и развитие рынка пассажирских перевозок

К.Э.Н., доцент
кафедры «Экономика транспорта»
Волкова Елена Михайловна

СТРУКТУРА ЛЕКЦИИ

- Специфика рынка пассажирских перевозок;
- Характеристики рынка пассажирских перевозок в дальнем следовании;
- Характеристики рынка пассажирских перевозок в пригородном сообщении;
- Рынок высокоскоростных пассажирских перевозок – перспективный сегмент РТУ;
- Организационно-экономический механизм реализации проекта строительства ВСМ II

Понятие рынка и логика его исследования

Рынок – организующий механизм, приводящий в соответствие спрос на товары и услуги с производственной деятельностью (Ф. Шерер, Д. Росс)

ХАРАКТЕРИСТИКИ СТРУКТУРЫ РЫНКА

- ЁМКОСТЬ
- КОНЦЕНТРАЦИЯ УЧАСТНИКОВ;
- БАРЬЕРЫ ВХОДА – ВЫХОДА;
- ДИФФЕРЕНЦИАЦИЯ ПРОДУКТА



ПОВЕДЕНИЕ УЧАСТНИКОВ

- ФОРМЫ КОНКУРЕНЦИИ;
- ФОРМЫ ВЗАИМОДЕЙСТВИЯ;
- ФАКТОРЫ МОНОПОЛИЗАЦИИ



РЕЗУЛЬТАТИВНОСТЬ

ГОСУДАРСТВЕННОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ



Специфика пассажирских

перевозок

Пассажирские перевозки – доставка по договору перевозки пассажиров и багажа из пункта отправления в пункт назначения

**Вид
бизнеса**

**Социальная
роль**

**Основные функции пассажирских перевозок
в жизни общества**

Производственно-экономические

(перевозка рабочих, служащих к месту работы; командировки, деловые поездки, поездки к месту учебы)

Социально-бытовые

(перемещение населения для собственных нужд: посещение родственников, друзей, поездки на дачу, за покупками)

Социально-культурные

(поездки к месту отдыха: на курорты, в санатории, дома отдыха; туризм, экскурсии, соревнования)

Характеристика путей сообщения РФ

Площадь РФ –
17 098 242 кв. км

Численность населения РФ

–

143,3 млн. чел.



	Протяженность путей сообщения, тыс. км	Плотность путей сообщения, км на 1000 кв. км территории
Железнодорожные пути общего пользования	85,6	5,0
Автомобильные дороги с твердым покрытием общего пользования	984,6	57,6
Внутренние водные	101,7	5,0

Классификация пассажирских перевозок

По видам
транспорта общего
пользования

Железнодорожный
Автобусный
Таксомоторный
Трамвайный
Троллейбусный
Метрополитен
Морской
Внутренний
водный

По видам
сообщения

Внутригородское
Пригородное
Междугородное
Международное



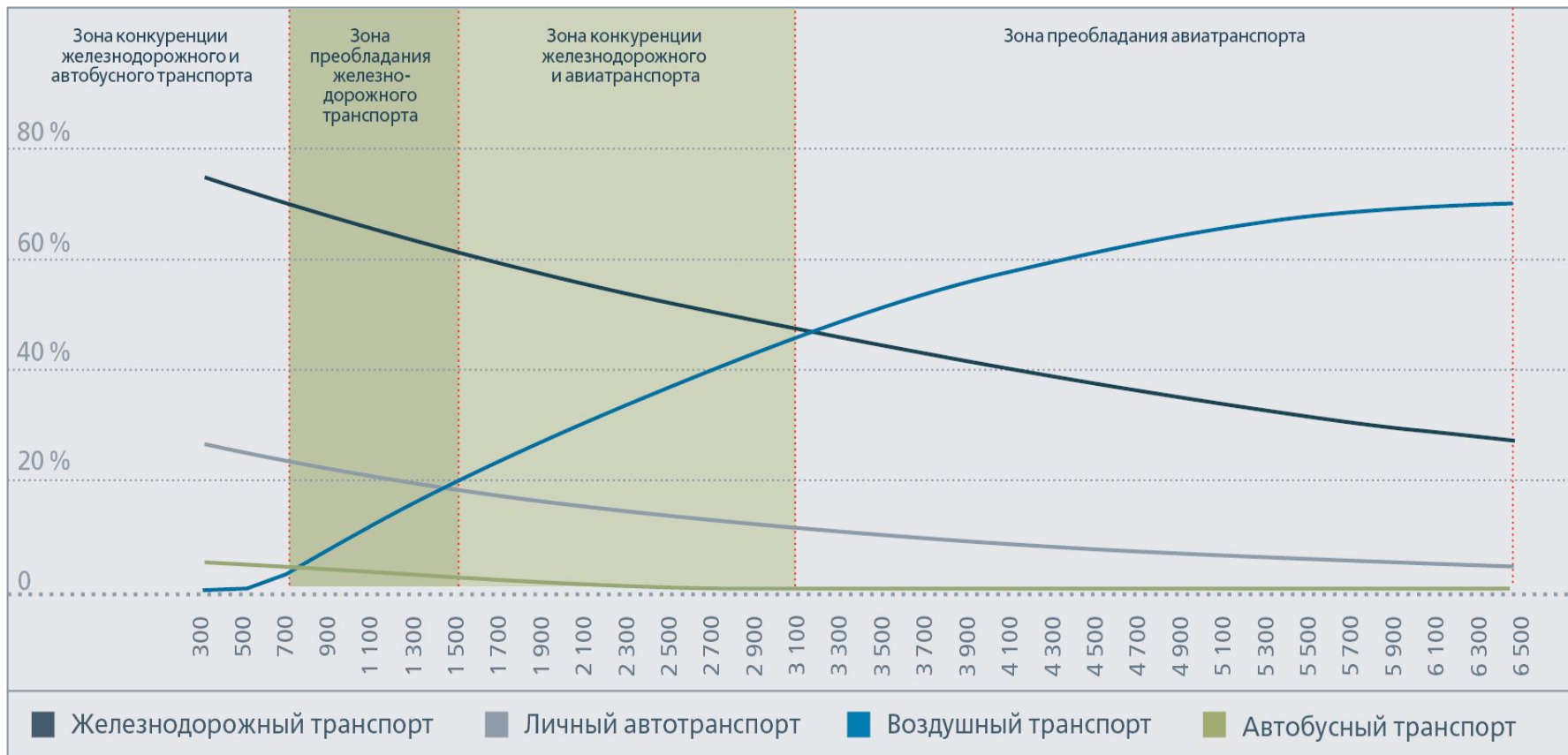
Сравнительная характеристика различных видов пассажирского транспорта

Особенности видов транспорта

Вид транспорта	Особенности видов транспорта	
	Положительные	Отрицательные
Железнодорожный	Наибольшая эффективность в перевозке пассажиров на средние расстояния и в пригородном сообщении. Высокая провозная способность. Невысокая стоимость перевозок. Низкая экологическая нагрузка. Высокая степень безопасности перевозки	Недоступность в некоторых удаленных регионах страны. Невысокая скорость перевозок
Автомобильный	Доступность практически во всех зонах страны. Относительно высокая скорость и эффективность перевозок на малые и средние расстояния. Гибкость в обеспечении необходимой частоты движения	Относительно дорогой вид транспорта в связи с высокой средней себестоимостью перевозок. Высокая экологическая нагрузка. Низкая степень безопасности перевозки
Воздушный	Возможность использования в труднодоступных районах Сибири, Дальнего Востока и Крайнего Севера. Наивысшая скорость перевозки пассажиров	Наибольшая стоимость перевозок. Зависимость перевозок от метеоусловий, особенно на местных линиях. Высокая экологическая нагрузка. Низкая степень безопасности перевозки
Морской	Неограниченная пропускная способность морских путей сообщения. Низкая себестоимость перевозок. Низкая экологическая нагрузка.	Зависимость перевозок от метеоусловий. Сезонность в северных регионах страны
Речной	Низкая себестоимость перевозок. Низкая удельная нагрузка на экологию.	Сезонность практически во всех регионах страны

Выбор вида транспорта в зависимости от дальности поездки

ПРЕДПОЧТЕНИЯ ПАССАЖИРОВ ПО ВЫБОРУ ВИДА ТРАНСПОРТА (ДОЛЯ КОНКУРИРУЮЩИХ ВИДОВ ТРАНСПОРТА, %)

