

**КРУГЛЫЙ СТОЛ «ТРАНСПОРТНАЯ ИНФРАСТРУКТУРА КАК ФАКТОР  
СОЦИАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКОГО РАЗВИТИЯ ПРИГРАНИЧНЫХ  
РАЙОНОВ РЕСПУБЛИКИ ТЫВА»  
(Г. КЫЗЫЛ, 23 НОЯБРЯ 2018 Г.)**

**ROUND TABLE "TRANSPORT INFRASTRUCTURE AS A FACTOR OF SOCIO-  
ECONOMIC DEVELOPMENT OF THE BORDER DISTRICTS OF THE REPUBLIC  
(G. KYZYL, NOVEMBER 23, 2018)**

**Севек Вячеслав Кыргысович, декан экономического факультета  
Тувинского государственного университета,  
Член Правления ВЭО России, председатель  
Тувинского регионального отделения ВЭО России,  
д.э.н., профессор**

**Sevek Vyacheslav Kyrgyzovich, Dean of the Faculty of Economics  
Tuva State University,  
Member of the Board of VEO of Russia, Chairman  
Tuvinsk regional branch of VEO of Russia,  
Dr. Sc. Econ., Professor**

Аннотация: 23 ноября 2018 г. в г. Кызыле на базе экономического факультета ФГБОУ ВО «Тувинский государственный университет» при поддержке Тувинского регионального отделения ВЭО России прошел круглый стол «Транспортная инфраструктура как фактор социально-экономического развития приграничных районов Республики Тыва», посвященный 15-летию юбилею экономического факультета ТувГУ. Цель круглого стола – объединение ученых, специалистов, аспирантов, магистрантов и студентов, занимающихся исследованием в области социально-экономического развития и модернизации приграничного региона. Особое внимание на круглом столе уделялось проблемам экономики приграничных районов Республики Тыва. На круглом слоте заслушаны четыре основные и один дополнительный доклад: «Анализ приграничных регионов России по уровню социально-экономического развития (на примере СФО)», «Влияние транспортной инфраструктуры на экономическое развитие приграничных регионов (на примере Республика Тыва)», «Пространственное развитие Республики Тыва: транспортный фактор», «Выбор организационно-экономического механизма строительства региональных автомобильных

дорог (на примере Республики Тыва)», «Комплексный анализ уровня социально-экономического развития приграничных субъектов Сибирского федерального округа». В обзоре представлены основные тезисы докладов круглого стола. Сформулированы выводы работы круглого стола: научные и практические, перечислены рекомендации органам власти Республики Тыва в области экономического развития приграничного региона – Республики Тыва.

Abstract: On November 23, 2018 in Kyzyl, on the basis of the Faculty of Economics of Tuvan State University with the support of the Tuva Regional Branch of the VEO of Russia, a round table entitled Transport Infrastructure as a Factor in the Social and Economic Development of the Border Areas of the Republic of Tyva was held, dedicated to 15 the anniversary of the Faculty of Economics TuvSU. The purpose of the round table is to unite scientists, specialists, graduate students, undergraduates and students engaged in research in the field of socio-economic development and modernization of the border region. Special attention at the round table was paid to the problems of the economy of the border areas of the Republic of Tyva. Four main and one additional reports were heard at the roundtable: "Analysis of border regions of Russia according to the level of socio-economic development (on the example of SFO)", "Influence of transport infrastructure on economic development of border regions (on the example of Tyva Republic)", "Spatial development of the Republic Tyva: the transport factor ", " The choice of the organizational and economic mechanism for the construction of regional highways (on the example of the Republic of Tyva), "Comprehensive analysis of the level of socio-economic development Vitia border regions of Siberian Federal District. " The review presents the main theses of the roundtable reports. The conclusions of the work of the round table are formulated: scientific and practical, the recommendations to the authorities of the Republic of Tyva in the field of economic development of the border region - the Republic of Tyva are listed.

Ключевые слова: транспортная инфраструктура, экономическое развитие, приграничный район, транспортно-логистический кластер, Республика Тыва, Енисейская Сибирь.

Keywords: transport infrastructure, economic development, border region, transport and logistics cluster, Republic of Tyva, Yenisei Siberia.

23 ноября 2018 г. в г. Кызыле на экономическом факультете ФГБОУ ВО «Тувинский государственный университет» (ТувГУ) при поддержке Тувинского

регионального отделения ВЭО России (ТувРО ВЭО России) и Министерства экономики Республики Тыва с участием студентов, магистрантов и аспирантов ТувГУ прошел круглый стол «Транспортная инфраструктура как фактор социально-экономического развития приграничных районов Республики Тыва», посвященный 15-летнему юбилею экономического факультета ТувГУ. Проведение круглого стола было поддержано грантом Российского фонда фундаментальных исследований и Правительством Республики Тыва (проект № 18-410-170002/18 p\_a). Организаторами круглого стола выступили ТувРО ВЭО России и экономический факультет ТувГУ. В прошлом году ТувРО ВЭО России и экономический факультет ТувГУ также провели круглый стол «Транспортно-логистический кластер как фактор социально-экономического развития Республики Тыва» (Резолюция круглого стола. Официальный сайт ТувРО ВЭО России. URL:<http://www.tuvro-veo.ru/?p=1044#more-1044>).

