

**ТРАНСФОРМАЦИЯ ФИНАНСОВОЙ УСТОЙЧИВОСТИ
ТЕРРИТОРИЙ В ХОДЕ РЕАЛИЗАЦИИ ПРОЕКТА
"УРАЛ ПРОМЫШЛЕННЫЙ – УРАЛ ПОЛЯРНЫЙ"***

Татаркин А.И., Захарчук Е.А.

В статье рассматриваются возможные пути трансформации финансовой устойчивости субъектов Российской Федерации, входящих в состав Уральского федерального округа, в условиях реализации проекта "Урал промышленный – Урал Полярный". Обосновывается необходимость использования бюджетных средств, а также возможности по привлечению частных инвестиций для финансирования строительства транспортного коридора. Определена схема финансирования работ по проекту, основанная на механизме государственно-частного партнерства.

Географические особенности нашей страны и высокая концентрация сырьевых ресурсов обусловили возникновение и развитие большого количества территорий с монопрофильной специализацией. Исторически сложилось так, что территориальные единицы подобного рода находятся в высокой зависимости от деятельности градообразующих предприятий. Вследствие этого развитие территории традиционно отождествляется с производственными планами базовой отрасли, ориентируясь на те цели и задачи, которые ставят перед собой предприятия. Однако в последние годы все возрастающее значение в развитии таких территорий стали приобретать и другие финансово-экономические субъекты территориального развития, такие как: малые и средние предприятия, региональные органы власти, местное самоуправление, финансовые институты, наконец, население территории и др. Финансовые потоки этих агентов составляют немаловажную, а в некоторых случаях и определяющую роль для монопрофильных поселений и регионов. В то же время исследование финансовой устойчивости развития таких территорий до последнего времени не носило комплексного характера, а проводилось лишь с позиций устойчивости градообразующей отрасли или территориального бюджета. Поэтому в настоящее время назрела необходимость в создании нового теоретико-методологического подхода к оценке и прогнозированию финансового развития территорий, основанного на учете потоков всех хозяйствующих субъектов, выявлении современных тенденций и взаимосвязей функционирования региональных финансовых потоков и, на этой основе, выработки рекомендаций по планированию развития территорий различного уровня. Создание такой системы является важным и необходимым условием развития любого субъекта или муниципального образования Российской Федерации, однако особую роль оценка и прогнозирование финансовой устойчивости может играть при реализации крупномасштабных проектов, способных изменить или повлиять на финансовое развитие территорий различного уровня.

В настоящее время, несмотря на свою новизну, категория финансовой устойчивости территориальных образований привлекает внимание многих экономистов масштабностью, многообразием своих составляющих элементов, огромной практической значимостью. Ее содержание включает практически все направления, изучаемые эко-

* Работа выполнена в рамках программы "Урал промышленный – Урал Полярный" Уральского отделения РАН

номикой (ресурсы, производство, социальную сферу, народонаселение и др.), поэтому в современных условиях постоянного изменения бюджетного и налогового законодательства интерес к этой экономической категории только растет. Особое внимание при проведении исследований в этой области уделяется проблемам управления финансовыми потоками и финансовым состоянием территории в целом и, как следствие, возможностям достижения показателями финансовой устойчивости пограничных значений, при которых регион или муниципальное образование будет функционировать стабильно. Опрос, проведенный Институтом экономики УрО РАН среди глав муниципальных образований УрФО (анкеты заполнили более 50% их общего числа), показал, что более половины руководителей понимают под финансовой устойчивостью территорий такое социально-экономическое состояние, при котором обеспечивается улучшение качества жизни населения территории за счет собственных доходных источников. Правда, второе место занял традиционный вариант: движение денежных потоков, которое обеспечивает превышение доходов над их расходованием.

Обобщение результатов научных исследований в этой области позволило заключить, что при рассмотрении сущности категории финансовой устойчивости территориальных образований следует выделять долгосрочный и краткосрочный аспекты. В долгосрочном периоде выступит в качестве основной цели для территорий различного уровня повышение качества жизни населения.

Итак, финансовая устойчивость территориальных образований – это такое социально-экономическое состояние территории, при котором обеспечивается улучшение качества жизни населения за счет эффективного функционирования финансовых потоков внутри территориального образования, с сохранением сбалансированности их притока и оттока.

В краткосрочном аспекте финансовая устойчивость субъекта РФ – это социально-экономическое состояние региона, при котором внешние экономические изменения, воздействующие на территориальную систему, не приводят к резким изменениям в социальной сфере.

