

ГОСУДАРСТВЕННО-ЧАСТНОЕ ПАРТНЕРСТВО ПРИ ОСВОЕНИИ МИНЕРАЛЬНО-СЫРЬЕВОГО ПОТЕНЦИАЛА ТУВЫ

Существуют различные формы государственно-частного партнерства, наиболее распространенными из которых являются контракты на выполнение работ и оказание общественных услуг, поставка продукции для государственных нужд, контракты о технической помощи, контракты на управление, лизинг (аренда), соглашения о разделе продукции, инвестиционные контракты, концессии, акционирование, долевое участие частного капитала в государственных предприятиях.

Даются различные определения термина «государственно-частное партнерство». Наиболее полное, на наш взгляд, определение понятия государственно-частного партнерства дает В.Г. Варнавский в своей книге «Партнерство государства и частного сектора: формы, проекты, риски» (М., Наука, 2005). Ученый определяет его как институциональный и организационный альянс между государством и частным сектором в отношении объектов государственной и муниципальной собственности, а также услуг, оказываемых государством и муниципальными образованиями, в целях реализации национальных и международных, масштабных и сравнительно небольших, но всегда общественно значимых проектов в широком спектре деятельности: от развития стратегически важных отраслей промышленности и НИОКР до обеспечения общественных услуг. Таким образом В.Г. Варнавский подчеркивает, что главной целью государственно-частного партнерства является общественная значимость проекта, которая не зависит от его масштабов или вида деятельности в рамках проекта. Понятно, что строительство железных и автомобильных дорог, линий электропередачи, морских и речных портов и других не менее важных объектов инфраструктуры территорий вне зависимости от их уровня имеет не только стратегическое и экономическое, но и огромное социальное значение. И в такие проекты государство обязано вкладывать финансовые средства, используя различные механизмы инвестирования, в том числе и механизм государственно-частного партнерства.

В настоящее время существуют различные подходы к классификации ГЧП, однако эксперты различают,

с одной стороны, институты ГЧП, к которым относят Инвестиционный фонд, Внешэкономбанк, государственные корпорации и др., с другой стороны, инструменты ГЧП – концессионные и инвестиционные соглашения.

Наиболее важным и масштабным институтом государственно-частного партнерства России стал Инвестиционный фонд Российской Федерации, сформированный 1 января 2006 года в соответствии с постановлением Правительства Российской Федерации от 23 ноября 2005 года №694 «Об Инвестиционном фонде Российской Федерации» и предназначенный для софинансирования крупных инвестиционных проектов. Согласно постановлению Правительства Российской Федерации от 1 марта 2008 года №134 «Об утверждении Правил формирования и использования бюджетных ассигнований Инвестиционного фонда Российской Федерации» стоимость проектов, имеющих общегосударственное значение, должна быть не меньше 5 млрд рублей, региональных инвестиционных проектов – не менее 500 млн рублей.

Распоряжением Правительства Российской Федерации от 30 ноября 2006 года №1708-р господдержку за счет Инвестиционного фонда РФ получили 11 проектов, имеющих общегосударственное значение. Общая сумма инвестиций составила более 962 млрд рублей, из которых 255 млрд – бюджетные ассигнования из Инвестиционного фонда РФ. При этом более половины средств (131,8 млрд рублей), выделенных Инвестиционным фондом РФ, распределено между 3 проектами, общая цель которых – создание транспортной и энергетической инфраструктуры для освоения минерально-сырьевого потенциала регионов.

В таблице 1 даны характеристики инвестиционных проектов в сфере освоения минерально-сырьевого потенциала Сибири, получивших поддержку из Инвестиционного фонда РФ. Проект комплексного развития Нижнего Приангарья является самым крупным из всех, как для частных инвесторов, так и для государства. Согласно паспорту инвестиционного проекта комплексное развитие

Нижнего Приангарья будет осуществляться в два этапа. На первом этапе будет создана необходимая инфраструктура для последующего развития промышленности региона, которая включает в себя автодороги, мостовые переходы, железнодорожные линии, линии электропередачи. На втором этапе будут построены такие объекты промышленности стратегического назначения, как Богучанская гидроэлектростанция, алюминиевый завод, а также целлюлозно-бумажный комбинат. Общий объем инвестиционных вложений оценивается в 213,9 млрд рублей, из которых государственные вложения из Инвестиционного фонда РФ составят 34,2 млрд рублей.

