

Научная статья  
УДК 338 (091)

## Железная дорога в Туву: тупиковая технологическая ветка или трансграничный коридор, обеспечивающий поворот экономики России на Восток



**Александр Д. Бегзи**

Независимый автор, Кызыл, Республика Тыва, Россия, bad\_tuva@mail.ru

*Аннотация.* Республика Тыва является одним из немногих субъектов Российской Федерации, не имеющих железной дороги. Это затрудняет освоение природных ресурсов и в целом тормозит развитие экономики республики. Несколько попыток решения вопроса о соединении Тувы с рельсовой сетью страны оказались безрезультативными. В условиях разворота экономики России на Восток создается возможность вернуться к вопросу о строительстве дороги Кызыл–Курагино как части трансграничного транспортного коридора Россия – Монголия – Китай.

*Ключевые слова:* железная дорога Кызыл–Курагино, трансграничный железнодорожный коридор, Петербургский международный экономический форум-2022

*Для цитирования:* Бегзи А. Д. «Железная дорога в Туву: тупиковая технологическая ветка или трансграничный коридор, обеспечивающий поворот экономики России на Восток» // Азиатские исследования: история и современность. 2022. № 2(2). С. 118-131. DOI: 10.24412/2782-6139-2022-2-118-131

## The Railway to Tuva: a Dead-End Technological Branch or a Cross-Border Corridor that Ensures the Turn of the Russian Economy to the East

**Alexander D. Begzi**

Independent author, Kyzyl, the Republic of Tuva, Russia, bad\_tuva@mail.ru

*Abstract.* The Republic of Tuva is one of the few subjects of the Russian Federation where there has never been a railway line. This fact complicates the development of natural resources and, in general, it slows down the development of the region's economy. Several attempts to resolve the issue of connecting Tuva with the country's rail network ended in vain. In the conditions of a fundamental turn of the Russian economy to the East, it is possible to return to the issue of the construction of the Kyzyl–Kuragino road as a part of the Russia – Mongolia – China cross-border transport corridor.

*Keywords:* the Kyzyl–Kuragino railway, cross-border railway corridor, St. Petersburg International Economic Forum–2022

*For citation:* Begzi, A. D. (2022) "The railway to Tuva: a dead-end technological branch or a cross-border corridor that ensures the turn of the Russian economy to the East" // Asian Studies: History and Modernity, no. 2(2), p. 118-131. DOI: 10.24412/2782-6139-2022-2-118-131

### *Введение*

Развитие экономики Республики Тыва, как и любого региона, зависит от многих факторов – наличия и возможностей освоения минерально-сырьевых ресурсов, численности и качества трудовых ресурсов, объема финансовых ресурсов для инвестирования. Важнейшим из них является состояние транспортной системы региона, которая в настоящее время недостаточно развита, что выступает сдерживающим фактором для развития всего хозяйственного комплекса Тувы. Главным недостатком транспортного обеспечения является отсутствие железной дороги.

Как известно, железнодорожный транспорт играет ключевую роль в экономике России, обеспечивая до 80 % общего объема грузооборота. Он обладает рядом преимуществ по сравнению с автомобильным и речным транспортом, имея возможность надежно осуществлять перевозки независимо от природных условий в любое время года. Особенно важна роль этого вида транспорта при перевозках на дальние расстояния таких массовых крупнотоннажных грузов, как уголь, руда, лес, строительные материалы.

В настоящее время Тува остается одним из немногих субъектов Российской Федерации, не имеющих железной дороги, что является тормозом для развития всей экономики республики, прежде всего, по причине того, что одним из ключевых направлений развития экономики является освоение месторождений минерального сырья, особенно угля, для которого перевозка по железной дороге практически безальтернативна. Практика показала, что в условиях Тувы перевозки угля автотранспортом по единственной автомагистрали, соединяющей республику с другими регионами страны, крайне неэффективна экономически, при этом препятствует перевозкам других грузов и наносит ущерб состоянию дорожного полотна.

### *История вопроса*

Вопрос о соединении Тувы с рельсовой сетью страны имеет более чем вековую историю. Когда в начале XX в., особенно после установления над Урянхайским краем протектората Российской империи, началось освоение сырьевых ресурсов территории, получили развитие многосторонние экономические связи, прежде всего, с соседними регионами Сибири, встал вопрос о создании путей сообщения, адекватных постоянно растущим объемам грузоперевозок.

