Оригинальная статья / Original Paper

https://doi.org/10.30686/1609-9192-2025-6-146-149

Транспортная инфраструктура Республики Тыва: проблемы и перспективы развития

С.А. Сат ✉, **Ш.Ч. Соян**
Тувинский институт комплексного освоения природных ресурсов Сибирского отделения Российской академии наук, г. Кызыл, Российская Федерация
✉ saidasha2012@mail.ru

Резюме: Статья посвящена анализу состояния и перспектив развития транспортной инфраструктуры Республики Тыва. Ведущее место в транспортном комплексе республики занимает автомобильный транспорт. На основе статистических данных, отчетов отраслевых министерств изучено текущее состояние транспортной инфраструктуры региона, проведен анализ и обозначены перспективы ее развития. Проведенный анализ показал, что в республике низкий технический уровень дорог и это обуславливает увеличение себестоимости перевозок и расхода горюче-смазочных материалов. Развитие дорожной сети Республики Тыва не соответствует темпам автомобилизации республики, поэтому необходимо уделить особое внимание автомобильным дорогам региона, состояние большей части которых не соответствует нормативным требованиям. Создание международного транспортного коридора с выходом через территорию Республики Тыва в Китай и Монголию позволит снизить нагрузку на автомобильную дорогу Абакан–Кызыл, повлияет на совершенствование транспортной инфраструктуры региона, разгрузит Байкало-Амурскую и Транссибирскую магистрали, нарастив внешнеторговый оборот с Китайской Народной Республикой и Монголией, а также укрепит социально-экономические и геостратегические ориентиры России.

Ключевые слова: транспортный комплекс, транспортная инфраструктура, автомобильные дороги, региональная экономика, Республика Тыва

Благодарности: Статья подготовлена в рамках государственного задания Тувинского института комплексного освоения природных ресурсов СО РАН по проекту №121031300230-2.

Для цитирования: Сат С.А., Соян Ш.Ч. Транспортная инфраструктура Республики Тыва: проблемы и перспективы развития. *Горная промышленность.* 2025;(6):146–149. https://doi.org/10.30686/1609-9192-2025-6-146-149

Transport infrastructure of the Republic of Tuva: challenges and prospects for development

S.A. Sat ✉, **Sh.Ch. Soyan**
Tuvan Institute for Integrated Exploration of Natural Resources of Siberian Branch of the Russian Academy of Sciences, Kyzyl, Russian Federation
✉ saidasha2012@mail.ru

Abstract: The article analyzes the state and prospects for development of the transport infrastructure in the Republic of Tuva. The leading role in the transport complex of the republic is played by the motor transport. The current state of the transport infrastructure in the region was studied using the statistical data and reports of sectoral ministries, its evolution was analyzed, and the prospects for development of the transport infrastructure were outlined. The analysis showed that the performance standards of the motorways in the republic is low, which causes increasing transportation costs and consumption of fuel and lubricants. The development of the road network in the Republic of Tuva does not correspond to the pace of motorization in the republic. Therefore, special attention should be paid to the condition of the motor roads in the region, most of which do not meet the required standards. Creation of an international transport corridor through the Republic of Tuva to China and Mongolia will reduce the load on the Abakan–Kyzyl road.

Keywords: transportation industry, transport infrastructure, motor ways, regional economy, Republic of Tuva.

Acknowledgements: The article was prepared as part of the state task of Tuvan Institute for Integrated Exploration of Natural Resources SB RAS under project No. 121031300230-2.

For citation: Sat S.A., Soyan Sh.Ch. Transport infrastructure of the Republic of Tuva: challenges and prospects for development. *Russian Mining Industry.* 2025;(6):146–149. (In Russ.) https://doi.org/10.30686/1609-9192-2025-6-146-149

Введение

В России уровень обеспеченности транспортной сетью все еще остается на низком уровне, сохраняется исторически сложившееся отставание от развитых стран. Проблемам транспортной инфраструктуры России и ее регионов посвящено множество научных работ [1–4]. Правительством России в 2021 г. утверждена Транспортная стратегия России до 2030 г. и с прогнозом на период до 2025 г., где обозначены приоритеты развития всех видов транспортной системы страны (далее – Стратегия) . Несмотря на предпринимаемые меры по развитию транспортной инфраструктуры и проведению масштабных обновлений дорожной сети основными проблемами транспортного комплекса страны остаются недостаточное финансирование, дефицит и климатическая уязвимость транспортной инфраструктуры регионов, низкий уровень покрытия сетью автодорог, низкая доля сетей высокоскоростных магистралей. Значимые проблемы из-за недостаточного финансирования испытывают региональные и местные автомобильные дороги, из которых 53,6% не соответствует нормативному состоянию. При этом недостаточные темпы развития дорожной сети наблюдаются в аграрных районах, а также в районах Крайнего Севера и субъектах Дальневосточного федерального округа. По данным Стратегии, более 40 тыс. населенных пунктов, из которых 190 с населением свыше 1000 человек, не имеют связи с сетью автомобильных дорог по дорогам с твердым покрытием.