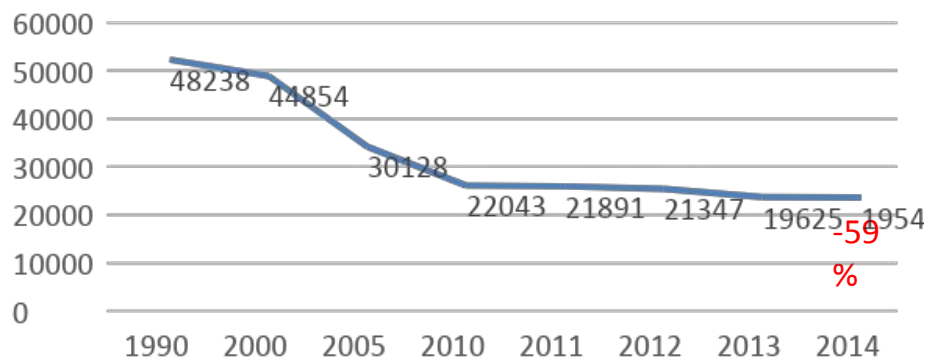


Классификация пассажирских перевозок по видам сообщений

Признак Вид сообщения	Число перевезенных пассажиров	Виды транспорта	Степень развития конкуренции
Внутригородское	Самое значительное	Автобусный, троллейбусный, трамвайный, метрополитен, железнодорожный, маршрутные такси	Высокая
Пригородное	Значительное	Автобусный, железнодорожный, внутренний водный	Различна на разных направлениях
Междугородное	Менее значительное	Железнодорожный, автобусный, воздушный, внутренний водный, морской	Рынок местных перевозок монополизирован, на рынке дальних перевозок развивается конкуренция
Международное	Незначительное	Железнодорожный, автобусный, воздушный, морской	На большинстве направлений преобладает воздушный транспорт

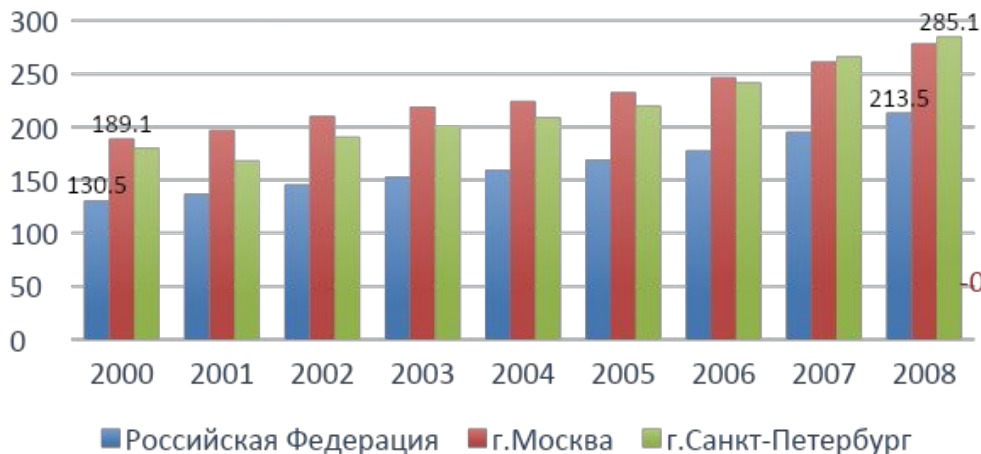
Анализ показателей пассажирских перевозок в России

Динамика объемов пассажирских перевозок в 1990 – 2014 гг., млн.чел.

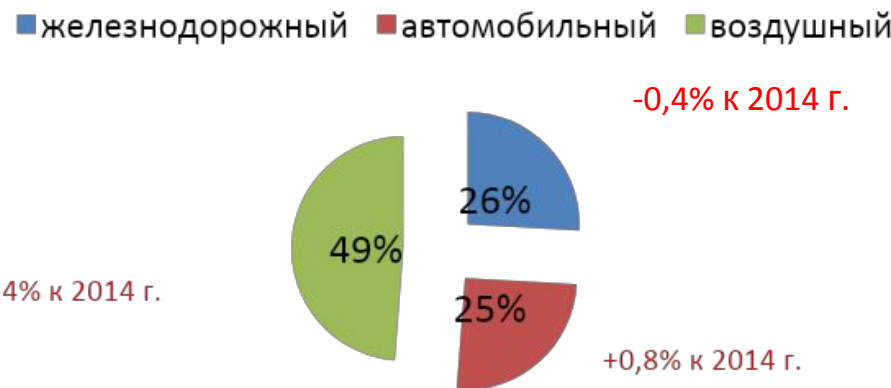


Вид транспорта	2014 к 1990, %
железнодорожный	-66%
автобусный	-60%
таксомоторный	-98%
трамвайный	-74%
троллейбусный	-70%
метрополитен	-7%
морской	-44%
внутренний водный	-86%
воздушный	4%

Число собственных легковых автомобилей на 1000 человек населения по субъектам РФ (на конец года), шт

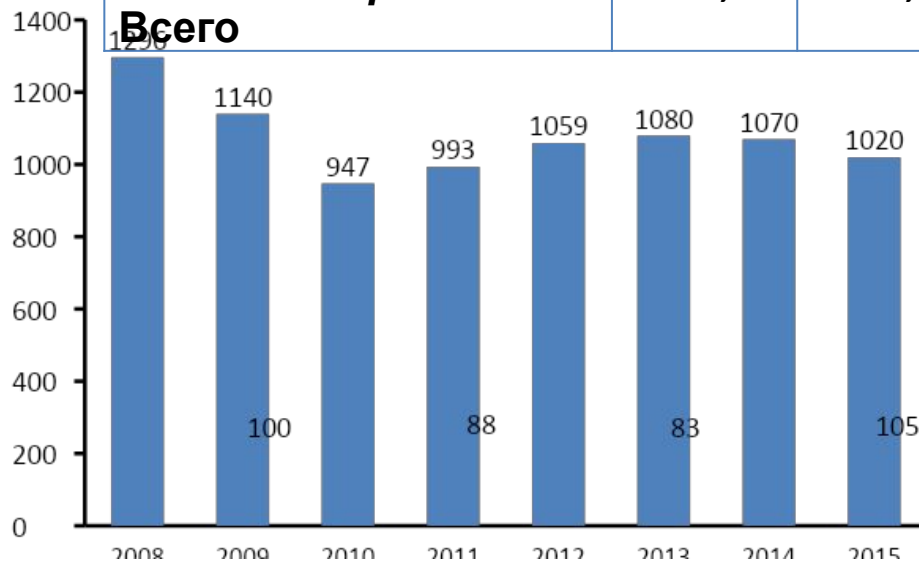


Структура пассажирооборота по видам общественного транспорта в 2015 г.

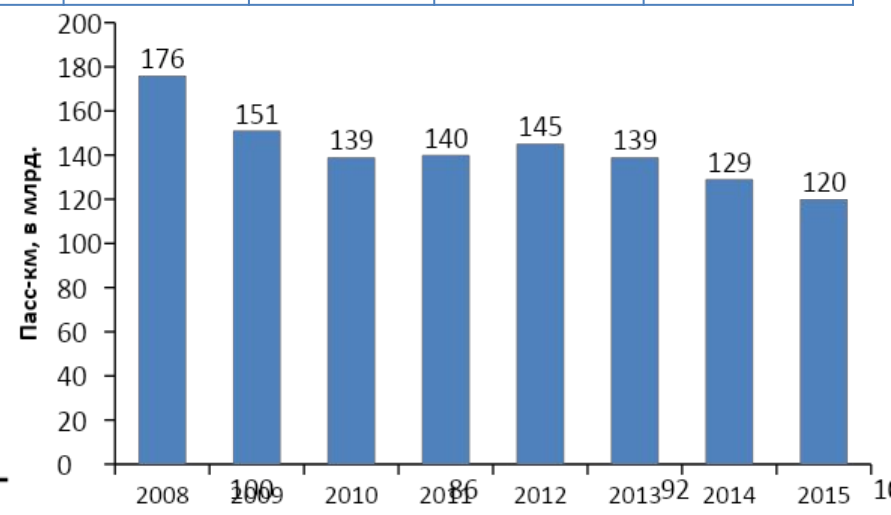


Анализ динамики и структуры пассажирских железнодорожных перевозок

Показатель	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Отправление пассажиров, млн. чел.						
пригородное сообщение	831,6	878,3	942,2	968,8	967,2	922,5
дальнее	114,9	114,8	116,6	110,7	103,1	97,9
в т.ч. скоростное	1,9	2,8	3,2	3,8	3,9	4,8
Всего	946,5	993,1	1058,8	1079,5	1070,3	1020,4
Пассажирооборот, млрд. пасс.-км						
пригородное сообщение	28,0	29,3	31,6	32,7	32,6	30,9
дальнее	110,9	110,5	113,0	105,8	96,2	89,5
в т.ч. скоростное	1,2	1,6	1,8	1,9	2	2,5
Всего	138,9	139,8	144,6	138,5	128,8	120,4



Отправление пассажиров, млн. чел.