Резюмируя сказанное, мы предлагаем использовать для оценки финансовой устойчивости территории систему оценочных признаков, включающих в себя *качество жизни населения, эффективное функционирование финансовых потоков и их сбалансированность*. Причем качество жизни населения выступает критерием в долгосрочном периоде времени, а эффективность и сбалансированность – в краткосрочном. Такая система критериев наиболее полно отражает сущность финансовой устойчивости территориального образования как экономической категории. При оценке сбалансированности финансовых потоков целесообразно использовать сводный финансовый баланс территории, эффективность функционирования, в первом приближении – по показателям финансовой обеспеченности населения.

Все сказанное отражает многоплановость финансовой устойчивости территорий и позволяет классифицировать ее по ряду оснований – то есть выделить типы устойчивости (таблица 1).

Таблица 1

Классификация финансовой устойчивости территорий

По времени		По уровню		По глубине	
Постоянная	Временная	Внутренняя	Внешняя	Полная	Ограниченная
Характеризуется стабильным финансовым состоянием территории на протяжении длительного периода времени	1. Циклическая Наблюдаются закономерные периоды спада и подъема в социально-экономическом развитии территории из-за природно-климатических, производственно-технологических или иных обстоятельств. 2. Стихийная Функционирование территории в режиме финансовой устойчивости носит краткосрочный характер и постоянно прерывается периодами финансовой неустойчивости	Такое качественное состояние территории, при котором все (или большинство) его внутренние подсистемы обеспечивают высокий результат функционирования всей территории, направленный на повышение уровня жизни населения данной территории	Способность территории обеспечивать свое социально-экономическое развитие посредством эффективного взаимодействия с другими территориальными образованиями и обеспечивать нейтрализацию негативного влияния на социально-экономическое развитие территории	Характеризуется наблюдением всех показателей финансовой устойчивости.	Характеризуется достаточно стабильным финансовым состоянием территории, но имеются незначительные отклонения по некоторым показателям, которые были использованы при определении финансовой устойчивости

Совершенно очевидно, что территория может с течением времени переходить из одного типа финансовой устойчивости в другой, в зависимости от динамики коэффициентов, используемых для расчета оценочных признаков. Хотелось бы заметить, что коэффициенты, соответствующие краткосрочным критериям оценки, более мобильны, в результате чего переход из одного типа финансовой устойчивости в другой в рамках этих критериев происходит наиболее часто. Изменение показателей качества жизни требует больших затрат времени, следовательно, инерционность в данном случае выше. В долгосрочном периоде прогнозирование показателей финансовой устойчивости отражает непрерывное изменение качества жизни населения.

Институтом экономики УрО РАН оценочно были определены типы финансовой устойчивости субъектов РФ, входящих в состав Уральского федерального округа, до начала и в ходе реализации проекта "Урал промышленный – Урал Полярный" (табл. 2). Данная оценка основывалась, в первую очередь, на показателях финансово-экономической деятельности территорий, а также бюджетных показателях, являющихся достаточно информативными при оценке территорий "в первом приближении". На основе значений предложенных критериев определялся тип финансовой устойчивости, а также возможные пути трансформации этой категории в течение реализации проекта "Урал промышленный – Урал Полярный".

Таблица 2

Трансформация финансовой устойчивости субъектов УрФО в ходе реализации проекта "Урал промышленный – Урал Полярный"

Субъект РФ	2005 г.	I этап (2006-2010)	II этап (2010-2015)	III этап (2015-2020)
Челябинская область	Постоянная финансовая устойчивость	Постоянная финансовая устойчивость	Постоянная финансовая устойчивость	Внутренняя финансовая устойчивость
Свердловская область	Постоянная финансовая устойчивость	Внутренняя финансовая устойчивость	Внутренняя финансовая устойчивость	Внутренняя финансовая устойчивость
Курганская область	Полная финансовая неустойчивость	Полная финансовая неустойчивость	Стихийная финансовая устойчивость	Стихийная финансовая устойчивость
Тюменская область	Внешняя финансовая устойчивость	Внешняя финансовая устойчивость	Внешняя финансовая устойчивость	Внутренняя финансовая устойчивость
ЯНАО	Циклическая финансовая устойчивость	Циклическая финансовая устойчивость	Постоянная финансовая устойчивость	Постоянная финансовая устойчивость
ХМАО	Циклическая финансовая устойчивость	Циклическая финансовая устойчивость	Циклическая финансовая устойчивость	Постоянная финансовая устойчивость

В настоящее время, по предварительным оценкам, долгосрочную финансовую устойчивость Ханты-Мансийского и Ямало-Ненецкого автономных округов до начала и на первом этапе реализации проекта можно отнести к циклическому типу. Данный тип

финансовой устойчивости предполагает периоды подъема и спада экономической деятельности, обусловленных различными внутренними или внешними причинами.