Для освоения минерально-сырьевых ресурсов юго-востока Забайкальского края разработан комплексный проект создания транспортной инфраструктуры. Первоначальный проект предусматривал строительство железнодорожной линии по трассе Нарын – Лугокан протяженностью 375 км. Но ОАО «ГМК «Норильский никель», которому принадлежит право на разработку Бугдаинского, Быстринского, Култуминского, Лугоканского и Солонеченского месторождений, отказалось от первоначальной идеи вследствие нецелесообразности полного строительства железной дороги Нарын – Лугокан. В 2009 году Министерством регионального развития Российской Федерации были утверждены изменения, согласно которым ОАО «ГМК «Норильский никель» построит дорогу до станции Газимурский Завод и будет осваивать только два месторождения – *Быстринское золотомедное* и *Бугдаинское молибденовое*, расположенные на юго-востоке края. Остальные три месторождения осваиваться не будут.

При этом строительство железной дороги будет профинансировано на условиях ГЧП: 24,17 млрд рублей из Инвестиционного фонда РФ, 8,05 млрд рублей из средств ОАО «ГМК «Норильский никель». В строительстве ГОКов компания инвестирует 72,35 млрд рублей.

Проекты освоения Быстринского и Бугдаинского месторождений (годовая производительность по руде 10 и 16 млн т соответственно) являются коммерчески эффективными (табл. 2). Налоговые поступления в федеральный, региональный и местные бюджеты планируются на уровне 3540 млн рублей, будет создано более 5 тыс. рабочих мест.

Реализация проектов по освоению минерально-сырьевого потенциала юго-восточной части Забайкальского края позволит создать новый горнопромышленный территориальный комплекс на базе крупных полиметаллических месторождений, вывести Забайкальский край в число основных промышленных регионов России, активизировать хозяйственную деятельность на приграничной территории, сформировать бездотационный бюджет, а также значительно увеличить число новых рабочих мест в регионе.

Перспективы добычи коксующегося угля в Туве будут зависеть от того, как быстро построят железную дорогу Курагино – Кызыл. В 2002 году лицензию на разработку Элегестского месторождения каменного угля приобрела Енисейская промышленная компания (дочернее предприятие Объединенной промышленной корпорации – ОПК), кото-

рая планировала в 2004–2005 годах начать строительство шахт, а первый уголь с 2005 года до завершения строительства железной дороги вывозить автомобильным транспортом. При этом правительственной инвестиционной комиссией было принято решение о софинансировании из средств Инвестиционного фонда РФ проекта строительства железной дороги Курагино – Кызыл, инициированного ОПК. Расчетная стоимость строительства железной дороги оценивалась в 98,4 млрд рублей, а ее финансирование планировалось осуществлять в равных долях за счет средств государства и частного инвестора – Енисейской промышленной компании (ЕПК), которая планировала вложить 33 млрд рублей в создание Элегестского угледобывающего комплекса производственной мощностью 12 млн т коксующихся углей. Безусловно, строительство железной дороги Курагино – Кызыл в увязке с освоением Элегестского месторождения коксующихся углей по экономическому и социальному влиянию в перспективе является одним из крупных проектов государственно-частного партнерства. Однако намеченное начало строительства дороги в 2010 году было отложено на 2011 год в связи с экономическими проблемами основного соинвестора проекта – Межпромбанка, дочерней компании которого в лице ЕПК принадлежала лицензия на разработку Элегестского месторождения. После банкротства Межпромбанка, в июне 2011 года ЕПК была продана Русской медной компании, а в 2012 году Роснедра отозвали у ЕПК лицензию на разработку месторождения за ряд нарушений, что и стало причиной исключения проекта строительства железной дороги в Туву из списка проектов Инвестфонда. Тем не менее проект освоения Элегестского месторождения каменных углей в увязке со строительством железной дороги не был свернут и в апреле 2013 года. Тувинская энергетическая промышленная корпорация (ТЭПК), возглавляемая Р.С. Байсаровым, приобрела лицензию на разработку месторождения сроком на 20 лет. В 2014 году ТЭПК прошла первую стадию отбора на софинансирование из средств Фонда национального благосостояния комплексного проекта, который включает в себя проект по строительству железной дороги Курагино – Кызыл в увязке с освоением Элегестского месторождения каменных углей и проект строительства морского порта Ванино. Суммарная стоимость этих проектов оценивается в 217,2 млрд рублей, а софинансирование из средств ФНБ составит 40%, или 86,9 млрд рублей.