Пассажирооборот, млрд. пасс.-км

Целевая бизнес-модель холдинга

«РЖД»

1. Перевозочный и логистический бизнес-блок

2. Пассажирские перевозки и сервис

3. Инфраструктура

4. Международный инжиниринг и транспортное строительство

5. Социальный блок

Расширение предложения потребителям современных транспортных услуг, в т.ч.:

- ускорение и увеличение мультимодальности перевозок;
- повышение качества традиционного сервиса в поездах и сопутствующих перевозке сферах;
- расширение сферы скоростных и высокоскоростных перевозок между крупнейшими агломерациями страны

Пригородные пассажирские перевозки

- 25 пассажирских пригородных компаний (ППК), учрежденных с участием ОАО «РЖД», органов исполнительной власти регионов, частных инвесторов;
- ООО «Аэроэкспресс»;
- ООО «Межрегиональная пассажирская компания»;
- ДОСС

Дальние пассажирские перевозки

- ОАО «Федеральная пассажирская компания» - дочернее общество ОАО «РЖД»;
- ОАО «Пассажирская компания Сахалин»;
- Независимые перевозчики: ЗАО ТК «Гранд Сервис Экспресс», ООО «Тверской экспресс», ЗАО «ТрансКлассСервис»;
- Дирекция скоростного сообщения – филиал ОАО «РЖД»

Задачи развития бизнес-блока «Пассажирские перевозки и сервис» холдинга «РЖД»

1. Стабилизация доли железнодорожного транспорта на растущем рынке пассажирских перевозок

2. Взаимодействие с регулирующими органами государства, обеспечение государственной поддержки

3. Повышение экономической эффективности перевозок и связанных с ними дополнительных видов бизнеса

Контрольные параметры целевого состояния бизнес-блока

«Пассажирские перевозки и сервис»

(консервативный сценарий)

Показатель	2020	2030
Пассажирооборот, млрд. пасс.-км	165,6	202,2
Доля железнодорожного транспорта в общем пассажирообороте, %	24,3	23,0
Протяженность скоростных и высокоскоростных магистралей, км	3 490	10 635
в том числе ВСМ, км	770	3 731
Доля пассажиров дальнего следования, использующих ВСМ/СД, %	12	34



Реализация Стратегии

Ключевые достижения бизнес-блока за 2015 год

1

2015 году пассажирооборот по скоростным поездам вырос на 25% до 2,5 млрд. пасс.-км. Пассажирооборот по скоростным поездам дальнего следования во внутреннем сообщении увеличился на 26% и составил 2 440,2 млн пасс.-км.



3

Пассажирооборот по инфраструктуре ОАО «РЖД» составил 120,4 млрд п-км, в том числе 89,5 млрд п-км в дальнем следовании, 30,9 млрд п-км в пригородном сообщении.



2

Отправлено 1020,4 млн пассажиров, в том числе в дальнем следовании – 97,9 млн пассажиров, пригородном сообщении – 923 млн пассажиров.



4

С июня организовано курсирование поездов «Стриж» по маршруту Москва – Нижний Новгород. По итогам года перевезено порядка 700 тыс. пассажиров.



«Наиболее значительный рост рынка в абсолютных величинах будет связан с развитием **экономик крупнейших агломераций страны**, в которых будет сконцентрировано социально-экономическое развитие. По оценкам, к 2030 году доля экономик агломераций России в ВВП может достичь 57-60%, в них будет проживать 35-37% населения страны» (Стратегия развития Холдинга РЖД до 2030 г.)

Рынок железнодорожных пассажирских перевозок в дальнем следовании

АО «ФПК» (с 2010 г.)- общесетевой национальный перевозчик, дочернее общество РЖД (100% акций)	24 тыс. пассажирских вагонов	94,78% рынка
ЗАО «ТрансКласссервис»	500 пассажирских вагонов	0,95% рынка
«ГрандСервис экспресс»	16 пассажирских вагонов	0,14% рынка
«Тверской экспресс»	66 пассажирских вагонов	0,18% рынка
ДОСС	ОАО «Скоростные магистралы»	«Карелиан Трейнс»
ОАО «РЖД» – недискриминационный доступ к инфраструктуре		ДЖВ

Показатели пассажирских перевозок в дальнем следовании

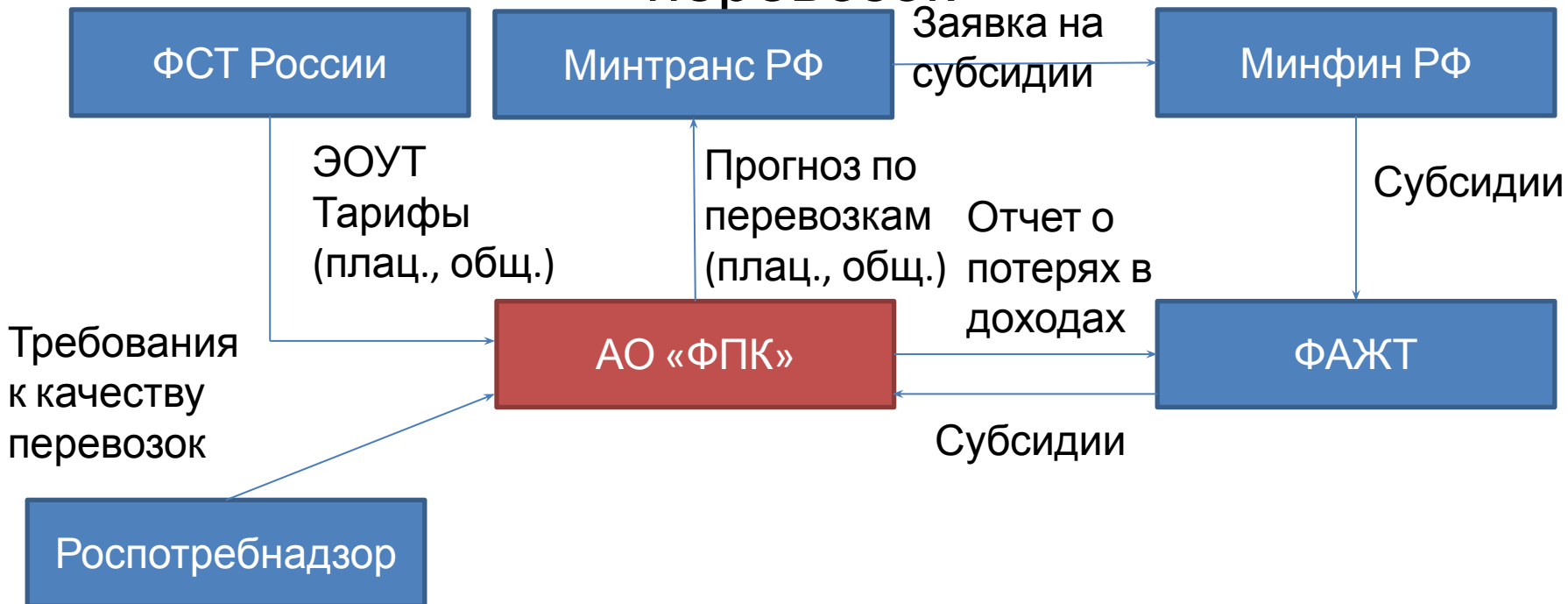
Пассажиροоборот в дальнем следовании по инфраструктуре ОАО «РЖД», млрд пасс.-км



Количество отправленных пассажиров в дальнем следовании, млн человек



Механизм субсидирования пассажирских перевозок



28 млрд.

$\text{Субсидии} < (\text{ЭОУТ} - \text{Тариф}) * \text{Объём}$

23 млрд.

