



**ДАВИД ФЕДОРОВИЧ ДАБИЕВ**  
ЗАВЕДУЮЩИЙ ЛАБОРАТОРИЕЙ  
РЕГИОНАЛЬНОЙ ЭКОНОМИКИ  
ТУВИНСКОГО ИНСТИТУТА  
КОМПЛЕКСНОГО ОСВОЕНИЯ  
ПРИРОДНЫХ РЕСУРСОВ СО РАН,  
КАНДИДАТ ЭКОНОМИЧЕСКИХ НАУК



**ВЛАДИМИР ИЛЬИЧ ЛЕБЕДЕВ**  
ДИРЕКТОР ТУВИНСКОГО ИНСТИТУТА  
КОМПЛЕКСНОГО ОСВОЕНИЯ  
ПРИРОДНЫХ РЕСУРСОВ СО РАН,  
ДОКТОР ГЕОЛОГО-  
МИНЕРАЛОГИЧЕСКИХ НАУК

## ТУВИНСКО-МОНГОЛЬСКАЯ МАГИСТРАЛЬ. ВОЗМОЖНОСТИ И ПЕРСПЕКТИВЫ

Республика Тыва обладает минерально-ресурсным потенциалом, сопоставимым с богатейшими территориями Сибирского федерального округа – Красноярским краем, Кемеровской и Томской областями, однако серьезно отстает от них в социально-экономическом развитии. На ее территории выявлены значительные месторождения коксующегося и энергетического угля, кобальта, золота, цветных и редких металлов, редкоземельных элементов, различных строительных материалов, минерализованных и пресных подземных вод, геотермальные источники. Суммарная ценность разведанных в Тыве запасов всех видов минерального сырья (с учетом скидки на его добычу и переработку), по оценке ТувИКОПР СО РАН, превышает 4140 млрд долларов. Однако из-за неразвитости транспортной инфраструктуры и труднодоступности большинства месторождений, расположенных в удаленных от транспортных коммуникаций горно-таежных районах, уровень их промышленного освоения крайне низок. Республика, по сути, отрезана от основных магистральных транспортных артерий, и освоение ее минеральных ресурсов в послереформенные годы велось в масштабах, соответствующих лишь частному предпринимательству. Несмотря на некоторые социально-экономические плюсы такого освоения, транспортная недоступность сырьевых источников приводила к повышенным издержкам по всей технологической цепочке природопользования и снижению конкурентоспособности этой продукции на российском и мировом рынках. А экологический ущерб от такого освоения и недостаточно качественного его геолого-экономического обоснования превышал размеры налоговых поступлений. Такие факторы, как слаборазвитость и депрессивность региона, отсутствие железнодорожного сообщения с другими регионами, низкая конкурентоспособность выпускаемых товаров, значительно повышали инвестиционные риски региона. А отсутствие инвестиций не позволяло модернизировать физически и морально устаревшие основные фонды республики, что сказывалось на конкурентоспособности вывозимого из республики сырья. Объем инвестиций в республике в 90-х годах XX века упал в более чем 20 раз по отношению к 1990 году. Их рост стал наблюдаться только с начала XXI века, и на 2008 год их объем составил лишь 3261 млн рублей. Несмотря на положительные тенденции, главными проблемами являются: высокая степень износа основных фондов, значительное сокращение инвестиций в реальный сектор экономики, низкий удельный вес инвестиций частных предприятий и др. Частный инвестор не спешит вкладывать капитал (даже на уровне 12–15% от стоимости проекта) в сделки с повышенным риском. Подтверждением этому служит инвестиционный проект строительства железной дороги Кызыл – Курагино, который был включен в государственный реестр и обеспечивался финансированием из Инвестиционного фонда Российской Федерации (на 50%, остальное – частным бизнесом). Из-за банкротства частного партнера начало строительства было перенесено с 2010 на 2011 год, но возобновилось, по сути, только в 2013 году. Хотя эта дорога могла уже сегодня в корне изменить социально-экономическую ситуацию в Тыве, так как она выводила бы республику по железной дороге на Кузбасс и Транссибирскую магистраль!