В начале XX в. было принято решение о прокладке Усинской колёсной (гужевой) дороги. Строительство данной дороги началось в августе 1910 г. Несмотря на то, что работы осуществлялись преимущественно ручным способом с привлечением местных крестьян, переселенцев, а

также ссыльных, темпы строительства были довольно высоки, и уже в 1914 г. на отдельных участках началось движение конных обозов. В годы революции и гражданской войны строительство дороги прекратилось, и вернулись к нему только в 1920-е гг.

В последующий период, особенно после добровольного вхождения Тувинской Народной Республики в состав СССР (октябрь 1944 г.), Усинский тракт периодически подвергался реконструкциям, стал дорогой с твердым покрытием и вошел в состав федеральной автомобильной магистрали Р-257 (ранее М-54) Красноярск–Абакан–Кызыл–Чадан–Хандагайты–государственная граница с Монголией общей протяженностью более 1110 км. Эта дорога фактически остается единственной линией, связывающей Туву с другими регионами России (в силу причин, которые не рассматриваются в данной статье, дорога Ак-Довурак – Абаза находится в аварийном состоянии и ее значение для экономики в настоящее время крайне незначительно).

Параллельно с созданием Усинского тракта возникла идея соединения Тувы с Транссибирской магистралью, строительство которой было в основном завершено в 1916 г. Уже в декабре 1916 г. состоялось совещание, на котором рассматривались вопросы строительства железной дороги Минусинск–Белоцарск (впоследствии Кызыл), однако в условиях военного времени эта инициатива со стороны государства поддержки не получила. В записке Сибирского комитета, подготовленной для Экономического совещания по выработке плана железнодорожного строительства в России, утверждалось, что «значение этой дороги для установления более тесных торговых отношений с Монголией второстепенно... Местное значение этой дороги также невелико, так как район, в котором она проходит, мало заселен...» [История Тувы 2007, с. 25].

Вопрос о необходимости строительства железной дороги с разной степенью интенсивности обсуждался как в период Тувинской Народной Республики (1921-1944), так и после добровольного вхождения ТНР в состав СССР и образования Тувинской автономной области, позже Тувинской АССР.

*Обсуждения строительства железной дороги в Туву в советский период*

Различные варианты строительства железной дороги регулярно рассматривались в научной литературе. Так, в посвященном транспортным проблемам разделе монографии «Экономика Тувинской АССР» [Экономика Тувинской АССР 1973, с. 170-190], Г. П. Кобылковским, Ю. Д. Кузнецовым и Г. В. Беспаловым описаны несколько вариантов

прокладки трассы, объединенных в четыре группы. Восточный или Амыльский вариант предусматривал примыкание железной дороги на участке Минусинск–Жерлык с выходом в долину р. Бий-Хем в районе с. Сыстыг-Хем и далее до Кызыла. Усинский вариант предполагал строительство железной дороги вдоль Усинского тракта. Енисейский вариант предполагал строительство трассы по Саянскому ущелью. Наконец, Западный (Онский) вариант предусматривал строительство дороги Абаза–Ак-Довурак–Шагонар–Кызыл в непосредственной близости от автомобильной дороги Абаза-Ак-Довурак по долине р. Она. Эти варианты (с подвариантами) отличались протяженностью, особенностями рельефа местности и, соответственно, необходимостью возведения тоннелей, мостов и других сооружений, что отражалось на объеме затрат на строительство.

Вопрос о строительстве дороги активно обсуждался на научно-практических конференциях и совещаниях, посвященных развитию республики. О необходимости дороги говорилось в докладах первого секретаря Тувинского обкома КПСС С.К. Тока, других руководителей Тувы на первом Региональном совещании по развитию производительных сил Тувинской автономной области, состоявшемся в Кызыле в 1958 г., а в рекомендациях совещания, в разделе «Перспективы развития транспорта» утверждалось, что «для развития тяжелой промышленности в Туве и всестороннего использования ее природных богатств ...необходимо соединение Тувинской автономной области с железнодорожной магистралью, с сетью железных дорог страны...» [Труды регионального совещания..1960, с.316].

Позже, в 1974 г. Сибирским отделением Академии наук СССР, Тувинским обкомом КПСС и Советом Министров Тувинской АССР была организована научно-практическая конференция по проблемам социально-экономического развития Тувинской АССР в десятой пятилетке и на перспективу до 1990 г. Тема строительства железной дороги поднималась на ней партийно-государственным руководством республики, видными представителями академического сообщества и более подробно в докладах Института комплексных транспортных проблем при Госплане СССР, Государственного института технико-экономических изысканий и проектирования железнодорожного транспорта Министерства путей сообщения и Абаканского отделения Восточно-Сибирской железной дороги [Развитие народного хозяйства...1975, с. 157-170, 246-258]. Эффективное формирование транспортной сети Тувы предусматривало оптимальное сочетание автомобильных, железнодорожных, речных и даже трубопроводных

путей сообщения в пределах единого полигона. Что касается железной дороги, в рекомендациях конференции оптимальным вариантом был назван маршрут Абаза–Ак-Довурак–Шагонар–Кызыл.

