

УДК 338.47

## Развитие автодорожного строительства в Республике Татарстан

**Ключева О.А.**

Кандидат экономических наук, старший преподаватель кафедры экономики и предпринимательства в строительстве Казанского государственного архитектурно-строительного университета

*В статье рассматриваются экономические аспекты строительства автомобильных дорог в Республике Татарстан. Выявляются макроэкономические факторы, которые оказывают наибольшее влияние на развитие автодорожного строительства.*

*Ключевые слова: строительство автомобильных дорог, макроэкономические факторы, корреляционный анализ.*

Развитие транспортной системы является базой экономического развития России [1-3]. Огромная протяженность нашей страны с севера на юг и с запада на восток обуславливает необходимость всестороннего исследования вопросов транспортного строительства [4; 5]. Одним из лидеров по грузообороту автомобильного транспорта в Приволжском федеральном округе является Республика Татарстан (табл. 1).

Большая доля грузооборота обуславливает необходимость строительства дорог. Плотность дорог в Татарстане – одна из наибольших в Приволжском федеральном округе (табл. 2).

Анализируя таблицу 2, можно отметить стабильный рост плотности автомобильных дорог в Республике Татарстан. Татарстан является одним из лидеров в области развития автодорожного строительства в РФ. Основные мероприятия по поддержке данного направления заложены в следующих документах: Федеральная целевая программа «Развитие транспортной

системы России (2010-2020 годы)» [7], «Долгосрочная стратегия развития транспортного комплекса Республики Татарстан (2005-2040 гг.)» [8].

Развитие транспортной системы Республики Татарстан будет связано с совершенствованием существующих и строительством новых автомобильных дорог в направлениях запад-восток, север-юг, северо-запад – юго-восток.

В соответствии с Долгосрочной стратегией развития транспортного комплекса Республики Татар-

**Таблица 1**  
**Грузооборот автомобильного транспорта организаций всех видов деятельности по Приволжскому федеральному округу (млн.т-км) [6]**

	2009 г.	2010 г.	2011 г.	2012 г.	2013 г.	2014 г.
Приволжский федеральный округ	27586	28494	30819	33933	32019	31242
Республика Башкортостан	2687	2649	2876	3431	3609	3443
Республика Марий Эл	417	369	526	787	651	674
Республика Мордовия	845	787	1232	2353	1667	1357
<b>Республика Татарстан</b>	<b>4391</b>	<b>5053</b>	<b>5158</b>	<b>5301</b>	<b>5361</b>	<b>5098</b>
Удмуртская Республика	989	781	760	1094	1706	1764
Чувашская Республика-Чувашия	629	644	675	902	857	906
Пермский край	3310	3256	3008	3273	3073	2857
Кировская область	1597	1576	1625	1742	1408	1374
Нижегородская область	1859	1909	2531	2430	2547	2398
Оренбургская область	1082	1172	1306	1358	1184	1376
Пензенская область	1001	976	1109	1387	1685	1806
Самарская область	5396	5596	5794	5392	3939	3912
Саратовская область	1886	2095	2166	2344	2203	2146
Ульяновская область	1496	1631	2054	2138	2126	2133

**Таблица 2**

**Плотность автомобильных дорог с твердым покрытием по Приволжскому федеральному округу (км дорог на 1000 км<sup>2</sup> территории) [6]**

	2009 г.	2010 г.	2011 г.	2012 г.	2013 г.	2014 г.
Приволжский федеральный округ	145	150	152	200	207	217
Республика Башкортостан	163	163	165	190	206	260
Республика Марий Эл	154	154	154	195	205	209
Республика Мордовия	175	175	193	256	268	276
<b>Республика Татарстан</b>	<b>285</b>	<b>324</b>	<b>321</b>	<b>413</b>	<b>406</b>	<b>416</b>
Удмуртская Республика	170	223	225	229	238	240
Чувашская Республика	311	318	321	401	405	409
Пермский край	72	73	76	118	124	128
Кировская область	82	84	85	113	114	114
Нижегородская область	202	196	199	280	288	290
Оренбургская область	106	107	110	160	167	168
Пензенская область	157	158	156	275	265	279
Самарская область	234	233	235	274	284	301
Саратовская область	113	114	115	171	176	173
Ульяновская область	170	165	166	180	192	198

стан (2005-2040 гг.), в сфере автодорожного строительства планируются следующие мероприятия [8]:

- реконструкция автомобильной дороги федерального значения М-7 с расширением проезжей части;
- строительство автомобильной магистрали регионального значения по направлению Старое Дрожжаное – Буинск – Тетюши – Болгар – Базарные Матаки – Аксубаево – Черемшан – Альметьевск – Муслимово – Актаныш на базе существующих автомобильных дорог;
- строительство нового участка автомобильной дороги Казань – Арск – Балтаси с продолжением к северу на Киров.