В программный и организационный комитет круглого стола под руководством декана экономического факультета ТувГУ, председателя ТувРО ВЭО России д.э.н., профессора В.К. Севека входили: заместитель декана по НИР, заместитель ТувРО ВЭО России Ч.С. Манчык-Сат, к.э.н., доцент; мэр города Кызыла, член Правления ТувРО ВЭО России К.Б. Сагаан-оол, к.э.н.; заведующая кафедрой бухгалтерского учета, анализа и аудита, член Правления ТувРО ВЭО России О.Н. Монгуш, к.э.н., доцент.

План проведения конференции был разбит на три части: открытие круглого стола (модератор круглого стола – В.К. Севек), приветственное слово (председатель Общественной палаты Республики Тыва Ч.Д. Ондар, проректор по научной работе ТувГУ У.Н. Ондар, заместитель министра экономики Республики Тыва Р.Ч. Ооржак) и доклады для обсуждения.

Цель круглого стола – объединение ученых, специалистов, аспирантов, магистрантов и студентов, занимающихся исследованием в области социально-экономического развития и модернизации приграничного региона. Особое внимание на круглом столе уделялось проблемам экономики приграничной Республики Тыва.

Среди участников круглого стола (общее количество их составило около 50 чел.) были ученые ТувГУ, Тувинского института комплексного освоения природных ресурсов СО РАН (ТувИКОПР СО РАН), Тувинского института гуманитарных и социально-прикладных исследований (ТИГИПИ), руководители и специалисты региональных министерств экономики, финансов и дорожно-транспортного комплекса и агентства по внешнеэкономическим связям республики, преподаватели

экономического, инженерно-технического и сельскохозяйственного факультетов ТувГУ, студенты, магистранты и аспиранты ТувГУ.

С докладами для обсуждения выступили четыре основных докладчика.

С докладом «Анализ приграничных регионов России по уровню социально-экономического развития (на примере СФО)» выступил к.э.н., старший научный сотрудник ТувИКОПР СО РАН, доцент кафедры экономики и менеджмента ТувГУ по совместительству, член ТувРО ВЭО России Х.Б. Бадарчи. Он акцентировал внимание на результатах проведенном им методе кластерного анализа на основе типологической классификации 36 приграничных регионов России, по уровню социально-экономического развития классифицированных по 10 экономическим и 4 социальным показателям (по состоянию на начало 2017 г.). На основе метода кластерного анализа 36 приграничных регионов России, классифицированных по 14 показателям социально-экономического развития Республики Тыва, Алтай, Ингушетия, Дагестан, Карачаево-Черкесия, Кабардино-Балкария и Чечня определены как глубоко депрессивными субъектами РФ. Наиболее развитые приграничные субъекты соответствуют казахстанской и европейской зонам приграничья. Наименее развитие приграничных субъектов соответствует монгольской и кавказской зонам.

Докладчик обратил внимание на неоднородность и рассосредоточенность регионов СФО по разным таксонам от развитого (Новосибирская область), среднеразвитого (Омской области), депрессивных (Забайкальский край и Республика Бурятия) до глубоко депрессивных (Республики Тыва и Алтай). Все субъекты кроме Республики Тыва и частично Республики Алтай можно отнести к Казахстанской зоне. Монголия, по мнению автора, выступает препятствием для диффузии экономической активности между Китаем и СФО в Туву и Алтай. Сообщение с экономическими центрами Китая в настоящее время на данные внутренние территории России осуществляется через посредствующие логистические хабы: Казахстана и Новосибирска.

Докладчик обратил внимание на вопрос прохождения транспортного коридора из СФО в Китай, к примеру, через Республику Тыва, Монголию затрагивает интересы всех сопредельных государств и, возможно, потребует лоббирования интересов, решений на межгосударственном уровне. Здесь не обойтись только инфраструктурой, а должны быть еще и таможенные льготы, существенные для сибирских перевозчиков по сравнению с казахстанским транзитом.