В то же время, если рассматривать состояние округов с позиций краткосрочной финансовой устойчивости, мы можем говорить о полном или постоянном ее типе. Действительно, ХМАО и ЯНАО в последние годы демонстрируют высокие темпы экономического роста, вызванные ростом производства в нефтегазовой отрасли, автономные округа генерируют огромные поступления во все уровни бюджетной системы. Например, поступления в консолидированные бюджеты округов в 2005 г. составили: Ханты-Мансийский автономный округ – свыше 142 млрд. руб., Ямало-Ненецкий автономный округ – около 60 млрд. руб. По бюджетобеспеченности округа Тюменского Севера занимают лидирующие позиции не только в УрФО, но и РФ в целом (рисунки 1, 2, 3). Высокое качество жизни населения данных территорий обеспечивается, в большей своей части, за счет относительно высоких заработных плат, правда, уступая в развитии социальной инфраструктуры многим регионам РФ. Однако необходимо принять во внимание (как при оценке качества жизни населения, так и других абсолютных показателей развития регионов) транспортно-географические условия рассматриваемых территорий, накладывающие ряд ограничений. Так, низкая плотность населения на данных территориях, значительное удорожание работ и услуг, высокая стоимость жизни в некоторой степени могут нивелировать прекрасные показатели бюджетобеспеченности и среднего дохода населения.

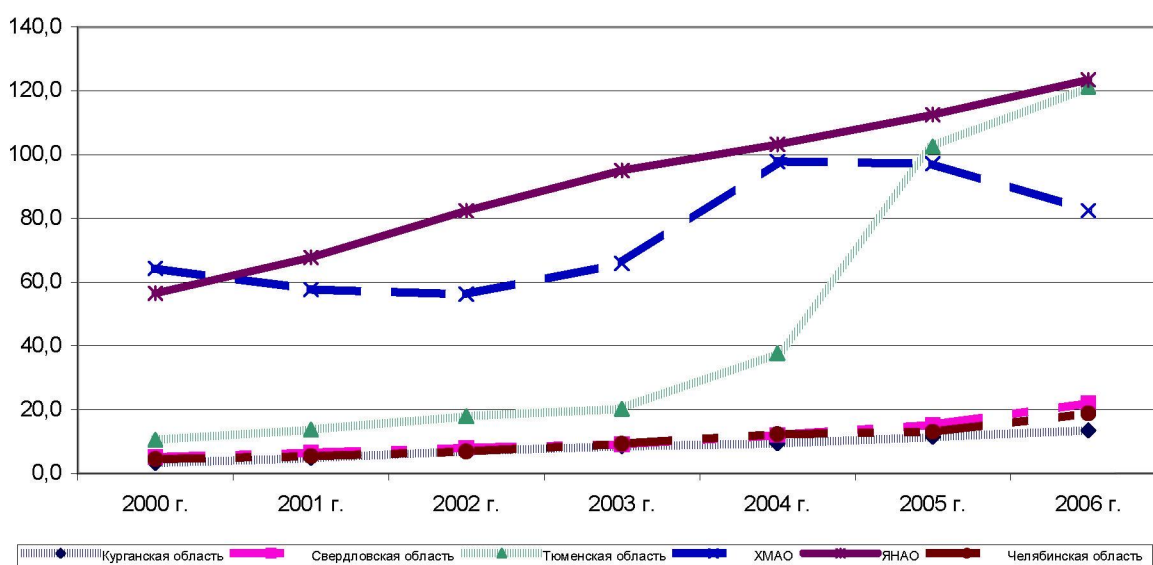


Рис. 1. Бюджетобеспеченность в субъектах РФ, входящих в состав Уральского федерального округа

В средне- и долгосрочном плане, то есть в ближайшие 10 – 15 лет, на территориях ХМАО и ЯНАО ожидается ухудшение условий добычи на основных месторождениях и, соответственно, снижение финансовых показателей деятельности территорий, поскольку нефтяная и газовая отрасли составляют экономическую основу данных регионов (более 95% от ВРП). Это ставит под угрозу финансовую стабильность, в первую очередь, промышленных предприятий и, как следствие, организаций и учреждений бюджетной сферы. Складывающаяся ситуация незамедлительно отразится на уровне и качестве жизни населения, проживающего в суровых условиях Крайнего Севера. Не

стоит забывать и о высокой зависимости финансово-экономической деятельности ХМАО и ЯНАО от изменений цен на углеводородное сырье, формирующихся на мировых рынках, когда в результате ухудшения конъюнктуры может произойти резкое падение уровня жизни населения в очень короткие сроки.