Несмотря на то что в последние годы наметились сдвиги в развитии института государственно-частного партнерства, следует обратить внимание на существование многих противоречий в законодательстве, препятствующих развитию механизма ГЧП. Федеральное законодательство регламентирует только одну из форм государственно-частного партнерства – концессионные соглашения. Что касается неконцессионных соглашений, то их реализация ограничивается положениями некоторых нормативно-правовых актов. Например, в соответствии с законом №94-ФЗ проекты, при реализации которых государство финансирует строительство или эксплуатацию объектов инфраструктуры, должны быть отнесены к категории госзаказа, то есть отбираться на



Таблица 1

**ИНВЕСТИЦИОННЫЕ ПРОЕКТЫ
В СФЕРЕ ОСВОЕНИЯ МИНЕРАЛЬНО-СЫРЬЕВОГО ПОТЕНЦИАЛА СИБИРИ**

Проект	Инвестор/ концессионер	Выделено средств, млн рублей		Доля Инвестицион- ного фонда РФ в проекте, %	
		всего	Инвести- ционным фондом РФ		инвестором/ концессионером
Создание транспор- тной инфраструкту- ры для освоения ми- нерально-сырьевых ресурсов юго-востока Читинской области	ОАО «Горно-метал- лургическая компа- ния «Норильский никель»	169107,18	48321,00	120786,18	0,29
Строительство железнодорожной линии Кызыл – Курагино в увязке с освоением мине- рально-сырьевой ба- зы Республики Тыва	ЗАО «Енисейская промышленная компания»	131622,10	49272,60	82349,50	0,37
Комплексное развитие Нижнего Приангарья	ОАО «Корпорация развития Красноярс- кого края»; ООО «Рус- ский алюминий»; ОАО «Федеральная гидрогенерирующая компания»; Внешэко- номбанк	213915,00	34223,00	179692,00	0,16

условиях конкурса, что явно противоречит принципам ГЧП. С другой стороны, в соответствии с Бюджетным кодексом Российской Федерации без участия государства в уставных капиталах частных компаний не предусматривается выделение им государственных средств. Для урегулирования гражданско-правовых отношений в сфере ГЧП некоторые исследователи предлагают не только создать новое отраслевое законодательство, но и внести изменения в Конституцию Российской Федерации. Однако дело даже не в спорах о необходимости таких изменений, а в том, что в настоящее время подход государства в сфере законотворчества является по сути коллизионным. Существует множество разрозненных нормативно-правовых актов, которые необходимо кодифицировать. Для этого предлагается, например, разработать ряд договоров, отражающих специфику ГЧП, которые должны войти в Гражданский кодекс Российской Федерации. В дополнение к этому отметим, что необходимо урегулировать вопросы, касающиеся таких сторон ГЧП, как определение гарантий для инвестора о неизменности условий соглашения со стороны госу-

дарства, определение источника финансирования непредвиденных расходов (поскольку проекты ГЧП являются долгосрочными), судебная защита и т.д.

Кроме того, необходимо уточнить статус хозяйствующего субъекта, контролируемого государством, участвующим в ГЧП. Государственные корпорации и компании, такие как, например, ОАО «РЖД», с одной стороны, рассматривают подобные проекты с точки зрения потенциальной экономической выгоды, с другой стороны, выполняя свои прямые функции, обязаны учитывать их стратегическое значение для государства. Например, в 2009 году холдинг «Металлоинвест» при поддержке Государственной корпорации «Ростехнологии» выиграл инвестиционный конкурс на право освоения крупнейшего в мире месторождения меди – Удоканского. Примечательно, что в основных функциях «Ростехнологий» ни единым словом не прописано, что корпорация должна содействовать компаниям, работающим в сфере освоения минерально-сырьевой базы. Главной целью создания «Ростехнологий» является содействие предприятиям, работающим в сфере наукоемких от-



Таблица 2

**ГЕОЛОГО-ЭКОНОМИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ ОСВОЕНИЯ
БЫСТРИНСКОГО И БУГДАЙНСКОГО МЕСТОРОЖДЕНИЙ ЗАБАЙКАЛЬСКОГО КРАЯ**