Сокращение объёма регулируемых

ФАС

Нарушение антимонопольного

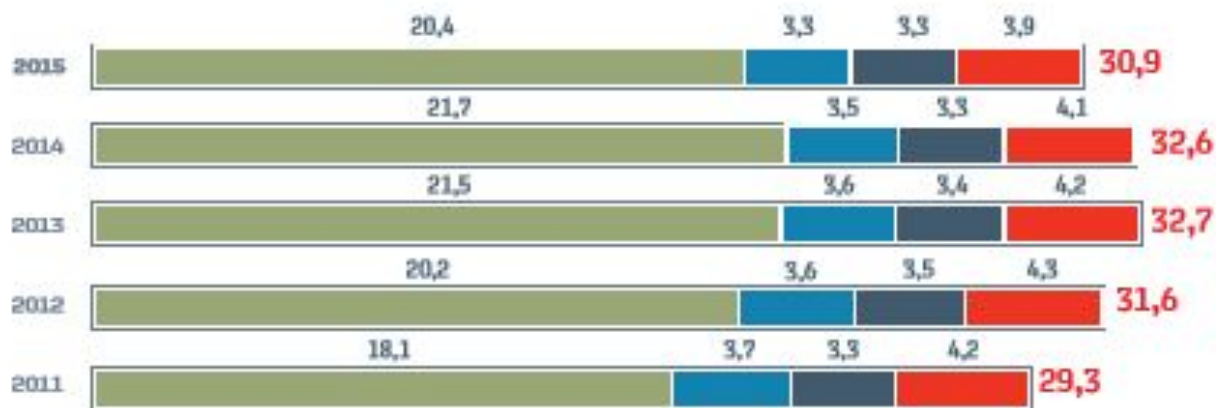
Результаты работы АО «ФПК»

Основные финансовые показатели АО «ФПК», млрд руб.

Показатель	2014	2015	Изменение, %
Доходы от основной деятельности	185,6	181,2	-2,4
Доходы от перевозки пассажиров	164,2	160,0	-2,6
Доходы по прочим продажам	21,4	21,2	-0,7
Расходы по операционной деятельности	204,9	199,0	-2,9
Расходы по перевозочной деятельности	189,6	183,6	-3,2
Расходы по прочим продажам	15,2	15,3	0,8
Операционная прибыль (убыток)	-19,3	-17,8	-7,8
Результат от прочих доходов и расходов	20,5	20,2	-1,6
Прибыль (убыток) до налогообложения	1,2	2,4	в 2 р.
Чистая прибыль/убыток	-0,4	0,1	—

Показатели пассажирских перевозок в пригородном сообщении

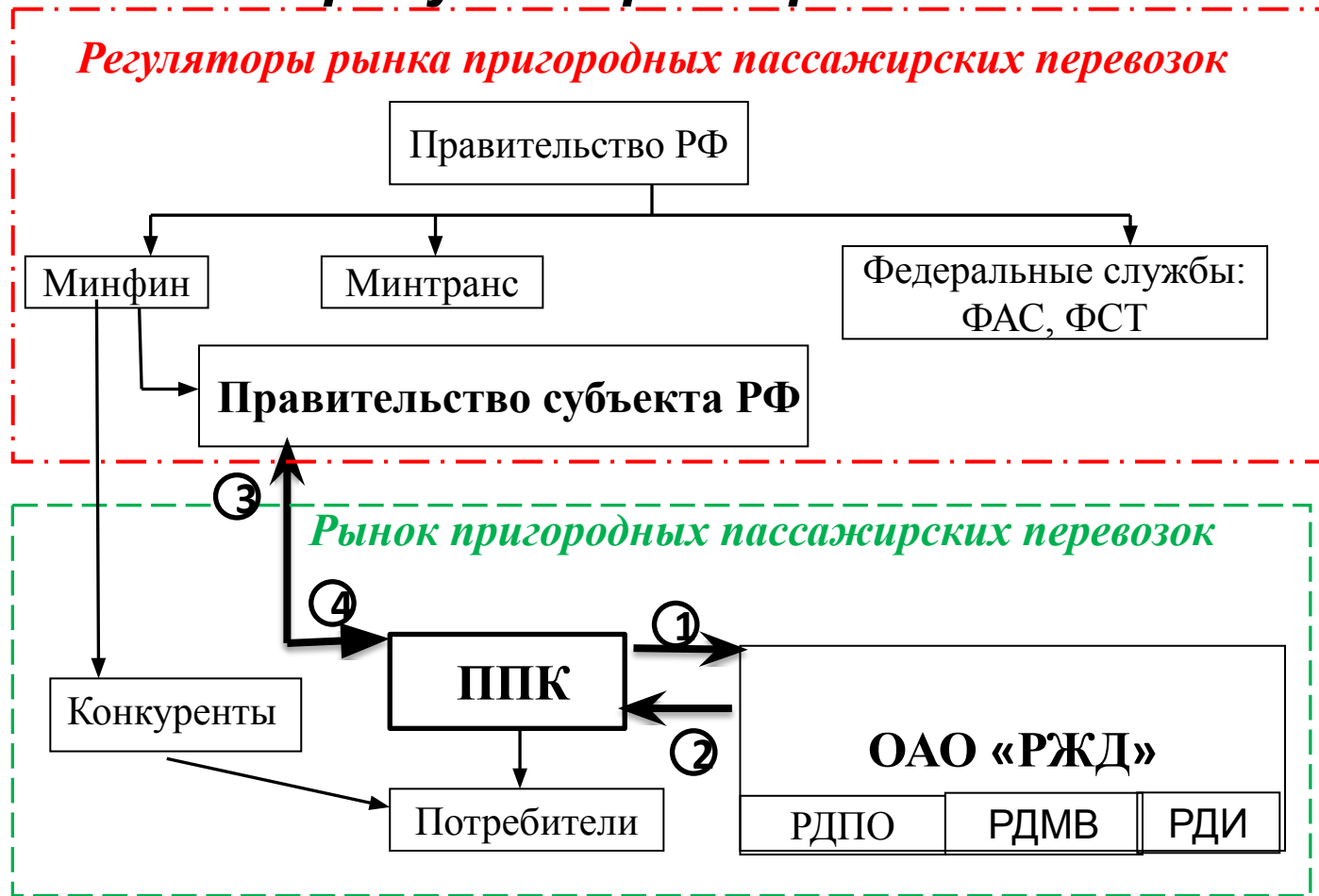
Пассажирыоборот в пригородном сообщении, по категориям, млрд пасс.-км



Количество отправленных пассажиров в пригородном сообщении, перевезенных по инфраструктуре ОАО «РЖД», по категориям, млн человек



Система взаимодействия ППК с участниками и регуляторами рынка



- 1 – заказ объёма транспортной работы, оплата услуг по договорам;
- 2 – предоставление услуг инфраструктуры, обслуживание подвижного состава
- 3 – установление тарифов, заказ объёма услуг, выплата компенсаций;
- 4 – выполнение объёма работ, предъявление экономически обоснованных затрат;

Результаты деятельности ППК

Результаты деятельности ППК в 2015 году, млн рублей

№ п/п	Наименование ППК	Чистая прибыль за 2015 год
1	ОАО «Северная ППК»	3,0
2	АО «ППК «Черноземье»	412,8
3	ОАО «Северо-Кавказская ППК»	-186,7
4	ОАО «Забайкальская ППК»	-273,9
5	ОАО «Экспресс Приморья»	22,5
6	ОАО «Байкальская ППК»	46,3
7	ОАО «Свердловская пригородная компания»	160,6
8	ОАО «Башкортостанская ППК»	210,4
9	ОАО «Калининградская ППК»	0,8
10	ОАО «Волго-Вятская ППК»	69,2
11	ОАО «Саратовская ППК»	33,0
12	ОАО «Содружество»	0,5
13	ОАО «Кузбасс-пригород»	7,1
14	ОАО «Самарская ППК»	83,9

№ п/п	Наименование ППК	Чистая прибыль за 2015 год
15	ОАО «Кубань Экспресс-пригород»	-44,0
16	АО «ПК «Сахалин»	9,6
17	ОАО «Пермская пригородная компания»	6,5
18	ОАО «Волгоградтранспригород»	4,8
19	ОАО «Краспригород»	2,9
20	ОАО «Алтай-пригород»	0,2
21	ОАО «Экспресс-пригород»	36,3
22	ОАО «Омск-пригород»	1,6
23	ОАО «Северо-Западная ППК»	845,6
24	ОАО «Московско-Тверская ППК»	441,0
25	ОАО «Центральная ППК»	2 441,4
Всего		4 435,4
в т. ч. по прибыльным ППК		4 840,0
по убыточным ППК		-504,7

Стратегические направления развития железнодорожных пригородных перевозок

Концепция развития пригородных пассажирских перевозок железнодорожным транспортом (распоряжение Правительства РФ № 857-р от 19 мая 2014 г.)