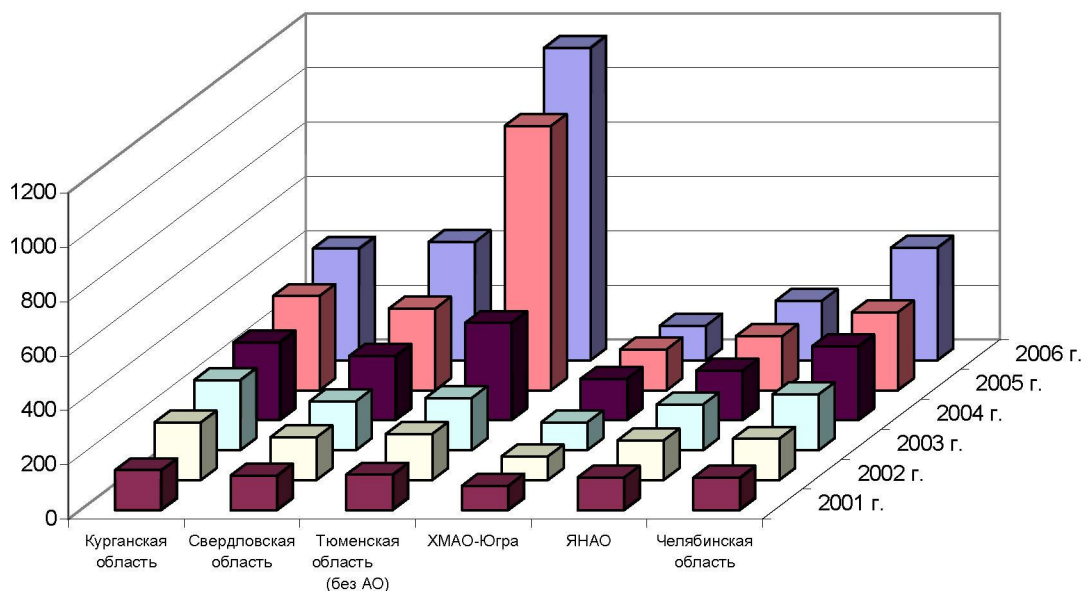


Рис. 2. Динамика поступлений доходов в консолидированные бюджеты субъектов РФ (2000 г. – 100%)

Неопределенность вектора среднесрочного развития автономных округов, относительно высокая зависимость от ряда внутренних и внешних факторов позволили сделать вывод, что в долгосрочном периоде финансовая устойчивость ЯНАО и ХМАО относится к циклическому типу, при полной устойчивости в настоящем времени.

Финансовое положение *Тюменской области* (без автономных округов) можно оценить с позиции внешней финансовой устойчивости. Если рассматривать динамику поступлений в консолидированный бюджет области, то хорошо видно, что начиная с 2003 г. поступления неуклонно растут. Так, в 2006 г. консолидированный бюджет Тюменской области составил 134,7 млрд. руб. – это намного выше, чем у любого другого "несырьевого" субъекта Федерации в УрФО, а по сравнению с 2000 г. поступления выросли более чем в 10 раз!

По бюджетообеспеченности Тюменская область за последние несколько лет вышла в лидеры среди соседних регионов, достигнув уровня ЯНАО. Если рассматривать структуру налоговых доходов бюджета Тюменской области за 2006 г., видно, что основные поступления осуществляются по налогу на прибыль – 65,34% и по налогам, сборам и регулярным платежам за пользование природными ресурсами – 28,01%. При этом на территории самой Тюменской области (без учета автономных округов) нет крупных предприятий с такими размерами прибыли, а добыча углеводородного сырья осуществляется лишь в Уватском районе в очень скромных масштабах. Секрет кроется в том, что с 2003 г. в Тюменскую область федеральными властями были переданы поступления по некоторым налогам, ранее зачисляемые в бюджеты ЯНАО и ХМАО. Так, в бюджет Тюменской области направляются платежи по налогу на добычу полезных ископаемых (нефть) (НДПИ) со всей произведенной на территориях ХМАО и ЯНАО

продукции, в размере 5% от суммы налога. Такая же ситуация произошла с частью налога на прибыль организаций. Именно поэтому, учитывая рекордный рост цен на углеводороды в последние годы, бюджет Тюменской области рос как на дрожжах. Фактически поступления по этим налогам отражают не столько экономическую ситуацию на территории области, сколько использование выгодного административного и политического положения областного центра северных территорий.