Состояние транспортной инфраструктуры региона

Республика Тыва относится к тем немногим регионам, где отсутствует железная дорога. Ведущее место в транспортном комплексе республики занимает автомобильный транспорт. Все продовольственные и непродовольственные товары завозятся в республику автомобильным транспортом. Помимо грузоперевозок, основным видом для пассажироперевозок остается также автомобильный транспорт. Однако, несмотря на стратегическое значение, транспортная инфраструктура республики остается неразвитой, большая часть автомобильных дорог не соответствуют нормативным требованиям. Необходимость совершенствования транспортной инфраструктуры региона – важная задача, стоящая перед региональными властями.

Транспортная инфраструктура является одним из актуальнейших вопросов для Республики Тыва, так как это одна из важнейших отраслей экономики республики, которая обеспечивает экономические связи как внутри субъекта, так и с другими регионами. Транспорт является комплексной отраслью хозяйства республики, состоящей из специализированных отраслей: автомобильной, речной, воздушной и гужевой (в горах – верховой и вьючный). Последние используются главным образом внутри отдельных хозяйств и реже – для сообщения между кожуунами (районами).

Главная республиканская автомобильная дорога с твердым покрытием Кызыл-Ак-Довурак-Тээли проходит по Улуг-Хемской и Хемчикской котловинам и районы республики имеют связь с Кызылом по дорогам Кызыл-Самагалтай-Эрзин, а также Чадан-Хандагайты. Внутрирайонные сообщения осуществляются по грунтовым и проселочным дорогам.

Усинский тракт протяженностью 405 км и дорога Ак-Довурак-Абаза (239 км) обеспечивают выход к железной

Рис. 1
Плотность автомобильных дорог общего пользования с твердым покрытием по России и по Республике Тыва за 2019–2023 гг., км путей на 1 тыс. км² территории
Составлен по данным Росстата: Показатели целей устойчивого развития по Республике Тыва. Красноярск; 2024. 87 с. Режим доступа: https://24.rosstat.gov.ru/storage/mediabank/Показатели%20ЦУР%20по%20Республике%20Тыва(1).pdf (дата обращения: 03.03.2025).

Fig. 1
Density of hard-surface public roads in the Russian Federation and the Republic of Tyva for 2019–2023, km of roads per 1,000 km² of the territory
Compiled based on data from Rosstat: Indicators of sustainable development goals in the Republic of Tuva. Krasnoyarsk; 2024. 87 p. (In Russ.) Available at: https://24.rosstat.gov.ru/storage/mediabank/Показатели%20ЦУР%20по%20Республике%20Тыва(1).pdf (accessed: 03.03.2025).

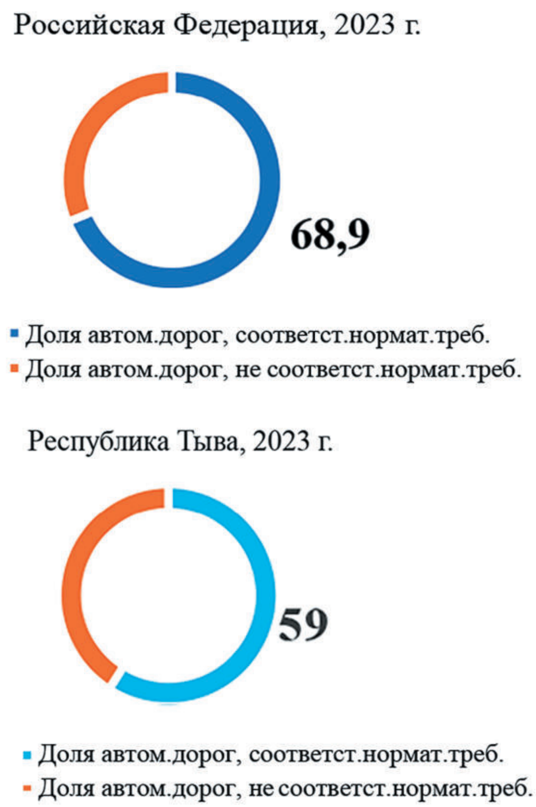

Рис. 2
Доля автомобильных дорог регионального значения, входящих в опорную сеть, соответствующих нормативным требованиям (на конец года), %
Составлен по данным Росстата: Показатели целей устойчивого развития по Республике Тыва. Красноярск; 2024. 87 с. Режим доступа: https://24.rosstat.gov.ru/storage/mediabank/Показатели%20ЦУР%20по%20Республике%20Тыва(1).pdf (дата обращения: 03.03.2025).