Показатель	Месторождение	
	Быстринское	Бугдаинское
ГЕОЛОГИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ		
Запасы и ресурсы:		
меди, тыс. т	3747	...
золота, т	406,0	11,2
серебра, т	2468	193
железа, млн т	103	...
молибдена, тыс. т	...	637
свинца, тыс. т	...	42
ЭКОНОМИЧЕСКИЕ ПОКАЗАТЕЛИ		
Годовая производительность ГОКа по руде, млн т	10	16
Годовая стоимость товарной продукции (с учетом качества концентрата, в ценах 2006 года), млн рублей	11274	14363
Чистая прибыль, млн рублей	3219	4157
Налоговые платежи и отчисления – всего, млн рублей	1803	1737
федеральные	548	528
региональные	768	740
местные	487	469
Создание рабочих мест – всего, человек	2735	2334
рабочие	2263	1900
ИТР и служащие	472	434

раслей, включая оборонно-промышленный комплекс. И здесь возникает вопрос, нужно ли приписывать подобный альянс государственно-частному партнерству или же это сугубо частная форма сотрудничества?

Для того чтобы преодолеть не только налоговые, но и нормативно-правовые, административные барьеры между пользователями природных ресурсов и инвесторами, административными и контрольными органами власти региона и Российской Федерации, необходимо создать новые механизмы взаимоотношений, новые «правила игры» с целью превратить депрессивные и отсталые регионы с богатейшими природными ресурсами в экономически самодостаточные и самостоятельные субъекты Российской Федерации. Например, В.И. Лебе-

дев указывает, что для создания благоприятного инвестиционного климата на депрессивной в социально-экономическом отношении территории Республики Тыва целесообразно ввести федеральным законом особый эколого-экономический режим природопользования (ОЭЭРП) с делегированием органам государственной власти Республики Тыва федеральных прав на владение и пользование (с сохранением прав собственности за Федерацией) важными для развития народного хозяйства республики природно-ресурсными объектами.

Вторым необходимым условием повышения инвестиционной привлекательности освоения природно-ресурсных объектов является особый налоговый, а в ряде случаев и таможенный режим.