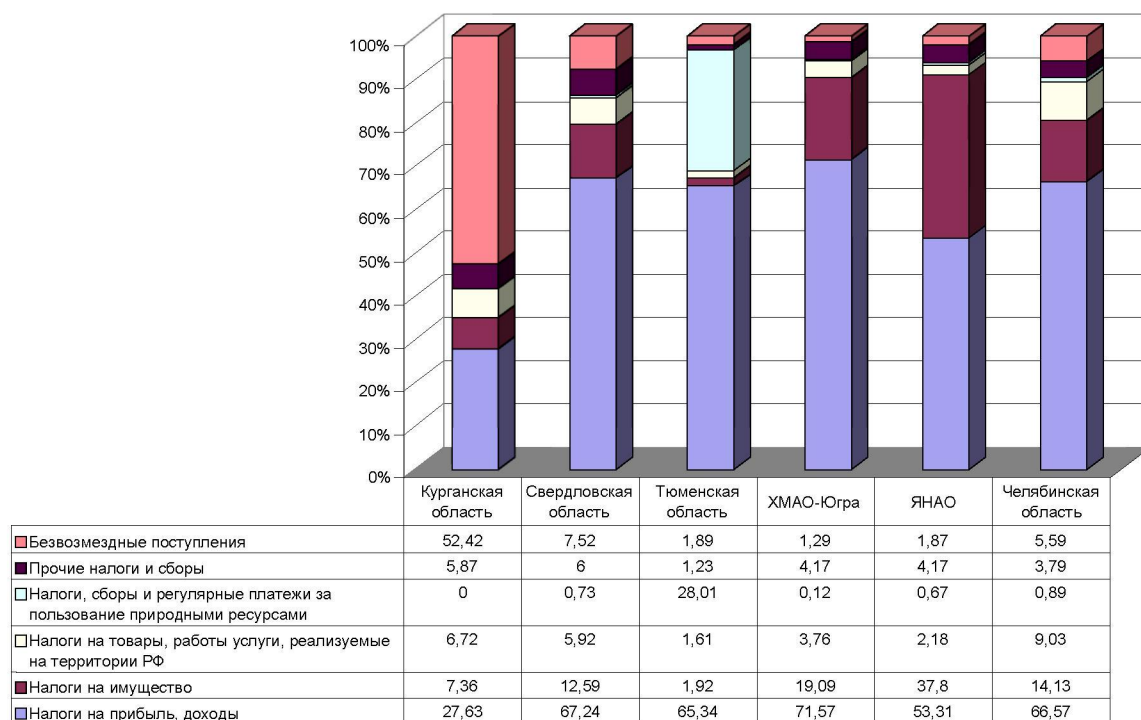


Рис. 3. Структура доходов субъектов РФ, входящих в состав УрФО, %

Поэтому, основываясь на приведенных выводах, фактически финансовую устойчивость Тюменской области можно охарактеризовать как обеспечивающую свое социально-экономическое развитие посредством эффективного (в данном случае – административного) взаимодействия с другими территориальными образованиями (ХМАО и ЯНАО), что, согласно приведенной ранее классификации, и означает внешнюю финансовую устойчивость. Стоит отметить, что в случае снижения (по каким-либо причинам) поступлений налогов из северных регионов финансовое состояние Тюменской области резко изменится, с тяготением к ограниченному типу.

Финансовая устойчивость *Челябинской и Свердловской областей* в настоящее время может быть отнесена к постоянному типу. Если проанализировать развитие данных территорий, то видно, что в последние годы наблюдается устойчивый рост всех финансово-экономических показателей данных областей. Растут промышленность, бюджетные доходы (в 2005 г. консолидированный бюджет Свердловской области составил 67,5 млрд. руб., Челябинской – 46,2 млрд. руб., увеличение к 2000 г. 435 и 415% соответственно), улучшается качество жизни населения. При этом данный рост практически полностью соотносится с динамикой показателей развития страны в целом. Так, средняя заработная плата населения на протяжении последних лет в Свердловской об-

ласти находится на среднероссийском уровне, а в Челябинской области – стабильно несколько ниже, чем по Российской Федерации.

Структура доходов бюджета данных областей практически полностью совпадает, основная статья – налог на прибыль и доходы, увеличение поступлений по которым обусловлены ростом производства и доходности в металлургических отраслях. Однако, в отличие от северных соседей, промышленность Среднего Урала более диверсифицирована, рост происходит практически во всех отраслях. Учитывая данные обстоятельства, а также стабильное финансовое состояние территорий на протяжении длительного периода времени, Свердловской и Челябинской областям был "присвоен" наиболее распространенный тип финансовой устойчивости – постоянный.