Скорость



Мультимодальность

Высокоскоростное движение

Категории поездов в зависимости от их скорости

1. **Обычные поезда** – поддерживающие скорость до 120 км/ч;
2. **Скорые поезда** – со скоростью движения 120-160 км/ч;
3. **Скоростные поезда** – поддерживающие скорость 160-200 км/ч;
4. **Высокоскоростные поезда** – способные в длительном режиме поддерживать скорость более 200 км/ч

Путевая структура пассажирских железнодорожных линий

1. Обычные линии
2. Линии с повышенными требованиями
3. Линии, предназначенные для скоростного движения
4. Линии, предназначенные для высокоскоростного движения

4 типа систем высокоскоростного сообщения

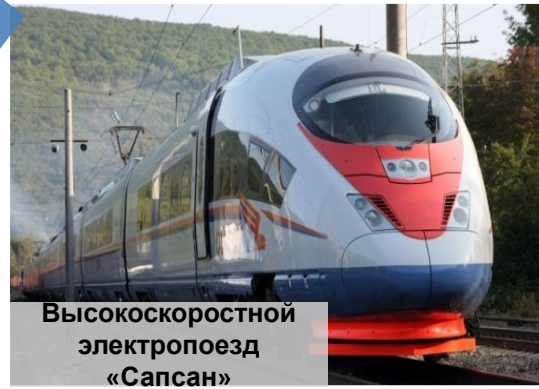
1. Полностью специализированная модель: полное разделение между ВСМ и обычными железнодорожными магистралями, каждая из которых обладает собственной инфраструктурой
2. Смешанная высокоскоростная модель: высокоскоростные поезда эксплуатируются либо на специально построенных новых линиях или на модернизированных сегментах обычных линий
3. Смешанная традиционная модель: некоторые обычные поезда эксплуатируются на ВСМ линиях
4. Полностью смешанная модель: высокоскоростные и обычные поезда могут работать (в соответствующих им скоростях) на каждом виде инфраструктуры

Этапы развития скоростного и высокоскоростного движения в России



Опытный российский высокоскоростной поезд «Сокол»
скорость до 350 км/ч
РАО «ВСМ» и ЦКБ МТ «Рубин»
1992-2002 гг.

2009 г.
 $V_{\max} = 250$ км/ч



Высокоскоростной электропоезд «Сапсан»

1984 г.
 $V_{\max} = 200$ км/ч



Скоростной электропоезд ЭР-200

1938 г.
 $V_{\max} = 90$ км/ч

1963 г.
 $V_{\max} = 160$ км/ч



Первый российский скоростной поезд «Аврора»



Поезд «Красная стрела» со скоростным паровозом ИС



Высокоскоростное движение. Показатели.

В 2015 году пассажирооборот по скоростным поездам вырос на 25 % до 2,5 млрд пасс.–км. Пассажирооборот по скоростным поездам дальнего следования во внутреннем сообщении увеличился на 26 % и составил 2 440,2 млн пасс.–км

Основные показатели скоростных пассажирских перевозок (ДОСС)

	Отправленные пассажиры, тыс. человек			Пассажирооборот, млн пасс.–км		
	2014	2015	Изменение, %	2014	2015	Изменение, %
Всего, в т.ч.	3 921,52	4 792,14	22,2	1 999,44	2 500,56	25,0
Сапсан	3 238,82	3 764,48	16,2	1 834,07	2 261,52	23,3
Аллегро	213,20	183,30	-14,0	63,28	58,56	-7,5
Ласточка	469,50	844,36	79,8	102,09	180,48	76,8

В 2015 году продолжалось курсирование сдвоенного состава поезда «Сапсан», запущенного в августе 2014 года. По итогам 2015 года использование вместимости поездов «Сапсан» составило 80,3 %.

Высокоскоростной электропоезд «Сапсан» (Siemens Velaro RUS)



Активные действия по концентрации скоростных поездов «Сапсан» на участке Москва – Санкт-Петербург позволили сохранить долю железнодорожного транспорта на данном направлении на уровне 65 %.

Скоростной электропоезд «Аллегро» (Alstom Transport Pendolino)



Уменьшение пассажиропотока на российско-финском направлении является общей тенденцией для всех перевозок и связано в первую очередь с ухудшением экономической ситуации в России и падением курса рубля.

- ✓ количество поездов:
4 двухсистемных, 3 кВ, 25 кВ
- ✓ начало коммерческой эксплуатации
12 декабря 2010 года
- ✓ время хода Санкт-Петербург – Хельсинки
3 часа 30 минут
- ✓ расстояние Санкт-Петербург – Хельсинки
415 км

Скоростной электропоезд «Ласточка»



Технические характеристики

✓ Максимальная скорость в эксплуатации, км/ч	160
✓ Максимальная вместимость, чел.	822
✓ Составность, вагонов	5
✓ Диапазон эксплуатационных температур, °С	-40 ... +40
✓ Номинальное напряжения в КС пост. ток, кВ	3
✓ Габарит электропоезда	Т по ГОСТ 9238
✓ Длина, м	126,5
в том числе головной вагон	26,0
прицепной вагон	24,8

В 2015 г. организовано движение поездов «Ласточка» по маршрутам:

Москва – Крюково – Тверь,
Санкт-Петербург – Волховстрой,
Санкт-Петербург – Тосно,
Екатеринбург – Нижний Тагил
Екатеринбург – Каменск-Уральский

с марта 2015 года

Ростов – Краснодар

с мая 2015 года

Адлер – Майкоп.

Скоростной поезд «Стриж» (Talgo 250)



В июле 2016 года
пассажиропоток - 114,9
тыс. человек, (+18 % к
2015 г.)
Средняя наполняемость
вагонов - 76 %.

В июне 2015 года из Москвы в Нижний Новгород запущен новый скоростной поезд «Стриж», минимальное время в пути которого составляет 3 ч. 35 мин. По итогам года перевезено порядка 700 тыс. пассажиров.

Ключевые проекты высокоскоростного сообщения

ВСМ: «Казань – Самара»

- Протяженность 560 км
- Объем ж/д перевозок к 2030 г. – 2,8 млрд пасс-км*
- Пассажиропоток – 5 млн пасс.*

ВСМ 2: «Москва – Казань – Екатеринбург»

- Время в пути 7 час. (1 532 км)
- Объем ж/д перевозок к 2030 году – 17 млрд пасс.-км*
- Пассажиропоток – свыше 23 млн пасс.* (в т. ч. Москва – Казань – до 18,2 млн пасс)
- Соединяет 4 крупнейших города Росси, а также 2 города по подвозному сообщению.

ВСМ-3: Центр-юг «Москва – Ростов-на-Дону – Адлер»

- Протяженность 1 540 км
- Объем ж/д перевозок на 2030 год – 14,0 млрд пасс-км*
- Пассажиропоток – 17,7 млн пасс.*

* - прогнозируемый пассажиропоток и пассажирооборот в инновационном сценарии

ВСЖМ 1: «Москва – Санкт-Петербург»

- Время в пути 2,5 ч (659 км)
- Объем ж/д перевозок к 2030 г. – 11,7 млрд пасс-км*
- Пассажиропоток – 17,8 млн пасс.*
- Соединяет 2 крупнейших города
- Развитое сообщение на данном направлении (Сапсан)



Реализация проектов развития скоростного и высокоскоростного сообщения (2015 г.)