Позже тезис о необходимости строительства железной дороги был включен и в рекомендации регионального научно-практического совещания, посвященного проблемам комплексного развития производительных сил Тувинской АССР, состоявшегося в 1980 г., однако в этом случае наиболее предпочтительным был назван вариант Абакан–Кызыл [Проблемы комплексного развития...1980, с. 246, 272]. Актуальность создания железнодорожной линии подтверждалась и в материалах научно-практического совещания 1988 г. [Проблемы развития... 1988, с. 17, 32-33, 235-236].

В 1976-1982 гг. Сибгипротрансом (г. Новосибирск) были проведены инженерно-геологические изыскания и разработано технико-экономическое обоснование строительства железной дороги в Тувинскую АССР, однако на этом продвижение вопроса остановилось. Складывалась парадоксальная ситуация. Строительство железной дороги в Туву независимо от варианта трассы невозможно было обосновать сложившимися объемами грузопотоков, в то же время отсутствие возможностей вывоза продукции препятствовало освоению природных ресурсов республики и, соответственно, формированию новых объемов грузов. В свое время предлагалось к рассмотрению также оборонное значение дороги, однако это предложение не получило поддержки.

Социально-экономическое развитие Тувы в советский период во многом регулировалось не только пятилетними и годовыми планами развития народного хозяйства, но и адресными решениями директивных органов – ЦК КПСС, Совета Министров СССР и Совета Министров РСФСР, направленных на поддержку развития экономики и социальной сферы. Эти решения содержали обязательные для исполнения конкретные поручения, адресованные союзным и республиканским (РСФСР) министерствам и ведомствам. Принципиально важным для Тувы стало включенное в постановление ЦК КПСС и Совета Министров СССР (1985 г.) поручение по проектированию железной дороги Курагино–Кызыл<sup>1</sup>.

Однако в силу ряда причин: ожидаемых высоких затрат, приоритетного значения строительства в 1970-1980 гг. Байкало-Амурской магистрали (БАМ), наконец, распада Советского Союза – решение проблемы затянулось, разработанное технико-экономическое

---

<sup>1</sup> Постановление ЦК КПСС и Совета Министров СССР №297 от 11.04.1985 «О мерах по ускорению экономического и социального развития Тувинской АССР».

обоснование строительства железной дороги более 20 лет оставалось неостребованным. В 1990-е гг. руководством республики предпринималась попытка замены строительства железной дороги организацией перевозок грузов по водохранилищу Саяно-Шушенской ГЭС, однако этот проект по различным причинам не был реализован.

*Перспективы строительства железной дороги в Туву на современном этапе*

Только в первом десятилетии XXI века благодаря конъюнктурным изменениям на рынке энергоносителей, особенно коксующихся углей, необходимость и экономическая целесообразность строительства железной дороги была признана как государственными структурами, так и большим бизнесом России.

В декабре 2007 г. распоряжением Правительства РФ был утверждён паспорт проекта строительства железной дороги Курагино–Кызыл. В 2008 году Федеральное агентство железнодорожного транспорта и Енисейская промышленная компания подписали инвестиционное соглашение о реализации инвестиционного проекта «Строительство железнодорожной линии Кызыл–Курагино в увязке с освоением минерально-сырьевой базы Республики Тыва». Правительством Российской Федерации строительство дороги Кызыл–Курагино было внесено в перечень проектов Инвестиционного фонда Российской Федерации, реализуемых на условиях государственно-частного партнерства<sup>2</sup>.

Строительство железнодорожной линии «Элегест–Кызыл–Курагино» для создания инфраструктурных условий для комплексного освоения Элегестинского месторождения коксующегося угля предусмотрено в Программе развития угольной промышленности до 2030 г.<sup>3</sup>, Схеме территориального планирования Российской Федерации в области федерального транспорта<sup>4</sup>, Транспортной стратегии Российской

---

2 Распоряжение Правительства Российской Федерации от 30.11.2006 № 1708-р «Об утверждении паспорта инвестиционного проекта «Строительство железнодорожной линии Кызыл–Курагино в увязке с освоением минерально-сырьевой базы Республики Тыва».

3 Программа развития угольной промышленности России на период до 2030 года, утвержденная Распоряжением Правительства Российской Федерации от 21.06.2014 г. №1099-р / Собрание законодательства Российской Федерации. Выпуск № 27, 2014 г., ст. 3786.