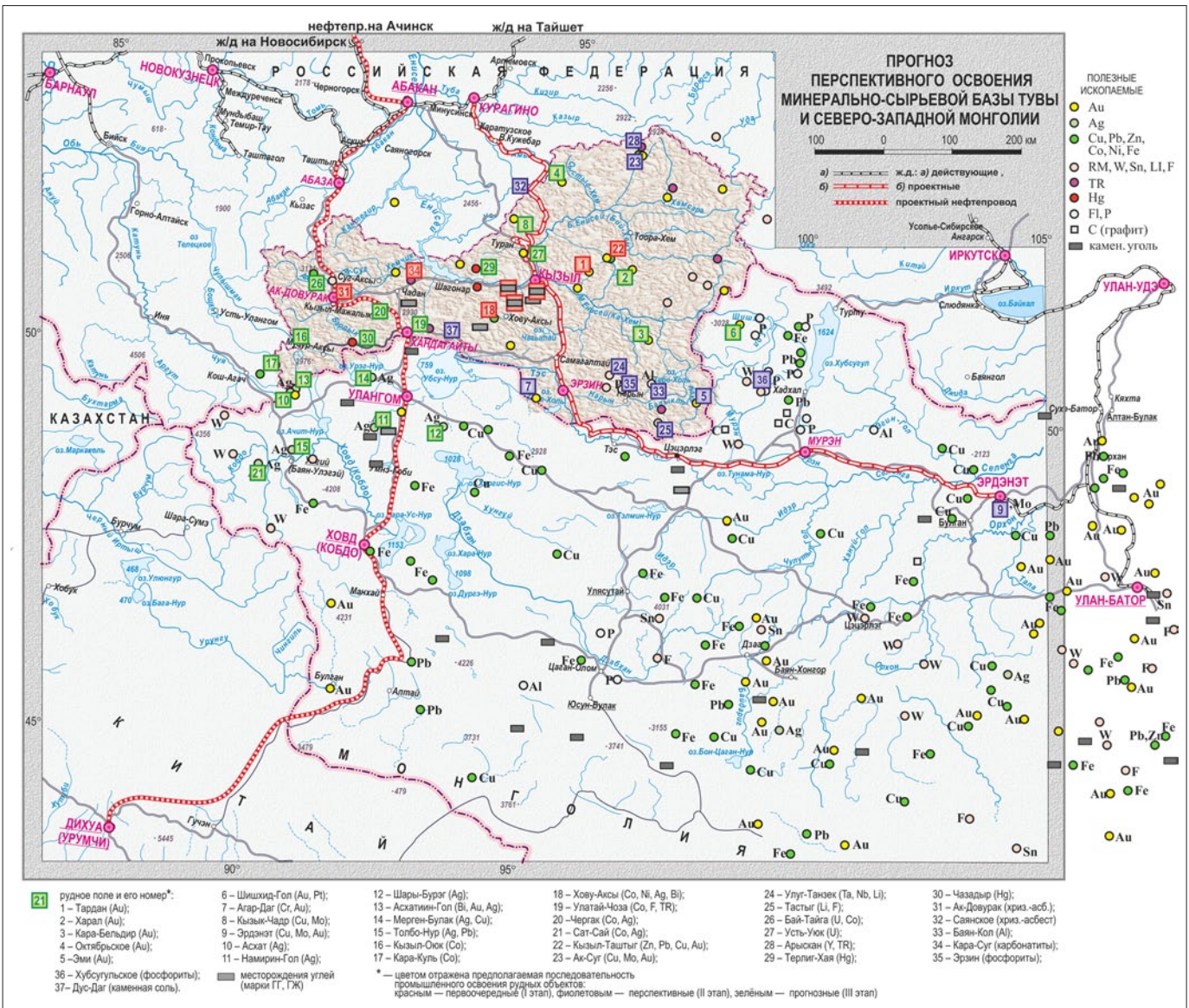


Введение ОЭЭРП и особого налогового режима позволило бы в кратчайшие сроки привлечь ширококомасштабные инвестиции в горнодобывающую промышленность республики, имеющей богатейшие природные, в том числе и минеральные, ресурсы. Кроме того, для улучшения инвестиционного климата на территории Тывы и ее приграничных территориях предлагается Модельная программа улучшения инвестиционного климата в Республике Тыва (далее – модельная программа), основной целью которой является значительное снижение безработицы в регионе, повышение уровня жизни граждан, достижение среднероссийских показателей в уровне социально-экономического развития республики. Перечислим основные меры по улучшению инвестиционного климата Республики Тыва, которые предусмотрены в модельной программе:

- Создание в Республике Тыва постоянно действующего Инвестиционного совета по улучшению инвестиционного климата. Совет возглавляет Председатель Правительства Республики Тыва, состав формируется из представителей малого, среднего и крупного бизнеса по отраслям экономики, представителей научного и экспертного сообщества, а также руководителей профильных органов исполнительной власти Республики Тыва, территориальных федеральных органов исполнительной власти, а также представителей законодательной власти.
- Создание Агентства по привлечению инвестиций, основными функциями которого станут регулярный поиск и привлечение инвесторов; обеспечение реализации принципа одного окна.
- Создание специализированного многоязычного, в том числе и на тувинском языке, интернет-портала об инвестиционной деятельности в субъекте Российской Федерации.
- Создание в Республике Тыва постоянно действующего наблюдательного совета, работа которого будет направлена против коррупции, клановости местной элиты, рейдерства.
- Создание общественных советов при органах государственного и муниципального контроля (надзора) с целью общественного контроля административной среды и улучшения защищенности бизнеса и инвесторов.
- Принятие инвестиционной декларации и регламента работы с инвесторами, обеспечивающего реализацию принципа одного окна и сокращение сроков реализации инвестиционного проекта.
- Разработка и принятие закона Республики Тыва, устанавливающего гарантии безопасности инвестиций и механизмы защиты прав инвесторов в сфере ключевых актуальных рисков.
- Создание транспортной и энергетической инфраструктуры на территории Республики Тыва: строительство железной дороги Курагино – Кызыл, строительство ЛЭП для обеспечения электропотребностями крупных объектов минерально-сырьевой базы.
- Формирование благоприятных инвестиционных условий, предполагающих максимальное сокращение расходов частных инвесторов на инфраструктуру.
- Ускорение административных и разрешительных процедур, индивидуальная работа с каждым инвестором с помощью института инвестиционного менеджмента, то есть для каждого инвестора необходимо выделить команду менеджеров, которые бы реально решали рабочие вопросы с представителями различных уровней власти.
- Создание Постоянного фонда Республики Тыва, который будет состоять из Инвестиционного фонда и Фонда развития будущих поколений Республики Тыва. Разработка механизма формирования капитала Постоянного фонда Республики Тыва.
- Разработка моделей финансирования инвестиционных проектов в Республике Тыва с учетом специфики конкретного инвестиционного проекта, определение пропорций и оптимального сочетания различных источников финансирования.
- Формирование регионального плана создания крупного агрохолдинга по производству и переработке продукции сельского хозяйства, который должен включать предприятия, работающие как в сфере растениеводства и животноводства, так и в сфере переработки продукции сельского хозяйства.
- Формирование регионального плана создания туристско-рекреационного комплекса на территории Республики Тыва.
- Создание эколого-экономического режима благоприятствования для Республики Тыва, имеющей статус приграничного региона, с целью обеспечения благоприятного инвестиционного климата, который должен включать в себя ряд налоговых и таможенных льгот для горнодобывающих предприятий на начальном этапе развития (до выхода на проектную мощность).
- Разработка комплекса налоговых льгот для предприятий аграрного и туристско-рекреационного сектора.
- Разработка комплекса налоговых льгот, стимулирующих использование оборудования и технологий, снижающих негативное воздействие на экологию.
- Разработка комплекса налоговых льгот, стимулирующих выполнение программ энергоэффективности, использование энергосберегающего оборудования и технологий.
- Упрощение в пределах полномочий Республики Тыва визовых и миграционных процедур для иностранных инвесторов и квалифицированной рабочей силы (в особенности для приграничных с Тувой территорий Монголии и Китая). Организация Агентством по привлечению инвестиций работы по содействию иностранным инвесторам и специалистам в рамках прорабатываемых и реализуемых инвестиций.
- Перепрофилирование учреждений начального и среднего специального образования в целях обеспечения крупных инвестиционных проектов, реализуемых на территории Республики Тыва