Декан экономического факультета ТувГУ, председатель ТувРО ВЭО России, д.э.н., профессор В.К. Севек в докладе «Влияние транспортной инфраструктуры на экономическое развитие приграничных регионов (на примере Республика Тыва)» сформировал ряд проблем уровня и качества жизни населения, где основным сдерживающим фактором обозначил ограниченность республики транспортной инфраструктурой не только между соседними регионами, но и внутренними (межмуниципальными). По мнению В.К. Севека, развитие межмуниципальной транспортной инфраструктуры снижает транзакционные издержки на транспортировку грузопассажирских перевозок, что стимулирует к развитию предпринимательства в отдаленных районах Тувы. На основе выполненного математического моделирования им выявлены пять опорных точек развития транспортно-логистических кластеров, это: города Кызыл и Чадан и приграничные районные центры Республики Тыва Хандагайты, Эрзин и Мугур-Аксы. Развитие инфраструктурных объектов (транспортных, социальных и финансовых) в указанных опорных точках будет стимулировать к пространственной организации системы расселения республики.

Докладчик в экономическом развитии приграничного региона Республики Тыва особую роль отводит созданному в апреле 2018 г. во время XV Красноярского экономического форума макрорегиону «Енисейская Сибирь», где среди семи крупных инвестиционных проектов макрорегиона обозначено строительство железной дороги Курагино – Кызыл – Элегест, связанное с освоением минерально-сырьевой базы Республики Тыва. Исходя из особой роли в процессе макрорегионизации играет приграничный регион – Республика Тыва и большей функций Енисейской Сибири, чем отдельно взятого субъекта Федерации, автором предлагается внести в список крупных инвестиционных проектов макрорегиона нужные для экономического развития Тувы, следующие проекты: получение международного статуса аэропортового комплекса г. Кызыла; получение контрольно-пропускным пунктом в государственной границе между Россией и Монголией «Хандагайты – Боршоо» статуса многостороннего перехода, поскольку федеральная автомобильная трасса Р-257 «Енисей», проходящая по данному автомобильному коридору в дальнейшем может проложено в Синьцзян Уйгурский автономный округ Китая; строительство и реконструкция межрегиональных и межмуниципальных транзитных коридоров Кызыл-Хая (Республика Тыва) – Кош-Агач (Республика Алтай), Абакан (Республика Хакасия) – Ак-Довурак (Республика Тыва) – Чадан (Республика Тыва) и межмуниципальная автомобильная дорога Чаа-Суур – Холчук; строительство транспортно-логистических хабов в городах Кызыле,

Чадан и приграничных районных центрах Тувы Хандагайты и Эрзин; прокладка Линий электропередачи (ЛЭП) 500 кВ Саяно-ШушенскаяГЭС – Кызыл – Монголия, для снижения тарифов потребителей электроэнергии Тувы, для подключения к электричеству приграничных районов Монгун-Тайга, Тере-Холь и Тоджа и для обеспечения энергодефицита республики.

Б.А. Донгак, директор ТИГПИ, член ТувРО ВЭО России, к.э.н. в своем докладе «Пространственное развитие Республики Тыва: транспортный фактор» предложил механизм децентрализованного развития республики с определением оптимальных экономических зон равномерного развития с учетом оптимизации транспортной доступности и возможного развития «точек роста» вокруг этих зон. По его расчетам, выполненные на основе прогноза численности населения до 2030 г. позволили определить пять перспективных центров экономического роста Тувы. Это: города Кызыл, Шагонар и Чадан и районные центры с. Самагалтай и с. Кызыл-Мажалык.

В качестве методов, используемых в исследовании экономического развития для роста социально-экономических показателей выявленных пяти экономических зон, автором аргументировано кроме изучения внутренней ситуации в этих территориях (ситуации на предприятиях реального сектора, рынке труда, строительстве, торговле, транспорте, сельском хозяйстве, состоянии финансовой системы, показатели муниципального бюджета, состояние кредитного рынка) и исследовать внешние факторы пространственного развития. В частности следующие группы факторов: общие факторы (географический и демографический потенциал; факторы пространственного развития (инфраструктуры, специализация в территориальном разделении); факторы ресурсного обеспечения; факторы социально-экономического развития (факторы производства, производственный и финансовый капитал); факторы институционального развития.

Старший преподаватель кафедры бухгалтерского учета, анализа и аудита ТувГУ С.В. Балзанай в своем докладе «Выбор организационно-экономического механизма строительства региональных автомобильных дорог (на примере Республики Тыва)» рассмотрел проблемы выбора методов строительства региональных автомобильных дорог. С.В. Балзанаем был представлен подробный сравнительный анализ современных методов государственно-частного партнерства с формами концессионного соглашения и контракта жизненного цикла с традиционным тендерным способом строительства автомобильных дорог. Автор в своем докладе обосновывал необходимость применения контракта жизненного цикла для строительства и реконструкции автомобильных дорог,

предусмотренных в Транспортной стратегии Республики Тыва на период до 2030 года. По мнению автора, данный метод строительства автомобильных дорог наиболее подходит для территорий, где интенсивность транспортного потока и плотность автомобильных дорог низкие, а также при ограниченности региональных бюджетных средств. Поэтому реализация государственно-частного партнерства в форме контракта жизненного цикла в строительстве автомобильных дорог позволяет успешно решать взаимодействие государства, бизнеса и общества в эффективном использовании государственных ресурсов и повышения инвестиционной привлекательности региона.

