

Конкурентные преимущества и инфраструктурные ограничения в Республике Тыва: вызовы времени¹

А.Н. АСАУЛ, доктор экономических наук. E-mail: asaul@yandex.ru
Санкт-Петербургский государственный архитектурно-строительный
университет, Санкт-Петербург
ORCID: 0000-0002-7415-4737

М.А. АСАУЛ, доктор экономических наук. E-mail: asaul-m-a@mail.ru
Московский автомобильно-дорожный государственный технический
университет, Москва
ORCID: 0000-0003-3040-5767

Ю.А. ЛЕВИН, доктор экономических наук. E-mail: u.levin@odin.mgimo.ru
Московский государственный институт международных отношений МИД РФ,
Москва
ORCID ID: 0000-0002-9568-7866

В.К. СЕВЕК, доктор экономических наук. E-mail: vsevek@mail.ru
Тувинский государственный университет, Кызыл
ORCID: 0000-0002-8339-3035

Аннотация. Рассматривается потенциал структурных преобразований Республики Тыва в контексте новой стратегии пространственного развития России и долговременных интересов государства в Ангаро-Енисейском макрорегионе. Цель: разработка и аргументация подходов нового видения роли государства как координатора и регулятора перспектив развития Республики Тыва, необходимого для достижения стратегических интересов России в Азиатско-Тихоокеанском регионе. Описаны текущее состояние и основные направления перспективного развития Республики Тыва в контексте политики структурных преобразований. Для решения проблем структурных деформаций экономики республики предложено использовать инструменты, стимулирующие инвестиционную активность. При этом системный процесс повышения эффективности использования ресурсного потенциала и формирования привлекательной для инвесторов среды в Республике Тыва требует не только регулятивных усилий государства, но и использования обширного спектра косвенных методов по координации социокультурного и экономического развития.

Ключевые слова: Ангаро-Енисейский макрорегион; пространственное развитие; инвестиционный климат; социокультурное развитие; экономическое развитие; человеческий потенциал

Введение

Как известно, на территории Республики Тыва реализуется российская часть глобального инфраструктурного проекта

¹ Исследование выполнено при финансовой поддержке гранта РФФИ 19-010-00831 А.

«Один пояс – один путь». Расширение торгово-транспортного пространства России на Восток не только отвечает интересам реализации стратегических целей России в мировом сообществе, но и приближает Республику Тыва к рынкам других регионов России и рынкам Азиатско-Тихоокеанского региона – одного из главных центров развития мировой экономики. Стратегия пространственного развития РФ до 2025 года, ориентируясь на реализацию конкурентных преимуществ каждого региона страны, предусматривает в Республике Тыва как наращивание потенциала традиционных видов экономической деятельности, так и развитие ее инфраструктурного пространства.

Методология исследования

Методологическую основу данного исследования заложили труды российских и зарубежных ученых, изучавших проблемы устойчивого развития регионов, формирования их конкурентных преимуществ, преодоления депрессивности территорий [Зубаревич, 2019. С. 140; Балакина, 2019. С. 28; Acemoglu, Robinson, 2012. С. 304; Minakir, Dzhurka, 2018. С. 281–288; Shvetsov, 2017. С. 110] и др. Из этих работ, в частности, следует очень важный вывод о том, что незавершённость методологических разработок, равно как и множество разрозненных исследований региональной динамики социально-экономических процессов, затрудняют решение задач, направленных на преодоление упущенных возможностей депрессивных регионов из-за слабой насыщенности их территорий факторами производства и низкого уровня развития инфраструктуры. Увы, но актуальные вопросы по реализации потенциала структурных преобразований слаборазвитого региона с учетом особенностей его территории и долговременных национальных интересов до сих пор остаются недостаточно изученными.

Динамизм происходящих экономических, геополитических процессов, обобщение результатов собственных многолетних научных изысканий авторов в области региональной экономики определяют необходимость фокусировки нашего внимания на изучении потенциала структурных преобразований применительно к современным условиям с учетом специфики этнического региона исследования – Республики Тыва.

