

УДК 332.1

## ЭКОНОМИЧЕСКАЯ И СОЦИАЛЬНАЯ ОЦЕНКА СТРОИТЕЛЬСТВА ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ В ТУВУ

Дабиев Д.Ф.

ФГБУН «Тувинский институт комплексного освоения природных ресурсов» СО РАН,  
Кызыл, e-mail: [daviddabiev@yahoo.com](mailto:daviddabiev@yahoo.com)

В статье рассматривается отношение населения Тувы к одному из ключевых проектов развития Сибири: строительства железной дороги по трассе Курагино – Кызыл. Показано, что население республики в целом положительно относится к реализации инфраструктурного проекта. Дана оценка, что при реализации проекта ВРП республики может увеличиться более чем в два раза, а бюджет республики может стать профицитным. Учитывая значительные запасы и ресурсы коксующихся углей, можно предполагать, что при доступности к транспортной и энергетической инфраструктуре регион может стать одним из развитых угледобывающих регионов страны. Вероятно, необходимо более широкое и глубокое изучение данного вопроса, учитывая ошибки (кадровые и управленческие вопросы, проблемы экологии), совершенные при формировании и работе горных предприятий в Туве в конце XX века, которые привели к полной остановке крупных горнопромышленных предприятий на территории республики.

**Ключевые слова:** железная дорога, развитие, Сибирь, Тува, промышленность, сельское хозяйство, оценка, ВРП, бюджет, профицит

## ECONOMIC AND SOCIAL EVALUATION OF THE CONSTRUCTION OF THE RAILWAY IN TUVA

Dabiev D.F.

*Tuvian Institute for the Exploration of Natural Resources of the Siberian Branch  
of the Russian Academy of Sciences, Kyzyl, e-mail: [daviddabiev@yahoo.com](mailto:daviddabiev@yahoo.com)*

In the article the author considers one of the crucial projects of Siberia's development: the project of construction of the Kuragino-Kyzyl rail line in coordination with exploitation of the mineral and ore base of the Tuva Republic. Implementation of the project of construction of the Kuragino-Kyzyl rail line may lead to structural changes of the regional economy, to the reorientation of the human-resources for railway and mining industries. It's assessed, that the implementation of the project, the GRP of the Tuva may increase by more than two times, and the state budget may be in surplus. Given the significant reserves and resources of coking coal, it is possible to assume, that when you troubleshoot the accessibility to transport and energy infrastructure, the region could become one of the most developed coal mining regions of the country. Probably need a wider and deeper study of this issue given the errors (human and managerial issues, environmental issues), committed in the formation and operation of mining enterprises in Tuva in the end of the twentieth century, which led to a complete stop large mining enterprises in the territory of the republic.

**Keywords:** railway, development of, Siberia, Tuva, industry, agriculture, assessment, GRP, budget, surplus

В настоящее время развитию Сибири и Дальнего Востока страны уделяется особое внимание. В Стратегии социально-экономического развития Сибири до 2020 г. (далее Стратегия Сибири) указывается, что Сибирь располагает такими преимуществами, как значительный промышленный и научно-образовательный потенциал, огромный природно-ресурсный потенциал, в том числе минеральный, особенностью которых является их крупномасштабность и комплексность, удобное географическое положение, а также уникальный туристско-рекреационный потенциал. При реализации Стратегии Сибири, в котором предусмотрена реализация двадцати семи первоочередных инвестиционных проектов, пять из которых являются комплексными, ожидается увеличение ВРП к 2021 году в 1,6 раза, промышленного производства в 1,55 раза,

инвестиций в 2,3 раза, рост численности населения на 600–800 тыс. человек [13].