4 Схема территориального планирования Российской Федерации в области федерального транспорта (железнодорожного, воздушного, морского, внутреннего водного транспорта) и автомобильных дорог федерального значения, утвержденная Распоряжением Правительства Российской Федерации от 19.03.2013 г. №384-р / Собрание законодательства Российской Федерации. Выпуск № 13. 2013. Ст. 1585.

Федерации на период до 2030 г.<sup>5</sup> и других программных документах.

Достаточно подробно этапы решения рассматриваемого вопроса в период до 2016 г. описаны в обзоре «Состояние решения вопроса строительства железной дороги в Республику Тыва» [Балакина, Бегзи 2016]. В 2020 г. проект был включен в качестве ключевого в Индивидуальную программу социально-экономического развития Республики Тыва на 2020-2024 гг.<sup>6</sup> Указан этот объект и в проекте Стратегии социально-экономического развития Сибирского федерального округа до 2035 г. Дорога должна сыграть ключевую роль в освоении природных ресурсов республики, развитии ее межрегиональных связей, определенное значение имеет наличие этой магистрали и для развития туризма, на что автор ранее уже обращал внимание [Бегзи 2011].

В 2010 г. ОАО «Томгипротранс» разработал проект железной дороги Курагино – Кызыл с пропускной способностью 15 млн тонн в год, который в том же году получил положительное заключение в «Главгосэкспертизе России». В 2011 г. Федеральным агентством железнодорожного транспорта была утверждена разработанная ОАО «Томгипротрансом» проектная документация на строительство железнодорожной линии Кызыл – Курагино в рамках инвестиционного проекта «Строительство железнодорожной линии Кызыл–Курагино в увязке с освоением минерально-сырьевой базы Республики Тыва». Расчетный грузооборот дороги оценивался в 15 млн тонн в год. Согласно проекту, общая длина трассы составит 411,7 км, из которых 288 км должны пройти по территории Красноярского края; 123,7 км – по территории Республики Тувы. Дорога спроектирована как однопутная, не электрифицированная, на ней предполагается построить семь станций, 12 разъездов, 830 искусственных сооружений, в том числе 180 мостов общей длиной 21 тыс. 248 метров, а также семь тоннелей общей длиной 4 тыс. 751,9 метров<sup>7</sup>. При этом самым протяженным – более 2 км – должен стать Уюкский тоннель, пересекающий Уюкский хребет на территории Тувы.

5 Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года, утвержденная Распоряжением Правительства Российской Федерации от 22 ноября 2008 г. N 1734-р / Собрание законодательства Российской Федерации. Выпуск № 50. 2008. Ст. 5977.

6 Распоряжение Правительства Российской Федерации от 10 апреля 2020 г. N 972-р (Об утверждении индивидуальной программы социально-экономического развития Республики Тыва на 2020-2024 годы). URL: <https://docs.cntd.ru/document/564652912>. (Дата обращения: 12.07.2022).

7 Приказ Федерального агентства железнодорожного транспорта от 11.11.2011 № 561 «Об утверждении проектной документации «Строительство железнодорожной линии Кызыл-Курагино в рамках инвестиционного проекта «Строительство железнодорожной линии Кызыл – Курагино в увязке с освоением минерально-сырьевой базы Республики Тыва». URL: <https://base.garant.ru/70103364/>. (Дата обращения: 13.07.2022).

В 2011-2012 гг. были определены исполнители работ на отдельных участках дороги, и начато строительство.

Поскольку для реализации проекта был предусмотрен механизм государственно-частного партнерства, в условиях нестабильной экономической ситуации неоднократно возникали различные проблемы и препятствия. У частного инвестора – Енисейской промышленной компании (ЕПК) – возникли определенные трудности по финансированию проекта. Это, в свою очередь, привело к принятию ряда решений федерального правительства, в том числе о приостановлении финансирования из Инвестиционного фонда.

Тем не менее проект в 2015 г. был включен в утвержденный Правительством Российской Федерации план мероприятий, направленных на социально-экономическое развитие республики до 2025 г.<sup>8</sup> Необходимо отметить, что проект имеет межрегиональное и международное значение, в частности, для развития экономических связей России с Монголией и Китаем. В 2014 г. на заседании Правительства РФ было предложено расширить проект, продлив дорогу до Западной Монголии и удлиняя протяженность дороги далее в Китай, а оттуда – уже в Пакистан или в Индию. В мае 2015 г. в присутствии Президента РФ В. В. Путина и председателя КНР Си Цзиньпина был подписан Меморандум о взаимопонимании и сотрудничестве в рамках реализации проектов строительства железнодорожной линии Элегест – Кызыл – Курагино и Дальневосточного порта<sup>9</sup>. В 2016 г. состоялось подписание меморандума о взаимодействии между Российской Федерацией, КНР и Монголией в разработке программы создания экономического коридора Китай–Монголия–Россия, предусматривающей реализацию 32 проектов, два из которых предполагают реализацию железнодорожного коридора в западный и северный Китай.