1



ПРЕДЛАГАЕМЫЕ ВАРИАНТЫ СТРОИТЕЛЬСТВА ТРАНСПОРТНЫХ КОММУНИКАЦИЙ ЧЕРЕЗ ТУВУ В МОНГОЛИЮ И КИТАЙ

(строительство железной дороги Курагино – Кызыл, освоение месторождений Улуг-Хемского бассейна каменных углей, освоение месторождений цветных металлов и др.) специалистами.

- Организация филиалов университетов горного и геологического профиля по специальностям «шахтное и подземное строительство», «открытые горные работы», «экономика и управление на предприятии (в горной промышленности и геологоразведке)» и др.
- Создание на базе инженерно-технического факультета ТувГУ кафедры горного дела.

Эти и другие мероприятия модельной программы должны обеспечить выполнение таких задач, как формирование механизмов административной, инфраструктурной, финансовой поддержки инвестиций, снижение административных барьеров, формирование осо-

бого эколого-экономического режима, предполагающего благоприятные налоговые и таможенные условия для реализации инвестиций, формирование горнопромышленного территориально-производственного комплекса на территории Республики Тыва, формирование туристско-рекреационного комплекса на территории Республики Тыва, формирование на территории республики крупного агрохолдинга в целях развития мясного скотоводства и создания перерабатывающей промышленности в АПК, формирование благоприятных условий для внедрения инновационных технологий в реальном секторе экономики, обновления парка машин и оборудования, диверсификации производства, внедрения международных стандартов управления качеством и др.

В таблице 3 показаны проекты, которые можно реализовать на основе государственно-частного партнерства на территории республики. Проект строитель-