Курганская область была отнесена по финансовой устойчивости к типу полной неустойчивости. Хотя при детальном рассмотрении возможен и вариант стихийной финансовой устойчивости. В данном случае следует руководствоваться критерием сбалансированности финансовых потоков. В структуре консолидированного бюджета Курганской области безвозмездные перечисления (то есть финансовая помощь из федерального бюджета) занимают более половины, уровень жизни населения значительно отстает как от общероссийского, так и среднего по УрФО. В случае, если финансовые потоки на территорию смогут оказать даже незначительное влияние на финансово-экономическую деятельность региона, тогда возможен переход области с полной неустойчивости на стихийную финансовую устойчивость.

Определив типы финансовой устойчивости субъектов РФ, входящих в Уральский федеральный округ, попытаемся, на основе имеющейся информации, предварительно оценить влияние реализации проекта "Урал промышленный – Урал Полярный" на изменение финансовых потоков и финансовой устойчивости регионов. В первую очередь необходимо рассмотреть объем инвестиций, необходимых для осуществления проекта, а также источники его финансирования.

Реализация проекта "Урал промышленный – Урал Полярный" требует огромных средств как на развитие самой инфраструктуры в зоне транспортного коридора, так и на обустройство и ввод в действие месторождений различного сырья.

В настоящее время потребность в инвестиционных ресурсах на инфраструктуру проекта оценивается приблизительно в 340 – 350 млрд. рублей. Причем строительство только ветки "Полуночное – Обская" оценивается в сумму до 200 млрд. рублей. К тому же 25 млрд. рублей планируется потратить на строительство автомобильной дороги Салехард – Агириш – Урай – Тюмень, связывающей Север Ямало-Ненецкого автономного округа и южные границы Тюменской области. Значительных инвестиций потребует энергетическая отрасль – по разным оценкам, емкость этой инфраструктурной составляющей может превысить 60 млрд. рублей.

Таким образом, на сегодняшний день потребность в финансовых ресурсах определена в 12 – 14 млрд. долларов. Такого рода проекты в Российской Федерации еще не реализовывались (можно вспомнить только начало строительства Тихоокеанского нефтепровода), поэтому встает вопрос об источниках финансирования и механизмах их привлечения в развитие данного региона. С другой стороны, использовать опыт "общесоюзных" строек времен СССР – строительство Байкало-Амурской магистрали, формирование Западно-Сибирского производственного комплекса и т.д. По сравнению с ними проект "Урал промышленный – Урал Полярный" в прошлом веке получил бы статус республиканского.

Общая стоимость проекта в современных экономических условиях также не является неподъемной для страны, так как инвестиционные программы частных компаний намного превосходят стоимость строительства транспортного узла. Например, для освоения полуострова Ямал компании "Газпром", в целях поддержания и расширения добычи природного газа, может понадобиться, по разным оценкам, от 50 до 80 млрд. долларов в ближайшие 15 – 20 лет. Планы нефтяной компании "Лукойл" не менее амбициозны, их реализация потребует привлечения сопоставимых ресурсов.

Строительство инфраструктуры – железнодорожной ветки, автомобильной дороги, развитие энергетики – является необходимым условием для освоения ресурсов Приполярного Урала в крупных промышленных масштабах. Инвестиции, необходимые для разработки только твердых полезных ископаемых, в настоящее время оцениваются: на первом этапе реализации проекта – в 12,9 млрд. рублей, на втором – 96,2 млрд. рублей. В то же время, по завершении работ по линии "Полуночное – Обская" и далее на Бованенково, данная магистраль станет основным транспортным коридором для освоения полуострова Ямал "Газпромом", инвестиции которого на порядок выше. Также, по экспертным оценкам, в зоне транспортной доступности коридора могут оказаться средние и крупные нефтяные месторождения с общими запасами до 1 млрд. тонн, ранее недоступные для освоения. Таким образом, общие инвестиции в строительство транспортного узла и введение в хозяйственный оборот близлежащих территорий можно оценить приблизительно суммой порядка 50 млрд. долларов или чуть больше 1 трлн. рублей. Как следствие, эффективность и значимость для экономического развития России проекта "Урал промышленный – Урал Полярный" резко возрастает.

Учитывая вышесказанное, а также стратегическую значимость проекта "Урал промышленный – Урал Полярный" для развития страны, необходимость привлечения и использования бюджетных средств всех уровней для его реализации ни у кого не вызывает сомнений. Однако возникает вопрос о соотношении государственных и частных инвестиций, привлекаемых в ходе реализации всего проекта.