В апреле 2020 г. Правительством Российской Федерации была утверждена индивидуальная программа социально-экономического развития Республики Тыва на 2020-2024 гг. (ИПСЭР), в которой в качестве основного проекта было строительство железной дороги Кызыл-Курагино<sup>10</sup>. Однако в связи с неблагоприятной конъюнктурой

---

8 Распоряжение Правительства Российской Федерации от 17 апреля 2015 года N 678-р «О плане мероприятий, направленных на социально-экономическое развитие Республики Тыва, на 2015-2025 годы». URL: <https://docs.cntd.ru/document/420269827>. (дата обращения: 13.07.2022).

9 Документы, подписанные по итогам российско-китайских переговоров. 8 мая 2015 г. URL: <http://kremlin.ru/supplement/4972>. (дата обращения: 13.07.2022).

10 Распоряжение Правительства Российской Федерации от 10 апреля 2020 г. N 972-р «Об утверждении индивидуальной программы социально-экономического развития

на мировом угольном рынке, снижением объема добычи угля на территории Республики Тыва крупными угледобывающими компаниями в марте 2021 г. Правительством Российской Федерации было принято решение отложить строительство на 5 лет, до 2026 г.<sup>11</sup> Правительство Республики Тыва в качестве замещающего проекта ИПСЭР предложило программу ускоренного развития агропромышленного комплекса республики, которая, несмотря на ее актуальность, не имела столь масштабного значения для социально-экономического развития региона. На первый взгляд, такое решение свидетельствовало о начале очередного многолетнего «затишья» в реализации тувинского железнодорожного проекта.

В первой половине 2022 г. резко изменилась международная обстановка. Начало специальной военной операции Российской Федерации на Украине стало поворотным моментом в современной международной политике и резко повлияло на сложившуюся систему международных экономических отношений. Введение странами Запада жесткого санкционного режима фактически разрушило выстраивавшиеся десятилетиями хозяйственные отношения России с этими странами. На фоне этих событий в России происходит мобилизация всех имеющихся ресурсов, переориентация бизнеса на национальные интересы, диверсификация производства и импортозамещение, а в сфере внешнеэкономических отношений - принципиальный поворот на Восток – в сторону Китая и других стран Азии.

Адаптация экономики России к новым реалиям и реформированию производственных и логистических цепочек на Азиатско-Тихоокеанский регион требует быстрого и масштабного развития транспортной составляющей хозяйственных связей. Между тем сегодняшнее состояние транспортной инфраструктуры, прежде всего, железнодорожной, явно не соответствует возникшим вызовам. В настоящее время наиболее густая и разветвленная сеть железных дорог расположена в европейской части Российской Федерации. Важнейшие транспортные линии восточного направления – Транссибирская магистраль и БАМ – перегружены, то же относится к железнодорожным

---

Республики Тыва на 2020-2024 годы». URL:<https://docs.cntd.ru/document/564652912>. (Дата обращения: 12.07.2022).

<sup>11</sup> Распоряжение Правительства Российской Федерации от 29.03.2021 N 760-р «Об исполнении и изменении концессионного соглашения на финансирование, создание и эксплуатацию объектов инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования железнодорожной линии Элегест – Кызыл – Курагино». URL: <https://gkrfkod.ru/zakonodatelstvo/rasporjazhenie-pravitelstva-rf-ot-29032021-n-760-r/>. (Дата обращения: 12.07.2022).

пограничным пунктам пропуска Восточного полигона. Уровень заполнения пропускных способностей на некоторых важнейших участках близок к критическому. Это снижает среднюю скорость движения и возможности наращивания грузопотоков.

До 70 % объема грузов, перевозимых по Транссибу и БАМу, приходится на уголь. Поэтому указанная транспортная напряженность особенно заметно отражается на положении угледобывающих регионов, для которых повседневной реальностью стали отсутствие или задержка подачи вагонов в восточном направлении, срывы контрактных сроков и убытки региональных экспортеров. В целом, пропускная способность железнодорожной инфраструктуры Восточного полигона стала самым узким местом, которое существенно сдерживает обеспечение увеличивающегося грузопотока в направлении Монголии, Китая и других стран Юго-Восточной Азии. Реализуемые альтернативные проекты, например, развитие автомобильного сообщения (в том числе завершение строительства трансграничного моста через Амур – Благовещенск – Хэйхэ) не решают проблемы недостаточной пропускной способности Транссибирской магистрали. Сложившаяся ситуация вызывает необходимость создания дополнительных трансграничных коридоров в сторону Азиатско-Тихоокеанского региона, в первую очередь, железнодорожных, одним из которых является транспортный коридор Россия – Монголия – Китай.