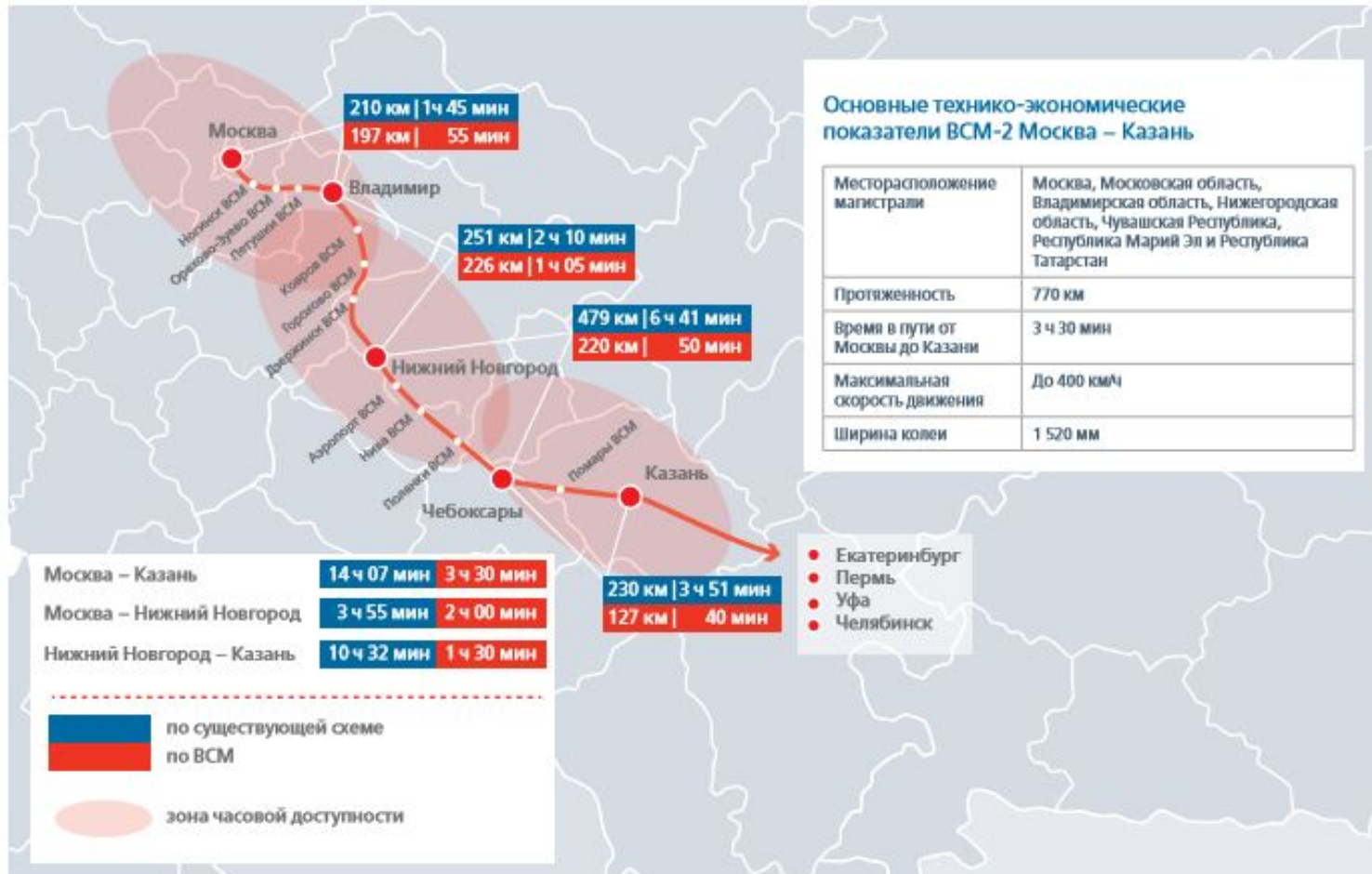
Подписан договор на выполнение работ по проведению инженерных изысканий, разработке проекта планировки и межевания территорий и разработке проектной документации для строительства участка Москва – Казань ВСМ «Москва – Казань – Екатеринбург»

Разработана и утверждена Программа организации скоростного и высокоскоростного сообщения в Российской Федерации на перспективу до 2030 года

Подписан Меморандум между Минтрансом России, государственным комитетом КНР по развитию и реформе, ОАО «РЖД» и «Китайскими железными дорогами» о формах сотрудничества, модели финансирования и инвестирования в проект ВСМ Москва – Казань

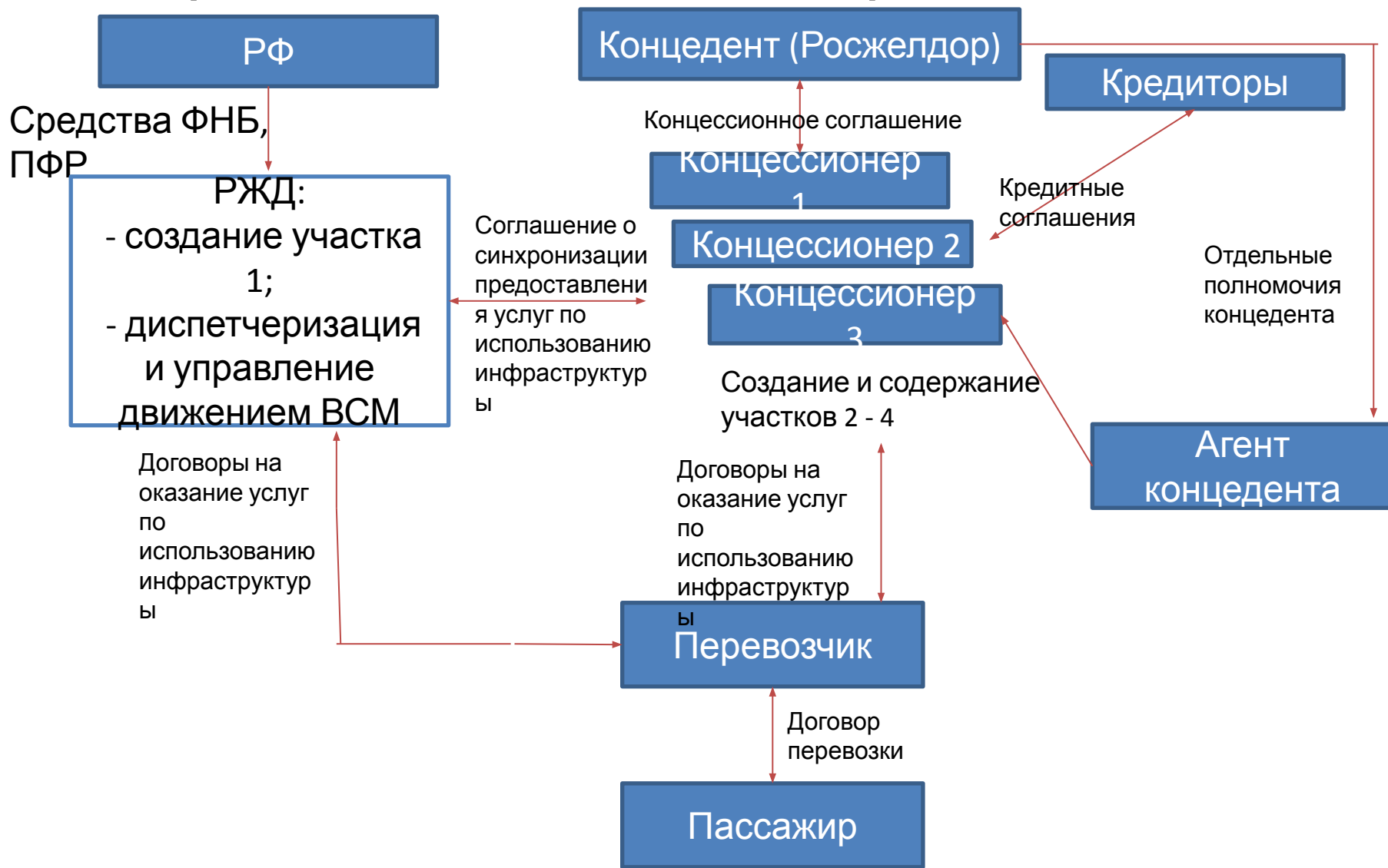
Реализация проектов развития скоростного и высокоскоростного