К комплексным проектам Сибири *относится и проект строительства железной дороги по трассе Курагино – Кызыл в увязке с освоением минерально-сырьевой базы Республики Тыва*. Еще в 2002 г. лицензию на разработку Элегестского месторождения каменного угля приобрела Енисейская промышленная компания (дочернее предприятие ОПК), которая уже в 2004–2005 гг. планировала начать строительство шахт, а первый уголь вывозить в 2005 г. автомобильным транспортом до строительства железной дороги. При этом правительственной инвестиционной комиссией было принято решение о софинансировании из средств Инвестиционного фонда проекта строительства железной дороги по трассе Курагино – Кызыл, инициированного Объединенной

промышленной корпорацией (ОПК). При этом стоимость строительства железной дороги оценивалась в 98,4 млрд руб., финансирование которой планировалось осуществлять в равных долях за счет средств государства и частного инвестора – Енисейской промышленной компании (ЕПК). Компания планировала вложить 33 млрд руб. на создание Элегестского угледобывающего комплекса с производственной мощностью 12 млн т коксующихся углей. Однако намеченное строительство дороги, которое было запланировано еще в 2010 г., было отложено на 2011 г. в связи с экономическими проблемами основного соинвестора проекта Межпромбанка, дочерней компании которого в лице ЕПК (Енисейская промышленная компания) принадлежала лицензия на разработку Элегестского месторождения каменных углей. После банкротства Межпромбанка в июне 2011 года ЕПК была продана Русской медной компании. В 2012 г. Роснедра отозвали лицензию на разработку месторождения у ЕПК за ряд нарушений, и это стало причиной исключения проекта строительства железной дороги в Туву из списка проектов Инвестфонда [10]. Тем не менее проект освоения Элегестского месторождения каменных углей в увязке со строительством железной дороги в республику не был свернут, и в апреле 2013 г. Тувинская энергетическая промышленная корпорация (ТЭПК), возглавляемая Р.С. Байсаровым, приобрела лицензию сроком на 20 лет на разработку месторождения. В 2014 г. ТЭПК прошел первую стадию отбора на софинансирование из средств Фонда национального благосостояния комплексного проекта, который включает в себя проект по строительству железной дороги по трассе Курагино – Кызыл в увязке с освоением Элегестского месторождения каменных углей и проект строительство морского порта Ванино. Общая стоимость проектов оценивается в 217,2 млрд руб., софинансирование из средств ФНБ составит 40%, или 86,9 млрд руб. [11].

Республика Тыва является приграничным регионом с комплексом нерешенных социальных и экономических проблем, главным из которых является относительная транспортная изолированность республики. Республика является одним из немногих регионов в России, не имеющих железнодорожной связи с остальными регионами страны. Кроме этого, в республике очень слабо развита автотранспортная сеть, доступность многих населенных пунктов в приграничных районах республики ограничена. Слабое развитие транспортной инфраструктуры в регионе определяет низ-

кий уровень освоения природных ресурсов, а также слабое развитие промышленного производства. Отсутствие железнодорожного сообщения и ограниченность водных путей предопределяют относительную транспортную изолированность республики от главных транспортных коммуникаций Сибири и России, а также Монголии и Китая. Наиболее развиты в этом отношении приграничные районы, где проходит федеральная автотрасса М-54 [2–5].

Относительно низкие стартовые условия, в которых находилась экономика Тувы в предреформенный период, ошибки управления в плановый период, нарушение производственно-технологических связей большинства предприятий и многие другие факторы привели к кризисной экономической ситуации. В настоящее время Тува по многим социально-экономическим параметрам отстает от большинства регионов Сибирского федерального округа и России [6–9].

При проектировании и оценке эффективности строительства железной дороги по трассе Курагино – Кызыл следует учитывать возможность вовлечения в промышленное освоение не только Элегестского месторождения коксующихся углей, но и других месторождений полезных ископаемых республики и провести комплексную оценку освоения минеральных ресурсов при строительстве железной дороги.

Косвенным подтверждением того, что при строительстве железной дороги в Тыву инвестиционная привлекательность месторождений полезных ископаемых республики значительно повысится, является активность российских и зарубежных компаний по приобретению лицензий на месторождения республики в момент, когда проект железной дороги Курагино – Кызыл вошел в список проектов Инвестиционного фонда России.

И здесь, нам кажется, особо следует остановиться на вопросе – насколько население республики готово к строительству железной дороги по трассе Курагино – Кызыл в увязке с разработкой Элегестского месторождения коксующихся углей, а также разработке Кызыл-Таштыгского свинцово-цинкового полиметаллического и Ак-Сугского медно-молибденового месторождения, начало разработки которых намечается в 2016–2020 гг. Другими словами, насколько население Тувы готово к формированию горнопромышленного комплекса?