Вышесказанное позволяет по-новому подойти к вопросу о проекте строительства железной дороги «Курагино–Кызыл». На наш взгляд, многострадальная история этой линии связана, прежде всего, с тем, что изначально она рассматривалась как сугубо технологическая дорога, обеспечивающая вывоз из Республики Тыва добываемого здесь угля, без организации полноценного двустороннего грузового и пассажирского движения. Поэтому отношение к ней колебалось в соответствии с конъюнктурой внутреннего и особенно мирового угольного рынка, испытывающего давление со стороны т.н. «зеленой энергетики» и других негативных факторов. Если же подходить к дороге как к полноценному трансграничному коридору, соединенному с железнодорожными сетями Монголии и Китая, то ее значение, показатели эффективности, источники финансирования и другие характеристики будут выглядеть совершенно по-другому.

Следует отметить, что идея международного коридора через Туву не является чем-то новым. Еще в июне 2016 г. на саммите Шанхайской организации сотрудничества (ШОС) в Ташкенте была подписана Программа создания экономического коридора Китай-Монголия-Россия,

предусматривающая развитие проектов транспортной инфраструктуры и изучение экономической обоснованности создания следующих дополнительных транспортных коридоров:

1. Северного железнодорожного коридора: Курагино – Кызыл – Цаган Толгой – Арц сурь – Овот – Эрденет – Салхит – Замын Уде – Эрлянь – Уланчаб – Чжанцзякоу – Пекин – Тяньцзинь;

2. Западного железнодорожного коридора: Курагино – Кызыл – Цаган Толгой – Арц сурь – Кобдо – Такешкен – район Хами – Чанцзи-Хуэйский автономный округ – Урумчи.

В силу ряда обстоятельств реализация вышеназванной программы не продвинулась. Тем не менее наличие принципиального решения позволило вновь поднять вопрос о строительстве железной дороги Кызыл–Курагино, теперь уже как части более крупного проекта.

В марте 2022 г. Главой Республики Тыва В. Т. Ховалыгом было внесено предложение о создания международного транспортного коридора Россия–Монголия–Китай через территорию Республики Тыва<sup>12</sup>. В принципе оно поддержано соседними регионами Сибири, заинтересованными в расширении грузопотоков в восточном направлении. Так, выступая в июне 2022 г. на стратегической сессии «Енисейская Сибирь – окно в Азию», губернатор Красноярского края А.В. Усс отметил, что «Сибирь в силу своего экономического, ресурсного, человеческого потенциала и геополитического статуса способна и должна стать оплотом России в движении на Восток, сформировать трансграничные коридоры с выходом на Транссиб и Северный морской путь. Красноярский край, Республика Хакасия и Республика Тыва имеют значительный потенциал для того, чтобы стать «окном в Азию»<sup>13</sup>. По экспертным оценкам АНО «Корпорация развития Енисейской Сибири» и АО «РЖД-Инвест», прогнозируемый грузопоток может составить более 73 млн тонн в год. В качестве дополнительного аргумента в пользу создания этого транспортного коридора рассматривается возможность последующего выхода на Северный морской путь к портам в устье р.Енисей.

Руководством республики также проведены предварительные консультации с дипломатическими представительствами Монголии и Китая и крупными хозяйствующими субъектами этих стран по разработке вариантов маршрутов и согласованию перспективных

12 Владислав Ховалыг: "Разворот на Восток вновь делает актуальным строительство железной дороги в Туву". URL: [https://rtyva.ru/press\\_center/news/other/47302/](https://rtyva.ru/press_center/news/other/47302/). (Дата обращения: 13.07.2022).

13 Енисейская Сибирь готова стать «окном» в Азию. URL: <http://www.krskstate.ru/press/news/gubernator/0/news/104636>. (Дата обращения: 13.07.2022).