Переход на рыночные условия хозяйствования, на стратегическое регулирование развития отраслей и народнохозяйственных комплексов пока не позволил федеральным органам власти сформировать политику в отношении степени своего участия в освоении новых территорий. Показателен пример строительства первой частной железной дороги до бокситовых рудников Тимано-Печорской группы, когда государство (в лице РЖД) не стало принимать участие в строительстве для одного инвестора. Таких примеров много, однако в последние годы пришло понимание, что крупные инфраструктурные проекты не могут быть реализованы без непосредственного и активного участия государства.

В связи с этим, проект "Урал промышленный – Урал Полярный" может стать первым проектом, основанным на рыночных механизмах государственно-частного партнерства и реализующим новую схему отношений между государством и заинтересованными частными компаниями в отношении развития транспортной и другой инфраструктуры.

Возможности по привлечению государственных инвестиционных ресурсов достаточно широки. Во-первых, привлечение бюджетных ассигнований может идти через принятие Федеральной целевой программы, рассчитанной на определенный срок (например, реализации второго этапа проекта). Принятие такой программы позволит получить гарантированное финансирование проекта, убедить частных инвесторов в его реализуемости и обеспечить контроль за выполнением этапов проекта.

Другой возможностью привлечения федеральных инвестиций в реализацию проекта можно рассматривать поддержку Инвестиционного фонда, созданного в 2006 году. В 2007 г. бюджет этого Фонда запланирован в размере 120 млрд. рублей, средства будут выделяться на конкурсной основе для реализации инфраструктурных проектов, имеющих национальное значение.

Немаловажным источником финансирования инвестиционной программы являются средства региональных бюджетов, заинтересованных в реализации проекта "Урал промышленный – Урал Полярный". Нельзя не учитывать, что проект направлен на развитие тех регионов, которые и без того являются донорами бюджетной системы страны. В связи с этим выделение части средств региональных бюджетов Тюменской области, ЯНАО, ХМАО на финансирование развития проекта является обоснованным.

Существенно и то, что в рамках государственно-частного партнерства государство берет на себя функцию, во-первых, инициатора, координатора проекта и потребителя (а, следовательно, и оценщика) части эффекта от его реализации (рабочие места, сохранение экологического равновесия, социальное самочувствие и др.); во-вторых, гаранта соблюдения необходимых для устойчивого развития страны и региона экономических (объемы добычи минерально-сырьевых ресурсов, расселение населения, занятость, доходы бюджета и др.); социальных (уровень оплаты труда, медицинское обслуживание и др.) и экологических (сохранение природы, воспроизводство ресурсов и т.п.) параметров.

Таким образом, государственное финансирование строительства транспортных коридоров является необходимым, а главное – реальным условием реализации проекта.

На наш взгляд, с учетом существующих требований и ограничений, можно выстроить следующую схему финансирования претворения в жизнь данного проекта. На первом, подготовительном, этапе в 2007 г. для окончательного обоснования эффективности проекта необходимо использовать средства региональных бюджетов, федерального Инвестиционного фонда и другие источники (например, включение программы в список важнейших научно-исследовательских работ РАН, ускоренное финансирование из средств федерального бюджета геологоразведочных работ и т.д.). На втором этапе (строительство железнодорожной ветки "Полуночное – Обская" и другой инфраструктуры) задействовать средства Федеральной целевой программы и региональных бюджетов. И, наконец, на заключительном этапе (полная реализация проекта) необходимо использовать ресурсы частных инвесторов, заинтересованных в разработке месторождений, а также направить часть прибыли от эксплуатации действующих участков дороги. Таким образом, государство возьмет на себя подготовительный этап, а также строительство главного хода дороги, что в дальнейшем позволит привлекать инвестиции частных инвесторов.

Для определения эффективности использования бюджетных средств необходима детальная проработка экономических и социальных последствий с учетом различных факторов и возможностей. В настоящее время мы можем лишь оценочно судить о результативности вложения средств в мегапроект. На наш взгляд, по совокупности возникающих положительных эффектов от воплощения проекта, таких как экономический, социальный, стратегический и др., необходимо признать проект достаточно результативным с позиции поддержания и повышения финансовой устойчивости как входящих в него регионов, так и государства в целом.

Влияние проекта "Урал промышленный – Урал Полярный" на финансовую устойчивость различных регионов неоднозначно. В долгосрочном периоде наибольший

эффект от реализации планов строительства транспортного коридора будет наблюдаться в хозяйственной деятельности Ямало-Ненецкого и Ханты-Мансийского автономных округов, по территории которых и должна проходить дорога.