Для выявления общественного мнения по этим вопросам был проведен социологический опрос населения республики. Опрос проводился в 2013–2014 г. Было опрошено 400 человек трудоспособного возраста методом анкетирования. Анкетирование

проведено в г. Кызыле и районах Республики Тыва. 78% опрошенных – тувинцы, 22% – русские, 55% – сельские жители, 45% – городские, что соответствует структуре населения Тувы, в которой преобладает коренное население – 77%, русские и люди других национальностей – 23% [1].

Данные опроса показывают, что две трети (57,0%) опрошенных положительно или скорее положительно относятся к проекту строительства железной дороги. Тем не менее 38% населения отрицательно отнеслось к данному проекту. 3,4% опрошенных затруднились дать ответ на этот вопрос.

Чтобы понять причины ответов опрошенных, мы условно разделили их на «оптимистов» (те, кто положительно относится к дальнейшему прогрессу республики) и «пессимистов» (те, кто отрицательно относится к строительству железной дороги).

Большая часть «оптимистов» (44,4%) возлагает надежды на то, что при строительстве железной дороги освоение крупных месторождений даст возможность ускоренного экономического развития республики; 28,8% полагает, что снизятся цены на товары и продукты, ввозимые из сопредельных регионов; 26,9% считает, что увеличатся возможности для предпринимательской деятельности.

Отрицательные стороны строительства железной дороги в республику «пессимисты» оценивают следующим образом: 34,1% опасаются, что при реализации проекта строительства железной дороги вывезут все богатства природных ресурсов республики, 27,6% видят опасность ухудшения экологической обстановки, 25,7% опасаются наплыва мигрантов из сопредельных территорий и 12,6% опасаются обострения межнациональных отношений.

Интересно отметить, что, несмотря на то, что большинство населения Тувы поддерживает строительство железной дороги и горно-промышленного комплекса, все же значительная часть населения (42,4%) полагает, что наиболее приемлемым для республики является аграрный путь развития. Вероятно, это связано с тем, что значительная часть населения республики проживает в сельской местности. Вместе

с тем, возможно, одной из причин более высокого предпочтения аграрного пути развития населением республики является стремление к восстановлению и сохранению традиционного кочевого уклада жизни и культуры. Исследования, посвященные этносоциальным процессам народов Сибири, их предпочтениям и межэтническим установкам, показывают, что большинство респондентов во всех этнических группах считают приоритетным развитие сельского хозяйства по сравнению с развитием промышленности. Чем это можно объяснить? Во-первых, сельское и промышленное хозяйство, а значит, и село в целом, больше всего пострадали от современных реформ, поэтому нуждаются в восстановлении и особой поддержке. Во-вторых, абсолютное большинство опрошенных убеждены в том, что сегодня каждый человек должен осознавать свою национальную принадлежность, знать язык и культуру своего народа, а сельский образ жизни для этого создает больше возможностей, чем городской. Очевидно, население понимает значение села для сохранения этнокультурного многообразия [12].

На втором месте по уровню предпочтений приемлемости экономического пути развития является мнение, что необходимо развивать все отрасли экономики (24,4%). За рекреационный путь развития проголосовали 20,5% населения. И только 12,7% населения поддерживает промышленный путь развития республики.

В настоящее время можно говорить о начале становления угледобывающей отрасли в республике, учитывая, что в регионе намечается реализация крупных инвестиционных проектов, в том числе и проектов по освоению месторождений каменных углей Тувы. Наиболее крупным проектом является освоение Элегестского месторождения каменных углей в увязке со строительством железной дороги по трассе Курагино – Кызыл.

Негативные тенденции в экономике России более остро отразились на социально-экономическом развитии Республики Тыва. Это связано с комплексом нерешенных социальных проблем, а также с относительной транспортной изолированностью республики.

Экономическая оценка реализации проекта освоения Элегестского месторождения каменного угля

	ВРП, %	Доля собственных доходов в консолидированном республиканском бюджете, %	Число рабочих мест
Увеличение показателей по сравнению с 2014 г.	208,4	124,6	2271

Примечание. Оценка автора.