Показатели реконструкции и ввода новых дорог в Республике Татарстан, представлены в таблице 3.

Однако, можно выделить ряд факторов, которые препятствуют развитию автодорожного строительства (рис. 1).

Одним из главных факторов является недостаточность финансирования [10]. В связи с кризисом расходы на дорожное строительство сокращаются [11; 12]. Следующим фактором, ограничивающим развитие автодорожного строительства, является несовершенство законодательной базы. В частности, система ценообразования в дорожном строительстве не соответствует современным требованиям. Она не учитывает применение современных машин и

механизмов, новых технологий и материалов. Все это ведет к снижению качества автомобильных дорог. В процессе размещения заказа на выполнение подрядных работ главным критерием выбора подрядчика является максимально низкая цена. Данное обстоятельство также формирует препятствия для внедрения новых технологий, которые чаще всего требуют значительных вложений [13-15].

Используя корреляционный анализ, можно выявить влияние макроэкономических факторов на развитие автодорожного строительства. В таблице 4 представлены результаты корреляционного анализа.

По результатам корреляционного анализа можно сделать вывод, что на развитие дорожного строительства оказывают

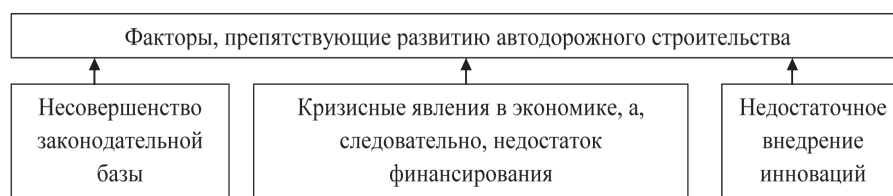
влияние все рассмотренные факторы макросреды за исключением инфляции (коэффициент корреляции индекса потребительских цен и показателя плотности дорог 0,21). Рост ставки рефинансирования вызывает падение объемов инвестиций [16], в том числе и в дорожное строительство. Валовой региональный продукт является источником инвестиций в дорожное строительство, что объясняет высокое значение коэффициента корреляции: 0,76. Высокий уровень корреляции (-0,64) с ситуацией на рынке труда объясняется сильной зависимостью как дорожного строительства, так и уровня занятости от фазы экономического цикла. Высокие значения коэффициента корреляции плотности автодорог и ввода жилья (0,74), а также инвестиций в основной капитал (0,68) объясняются тем, что ввод нового жилья и рост инвестиций в основной капитал вызывают необходимость строительства новых дорог.

Таким образом, можно сделать вывод о том, что макроэкономические факторы оказывают сильное влияние на объемы автодорожного строительства.

**Таблица 3**

**Строительство и реконструкция автомобильных дорог в РТ [9]**

	Лимит государственных инвестиций на 2015 г. из бюджета РФ (тыс. руб.)	Фактически использовано за счет всех источников финансирования	
		с начала строительства до 1.01.2015 г. (тыс. руб.)	за январь-июль 2015 г. (тыс. руб.)
Строительство и реконструкция федеральных автомобильных дорог в Республике Татарстан	2121421	12223095	932933



**Рис. 1. Проблемы развития автодорожного строительства в Республике Татарстан**

Мероприятия по развитию автодорожного строительства позволяют увеличить долю данного сегмента в общем объеме строительства и обеспечить население комфортными дорогами.