Интересным был изложенный А.А. Докан-оол, аспирантом кафедры экономики и менеджмента ТувГУ, консультантом отдела бюджетной политики и межбюджетных отношений министерства финансов Республики Тыва дополнительный доклад на тему «Комплексный анализ уровня социально-экономического развития приграничных субъектов Сибирского федерального округа». Аспирантка в своем докладе обозначила основные результаты комплексного анализа уровня социально-экономического развития приграничных субъектов СФО России, полученные на основе многомерных статистических методов. Расчеты при использовании десяти показателей и формирование из них двух группирующих факторов с учетом их степени существенности к уровню социально-экономического развития показали высокую дифференциацию среди двенадцати субъектов СФО. Самый низкий уровень социально-экономического развития показывают приграничные субъекты с Монголией Республики Тыва и Алтай, а самый высокий Новосибирская область далее по мере убывания Омская область, Алтайский, Красноярский края. И намного с лучшими социально-экономическими показателями, чем Республики Тыва и Алтай – Забайкальский край и Республика Бурятия. Комплексный анализ автору позволил выявить факторы, которые в наибольшей степени влияют на дифференциацию субъектов СФО по социально-экономическим показателям. Так, к первой группе наиболее значимым и существенным факторам нагрузки выявлены (f1): грузооборот автомобильных дорог, млн. тонно-км, оборот розничной торговли, млн. руб. и внешнеторговый оборот, млн. долл. США. Во второй – менее значимая факторная нагрузка (f2) относится к удельному весу прибыльных организаций, %.

По мнению автора, комплексность подхода позволяет провести сравнительный анализ состояния приграничных субъектов СФО, и дает возможность получить реальную картину развития экономики приграничных субъектов СФО. Последовательное применение комплексного анализа позволяет выявить факторы,

которые в наибольшей степени влияют на дифференциацию субъектов СФО по социально-экономическим показателям. Разработанный методический подход является возможным вариантом решения проблемы комплексной оценки субъектов СФО, позволяющих установить уровень социально-экономического развития и значимость каждого из приграничных субъектов СФО для экономики всего макрорегиона.

Председатель Общественной палаты Республики Тыва Ч.Д. Ондар и член Общественной палаты Г.Ф. Балакина, д.э.н., главный научный сотрудник ТуВИКОПР СО РАН в рамках социально-экономического развития республики предложили организовать в Туве комплексную переработку каменного угля для экстенсивного развития и снижения экологической проблемы населенных пунктов республики.

На основании результатов обсуждения докладов участниками круглого стола и оргкомитетом были приняты соответствующие научно-теоретические и практические рекомендации для научного сообщества и для органов власти. Члены круглого стола признали необходимым продолжить исследование проблем и возможностей экономического развития приграничного региона по определению группы факторов: общие факторы развития; факторы пространственного развития; факторы ресурсного обеспечения; факторы социально-экономического развития; факторы институционального развития.

В качестве рекомендаций Правительству Республики Тыва, Министерству экономики Республики Тыва, Министерству дорожно-транспортного комплекса Республики Тыва были сформулированы предложения о внесении в перечень крупных инвестиционных проектов Енисейской Сибири проектов Тувы, требующих реализацию в ближайшее время:

- получение международного статуса аэропортового комплекса г. Кызыла;
- получение контрольно-пропускным пунктом в государственной границе между Россией и Монголией «Хандагайты – Боршо» статуса многостороннего перехода;
- строительство и реконструкция межрегиональных и межмуниципальных транзитных коридоров Кызыл-Хая (Республика Тыва) – Кош-Агач (Республика Алтай), Абакан (Республика Хакасия) – Ак-Довурак (Республика Тыва) – Чадан (Республика Тыва);
- строительство межмуниципальных автомобильных дорог Чаа-Суур – Холчук, Мугур-Аксы – Эрги-Барлык;



- строительство транспортно-логистических хабов в городах Кызыле, Чадан и приграничных районных центрах Тувы Хадагайты и Эрзин;
- прокладка Линий электропередачи (ЛЭП) 500 кВ Саяно-Шушенская ГЭС – Тува – Монголия за счет чего добиться электрификации приграничных районов Монгун-Тайга, Тере-Холь и Тоджа, а также ликвидировать энергодефицит республики;
- разработать концепцию создания опорных точек в г. Чадан, с. Кызыл-Мажалык, и в приграничных сельских поселениях Мугур-Аксы, Хадагайты и Эрзин для пространственной организации системы расселения населения республики.