Результаты исследования

Сильными сторонами географического расположения Тувы, основой ее конкурентоспособности являются близость к рынкам сбыта в странах АТР (Монголия, Китай) и (пока слабо реализованный) потенциал большой транспортно-транзитной емкости, дополняющие диверсифицированный экономический комплекс и значительный природно-ресурсный потенциал (наличие месторождений золота, богатая минерально-сырьевая база, разведанные запасы полиметаллических руд).

Ускоренное развитие стран АТР, реализация геополитических интересов России дают экономике Республики Тува обозримо новые возможности. В Стратегии пространственного развития России², в программных документах региональной исполнительной власти³ обозначены приоритеты, цели, задачи, механизмы и конкретные мероприятия по развитию территории региона.

Уязвимой стороной территории Тувы являются существенные ограничения ее транспортной доступности из-за недостаточно развитой, не адекватной современным требованиям инфраструктуры (отсутствие железнодорожного сообщения с другими регионами России, слабое развитие авиасообщения и автомобильной сети). Сегодня это делает заведомо неэффективными большинство контрактов с внешними партнерами и препятствует реализации ее природно-ресурсного и транзитного потенциалов.

В силу низкого уровня развития перерабатывающих производств и при слабом развитии транспортной инфраструктуры экономика республики в настоящее время не может предложить отечественным и зарубежным потребителям более привлекательную по цене и качеству продукцию, чем те регионы Сибири, которые характеризуются выраженной специализацией, более высоким уровнем развития ресурсных видов экономической деятельности, сбалансированной аграрной и промышленной экономикой, сравнительно высоким уровнем развития инфра-

² Распоряжение Правительства РФ от 13.02.2019 № 207-р «Об утверждении Стратегии пространственного развития Российской Федерации на период до 2025 года» [Эл. ресурс]. URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_318094/ (дата обращения: 15.10.2019).

³ Проект стратегии социально-экономического развития Республики Тыва до 2030 года [Эл. ресурс]. URL: http://www.mert.tuva.ru/directions/socio-economic-development/project_strategy (дата обращения: 15.10.2019).

структуры и освоенности территории [Поянова, Краснова, 2020. С. 27].

Республики Тыва и Хакасия, Красноярский край и Иркутская область являются взаимосвязанными в едином в экономико-географическом пространстве, образующем Ангаро-Енисейский макрорегион. Во второй декаде нынешнего века ведущими российскими компаниями и финансово-промышленными группами заявлены масштабные инвестиционные программы освоения этой территории. Значительная их часть объединена в комплексный инвестиционный проект «Енисейская Сибирь», предполагающий межрегиональную социально-экономическую интеграцию Красноярского края, республик Тыва и Хакасия. Проект «Енисейская Сибирь», поддержанный на федеральном уровне, отражает тенденцию разворота российской экономики на Восток и обеспечивает укрепление экономических связей сибирских регионов как друг с другом, так и с другими регионами России и приграничными странами [Самуха и др., 2019. С. 324]. За 2018–2019 гг. инвестиционный портфель проекта увеличился более чем в три раза – до 1,8 трлн руб.

Реализуемый на территории Тувы проект по строительству железной дороги Элегест–Кызыл–Курагино входит и в пул проектов «Енисейской Сибири», и является одним из основных направлений развития транспортной инфраструктуры региона согласно Стратегии пространственного развития Российской Федерации до 2025 года. Основное назначение дороги протяженностью 402 км с выходом на Транссиб – обеспечение транспортной доступности к природно-ресурсным запасам республики. Только вывоз угля с Элегестинского месторождения гарантирует грузопоток новой дороги объемом до 15 млн т в год, а есть еще рудные, строительные, лесные и прочие грузы. Проект обеспечит объединение территорий страны, освоение недр и природных богатств Республики Тыва, а в перспективе – выход в Китай [Лебедев, 2017. С. 210].