Таблица 3

**ПРОЕКТЫ, ПРЕДЛОЖЕННЫЕ НА ОСНОВЕ ГЧП
НА ТЕРРИТОРИИ РЕСПУБЛИКИ ТЫВА**

Проект	Стадия	Финансирование	Социально-экономический эффект
Строительство железной дороги Курагино – Кызыл в увязке с освоением Элегестского месторождения каменных углей	Согласование	Фонд национального благосостояния (40%) Тувинская энергетическая промышленная компания (60%)	1. Вовлечение Тувы в железнодорожную транспортную инфраструктуру России 2. Создание средних и крупных горнопромышленных предприятий по освоению месторождений полезных ископаемых Тувы 3. Создание более 15 тыс. рабочих мест в республике 4. Уменьшение дотационной зависимости Тувы от федерального центра
Строительство тувинско-монгольской железнодорожной магистрали	Предложение	Фонд национального благосостояния (40%) – строительство железной дороги до границы с Монголией Частные компании (60%) – строительство железной дороги до границы с Монголией Бюджет Монголии – оставшаяся часть железной дороги (50%) Коммерческие предприятия Монголии и Китая – оставшаяся часть железной дороги (50%)	1. Создание транспортного коридора Сибирь – Монголия – Китай 2. Создание крупных горнопромышленных предприятий в Туве, на юге Красноярского Края, в Хакасии, западной части Монголии, Синцзян-Уйгурском автономном районе (Китай) 3. Увеличение объемов приграничной торговли между Тувой, Монголией и Китаем 4. Создание рабочих мест в Туве, на юге Красноярского Края, в Хакасии, западной части Монголии, Синцзян-Уйгурском автономном районе (Китай) 5. Увеличение бюджетных поступлений в бюджет РФ и бюджеты регионов: Тувы, Красноярского края, Хакасии, а также увеличение государственного бюджета Монголии и Китая
Строительство автомобильной дороги Хандагайты – Улангом	Предложение	Бюджет РФ (10%) Консолидированный бюджет Тувы (10%) Бюджет Монголии (30%) Коммерческие предприятия Монголии и России (50%)	1. Увеличение объемов приграничной торговли между Тувой, Монголией и Северо-Западным Китаем 2. Создание рабочих мест в Республике Тыва и Монголии 3. Увеличение бюджетных поступлений в бюджет РФ и бюджеты Республики Тыва
Создание современного таможенного терминала в Хандагайты	Предложение	Федеральный бюджет (30%) Республиканский бюджет (20%) Коммерческие предприятия России (50%)	1. Увеличение объемов приграничной торговли между Тувой, Монголией и Китаем 2. Создание рабочих мест в Республике Тыва и Монголии 3. Увеличение бюджетных поступлений в бюджет РФ и бюджеты Республики Тыва
Глубокая переработка углей	Предложение	Федеральный бюджет (50%) Коммерческие компании (50%)	1. Увеличение объемов торговли между Тувой, Монголией и Китаем 2. Создание более 40 тыс. рабочих мест 3. Увеличение поступлений в бюджеты различных уровней



Таблица 4

**РЕЗУЛЬТАТЫ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ ОЦЕНКИ СТРОИТЕЛЬСТВА
ТУВИНСКО-МОНГОЛЬСКОЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ МАГИСТРАЛИ В УВЯЗКЕ
С РАЗРАБОТКОЙ МЕСТОРОЖДЕНИЙ ПОЛЕЗНЫХ ИСКОПАЕМЫХ ТУВЫ**

Месторождения и предприятия	Ежегодный прирост ВРП, млн рублей	Ежегодные поступления в республиканский бюджет, млн рублей	Число рабочих мест
УГОЛЬНЫЕ	105851,1	27571,2	8121
Элегестское	34979,4	8655,6	2271
Межегейское	28836,5	7304,6	1950
Западная часть Улуг-Хемского бассейна (<i>вариант ГЧП</i>)	21017,6	5805,5	1950
Восточная часть Улуг-Хемского бассейна (<i>вариант ГЧП</i>)	21017,6	5805,5	1950
ЦВЕТНЫХ МЕТАЛЛОВ	14456,6	4641,2	10200
Баян-Кольское нефелиновое	3063,9	2051,9	5700
Кызыл-Таштыгское свинцово-цинковое	1566,0	237,6	1200
Ак-Сугское медно-молибденовое	9435,8	1990,1	2350
Хову-Аксынское кобальтовое	390,9	361,6	950
РЕДКИХ И РЕДКОЗЕМЕЛЬНЫХ МЕТАЛЛОВ	20263,8	3561,1	7000
Улуг-Танзекское танталовое и ниобиевое (<i>вариант ГЧП</i>)	19349,7	3415,8	6300
Кара-Сугское флюоритовое	914,1	145,3	700
РУДНОГО ЗОЛОТА	2481,2	433,8	102
Тарданское	1483,9	274,7	55
Кара-Бельдырское	997,3	159,1	47
СТРОИТЕЛЬНЫХ МАТЕРИАЛОВ	907,9	140,5	750
Ак-Довуракское (и/или Саянское) асбестовое	470,2	72,5	450
Цементный завод в Шагонаре	437,7	68,0	300
ВСЕГО	143960,6	36347,8	26173

ства железной дороги Курагино – Кызыл в увязке с освоением Элегестского месторождения каменных углей поддержан Правительством России.

