

УДК 656.01

**АНАЛИЗ СОВРЕМЕННОГО СОСТОЯНИЯ РАЗВИТИЯ
ТРАНСПОРТНЫХ УСЛУГ В РЕСПУБЛИКЕ ТАТАРСТАН****Коньшев С.В., Афонин П.Н.***Казанский кооперативный институт
Российского университета кооперации***ANALYSIS OF THE CURRENT STATE OF TRANSPORT SERVICES
DEVELOPMENT IN THE REPUBLIC OF TATARSTAN****Konyshev S.V., Afonin P.N.***Kazan Cooperative Institute (Branch) of the Russian University of Cooperation***Аннотация**

В статье рассмотрено современное состояние транспортных услуг в Республике Татарстан. Установлено, что развитие рынка перевозок в республике определяется агломерационной концентрацией спроса, состоянием маршрутной сети, уровнем транспортной доступности и внедрением цифровых сервисов. Показано, что ключевое значение для региона имеет связность Казанской агломерации с пригородной и междумуниципальной зоной. Сделан вывод о необходимости перехода от преимущественно инфраструктурной логики развития к сервисной модели, в которой решающее значение приобретают регулярность движения, удобство пересадки, прозрачность тарифа и информационная доступность услуги.

Ключевые слова: транспортные услуги, Республика Татарстан, пассажирские перевозки, транспортная доступность, Казанская агломерация, цифровизация транспорта.

Abstract

The article examines the current state of transport services in the Republic of Tatarstan. It has been established that the development of the transport market in the republic is determined by agglomeration concentration of demand, the state of the route network, the level of transport accessibility, and the introduction of digital services. It is shown that the connectivity of the Kazan agglomeration with the suburban and inter-municipal zone is of key importance for the region. The conclusion is drawn that it is necessary to transition from a predominantly infrastructure-based development logic to a service-oriented model, in which regularity of service, transfer convenience, fare transparency, and information accessibility of the service become decisive factors.

Keywords: transport services, Republic of Tatarstan, passenger transportation, transport accessibility, Kazan agglomeration, transport digitalization.

Ссылка для цитирования: Коньшев С.В., Афонин П.Н. Анализ современного состояния развития транспортных услуг в Республике Татарстан // Бюллетень инновационных технологий. – 2026. – Т. 10. – № 3 (39). – С. 33-35. – EDN KGUJLL.

Транспортные услуги в региональной экономике определяют не только интенсивность перемещения населения и грузов, но и характер пространственного развития территории. Для Республики Татарстан этот тезис имеет прикладное значение: республика включена в межрегиональные хозяйственные связи, а внутри нее сформировалась выраженная концентрация деловой и социальной активности в пределах Казанской агломерации. По этой причине современное состояние транспортных услуг следует оценивать не только по наличию инфраструктуры, но и по тому, насколько последовательно выстроены маршруты, пересадки, тарифная модель и цифровые каналы взаимодействия с пассажиром [6; 7].

Развитие транспортных услуг в Татарстане в значительной степени определяется агломерационным фактором. Т. А. Мусабилов и Ю. А. Закирова показывают, что пространственная структура Казанской агломерации остается моноцентричной и включает барьеры, непосредственно

влияющие на транспортную связанность территории: водные преграды, неравномерность размещения опорных элементов каркаса, ограниченность части поперечных и продольных связей [6]. В прикладном плане это означает, что качество перевозок в республике зависит от того, насколько устойчива связь ядра агломерации с пригородной зоной и соседними муниципалитетами. Именно здесь формируется основной спрос на регулярные трудовые, учебные и бытовые поездки.

Состояние транспортных услуг в регионе сегодня определяется не столько количеством маршрутов, сколько фактическими условиями поездки. Современные исследования связывают качество перевозки с доступностью остановочного пункта, предсказуемостью интервала, временем в пути, удобством пересадки и понятностью тарифа [1; 2; 5]. Для Татарстана эта постановка вопроса особенно важна, поскольку различия между ядром и периферийными территориями

ями проявляются не только в степени инфраструктурной обеспеченности, но и в уровне включенности населенных пунктов в устойчивые транспортные связи. Там, где сообщение зависит от редкого расписания или требует сложной пересадки, услуга формально существует, но ее потребительская ценность снижается.

Проблема транспортной доступности имеет для республики самостоятельное значение. В. В. Буровцев, А. В. Чудаев и А. Н. Кобылицкий подчеркивают, что оценка пассажирских перевозок должна учитывать достижимость рабочих мест, социальных и административных объектов, а не ограничиваться фактом наличия сообщения [4]. Для Татарстана это означает необходимость смотреть на транспортную услугу через последствия для повседневной мобильности населения. Если поездка в медицинский, образовательный или деловой центр занимает чрезмерно много времени, сопровождается неудобной пересадкой или зависит от ограниченного числа рейсов, транспортная система не выполняет в полной мере свою социальную функцию.

Сервисная составляющая транспортных услуг заметно усилилась под влиянием цифровизации. Н. Н. Булатова, Е. Л. Дугина и Е. В. Доржиева рассматривают цифровую платформизацию как основу интеграции участников перевозочного процесса и информационных потоков [3]. Для Татарстана этот вектор имеет практическую ценность: высокая плотность пассажиропотока требует оперативного управления, а пассажир все чаще оценивает перевозку через доступность электронных сервисов, навигации, оплаты и актуальной информации о движении. Однако цифровые инструменты не заменяют качество организации перевозок. Если маршрутная сеть несбалансированна, а интервалы нестабильны, цифровой сервис лишь фиксирует неудобство, но не устраняет его [2; 3].