К 2006 году ученым Сибирского отделения РАН, в том числе ТувИКОПР, удалось разработать ряд инновационных технологий по переработке минерального сырья. Кроме того, ТувИКОПР разработал технико-экономические обоснования нескольких инфраструктурных проектов республики. Все это значительно изменило отношение частных инвесторов к минеральным богатствам Республики Тыва. Резко возрос их интерес к месторождениям этого края. В 2006 году китайской компанией “Лунсинь” была приобретена лицензия на разработку Кызыл-Таштыгского свинцово-цинкового месторождения. В 2007 году ОАО “ГМК “Норильский никель” приобрело лицензию на разведку и добычу меди, молибдена и попутных компонентов на Ак-Сугском медно-порфировом месторождении. В 2009 году разрез Каа-Хемский был продан “Еп+Девелопмент”. Конечно же этому в немалой степени способствовала публикация о проекте железной дороги Кызыл – Курагино, намеченной к сдаче в 2016 году. Сегодня в республике из предприятий горнодобывающей отрасли

действуют: горно-обогатительный комбинат “Туваасбест” проектной мощностью 120 тыс. т текстильных сортов хризотил-асбеста; Каа-Хемский и Чадаанский разрезы с проектной добычей угля не менее 1,5 млн т; ряд золотодобывающих предприятий, реализующих более 1,8 т золота в год на сумму около 1,7 млрд долларов, и др.

В условиях рыночной экономики средства федерального бюджета не могут быть единственным источником финансирования инноваций в регионе. Тем не менее поступление значительных средств федерального бюджета в республику служит своего рода сигналом для частных компаний о целесообразности реализации крупных инвестиционных проектов на данной территории и необратимости государственной инновационной политики. Частные компании в России обычно занимают выжидательную позицию и только после утверждения масштабных государственных программ социально-экономического развития конкретного региона и принятия решения об их целевом финансировании из федерального бюджета включаются в инвестирование инновационных проектов, существенно повышающих экономический потенциал территории.

Стратегия социально-экономического развития Республики Тыва до 2020 года предусматривает, что основные конкурентные преимущества Республики Тыва связаны с горнодобывающей, лесоперерабатывающей промышленностью, переработкой продукции сельского хозяйства, производством строительных материалов, лечебно-оздоровительным и туристическим комплексом. Однако из перечисленных конкурентных преимуществ только разведанные запасы минерального сырья обладают колоссальным по сравнению с другими потенциалом, способным даже вывести республику из разряда дотационных. Поэтому, на наш взгляд, именно горнодобывающая отрасль должна стать “локомотивом роста”. При этом другие отрасли экономики будут вспомогательными, но развиваться они будут на более высоком социально-экономическом и технологическом уровне, поскольку от предприятий горнодобывающей отрасли республика получит значительные бюджетные вливания. Однако сырьевая стратегия должна дополняться не только инновационным развитием добывающих отраслей на базе новейших технологий, предложенных учеными с учетом традиций, ценностей и норм этносов, населяющих регион. Она не сможет развиваться без реализации новейших инфраструктурных проектов, обеспечивающих транспортный выход из республики как в другие регионы России, так и за ее пределы.

К таким инфраструктурным проектам можно отнести строительство двух железнодорожных путей из Республики Тыва в Монголию и Китай: западного по трассе Кызыл – Ак-Довурак – Улангом – Урумчи и южного по трассе Кызыл – Нарын – Мурен – Эрденет.

Строительство железной дороги через Туву и Монголию в Китай – это одна из сложных и интересных проблем как с экономической, так и с геополитической точки зрения. Безусловно, в результате ее решения откроются новые возможности для торговых и экономических отношений, в том числе для ввоза (и вывоза) товаров не только в Монголию и Китай, но и в другие страны Центральной Азии.

Наиболее вероятна реализация представляющегося перспективным варианта вывоза из Тувы продукции минерального сырья: каменного угля, концентратов металлов, золота и др. При продолжении строительства железной дороги через Туву и Монголию в Китай появятся большие возможности для развития горнодобывающей промышленности не только Тувы, но и южных районов Красноярского края, Хакасии и Алтая, на территориях которых расположены уникальные и крупные месторождения полезных ископаемых, как разведанные, так и требующие детальной разведки и дополнительных геологических изысканий.