Планируемое продолжение железнодорожной магистрали Кызыл – Курагино в Монголию и Китай с последующим строительством международного транспортного коридора (МТК) может стать крупнейшим не только для Республики Тыва, но и для России международным проектом по интеграции в транспортную сеть стран АТР [Пале, 2018. С. 35–39]. МТК – это транспортная

система, объединяющая на главных направлениях транспортные потоки (автомобильные, воздушные, железнодорожные), а также трубопроводы и телекоммуникации. Сегодня МТК приобретает особое значение и актуальность в части развития трансграничной сети международных транспортных коридоров.

Современные информационно-телекоммуникационные технологии позволяют превратить МТК в интеллектуальную мультимодальную транспортную систему (ИМТС), которая в свою очередь по мере развития когнитивных информационных технологий (искусственный интеллект, беспилотные автомобили, автодороги, оснащенные умными светофорами, всевозможными датчиками, адаптивными дорожными знаками и указателями) способна составить основу роботизированной региональной транспортной системы [Асаул и др., 2019. С. 35].

Ускоренное и сбалансированное развитие всей транспортной инфраструктуры, являясь одним из приоритетов государственной политики, представляет собой огромный социально-экономический стимул для Республики Тыва, поскольку позволит обеспечить необходимые условия для развития ее традиционной и инновационной экономики, повышения качества жизни населения [Себек и др., 2017. С. 72–81].

Для ускорения социально-экономического развития Республики Тыва, обеспечения координации субъектов предпринимательства и власти по продвижению межрегиональных инфраструктурных проектов, максимального привлечения инвестиций представляется целесообразным создание нового механизма функционирования территорий (инвестиционных площадок) с особым режимом ведения предпринимательской деятельности, учитывающим исторические, географические и социально-экономические особенности как Тувы, так и соседних территорий, входящих с ней в состав одного макрорегиона [Балакина, Поподько, 2014. С. 146].

Сегодня, к сожалению, не все задачи, обозначенные в межрегиональных проектах Ангаро-Енисейского макрорегиона, обеспечены требуемыми инвестициями, соответствующими механизмами управления и реализации политики развития. Более того, некоторые эксперты обращают внимание на то, что существующая модель федерализма, в том числе бюджетного, ставит соседние макрорегионы в неравное положение, поскольку далеко

не в полной мере учитывает существенные качественные и количественные различия их отдельных частей при определении мер государственной поддержки и ведет к проблемам, связанным с развитием региона.

Территориальная и структурная дифференциация экономики регионов внутри Сибири – наиболее явная, но при этом не всегда принимаемая во внимание при разработке стратегий пространственного развития федерального уровня характеристика [Поянова, Краснова, 2020. С. 27].

Природно-ресурсный потенциал Республики Тыва в целом не ниже, чем у многих регионов Сибири, но тем не менее Тува – самый слаборазвитый регион в России.

Структура экономики региона во многом определяется преобладанием ресурсно-добывающих и аграрно-промышленных производств, складывающихся в естественные региональные кластеры. Повышение уровня кластеризации экономики, в особенности агропромышленного комплекса, принято считать одним из залогов успешного социально-экономического развития Тувы [Донгак, 2015. С. 17]. Однако у этого процесса есть и обратная сторона: уже сегодня более 80% валового регионального продукта производится на площади, занимающей менее 20% территории республики, и дальнейшая кластеризация может привести к усилению концентрации экономической активности.

На наш взгляд, реализация стратегических целей, приоритетов и решение задач пространственного развития Тувы требуют существенной трансформации пространственной структуры производства для расширения и укрепления всей территории республики, без каких бы то ни было исключений. Способы и механизмы реализации такого решения существуют [Поподько, 2019. С. 328]. Однако это требует привлечения в регион очень серьезных инвестиций. Сегодня даже государственные институциональные инвесторы при принятии инвестиционных решений в первую очередь оценивают рентабельность вложений, а значит, республике необходимо обеспечить на своей территории такой ее уровень, благодаря которому различные виды экономической деятельности станут привлекательными для инвесторов.

Состояние инвестиционной деятельности в Республике Тыва в значительной степени предопределяет уровень ее социокультурного и экономического развития.