Проекты строительства автомобильной дороги Хандагайты – Улангом, создания современного таможенного терминала в Хандагайты, глубокой переработки углей Тувы, строительства тувинско-монгольской

железнодорожной магистрали являются научно обоснованными предложениями ФГБУН ТувИКОПР СО РАН. Их реализация возможна на основе государственно-частного партнерства. При реализации этих проектов ожидаются следующие социально-экономические положительные эффекты: увеличение объемов приграничной торговли между Тувой и Монголией, создание рабочих



мест в Республике Тыва и Монголии, увеличение бюджетных поступлений в федеральный бюджет и бюджеты Республики Тыва.

Рассмотрим более подробно проблемы реализации проекта строительства тувинско-монгольской железнодорожной магистрали. 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 реализации проекта откроются новые возможности для торговых и экономических отношений, в том числе для ввоза (вывоза) товаров не только в Монголию и Китай, но и в другие трансграничные страны Азиатско-Тихоокеанского региона.

Особо следует остановиться на том, что наибольшую вероятность реализации получит вариант вывоза из Тувы минерального сырья: каменного угля, концентратов металлов, древесины 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, а на территориях этих субъектов Российской Федерации 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 объемы вывоза минерального и других видов сырья из республики по трассе Кызыл – Курагино не уменьшатся, поскольку грузопоток в основном будет обеспечен коксующимися углями Элегестского и Межегейского месторождений.

Характерной особенностью экспорта угля является географическая разнонаправленность поставок, когда половина угля экспортируется в Европу, а вторая половина – в страны Азиатско-Тихоокеанского региона. При этом низкая пропускная способность российских железных дорог и портов ограничивает рост производства и экспорта углей в стране. Поэтому для России сегодня особо актуален вопрос строительства дополнительных железнодорожных магистралей, которые, с одной стороны, разгрузили бы часть грузопотоков, с другой – имели бы важнейшее значение в транспортной и геополитической стратегии страны.

Укажем здесь, что наиболее весомым и рентабельным в грузопотоке железной дороги, вероятнее всего, станет вывоз коксующегося угля в Китай, который в послед-

ние годы испытывает огромный дефицит для загрузки мощностей своих металлургических заводов. Соответственно, одним из главных продуктов вывоза по трассе Кызыл – Чадан – Хандагайты – Улангом – Ховд – Урумчи может стать каменный уголь Улуг-Хемского бассейна – одного из крупных бассейнов каменного угля в России. Это предопределено тем, что руды и концентраты цветных металлов, редких и редкоземельных металлов относительно малотоннажны, а моторные топлива, строительные материалы и другие продукты переработки минерального сырья, по всей вероятности, составят меньшую часть грузопотока по сравнению с углем.

Рассмотрим возможный эффект реализации оптимального сценария, то есть если железная дорога будет построена по направлению Кызыл – Нарын – Мурен – Эрденет, а также Кызыл – Чадан – Хандагайты – Улангом – Ховд – Урумчи (рис. 1). В этом случае, поскольку через республику будут проложены железные дороги в Монголию и Китай по двум трассам, практически все крупные и средние месторождения будут востребованы на рынках минеральной продукции как в России, так и за рубежом. Конечно, этот сценарий развития наименее вероятен и без серьезного участия государства и крупных международных инвесторов вряд ли осуществим, так как инвестиции в формирование транспортной и энергетической инфраструктуры являются весьма капиталоемкими. Тем не менее мы можем привести результаты предварительных экономических расчетов 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 этого сценария, по нашему мнению, будут востребованы 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 др. (табл. 4).

Результаты геолого-экономической оценки разработки месторождений полезных ископаемых Тувы показывают, что при оптимальном сценарии развития, то есть 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 550 тыс. рублей, а ежегодные поступления в республиканский бюджет – 36,3 млрд рублей.

ДИРЕКТОР ФГБУН «ТУВИНСКИЙ ИНСТИТУТ
КОМПЛЕКСНОГО ОСВОЕНИЯ ПРИРОДНЫХ РЕСУРСОВ» СО РАН
Владимир Ильич Лебедев

ВЕДУЩИЙ НАУЧНЫЙ СОТРУДНИК ЛАБОРАТОРИИ РЕГИОНАЛЬНОЙ
ЭКОНОМИКИ ФГБУН «ТУВИНСКИЙ ИНСТИТУТ КОМПЛЕКСНОГО
ОСВОЕНИЯ ПРИРОДНЫХ РЕСУРСОВ» СО РАН
Давид Федорович Дабиев