**Таблица 4**

**Коэффициенты корреляции показателя плотности автомобильных дорог в Республике Татарстан с макроэкономическими показателями**

	Плотность автомобильных дорог в Республике Татарстан (км дорог на 1000 км <sup>2</sup> территории)
Индексы потребительских цен по РТ, %	0,21
Ставка рефинансирования ЦБ РФ, %	-0,77
Валовой региональный продукт, млн. руб.	0,76
Уровень безработицы, %	-0,64
Ввод жилья, тыс. м <sup>2</sup>	0,74
Инвестиции в основной капитал, млн. руб.	0,68

#### Литература:

- Загидуллина Г.М., Соболев Е.А., Крыловский А.Б. Прогнозирование структуры инновационного шестого технологического уклада и анализ приоритетов текущего промышленного развития // Известия Казанского государственного архитектурно-строительного университета. – 2015. – № 1. – С. 182-189.
- Медяник Ю.В. О перспективах развития рынка жилья эконом-класса // Жилищные стратегии. – 2014. – Т. 1. – № 1. – С. 45-60.
- Рахматуллина Е.С., Шагиахметова Э.И. Конкурентный анализ строительной отрасли Республики Татарстан // Дискуссия. – 2014. – № 10 (51). – С. 67-71.
- Гареев И.Ф. Проблемы реализации социально-экономического потенциала ЖСК в регионе // Российское предпринимательство. – 2012. – № 23. – С. 158-163. – URL: <http://www.creativeconomy.ru/articles/26324/> (дата обращения: 01.07.2015 г.).
- Гареев И.Ф., Мухаметова Н.Н. Девелопмент территорий на основе сельских молодежных жилищно-производственных комплексов // Механизация строительства. – 2014. – № 8. – С. 28-31. – URL: <http://ms.enjournal.net/article/10224/> (дата обращения: 01.07.2015 г.).
- Федеральная служба государственной статистики. – URL: <http://www.gks.ru/> (дата обращения: 02.07.2015 г.).
- Федеральное дорожное агентство. – URL: [rosavtodor.ru/](http://rosavtodor.ru/) (дата обращения: 03.07.2015 г.).
- Министерство транспорта и дорожного хозяйства Республики Татарстан. – URL: [mindortrans.tatar.ru/](http://mindortrans.tatar.ru/) (дата обращения: 04.07.2015 г.).
- Территориальный орган Федеральной службы государственной статистики по Республике Татарстан. – URL: <http://tatstat.gks.ru/> (дата обращения: 02.07.2015 г.).
- Мухаррамова Э.Р. Классификация факторов экономического состояния предприятий строительной отрасли // Российское предпринимательство. – 2014. – № 17 (263). – С. 60-69. – URL: <http://old.creativeconomy.ru/articles/34021/> (дата обращения: 01.09.2014 г.).
- Романова А.И., Миронова М.Д., Ильина Е.В. Методический подход к оценке рисков и принятию решений в условиях неопределенности на рынке услуг // Управление экономическими системами. – 2012. – № 3 (39). – С. 106.
- Сайфуллина Ф.М. Оптимизация механизма ценообразования в системе инновационного развития инвестиционно-строительного комплекса // Современные технологии управления. – 2011. – № 9. – С. 12-16.
- Добросердова Е.А., Низамова А.Ш. Реализация концепции инвестиционно-инновационного лифта для предприятий малого бизнеса в условиях современной экономической ситуации // Вестник экономики, права и социологии. – 2015. – № 2. – С. 19-22.
- Сиразетдинов Р.М., Мавлютова А.Р. Экодевелопмент как главный инструмент устойчивого развития инновационной экономики // Известия

- Казанского государственного архитектурно-строительного университета. – 2013. – № 1 (23). – С. 249-253.
15. Файзуллина Л.И., Ажимов Т.З. Перспективные внедрения инноваций в строительном кластере // Управление экономическими системами: электронный научный журнал. – 2011. – № 36 (12). – С. 65.
16. Zagidullina G.M., Romanova A.I., Kleshcheva O.A., Sirazetdinov R.M., Faizullin I.E., Ivanova R.M. Peculiarities of housing construction development in the region // Middle East Journal of Scientific Research. – 2013. – Т. 16. – № 4. – С. 490-495.

## **Development of Highway Construction in the Republic of Tatarstan**

*O.A. Klechsheva*

*Kazan State University of Architecture and Engineering*

*The paper dwells upon economic aspects of highway construction in the Republic of Tatarstan. The author reveals macroeconomic factors that contribute to development of highway construction.*

*Key words: highway construction, macroeconomic factors, correlation analysis.*