Fig. 2
The share of regional motor roads included in the backbone network that meet regulatory requirements (as of the end of the year), %
Compiled based on data from Rosstat: Indicators of sustainable development goals in the Republic of Tuva. Krasnoyarsk; 2024. 87 p. (In Russ.) Available at: https://24.rosstat.gov.ru/storage/mediabank/Показатели%20ЦУР%20по%20Республике%20Тыва(1).pdf (accessed: 03.03.2025).

Таблица 1
Основные показатели автомобильных дорог общего пользования по Республике Тыва за 2019–2023 гг.

Table 1
Key indicators for the public motor roads in the Republic of Tuva in 2019–2023

Показатели	2019	2020	2021	2022	2023
Общая протяженность автомобильных дорог, км	**8943,3**	**8964,4**	**8965,2**	**9103,7**	**9161,4**
межрегионального значения	416,9	416,9	416,9	416,9	416,9
регионального или межмуниципального значения	2523,8	2523,9	2524,6	2657,7	2657,7
местного значения	6002,6	6023,7	6023,7	6029,1	6086,8
Общая протяженность дорог с твердым покрытием, км	**3563,9**	**3593,6**	**3654,1**	**3667,1**	**3744,9**
федерального значения	416,9	416,9	416,9	416,9	416,9
регионального или межмуниципального значения	2300,5	2309,1	2366,7	2373,7	2443,5
местного значения	846,5	867,6	870,6	876,6	884,5
Из них: с усовершенствованным покрытием, км	**1637,2**	**1644,5**	**1665,1**	**1663,8**	**1672,2**
федерального значения	416,9	416,9	416,9	416,9	416,9
регионального или межмуниципального значения	915,3	923,8	938,5	933,2	938,5
местного значения	305,1	303,8	309,8	313,8	316,8
Удельный вес автомобильных дорог с твердым покрытием в общей протяженности автомобильных дорог общего пользования, %	39,9	40,1	40,8	40,3	40,9
Удельный вес автомобильных дорог с усовершенствованным покрытием в протяженности автомобильных дорог общего пользования с твердым покрытием, %	45,9	45,8	45,6	45,4	44,7

Составлена по данным Росстата: Протяженность автомобильных дорог общего пользования по субъектам Российской Федерации за 2023 год. Режим доступа: http://ssl.rosstat.gov.ru/storage/mediabank/Prot_avtodor_obsch_2023.xlsx (дата обращения: 07.05.2025)
Compiled based on data from Rosstat: The length of public motor roads by constituent entities of the Russian Federation in 2023. Available at: http://ssl.rosstat.gov.ru/storage/mediabank/Prot_avtodor_obsch_2023.xlsx (accessed: 07.05.2025)

дороге Российской Федерации. Дороги республиканского и межрегионального значения Кызыл-Ак-Довурак-Абаза-Абакан-Кызыл протяженностью 1136 км называют Саянским кольцом.

Плотность автомобильных дорог общего пользования с твердым покрытием за 2023 г. составляет в республике 22,2 км на 1000 км^2 территории. За рассматриваемый период плотность автомобильных дорог остается низкой, по сравнению с 2019 г. прирост составил в 2023 г. 5,2%. Малая плотность автомобильных дорог сдерживает развитие экономики республики в целом.

Развитие дорожной сети Республики Тыва не соответствует темпам автомобилизации республики. Доля автомобильных дорог регионального значения, входящих в опорную сеть, соответствующих нормативным требованиям, по Республике Тыва за 2023 г. составила 59%, а по России данный показатель составил 68,9%.

Основные показатели автомобильных дорог общего пользования республики представлены в табл. 1. По данным Росстата, на 1 января 2024 г. общая протяженность автомобильных дорог общего пользования по республике составляет 9161,4 км, из них: федерального значения – 416,9 км; регионального или межмуниципального значения – 2657,7 км; местного значения – 6086,8 км. Доля автомобильных дорог с твердым покрытием в 2023 г. составила 40,9%, прирост по сравнению с 2019 г. составил всего лишь 1% в течение 5 лет. Таким образом, преобладают в республике грунтовые или отсыпанные щебнем дороги, их доля составила 59,1%. Это напрямую свидетельствует о медленном темпе развития дорожной сети республики и это приводит к негативным последствиям в разных сферах: экономике, социальной сфере, экологии.