При реализации проекта ВРП республики может увеличиться более чем в два раза, а бюджет республики может стать профицитным. При этом для реализации проекта потребуется 2271 рабочее место не считая социальных и бюджетных эффектов реализации проекта железной дороги в республику (таблица). Учитывая значительные запасы и ресурсы коксующихся углей, можно предполагать, что при доступности к транспортной и энергетической инфраструктуре регион может стать одним из развитых угледобывающих регионов страны.

Таким образом, можно сделать вывод, что население республики двояко относится к строительству железной дороги и формированию горнопромышленного комплекса. С одной стороны, население осознает, что устранение относительной транспортной изолированности республики с введением железной дороги ведет к улучшению социально-экономических условий (мнение «оптимистов»), с другой стороны, люди действительно опасаются (мнение «пессимистов») технологических, экологических и социальных проблем, которые могут стать последствием экстенсивного освоения минеральных ресурсов республики при строительстве железной дороги.

Вероятно, необходимо более широкое и глубокое изучение данного вопроса, учитывая ошибки (кадровые и управленческие вопросы, проблемы экологии), совершенные при формировании и работе горных предприятий в Туве в конце XX века, которые привели к полной остановке крупных горнопромышленных предприятий на территории республики.

*Исследование выполнено при финансовой поддержке РФФИ в рамках научного проекта № 15-46-04125.*

#### Список литературы

1. Балакина Г.Ф., Кылыгдай А.Ч. Особенности социально-экономической адаптации этнических групп в Республике Тыва // Социс. – 2012. – № 4. – С. 69–77.
2. Дабиев Д.Ф. Анализ долгосрочных планов социально-экономического развития Республики Тыва // Проблемы современной экономики. Евразийский международный научно-аналитический журнал. – 2009. – № 3 (31). – С. 346–350.
3. Дабиев Д.Ф. Оценка величины ренты, формируемой при освоении минерально-сырьевых ресурсов региона (на примере Тувы) // Экономический анализ: теория и практика. – 2013 – 22(325) июнь – С. 53–58.
4. Дабиев Д.Ф. Оценка потенциала освоения минеральных ресурсов Западной Монголии / Региональная экономика: теория и практика. – 2012. – № 42. – С. 36–39.
5. Дабиев Д.Ф. Оценка эффективности освоения месторождений полезных ископаемых Республики Тыва // ЭКО. Всероссийский экономический журнал. – 2009. – № 4. – С. 114–122.
6. Дабиев Д.Ф. Пространственный аспект минерально-сырьевого потенциала районов Республики Тыва // Региональная экономика: теория и практика. – 2010. – № 2(237). – С. 36–43.
7. Дабиев Д.Ф. Экономическая оценка горнопромышленного сценария развития Тувы // Региональная экономика: теория и практика. – № 3(214). – 2011. – С. 15–20.
8. Дабиев Д.Ф. Экономическая оценка освоения минеральных ресурсов региона (на примере Республики Тыва) // Проблемы современной экономики. Евразийский международный научно-аналитический журнал. – 2008. – № 3 (27). – С. 393–396.
9. Дабиев Д.Ф., Ягольницер М.А. Комплексная экономическая оценка формирования на северо-западе Тувы нового центра экономического роста // Экономический анализ: теория и практика. – 2014. – № 3(354). – С. 20–27.
10. Кривошапко Ю. «Кызыл-Курагино» лишили финансирования // Российская газета от 15.11.2012. – Режим доступа: <http://www.rg.ru/2012/11/15/doroga-site.html>.
11. Лютова М. Определится очередной фаворит в борьбе за деньги ФНБ // Ведомости. – Режим доступа: <http://www.vedomosti.ru/politics/news/21880181/doroga-k-blagosostoyaniyu#sel=2:1,2:8>.
12. Попков Ю.В., Костюк В.Г., Тюгашев Е.А. Народы Сибири в социокультурном пространстве Евразии: ценностные предпочтения и межэтнические установки // Социс. – 2007. – № 5. – С. 62–69.
13. Стратегия социально-экономического развития Сибири до 2020 г. Распоряжение от 5 июля 2010 г. № 1120-р «Об утверждении Стратегии социально-экономического развития Сибири до 2020 года» режим доступа: <http://www.sibfo.ru/strategia/strdoc.php#invest>.