Даже притом, что в течение последних десяти с лишним лет в республике происходит рост инвестиционной активности, приведшая к 3-кратному увеличению объемов инвестиций и участию в 2019 г. в восьми национальных проектах с федеральным бюджетным финансированием, по величине душевых инвестиций Республика Тыва находится на 82-м месте в стране, а их уровень в 4,5 раза ниже среднего по РФ.

На наш взгляд, преодолеть низкую инвестиционную активность возможно путем принятия некоторых *конкретных мер*. В первую очередь, необходимо повысить эффективность инструментов государственной поддержки. Это один из наиболее важных для инвесторов параметров, что доказывает опыт территорий опережающего социально-экономического развития на Дальнем Востоке [Левин, Павлов, 2019. С. 22].

В Стратегии пространственного развития регионов РФ обозначены три ключевых направления роста экономики республики. Это развитие добывающих производств на основе динамичного вовлечения в хозяйственный оборот природных ресурсов; создание инновационных компаний по переработке минерального сырья и высокопродуктивных агропромышленных кластеров. Однако для того, чтобы они стали полноценными точками роста, необходимо построить железную дорогу Элегест–Кызыл–Курагино, расширить и модернизировать автотранспортную инфраструктуру, освоить минерально-сырьевую базу [Поподько, 2017. С. 320].

Распространение в Республике Тыва всех инструментов развития экономики и социокультурной сферы, которые в последние годы достаточно эффективно работали преимущественно в дальневосточных и некоторых сибирских регионах и были ориентированы на создание благоприятного инвестиционного климата, на наш взгляд, само по себе не может гарантировать сбалансированный и устойчивый экономический рост, обеспечивающий реализацию человеческого потенциала, сокращение различий внутри региона в уровне и качестве жизни населения.

По мнению авторов, при реализации стратегии развития региона необходимо обратить внимание на следующие факторы, которые могут вызвать негативные эффекты.

Во-первых, с расширением конкурентных видов экономической деятельности растет и заработная плата занятых в них, что в перспективе может привести к перетоку рабочей силы в конкурентоспособные быстро развивающиеся производства из менее привлекательных отраслей. Наиболее уязвимым в этом отношении представляется сельское хозяйство, где предложение факторов производства ограничено по естественным причинам.

Концентрация человеческого капитала в тех или иных областях деятельности может быть связана только с тремя причинами: высоким уровнем оплаты труда, созданием комфортных условий труда и/или социальной популярностью отрасли. Вполне вероятно, что предпочтение населения будет отдаваться сферам деятельности с более высокой оплатой труда, таким, например, как транспортная логистика, строительство, разработка новых месторождений и пр., в которых, по имеющимся оценкам, будет создано на территории Тувы около 10 тысяч новых рабочих мест [Балакина, 2019. С. 26].

Поэтому, на наш взгляд, принципиально значимой для пространственного развития региона может оказаться депопуляция сельских поселений. Сегодня удельный вес сельских жителей в общей численности населения республики составляет почти половину. Притом, что крайне неравномерное размещение населения по территории республики уже сейчас порождает ряд проблем, перспективная концентрация населения вблизи точек роста за счет села может вызвать измельчение сельских населенных пунктов, нарушить функционирование агропромышленного комплекса и привести к дестабилизации демографической ситуации в сельской местности, вызывающей снижение человеческого капитала и нехватку трудовых ресурсов необходимой квалификации [Соян, 2020. С. 140].

Во-вторых, строительство МТК, а в дальнейшем и ИМТС для выхода на транзитные коридоры из Европы в страны АТР, бесспорно, будет способствовать расширению транспортно-логистических потоков и превращению Тувы из транспортного тупика в международный транспортный коридор [Комашинский и др., 2019. С. 25]. В то же время часть тувинской территории,

находящаяся преимущественно вне основного ареала населенности, не входящая в точки роста, отличающаяся недостаточным уровнем развития предпринимательства и трудовых ресурсов, будет характеризоваться продолжением неуклонного сокращения размещенных там факторов производства. В первую очередь под угрозой оказывается опять-таки аграрный сектор республики, и без того кризисное состояние которого может только усугубиться [Дабиев, Дабиева, 2015. С. 280].