Понятно, что при реализации этого варианта строительства железной дороги масштабы вывоза минерального и других видов сырья из республики по трассе Кызыл – Курагино не уменьшатся, поскольку грузопоток в основном будет обеспечен коксующимися углями Элегестского и, возможно, Межегейского месторождений.

Укажем здесь, что наиболее весомым и рентабельным в грузопотоке железной дороги, вероятнее всего, станет вывоз коксующегося угля в Китай, который в последние годы испытывает огромный дефицит загрузки мощностей своих металлургических заводов. Соответственно, одним из главных продуктов вывоза по трассе Кызыл – Ак-Довурак – Улангом – Урумчи должен стать каменный уголь Улуг-Хемского бассейна – одного из крупных бассейнов каменного угля в России. Это предопределено тем, что концентраты цветных металлов, редких и редкоземельных металлов малотоннажны, а цемент, строительные материалы и другие продукты переработки минерального сырья, по всей вероятности, составят меньшую часть грузопотока по сравнению с углем.

В том случае если железная дорога будет построена по трассе Кызыл – Нарын – Мурен – Эрденет, а также по трассе Кызыл – Ак-Довурак – Улангом – Урумчи, практически все крупные и средние месторождения будут востребованы на рынках минеральной продукции как в России, так и за рубежом.

**ТАБЛИЦА 1. РЕЗУЛЬТАТЫ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ ОЦЕНКИ РАЗРАБОТКИ МЕСТОРОЖДЕНИЙ ПОЛЕЗНЫХ ИСКОПАЕМЫХ ТУВЫ ПРИ РЕАЛИЗАЦИИ ОПТИМАЛЬНОГО СЦЕНАРИЯ**

Месторождения	Ежегодный прирост ВРП, млн рублей	Ежегодные поступления в республиканский бюджет, млн рублей	Число рабочих мест
<b>Угольные – всего</b>	<b>105851,1</b>	<b>27571,2</b>	<b>8121</b>
Элегестское	34979,4	8655,6	2271
Межегейское	28836,5	7304,6	1950
Западная часть Улуг-Хемского бассейна (вариант ГЧП)	21017,6	5805,5	1950
Восточная часть Улуг-Хемского бассейна (вариант ГЧП)	21017,6	5805,5	1950
<b>Цветных металлов – всего</b>	<b>14456,57</b>	<b>4641,2</b>	<b>10200</b>
Баян-Кольское нефелиновое	3063,9	2051,9	5700
Кызыл-Таштыгское свинцово-цинковое	1566,0	237,6	1200
Ак-Сугское медно-молибденовое	9435,77	1990,1	2350
Хову-Аксынское кобальтовое	390,9	361,6	950
<b>Редких и редкоземельных металлов – всего</b>	<b>20263,8</b>	<b>3561,1</b>	<b>7000</b>
Улуг-Танзекское ниобий-танталовое (вариант ГЧП)	19349,7	3415,8	6300
Кара-Сугское флюоритовое	914,1	145,3	700
<b>Рудного золота – всего</b>	<b>2481,2</b>	<b>433,8</b>	<b>102</b>
Тарданское	1483,9	274,7	55
Кара-Бельдырское	997,3	159,1	47
<b>Строительных материалов – всего</b>	<b>907,9</b>	<b>140,5</b>	<b>750</b>
Ак-Довуракское (и/или Саянское) асбестовое	470,2	72,5	450
Цементный завод в г. Шагонаре	437,7	68,0	300
<b>Всего</b>	<b>143960,57</b>	<b>36347,8</b>	<b>26173</b>

Конечно, этот сценарий развития наименее вероятен, так как развитие транспортной и энергетической инфраструктуры является весьма капиталоемким, и без серьезного участия государства и крупных международных инвесторов вряд ли осуществим. Тем не менее мы можем привести результаты предварительных экономических расчетов, говорящие об эффективности освоения минеральных ресурсов Тувы и ее приграничных территорий с учетом строительства железных дорог как в Южном, так и в Западном макрорайоне республики с перспективой выхода дорог в Монголию и Китай.