объемов грузовых перевозок, оценке перспективной грузовой базы с указанием мест зарождения грузов. Правительством Российской Федерации были даны поручения Министерству экономического развития РФ, Министерству транспорта РФ, МИДу, Министерству финансов, Федеральному агентству железнодорожного транспорта и ОАО «РЖД» о совместной проработке вопроса создания международного транспортного коридора Россия – Монголия – Китай через территорию Республики Тыва. Предложение о формировании нового трансграничного транспортного коридора Россия – Монголия – Китай в июне 2022 г. было рассмотрено на заседании Совета Межрегиональной ассоциации «Сибирское соглашение» в рамках комплексного инвестиционного проекта МАСС «Развитие сибирских экспортно-ориентированных трансграничных коридоров»<sup>14</sup>, а затем презентовано на Петербургском международном экономическом форуме<sup>15</sup>.

Реализация проекта трансграничного железнодорожного коридора связана с решением множества сложных и проблемных вопросов, начиная от выбора оптимального маршрута с учетом формируемых грузопотоков, согласования ширины железнодорожной колеи на разных участках дороги, определения источников финансирования и соответствующей финансовой модели, этапов строительных работ и, в целом, реализации проекта, организации пограничных пропускных пунктов и др. Главным ограничением является значительный объем затрат.

Тем не менее создание нового транспортного коридора позволит регионам Сибири более полно использовать свой экономический, ресурсный и человеческий потенциал и стать оплотом России в движении на Восток. Это дает основания надеяться, что проект строительства железнодорожной линии Кызыл – Курагино остается реальным мегапроектом XXI в. не только для Республики Тыва, но и, в целом, для Российской Федерации. Время покажет, начнется ли строительство железной дороги в ближайшие годы или останется очередной попыткой присоединения Тувы к рельсовой сети России.

Литература:

1. Балакина, Бегзи 2016 – Балакина Г. Ф., Бегзи А. Д. Экономика Тувы: возможные стратегии развития / отв.ред. Ю. Г. Полулях. Кызыл: ТувИКОПР СО РАН. 2016. 380с.
2. Бегзи 2011 – Бегзи А. Д. Строительство железной дороги Кызыл–Курагино и перспективы развития туризма в Республике Тыва // Туризм и транспорт: сотрудничество, проблемы,

---

14 Губернатор Кемеровской области-Кузбасса Сергей Цивилев избран Председателем Совета МАСС. URL: <https://sibacc.ru/publications/publication/963/405123/>. (Дата обращения: 12.07.2022).

15 Строительство железной дороги из России в Китай и Монголию оценивают в 1 трлн рублей. URL: <https://tass.ru/ekonomika/14934675>. (Дата обращения: 13.07.2022).

- перспективы. Труды международной научно-практической конференции. М.: МИИТ. 2011. 109 с.
3. История Тувы II том 2007 – История Тувы в 3-х томах. II том. Под. общ. ред. В.А.Ламина. Новосибирск: Наука. 2007. 430 с.
  4. Проблемы комплексного развития... 1981 – Проблемы комплексного развития производительных сил Тувинской АССР // Материалы регионального научно-практического совещания. 3-5 апреля 1980 г., Кызыл. Кызыл, 1981. 284 с.
  5. Проблемы развития 1988 – Проблемы развития производительных сил Тувинской АССР на период до 2005 г. и основные направления дальнейшего развития ее минерально-сырьевой базы: Материалы научно-практического совещания 12-13 августа 1988 г., Кызыл. Кызыл, 1988. 244 с.
  6. Развитие народного хозяйства 1975 – Развитие народного хозяйства Тувинской АССР в десятой пятилетке и в перспективе до 1990 г. // Материалы научно-практической конференции. 2-4 июня 1974 г., Кызыл. Кызыл, 1975. 356 с.
  7. Труды регионального совещания 1958 – Труды регионального совещания по развитию производительных сил Тувинской автономной области. 11-14 августа 1958 г. Кызыл. Новосибирск: Издательство СО АН СССР. 1960. 320 с.
  8. Экономика Тувинской АССР 1973 – Экономика Тувинской АССР. Отв. ред. Клопов С. В. Кызыл: Тувинское книжное издательство, 1973. 378 с.