ВСМ-2 Москва – Казань

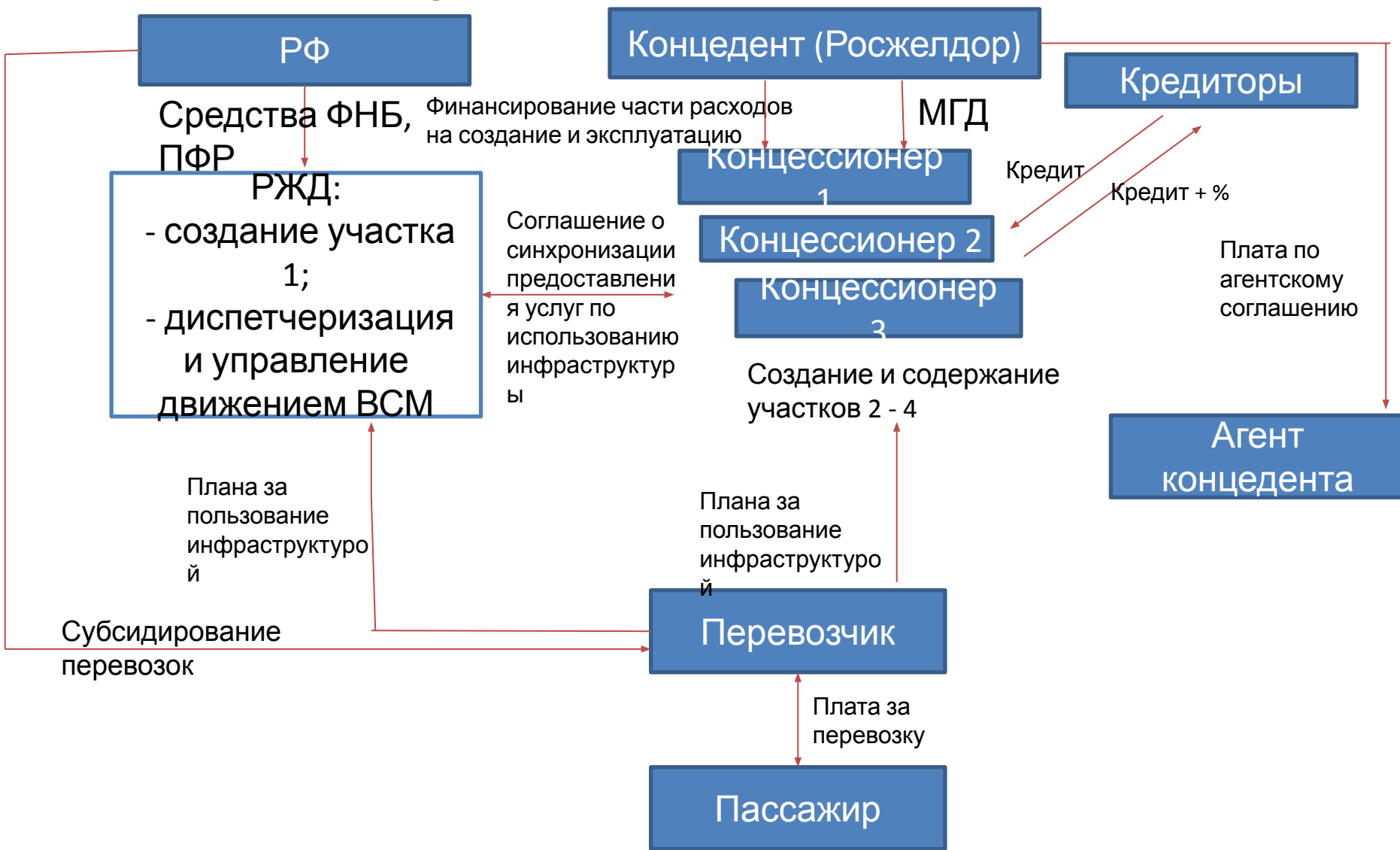


В 2015 г. получено финансирование из Федерального бюджета РФ 3,050 млрд руб. (общий объем выполнения по проектным работам в 2015 г. составил 4,757 млрд руб. без НДС).

Корпоративно-концессионная модель: организационно-договорные связи



Корпоративно-концессионная модель: финансовые потоки



Прогноз пассажиропотока на ВСМ-2

Прогноз пассажиропотока по ВСМ-2



Начальный пассажиропоток по ВСМ-2 (прогноз на 2019 г.)

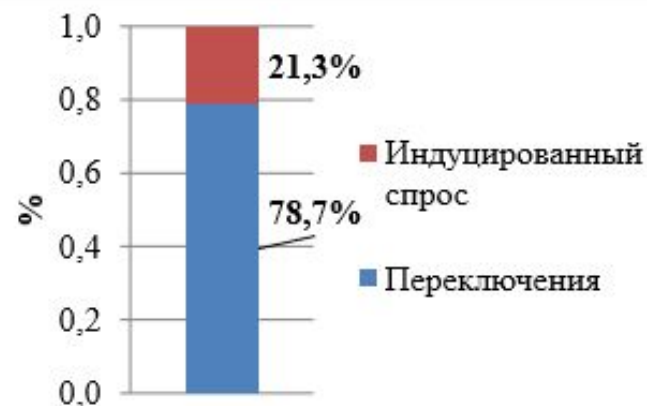
Кол-во пассажиров всего, чел	Москва	Владимир	Нижний Новгород	Чебоксары
Москва				
Владимир	1 867 528			
Нижний Новгород	2 383 302	65 336		
Чебоксары	311 870	34 874	152 419	
Казань	1 905 943	42 840	302 107	290 067

Структура спроса на поездки по ВСМ-2

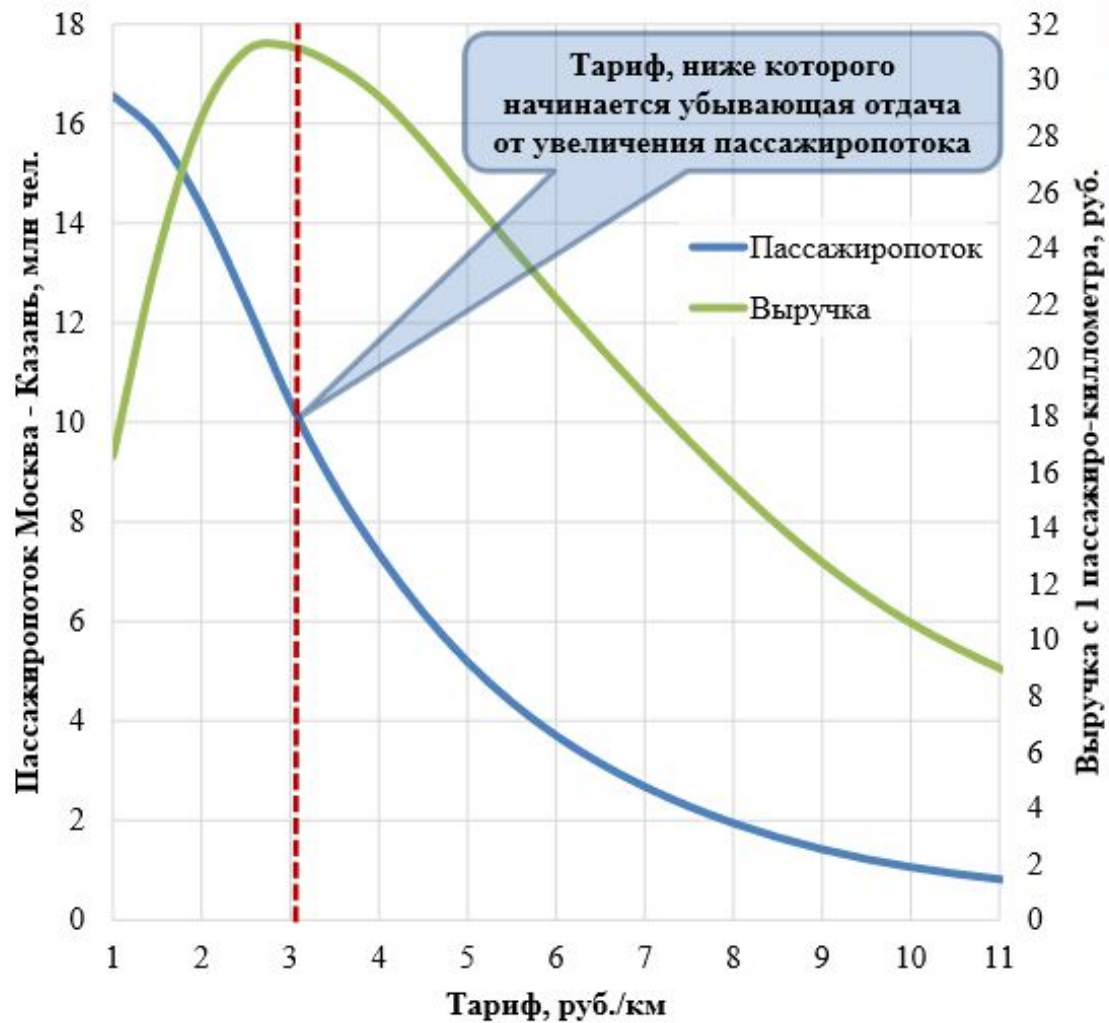
Москва – Казань (прогноз)



Париж – Лион (факт)