При реализации данного сценария, по нашему мнению, будут востребованными следующие месторождения полезных ископаемых республики: месторождения каменного угля Улуг-Хемского бассейна, месторождения цветных металлов, редких и редкоземельных металлов, месторождения асбеста, строительных материалов, рудного золота и т.д. (табл. 1).

Результаты геолого-экономической оценки разработки месторождений полезных ископаемых Тувы показывают, что при максимальном сценарии развития, то есть в случае если железная дорога в Монголию и Китай будет построена по двум трассам, ежегодный прирост ВРП составит 143,9 млрд рублей, при этом ВРП на душу населения может приблизиться к уровню 15,4 тыс. долларов, а ежегодные поступления в республиканский бюджет – 36,3 млрд рублей.

Для промышленного освоения перечисленных выше месторождений полезных ископаемых, по предварительным подсчетам, потребуется более 26 тыс. рабочих мест. Следует отметить, что по состоянию на 2011 год в республике насчитывалось более 27 тыс. безработных, общий уровень безработицы составляет 21,5%. Если говорить о социальном эффекте создания горнопромышленных предприятий и возможности привлечения части безработных к работе в добывающем секторе, то здесь возникает вопрос, насколько соответствует образовательный и квалификационный уровень безработных в республике требованиям, предъявляемым к горным специальностям.

**ТАБЛИЦА 2. СОСТАВ БЕЗРАБОТНЫХ, ЗАРЕГИСТРИРОВАННЫХ В ОРГАНАХ СЛУЖБЫ ЗАНЯТОСТИ НАСЕЛЕНИЯ  
ПО РЕСПУБЛИКЕ ТЫВА НА 1 ИЮЛЯ 2008 ГОДА**

Категория	Численность, человек	% к общей численности зарегистрированных безработных
<b>Всего</b>	<b>8775</b>	<b>100,0</b>
Возраст		
16–17 лет	31	0,3
18–24 лет	1796	20,5
25–29 лет	1725	19,6
Другой	4950	56,5
Предпенсионный	273	3,1
Пол		
Женщины	4355	49,6
Мужчины	4420	50,4
Место проживания		
Городская местность	2294	25,6
Сельская местность	6481	74,4
Образование		
Высшее профессиональное	249	2,8
Среднее профессиональное	893	10,2
Начальное профессиональное	1831	20,8
Среднее общее	3749	42,7
Без полного среднего	2053	23,5

Анализ таблицы 2 показывает, что большая часть безработных имеет низкий образовательный уровень: доля безработных со средним общим образованием составляет 42,7%, не имеющих среднего общего образования – 23,5%. Доля безработных с высшим и средним профессиональным образованием значительно меньше.

Квалификационный анализ официально зарегистрированной безработицы показывает, что большая часть безработных граждан имеет педагогическое, сельскохозяйственное и экономическое образование. Специалистов, имеющих горное образование, среди безработных – единицы. Вероятно, на начальном этапе освоения минерально-сырьевого комплекса республики часть квалифицированных рабочих, управленческого и инженерно-технического персонала необходимо будет привлекать из других регионов страны. Тем не менее, учитывая значительную долю молодежи в структуре населения республики, следует обеспечить возможность получения образования по горным и железнодорожным специальностям в образовательных учреждениях на территории Тувы. Здесь необходима координация действий Правительства Республики Тыва, бизнеса, заинтересованных в притоке квалифицированных кадров. Отметим, что уже в настоящее время в республике ведется активная работа по обеспечению кадрами предприятий горнодобывающего сектора экономики. Около 100 тувинских абитуриентов направлены на учебу в ведущие вузы страны на горнотехнические специальности. В Кызыле началось перепрофилирование нескольких ПТУ для подготовки рабочих и специалистов среднего звена по различным горным и железнодорожным специальностям.

Конечно, это только предварительные расчеты. Какой сценарий развития ждет республику – неизвестно, но эти расчеты показывают, что потенциал освоения минеральных ресурсов, которыми богата Тува, огромен. Все зависит от доступности минеральных ресурсов, развития транспортной и энергетической инфраструктуры, инвестиционного и налогового климата в стране и многих других факторов.