Предварительные расчеты, проведенные в Институте экономики УрО РАН, показали, что в результате реализации и освоения твердых полезных ископаемых проекта валовой региональный продукт Югры может увеличиться на 2 млрд. руб. к 2010 г. и 12 – 15 млрд. руб. к 2015 – 2020 гг. Если принять во внимание активизацию хозяйственной деятельности в сопутствующих отраслях, а также дополнительные возможности экономического роста промышленности в зоне освоения транспортного коридора, в долгосрочной перспективе объем производства на Восточном склоне Уральских гор может составить до 30 млрд. руб. Учитывая, что в 2006 г. ВРП Ханты-Мансийского автономного округа составил чуть менее 2 трлн. руб., для Югры освоение природных ресурсов Приполярного Урала не выглядит столь значительным. В то же время, в случае ухудшения экономических показателей нефтяной отрасли (что может привести к снижению доли данной отрасли в региональном продукте), значение районов освоения для экономики Югры может в некоторой степени возрасти. В любом случае, за счет диверсификации экономики региона, улучшения транспортного сообщения практически всех районов ХМАО с "большой землей", можно предположить, что при благоприятных условиях в долгосрочной перспективе финансовая устойчивость Ханты-Мансийского автономного округа может измениться до уровня постоянной.

Для экономики Ямало-Ненецкого автономного округа строительство и ввод в эксплуатацию железнодорожных веток в рамках проекта является наиболее значимым. Падение добычи природного газа, наблюдаемое в последнее десятилетие, требует освоения новых месторождений углеводородов, расположенных в трудных климатических условиях. Основным ограничением, накладываемым на масштабное освоение ресурсов Заполярья, выступает транспортная инфраструктура. В условиях реализации проекта, предполагающего строительство железнодорожной ветки на Бованенково, соединение Новоуренгойской ветки с Салехардом, – регион получит новый импульс к развитию, правда, в рамках старой хозяйственной специализации. Освоение новых месторождений углеводородного сырья на Крайнем Севере сможет обеспечить развитие территории на десятилетия вперед. Различные проекты по добыче твердых и иных полезных ископаемых, в рамках строительства транспортного коридора, могут рассматриваться лишь как сопутствующие и серьезного влияния на диверсификацию экономики региона оказать не смогут. Поэтому финансовая устойчивость Ямала с вводом транспортных магистралей может не только сохранить свой уровень, но и даже изменить свой тип. Расчеты показывают, что начиная с 2011-2012 гг. тип финансовой устойчивости ЯНАО может измениться на постоянный, с сохранением его на обозримую перспективу.

Влияние проекта на финансовое развитие Челябинской, Свердловской, Курганской и Тюменской областей более ограничено, чем у северных соседей. Непосредственно транспортный коридор проходит лишь по части Свердловской области – это линия Полуночное – Обская, и Тюменской области – в части автодороги Салехард – Агириш – Урай – Тюмень.

Улучшение финансовой устойчивости данных областей при реализации проекта необходимо рассматривать через призму повышения финансовой устойчивости системообразующих предприятий и отраслей территорий. Так, на первом этапе реализации проекта металлургические и машиностроительные предприятия УрФО могут получить

заказы на свою продукцию при строительстве железнодорожной линии. На последующих этапах интерес для данных областей представляет обеспечение потребности проекта в оборудовании для горной и нефтегазовой отраслей промышленности, обеспечение транзита продукции с Приполярного Урала, и т.п. С другой стороны, повышение финансовой устойчивости данных субъектов РФ может обеспечиваться за счет расширения природно-сырьевой базы местной металлургической промышленности, сокращения расходов на перевозку сырья из других регионов. Таким образом, в долгосрочном периоде финансовая устойчивость Свердловской и Челябинской областей, в сочетании с существующей динамикой их развития, может измениться на внутренний тип. Для Тюменской области дальнейшее устойчивое развитие северных территорий даст положительный эффект, и к 2020 г., как представляется, она обретет постоянную финансовую устойчивость. Сложнее с Курганской областью – влияние реализации проекта "Урал промышленный – Урал Полярный" на нее минимально, поэтому при благоприятном развитии событий финансовая устойчивость области может переместиться из состояния полной неустойчивости в стихийную форму.

Таким образом, по предварительной оценке, реализация проекта "Урал промышленный – Урал Полярный" не сможет оказать определяющего воздействия на финансовую устойчивость ни одного из субъектов РФ, кроме Ямало-Ненецкого автономного округа. Однако синергетический эффект от строительства транспортного коридора в долгосрочной перспективе может улучшить финансовую устойчивость УрФО в целом. Реализация данного проекта позволит повысить финансовую устойчивость за счет диверсификации деятельности территорий и снизить их зависимость от колебаний цен на рынках углеводородного сырья и, как результат, повысить структурную устойчивость всей экономики регионов.