## References:

1. Balakina, G. F. and Begzi, A. D. (2016), “*Ekonomika Tuvy: vozmozhnyye strategii razvitiya*” [The Economy of Tuva: Possible Development Strategies], ed. by Yu. G. Polulyakh, TuvIKOPR SO RAN, Kyzyl, 380 p. (In Russ.).
2. Begzi, A. D. (2011), “*Stroitel'stvo zheleznoy dorogi Kyzyl-Kuragino i perspektivy razvitiya turizma v Respublike Tyva*” [Construction of the Kyzyl-Kuragino Railway and Prospects for the Development of Tourism in the Republic of Tuva], *Turizm i transport: sotrudnichestvo, problemy, perspektivy. Trudy mezhdunarodnoy nauchno-prakticheskoy konferentsii, MIIT, Moscow*, 109 p. (In Russ.).
3. “*Istoria Tuvy*” (2007), [The History of Tuva] in 3 vol., ed. by V. A. Lamin, Nauka, Novosibirsk, no. 2, 430 p. (In Russ.).
4. “*Problemy kompleksnogo razvitiya proizvoditel'nykh sil Tuvinskoy ASSR*” (1981) [Problems of the Integrated Development of the Productive Forces of the Tuvan ASSR], *Materialy regional'nogo nauchno-prakticheskogo soveshchaniya. 3-5 aprelya 1980 g., Kyzyl*, 284 p. (In Russ.).
5. “*Problemy razvitiya proizvoditel'nykh sil Tuvinskoy ASSR na period do 2005g. i osnovnyye napravleniya dal'neyshego razvitiya yeye mineral'no-syr'yevoy bazy*” (1988) [Problems of Development of the Productive Forces of the Tuvan Autonomous Soviet Socialist Republic for the Period up to 2005, and the Main Directions for the Further Development of its Mineral Resource Base], *Materialy nauchno-prakticheskogo soveshchaniya 12-13 avgusta 1988 g., Kyzyl*, 244 p. (In Russ.).
6. “*Razvitiye narodnogo khozyaystva Tuvinskoy ASSR v desyatoy pyatiletke i v perspektive do 1990 g.*” (1975) [Development of the National Economy of the Tuvan ASSR in the Tenth Five-Year Plan and in the Future Until 1990], *Materialy nauchno-prakticheskoy konferentsii. 2-4 iyunya 1974 g., Kyzyl*, 356 p. (In Russ.).
7. “*Trudy regional'nogo soveshchaniya po razvitiyu proizvoditel'nykh sil Tuvinskoy avtonomnoy oblasti (11-14.08.1958, Kyzyl)*” (1960) [Materials of the Regional Meeting on the Development of the Productive Forces of the Tuvan Autonomous Region (11-14.08.1958, Kyzyl)], Novosibirsk, *Izdatel'stvo Sib. otd. AN SSSR*, 320 p.
8. “*Ekonomika Tuvinskoy ASSR*” (1973) [Economy of the Tuvan ASSR], ed. by S.V. Klopov, *Tuvinskoye knizhnoye izdatel'stvo, Kyzyl*, 378 p. (In Russ.).

## ИНФОРМАЦИЯ ОБ АВТОРЕ

Александр Д. Бегзи, независимый автор, Кызыл, Россия; 667000, Россия, Республика Тыва, г. Кызыл  
E-mail: bad\_tuva@mail.ru  
AuthorID РИНЦ: 313717

## INFORMATION ABOUT THE AUTHOR

Alexander D. Begzi, independent author, Kyzyl, Russia; Kyzyl, 667000, the Republic of Tuva, Russia.  
E-mail: bad\_tuva@mail.ru

© Бегзи А.Д., 2022

Научная статья  
УДК 332.02

## Убсунур 2.0 как новый проект трансграничных научно- технических взаимодействий

### Вячеслав Е. Селиверстов

Институт экономики и организации промышленного производства  
СО РАН, Международный научный центр СО РАН по проблемам  
трансграничных взаимодействий в Северной и Северо-Восточной  
Азии, Новосибирск, Россия, sel@ieie.nsc.ru

### Чойган Н. Самбыла

Тувинский научный центр, Кызыл, Россия, choigansam@mail.ru

### Айдыс П. Темир-оол

Международный научный центр СО РАН по проблемам  
трансграничных взаимодействий в Северной и Северо-Восточной  
Азии, Новосибирск, Россия, Тувинский научный центр, Кызыл,  
Россия, aydis.te@gmail.com



*Аннотация.* В статье показана роль и значимость трансграничных экономических и научно-технических взаимодействий для укрепления восточного вектора развития России, в особенности, Сибири и Дальнего Востока. Республика Тыва, являясь неотъемлемой пространственной частью Сибири, может стать не только транзитно-транспортным звеном в логистических системах России, Монголии и Китая, но и полноценным участником в международных и межрегиональных цепочках создания добавленной стоимости. Подобная интеграция Тувы в трансграничные взаимодействия обеспечит устойчивое социально-экономическое развитие, позволит сохранить и реализовать весь богатый природно-ресурсный и историко-культурный потенциал этой уникальной территории. Одним из ярчайших примеров трансграничного научно-технического взаимодействия, по достоинству, является запуск в начале 90-х гг. международной программы «Эксперимент Убсунур», миссией которой было изучение и сохранение природного и культурно-исторического наследия