#### References

1. Balakina G.F., Klygida A.Ch. Osobennosti socialno-ehkonomicheskoy adaptatsii ehntnicheskikh grupp v Respublike Tyva [The features of the socio-economic adaptation ethnic groups in the Republic of Tyva.] // Socis. 2012. no. 4. pp. 69–77.
2. Dabiev D.F. Analiz dolgosrochnykh planov socialno-ehkonomicheskogo razvitiya Respubliki Tyva. [Analysis of long-term plans socially-economic development of Tuva Republic.] // Problems of modern economies. Eurasian international scientific-analytical journal. 2009. no. 3 (31). pp. 346–350.
3. Dabiev D.F. Ocenka velichiny renty, formiruemoj pri osvoenii mineralno-syrevykh resursov regiona (na primere Tuvy). [Assessing the magnitude of the rents generated by the exploitation of mineral resources in the region (on the example of Tuva).] // Economic analysis: theory and practice. 2013 22(325) June, pp. 53–58.
4. Dabiev D.F. Ocenka potenciala osvoeniya mineralnykh resursov Zapadnoj Mongolii. [Assessing the potential use of mineral resources in Western Mongolia.] / Regional economy: theory and practice. 2012. no. 42. pp. 36–39.
5. Dabiev D.F. Ocenka ehffektivnosti osvoeniya mestorozhdenij poleznykh iskopaemykh Respubliki Tyva [Assessment of efficiency of development of deposits of mineral resources of the Republic of Tyva.] // ECO. All-Russian economic journal. 2009. No. 4. pp. 114–122.
6. Dabiev D.F. Prostranstvennyj aspekt mineralno-syrevogo potenciala rajonov Respubliki Tyva. [Spatial aspect of the mineral potential of regions of Republic of Tyva.] // Regional economy: theory and practice. 2010. no. 2(237). pp. 36–43.
7. Dabiev D.F. Ekonomicheskaya ocenka gornopromyshlennogo scenariya razvitiya Tuvy. [Economic evaluation of mining scenarios for the development of Tuva.] // Regional economy: theory and practice. no. 3(214). 2011. pp. 15–20.
8. Dabiev D.F. Ekonomicheskaya ocenka osvoeniya mineralnykh resursov regiona (na primere Respubliki Tyva). [Economic evaluation of the mineral resources of the region (on example of Republic of Tyva).] // Problems of modern economy. Eurasian international scientific-analytical journal. 2008. no. 3 (27). pp. 393–396.
9. Dabiev D.F., Jagolnitser M.A. Kompleksnaya ehkonomicheskaya ocenka formirovaniya na severo-zapade Tuvy novogo centra ehkonomicheskogo rosta. [Comprehensive economic evaluation of the formation in the North-West of Tuva new center of economic growth.] // Economic analysis: theory and practice. 2014. no. 3(354). pp. 20–27.
10. Krivoshapko Y. «Kyzyl-Kuragino» lishili finansirovaniya [«Kyzyl-Kuragino» was deprived of funding] // Russian newspaper dated 15.11.2012. Available at: <http://www.rg.ru/2012/11/15/doroga-site.html>.
11. Lutova M. Opredelilsya ocherednoj favorit v borbe za dengi FNB [Determined the next contender for the NWF money.] // Statements. Available at: <http://www.vedomosti.ru/politics/news/21880181/doroga-k-blagosostoyaniyu#sel=2:1,2:8>.
12. Popkov Y., Kostyuk V.G., Tyugashev E.A. Narody Sibiri v sociokulturnom prostranstve Evrazii: cennostnye predpochteniya i mezhehtnicheskie ustanovki. [Indigenous Peoples of Siberia in socio-cultural space of Eurasia: value preferences and inter-ethnic set.] // Sotsis. 2007. no. 5. pp. 62–69.
13. Strategiya socialno-ehkonomicheskogo razvitiya Sibiri do 2020 g. Rasporyazhenie ot 5 iyulya 2010 g. no. 1120-r «Ob utverzhdenii Strategii socialno-ehkonomicheskogo razvitiya Sibiri do 2020 goda» [Strategy of socio-economic development of Siberia up to 2020 Order of 5 July 2010 no 1120-R «On approving the Strategy for socio-economic development of Siberia till 2020»] available at: <http://www.sibfo.ru/strategia/strdoc.php#invest>.