Изменение пассажирских ожиданий также влияет на развитие рынка транспортных услуг. По данным Н. И. Артюхиной, А. П. Бафанова, И. В. Глотовой и В. Н. Кострова, выбор регионального общественного транспорта определяется совокупностью факторов, в которую входят надежность, удобство, временные затраты и организационная ясность сервиса [1]. Для межмуниципальных перевозок в Татарстане это обстоятельство особенно существенно. Пассажир оценивает не только стоимость билета, но и весь

сценарий поездки: сколько пересадок потребуется, можно ли быстро получить информацию о рейсе, насколько стабильно соблюдается расписание. Следовательно, развитие транспортных услуг в республике связано с уменьшением издержек, которые несет пользователь при организации своей поездки.

Управленческое измерение в транспортной сфере в последние годы стало одним из ключевых направлений научного анализа. С. В. Бизин рассматривает пассажирский транспорт как объект государственного управления и связывает его развитие с условиями повседневной жизни населения [2]. Применительно к Республике Татарстан такой подход представляется оправданным. Региональный рынок перевозок формируется под воздействием разнонаправленных факторов: с одной стороны, перевозчики ориентированы на экономические результаты своей деятельности, с другой — транспортная система выполняет социально значимую функцию, обеспечивая устойчивые связи между населенными пунктами. В пределах агломерационного ядра наибольшее значение имеют согласование различных видов сообщения, снижение временных затрат на передвижение и организация удобных пересадок. Для периферийных территорий более существенной задачей остается сохранение регулярного сообщения по социально значимым маршрутам, включая направления с ограниченным пассажиропотоком.

Состояние транспортных услуг в Республике Татарстан нельзя оценивать однозначно. В республике сложился устойчивый спрос на перевозки, особенно в пределах Казанской агломерации; действует развитая инфраструктурная основа; в практику обслуживания последовательно включаются цифровые сервисы. Вместе с тем сохраняются различия в уровне транспортной доступности муниципальных образований, часть маршрутов остается зависимой от колебаний спроса, а инфраструктурные решения не во всех случаях согласованы с требованиями к качеству транспортного обслуживания. В этой связи развитие транспортных услуг в республике следует связывать не только с расширением материальной базы, но и с решением прикладных организационных задач: обеспечением более устойчивой связности территорий, повышением регулярности движения, упорядочением пересадочных схем и адаптацией перевозочного процесса к реальным запросам пользователей [3; 5; 7].

Список литературы

1. Артюхина Н. И., Бафанов А. П., Глотова И. В., Костров В. Н. Анализ предпочтений пассажиров в вопросе выбора регионального общественного транспорта // Экономика, предпринимательство и право. – 2024. – Т. 14. № 6. – С. 3101-3116. – DOI: 10.18334/epp.14.6.121076.

2. Бизин С. В. Государственный менеджмент в управлении развитием пассажирского транспорта в контексте повышения качества жизни населения региона // Экономика, предпринимательство и право. – 2024. – Т. 14. № 9. – С. 4839-4860. – DOI: 10.18334/epp.14.9.121555.

3. Булатова Н. Н., Дугина Е. Л., Доржиева Е. В. Цифровое развитие региональной транспортно-логистической инфраструктуры // IT-Economy. –

2024. – Т. 17. № 1. – С. 41-54. – DOI: 10.18721/JE.17103.

4. Буровцев В. В., Чудаев А. В., Кобылицкий А. Н. Разработка методологии оценки транспортной доступности пассажирских перевозок на территориях опережающего развития // Вестник БГУ. Экономика и менеджмент. – 2024. – № 3. – С. 12-20.

5. Ганченко Д. Н., Митьковец Ю. М. Транспортные услуги в крупных городах: модели, системы и подходы к их организации // Креативная экономика. – 2023. – Т. 17. № 8. – С. 2975-2990. – DOI: 10.18334/ce.17.8.118694.

6. Мусабилов Т. А., Закирова Ю. А. Предпосылки развития точек роста Казанской агломерации // Известия КГАСУ. – 2024. – № 2(68). – С. 159-169.

7. Тиньков С. А. Учет транспортных аспектов в методиках оценки качества жизни // Экономика, предпринимательство и право. – 2023. – Т. 13. № 4. – С. 1023-1040. – DOI: 10.18334/epp.13.4.117483.

Поступила в редакцию 21.07.2026

Сведения об авторе:

Коньшев Сергей Владимирович – аспирант Казанского кооперативного института Российского университета кооперации, e-mail: samsung11902748@gmail.com

Афонин Петр Николаевич – профессор кафедры экономики и управления Казанского кооперативного института Российского университета кооперации, доктор технических наук, доцент, e-mail: pnafonin@yandex.ru



Электронный научно-практический журнал «**Бюллетень инновационных технологий**» (ISSN 2520–2839) является сетевым средством массовой информации регистрационный номер Эл № ФС77-73203 по вопросам публикации в Журнале обращайтесь по адресу bitjournal@yandex.ru