Таким образом, исходя из вышеприведенного анализа мы приходим к выводу, что в республике низкий технический уровень дорог и это обуславливает увеличение себестоимости перевозок и расхода горюче-смазочных материалов. С учетом продолжительного и сурового зимнего периода особое внимание нужно уделять зимнему содержанию автомобильных дорог, особенно оперативному принятию мер по борьбе с наледевыми, гололедными явлениями и снежными заносами.

Заключение

Проведённый анализ транспортной инфраструктуры Республики Тыва выявил, что несмотря на перечисленные проблемы использования автомобильного транспорта основное ведущее место в республике по грузо- и пассажироперевозкам занимает автомобильный транспорт. В связи с этим необходимо уделить особое внимание автомобильным дорогам региона, состояние большей части которых не соответствует нормативным требованиям. В республике только 40,9% из общей протяженности дорог имеют твердое покрытие. Около 59,1% региональных автодорог грунтовые или дороги, отсыпанные щебнем. В Республике Тыва доля автодорог, не соответствующих нормативным требованиям, за 2023 г. составила 41%.

Создание международного транспортного коридора с выходом через территорию Республики Тыва в Китай и Монголию позволит снизить нагрузку на автомобильную дорогу Абакан–Кызыл, повлияет на совершенствование транспортной инфраструктуры региона, разгрузит Байкало-Амурскую и Транссибирскую магистрали, нарастив внешнеторговый оборот с Китайской Народной Республикой и Монголией, а также укрепит социально-экономические и геостратегические ориентиры России.

Список литературы / References

1. Вахрамеев И.И. Влияние транспортной инфраструктуры на отраслевое развитие экономики региона. *Вестник Забайкальского государственного университета.* 2014;(8):85–91.
Vakhrameev I.I. Influence of transport infrastructure on the branch development of the region's economy. *Transbaikal State University Journal.* 2014;(8):85–91. (In Russ.)

2. Лубик А.Ф. Направления совершенствования транспортной инфраструктуры Российской Федерации. *Вестник Российской таможенной академии.* 2019;(3):161–169.
Lubik A.F. Directions of improvement of transport infrastructure of the Russian Federation. *Vestnik Rossiiskoy Tamozhennoy Akademii.* 2019;(3):161–169. (In Russ.)

3. Максимов А.Б. Транспортная инфраструктура регионов. *Известия Байкальского государственного университета.* 2007;(1):30–33. Режим доступа: https://izvestia.bgu.ru/reader/article.aspx?id=4051 (дата обращения: 07.05.2025).
Maksimov A.B. Transport infrastructure of a regions. *Bulletin of Baikal State University.* 2007;(1):30–33. (In Russ.) Available at: https://izvestia.bgu.ru/reader/article.aspx?id=4051 (accessed: 07.05.2025).

4. Митрюкова К.А. Влияние транспортной инфраструктуры на социально-экономическое развитие регионов: практическая значимость и научные разногласия. *Экономика, предпринимательство и право.* 2023;13(7):2399–2412. https://doi.org/10.18334/epp.13.7.118352
Mitryukova, K.A. Influence of transport infrastructure on the regional socio-economic development: practical significance and scientific controversy. *Journal of Economics, Entrepreneurship and Law.* 2023;13(7):2399–2412. (In Russ.) https://doi.org/10.18334/epp.13.7.118352

Информация об авторах
Сат Сайдаша Адар-ооловна – младший научный сотрудник, Тувинский институт комплексного освоения природных ресурсов Сибирского отделения Российской академии наук, г. Кызыл, Российская Федерация; e-mail: saidasha2012@mail.ru
Соян Шончалай Чудурукпаевна – кандидат экономических наук, ведущий научный сотрудник, Тувинский институт комплексного освоения природных ресурсов Сибирского отделения Российской академии наук, г. Кызыл, Российская Федерация; e-mail: soyan77@mail.ru

Information about the authors
Saydasha A. Sat – Junior Research Associate, Tuvan Institute for Integrated Exploration of Natural Resources of Siberian Branch of the Russian Academy of Sciences, Kyzyl, Russian Federation; e-mail: saidasha2012@mail.ru
Shonchalay Ch. Soyan – Cand. Sci. (Econ.), Leading Research Associate, Tuvan Institute for Integrated Exploration of Natural Resources of Siberian Branch of the Russian Academy of Sciences, Kyzyl, Russian Federation; e-mail: soyan77@mail.ru

Информация о статье
Поступила в редакцию: 22.08.2025
Поступила после рецензирования: 27.10.2025
Принята к публикации: 06.11.2025

Article info
Received: 22.08.2025
Revised: 27.10.2025
Accepted: 06.11.2025