В-третьих, территориальная неравномерность ожидаемого роста внутри Тувы и перспективы сдвига в структуре занятости могут привести к постепенной пространственной поляризации развития.

Выводы

Пространственное развитие региона определяется множеством внутренних и внешних по отношению к нему факторов. В новой стратегии пространственного развития России на основе анализа этих факторов для каждого региона определена его перспективная экономическая специализация – точки роста, и исходя из этого – меры государственной поддержки и регулирования. Однако само по себе это еще не является достаточным основанием для повышения инвестиционной привлекательности региона.

Для повышения эффективности инвестиционного процесса Республике Тыва необходима его системность, которая обеспечивается определенным сочетанием мер бюджетно-налоговой, денежно-кредитной, промышленной, социальной, инвестиционной политики с учетом позиционирования территории в межрегиональной системе специализации и фазы цикла национальной экономики и т.д.

По мнению авторов, системный процесс формирования в Республике Тыва привлекательной для инвестора среды требует большего участия правительственных структур для реализации функции государства в иерархии структур координированного развития: верхний уровень – Правительство РФ, определяющее задачи, принципы, приоритеты и основные направления пространственного развития России, перспективные центры роста и перспективные специализации субъектов Федерации; далее – макрорегиональный уровень, с институтами, координирующими инвестиционное развитие в макрорегионе

и финансовыми инструментами (например, создание в перспективе Ангаро-Енисейского банка, финансовой биржи); региональный уровень – институциональный, административный и общественный (фондовые инструменты развития, корпорации развития, административные службы Республики Тыва как субъекта Федерации и наиболее динамичная среда в виде общественных институтов, координирующих социально-экономическое развитие региона).

Структуры координированного развития определяют различные формы поддержки, дают оценку возможности преодоления как реальной, так и потенциальной депрессивности территорий, устранения резких различий социально-экономического развития внутри каждой страны и создания условий устойчивого функционирования экономики регионов.

Литература

Асаул М. А., Малыгин И. Г., Мохов А. Е. Международные транспортные коридоры Евразии и Экономический пояс Шелкового пути // Евразийская интеграция: экономика, право, политика. 2019. № 4. С. 33–40.

Балакина Г. Ф., Поподько Г. И. Целевые экономические зоны как инструмент развития депрессивных регионов // Экономическое возрождение России. 2014. № 3 (41). С. 146–150.

Балакина Г. Ф. Стратегические направления развития Республики Тыва в перспективе до 2030 г. // Природные ресурсы, среда и общество. 2019. № 2 (2). С. 25–32.

Дабиев Д. Ф., Дабиева, У. М. Проблемы и перспективы развития сельского хозяйства Тувы // Проблемы современной экономики. 2015. № 3 (55). С. 280–282.

Донгак Б. А. Организация предпринимательской деятельности посредством создания этнокластеров в Республике Тыва. Автореф. дисс. канд. экон. наук. СПб., 2015. 19 с.

Зубаревич Н. В. Стратегия пространственного развития: приоритеты и инструменты // Вопросы экономики. 2019. № 1. С. 135–145.

Комашинский В. И., Шаталова Н. В., Асаул А. Н. Когнитивная экономика и транспорт // Технологии построения когнитивных транспортных систем. Материалы всероссийской научно-практической конференции. ФГБУН Институт проблем транспорта им. Н. С. Соломенко Российской академии наук. 2019. С. 21–29.

Лебедев В. И. Освоение минерально-сырьевой базы Республики Тыва // В сборнике: Региональная экономика: технологии, экономика, экология и инфраструктура. Материалы 2-й Международной научно-практической конференции. Кызыл, 2017. С. 199–212.

Левин Ю.А., Павлов А.О. Анализ конкурентоспособности и условий ведения бизнеса на Дальнем Востоке // Финансовый бизнес. 2019. № 1 (198). С. 20–23.

Пале С.В. Торгово-транспортные перспективы России и Азии // Юго-Восточная Азия: Актуальные проблемы развития. 2018. Т. 1. № 2 (39). С. 35–39.