Установление тарифов на ВСМ



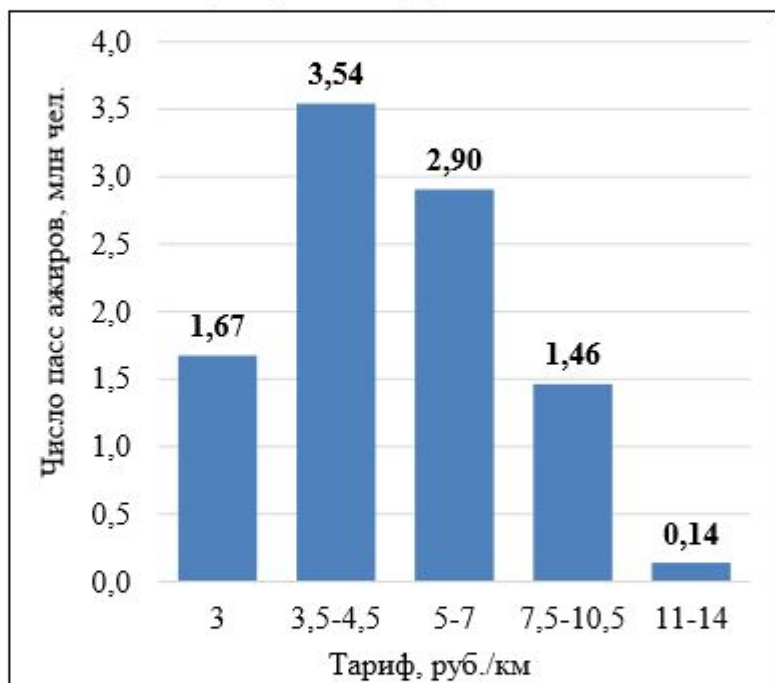
Количество пассажиров	
Фиксированный тариф 4 руб./км	Динамический тариф от 3 до 11+ руб./км
7,36	10,40

С учетом удельной выручки целесообразно варьировать тариф на ВСМ от 3 до 11+ руб./км. в зависимости от следующих параметров:

- Класс обслуживания
- Срок бронирования билета до даты поездки
- Сезонная, недельная и суточная цикличность
- Частотность поездок и другие программы лояльности

Особенности тарифообразования

Тарифные группы ВСМ



Стоимость поездки на ВСМ, руб.



Стоимость поездки на существующих видах транспорта, руб.

	Москва - Казань	Москва - Нижний Новгород
Самолет	3 152	3 520
Купе	2 722	2 791
Плацкарт	1 035	796
Автобус	1 500	700
Автомобиль	2 321	1 149

Отношение стоимости поездки самолетом к ВСМ

	Бизнес	Стандарт
Париж - Марсель	1,77	2,63
Мадрид - Севилья	1,29	1,81
Франкфурт - Гамбург	1,43	2,17
Рим - Милан	2,32	2
Москва - Н.Новгород	1,1	2,7

- С учетом вариации тарифов стоимость поездки на ВСМ может быть дешевле и чем на самолете, и чем в купе
- Разрыв в тарифах между авиатранспортом и ВСМ в России предполагается выше, чем на европейских ВСМ в экономклассе и ниже – в бизнес-классе

Схема расчетов мультипликативных эффектов от строительства ВСМ на региональном уровне на основе ВСМ



Мультипликативный эффект на выпуск в отраслях экономики от строительства ВСМ (накоплено за 2014-2019 гг. в ценах 2012 г.)

	Проект всего	Регионы прохождения
Сельское хозяйство	3,7	0
Добыча полезных ископаемых	59,9	4,2
Производство пищевых продуктов	3	0,1
Текстильное и швейное производство, производство кожи	1,3	0
Обработка древесины, целлюлозно-бумажное производство	40,8	1,2
Производство кокса и нефтепродуктов	41,8	2,3
Химическое производство	27,6	1,7
Производство прочих неметаллических продуктов	116,9	19,6
Металлургическое производство	111,8	3,1
Машиностроительные виды деятельности	41,2	2,3
Производство и распределение электроэнергии	45,5	1,8
Оптовая и розничная торговля	126,1	85,8
Транспорт и связь	73,9	42,9
Прочие услуги	90,9	49,5
Потребление домашних хозяйств	191,8	76
Инвестиции	191,8	13,3
Государственное потребление	36,4	22
Итого	1204,5	326,1
Общий эффект по отношению к начальной сумме инвестиций (%)	146%	

Мультипликативный бюджетный эффект на фазе строительства ВСМ «Москва – Казань» (накоплено за 2014-2019 гг. в ценах 2012 г.)

Всего по проекту, млрд руб.	175,67
из них в бюджеты регионов прохождения трассы ВСМ	31,31
В том числе	
Москва	2,00
Московская область	3,87
Владимирская область	7,01
Нижегородская область	11,01
Республика Чувашия	4,92
Республика Марий Эл	1,02
Республика Татарстан	1,48

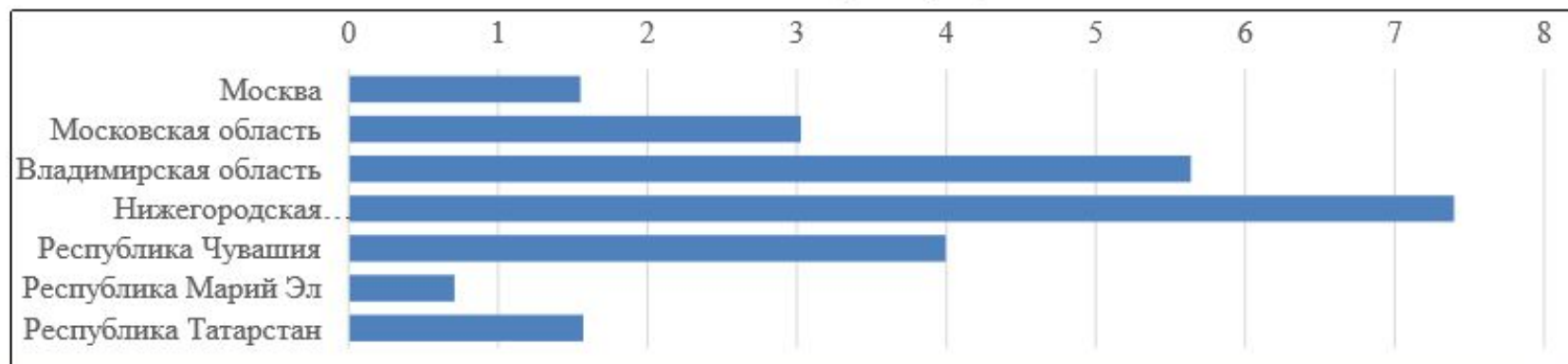
- 18% всего налогового эффекта будет локализовано в регионах прохождения ВСМ «Москва-Казань».
- На региональном уровне бюджетный эффект тем значительнее, чем больше протяженность трассы. Максимальный эффект ожидается на территории Нижегородской области
- Наибольший бюджетный эффект создадут следующие отрасли:
 - Добыча полезных ископаемых
 - Машиностроение
 - Торговля
 - Строительный комплекс

Создание новых рабочих мест в результате строительства ВСМ «Москва – Казань»

Численность занятых обеспечиваемая мультипликативными эффектами от строительства
ВСМ, тыс. чел. (без непосредственно занятых в строительстве или эксплуатации магистрали)
превысит 370 тыс. человек

	Проект	Сумма по регионам
Сельское хозяйство	2,4	0,0
Добыча полезных ископаемых	12,8	1,6
Обрабатывающие производства	155,2	14,0
Производство и распределение электроэнергии	26,7	1,1
Оптовая и розничная торговля	58,5	40,1
Транспорт и связь	51,6	29,9
Прочие услуги	65,8	32,4
Итого	373,3	119,3

Занятые на этапе эксплуатации, тыс. чел.



Прямой эффект: экономия эксплуатационных расходов, обусловленных переключением части пассажиропотока с обычных поездов на ВСМ

Экономическая оценка эффектов от переключения части поездов с существующей линии на ВСМ для направления Москва – Казань (в ценах 2012 г.

Наименование показателя	Ед. изм.	Величина за 1 год	Накоплено 2019-2025 гг.	Накоплено 2019-2030 гг.
Годовой эффект от высвобождения дополнительных ниток для грузового движения	млн. руб.	8,6	60,2	103,2
Годовая экономия, полученная за счет сокращения числа локомотивов и локомотивных бригад	млн. руб	458	3206	5496
Годовой эффект от уменьшения расходов на энергоснабжение, вызванное сокращением числа обгонов грузовых поездов поездами других категорий	млн руб.	2,4	16,8	28,8
Эффект от изменения вместимости пассажирских поездов	млн руб.	345,6	2419	4147
Всего	млн руб.	814,6	5702,2	9775,2

Спасибо за внимание!