Поподько Г.И. Пути преодоления неравенства социально-экономического развития отсталых регионов (на примере Республика Тыва) // Региональная экономика: теория и практика. 2017. Т. 9. № 4(31). С. 315–328

Полянова О.С., Краснова Т.Г. Мировой опыт снижения региональной социально-экономической интеграции // Международный журнал прикладных наук и технологий Integral. 2020. № 1. С. 27. DOI: 10.24411/2658–3569–2020–10005

Самуха В.И., Краснова Т.Г., Трусова С.В. Модель создания и реализации межрегионального проекта «Енисейская Сибирь» // Известия Байкальского государственного университета. 2019. Т. 29. № 2. С. 324–331. DOI: 10.17150/2500–2759.2019.29(2).324–331

Себек В.К., Сагаанов К.Б., Ооржак А.М. Анализ транспортной инфраструктуры Республики Тыва // Научное обозрение: теория и практика. 2017. № 11. С. 72–81.

Соян Ш.Ч. Условия трудоустройства в Республике Тыва в оценках населения // Социологические исследования. 2020. № 6. С. 140–144.

Acemoglu D., Robinson J. Why Nations Fail. Crown Business, NY. 2012. 704 p.

Minakir P.A., Dzhurka N.G. The methodological foundation of spartial studies in economics. Herald of the Russian Academy of Sciences. 2018. Т. 88. No. 4. Pp. 281–288.

Shvetsov A.N. Growth points or black holes: how efficient are state stimulation tools for territorial development? // Regional Research of Russia. 2017. Т. 7. No. 2. Pp. 108–119.

Статья поступила 11.03.2020.

Статья принята к публикации 15.06.2020.

Для цитирования: Асаул А.Н., Асаул М.А., Левин Ю.А., Себек В.К. Конкурентные преимущества и инфраструктурные ограничения в Республике Тыва: вызовы времени // ЭКО. 2020. № 9. С. 156–168. DOI: 10.30680/ECO0131-7652-2020-9-156-168.

Summary

Asaul, A.N., Doct. Sci. (Econ.), Saint Petersburg State University of Architecture and Civil Engineering, Saint Petersburg, Asaul, M.A., Doct. Sci. (Econ.), Moscow Automobile and Road State Technical University, Moscow, Levin, Yu.A., Doct. Sci. (Econ.), Moscow State Institute of International Relations, Moscow, Sevek, V.K., Doct. Sci. (Econ.), Dean of Tuva State University, Kyzyl

Competitive Advantages and Infrastructure Restrictions in the Republic of Tyva: Challenges of the Time

Abstract. The paper considers the potential of structural transformations of the Republic of Tyva with account of specific features of its territory in the context of the new spatial development strategy of Russia and long-term interests

of the state in the Angara-Yenisei macro-region. Its objective is development of and argumentation for a new vision of the role of the state as a coordinator and regulator of achieving Russia's strategic interests in the Asia-Pacific region. The paper identifies main directions of future development of the Republic of Tuva in the context of structural transformation policy. It is proposed to use tools that stimulate investment activity to solve the problems of structural deformations of the economy of the Republic of Tuva. The conclusion suggests that the systemic process of increasing the efficiency of using the resource potential and creating an attractive environment for investors in the Republic of Tuva requires not only greater involvement of government structures through specific regulatory measures but also using a wide range of indirect methods based on approaches for coordination of socio-cultural and economic development.

Keywords: *Angara-Yenisei macro-region; spatial development; investment climate; socio-cultural development; economic development; human potential*

References

Acemoglu, D., Robinson, J. (2012). "Why Nations Fail". *Crown Business Publ. NY*. 704 p. (In Engl.).

Asaul, M.A., Malygin, I.G., Mokhov, A.E. (2019). International Transport Corridors of Eurasia and the Silk Road Economic Belt. *Euroasian Integration: economics, law, politics*. No. 4. Pp. 33–40. (In Russ.).

Balakina, G.F. (2019). Strategic directions of the Republic Tuva development in the future until 2030 *Prirodnye resursy, sreda i obshchestvo*. No. 2 (2). Pp. 25–32. (In Russ.).

Balakina, G.F., Popod'ko, G.I. (2014). Target economic zones as a tool for developing depressed regions. *Ekonomicheskoe vozrozhdenie Rossii*. No. 3 (41). Pp. 146–150. (In Russ.).

Dabiev, D.F., Dabieva, U.M. (2015). Problems and prospects of development of agriculture in Tuva. No. 3 (55). Pp. 280–282. (In Russ.).

Dongak B.A. (2015). Organization of entrepreneurial activity through the creation of ethnic clusters in the Republic of Tuva. *Author's abstract. diss. Cand. econom. sciences*. SPb. 19 p. (In Russ.).

Komashinskii, V.I. et al. (2019). Cognitive Economics and transport. *Tekhnologii postroeniya kognitivnykh transportnykh system. Materialy vserossijskoj nauchno-prakticheskoy konferencii. Institut problem transporta im. N. S. Solomenko Rossijskoj akademii nauk*. S-Peterburg. Pp. 25–31. (In Russ.).

Lebedev, V.I. (2017). Development of the mineral resource base of the Tuva Republic. *In the collection: Regional economy: technology, economics, ecology and infrastructure. Materials of the 2nd International Scientific and Practical Conference*. Kyzyl. Pp. 199–212. (In Russ.).

Levin, Yu.A., Pavlov A.O. (2019). Analysis of competitiveness and business conditions in the Far East. *Financial business*. No. 1 (198). Pp. 20–23. (In Russ.).

Minakir, P.A., Dzhurka, N.G. (2018). The methodological foundation of spartial studies in economics. *Herald of the Russian Academy of Sciences*. Vol. 88. No. 4. Pp. 281–288. (In Engl.).

Pale, S.V. (2018). Trade and transport prospects of Russia and Asia. *Yugo Vostochnaya Aziya: Aktual'nye problemy razvitiya*. Vol. 1. No. 2 (39). Pp. 35–39. (In Russ.).

Popod'ko, G.I. (2017). Ways to overcome the inequality of socio-economic development of backward regions (for example, the Republic of Tyva). *Regional'naya ekonomika: teoriya i praktika*. Vol. 9. No. 4 (31). Pp. 315–328. (In Russ.).

Poyanova, O.S., Krasnova, T.G. (2020) World experience in reducing regional socio-economic integration. *Mezhdunarodnyj zhurnal prikladnyh nauk i tekhnologij Integral* No. 1. P. 27. (In Russ.). DOI: 10.24411/2658–3569–2020–10005

Samuha, V.I. et al. (2019). Model of creation and implementation of the interregional project “Yenisei Siberia” *Izvestiya Bajkal'skogo gosudarstvennogo universiteta*. Vol. 29. No. 2. Pp. 324–331. (In Russ.). DOI: 10.17150/2500–2759.2019.29(2).324–331

Sevek, V.K. et al. (2017). Analysis of the transport infrastructure of the Republic of Tyva. *Nauchnoe obozrenie: teoriya i praktika*. No. 11. Pp. 72–81. (In Russ.).

Shvetsov, A.N. (2017). Growth points or black holes: how efficient are state stimulation tools for territorial development? *Regional Research of Russia*. Vol. 7. No. 2. Pp. 108–119. (In Engl.).

Soyan, Sh. Ch. (2020). Conditions of employment in the Republic of Tyva in the estimates of the population. *Sociological studies*. No. 6. Pp. 140–144. (In Russ.).

Zubarevich, N.V. (2019). Spatial development Strategy: priorities and tools. *Voprosy ekonomiki. Economic Issues*. No. 1. Pp. 135–145. (In Russ.).

For citation: Asaul, A.N., Asaul, M.A., Levin, Yu.A., Sevek, V.K. (2020). Competitive Advantages and Infrastructure Restrictions in the Republic of Tyva: Challenges of the Time. *ECO*. No. 9. Pp. 156-168. (In Russ.). DOI: 10.30680/ECO0131-7652-2020-9-156-168.