

**ВОПРОСЫ ОРГАНИЗАЦИИ УПРАВЛЕНИЯ ТРАНСПОРТНЫМ  
КОМПЛЕКСОМ ГОРОДСКОГО ОКРУГА  
(НА ПРИМЕРЕ ГО БАЛАШИХА МОСКОВСКОЙ ОБЛАСТИ)**

**Кохановская Индира Ирековна,**

*канд. экон. наук, доцент,*

*заведующий кафедрой экономики городского хозяйства и сферы обслуживания,*

*e-mail: vkohanovskaya@muiv.ru,*

*Московский университет имени С.Ю. Витте, Москва,*

**Шебалков Евгений Альбертович,**

*магистрант факультета экономики и финансов,*

*e-mail: vkohanovskaya@muiv.ru,*

*Московский университет имени С.Ю. Витте, Москва*

*В статье рассмотрены актуальные вопросы управления транспортным комплексом, выявлены возможные пути повышения эффективности управления транспортной системы на территории городского округа Балашиха. Авторами предложены способы модернизации транспортного комплекса, с увеличением возможностей развития муниципальной экономики, социально-муниципальной среды, оптимизации транспортного потока, что, по мнению авторов, приведет к увеличению инвестиционной и жилищной привлекательности городского округа.*

**Ключевые слова:** государственное и муниципальное управление, транспортный комплекс, эффективность, агломерация, инфраструктура

**THE QUESTIONS OF ORGANIZATION MANAGEMENT  
OF TRANSPORT SECTOR AT THE CITY DISTRICT  
(BY THE EXAMPLE OF THE BALASHIKHA MOSCOW REGION)**

**Kohanovsky I.I.,**

*Candidate of Economic Sciences, Associate Professor,*

*Head of the Department of Urban Economics and Services,*

*e-mail: vkohanovskaya@muiv.ru,*

*Moscow Witte University, Moscow,*

**Shebalkov E.A.,**

*Master student of the Faculty of Economics and Finance,*

*e-mail: vkohanovskaya@muiv.ru,*

*Moscow Witte University, Moscow*

*The article deals with topical issues of transport complex management, reveals possible ways to improve the efficiency of the transport system management in the territory of Balashikha urban district. The authors proposed ways to modernize the transport complex, with an increase in the possibilities for the development of the municipal economy, the social and municipal environment, and the optimization of the transport flow, which, according to the authors, will lead to an increase in the investment and housing attractiveness of the urban district.*

**Keywords:** state and municipal management, transport complex, efficiency, agglomeration, infrastructure

DOI 10.21777/2587-554X-2018-2-90-97

Экономика любого региона напрямую зависит от того, каким образом устроена сеть транспортных коммуникаций и маршрутов. И это касается не только транспортной структуры внутри региона, но и прилегающих к нему территорий. Разумеется, чем сложнее транспортная система, тем эффективнее должны быть выстроены механизмы его управления. Вышеперечисленные условия способствуют успешной, прибыльной работе любых организаций предполагает своевременное и качественное обеспечение ресурсами, материалами, деталями и оборудованием [12].

Благоприятная экономическая ситуация способствует увеличению числа рабочих мест, а развитие социально-транспортной инфраструктуры повышает привлекательность региона для населения. В России такая тенденция характерна для преимущественно крупных городов, оставляя не у дел даже их пригороды [4]. Несмотря на развитость и удобство находящихся в Московской области населенных пунктов, большая часть жителей в возрасте от 20 до 40 лет предпочитают работать в столице. Таким образом, по меньшей мере, 5 дней в неделю жителям Московской области приходится ездить в Москву и назад. Конечно, при покупке недвижимости люди стараются приобрести жилплощади в городах, которые ближе всего размещены к МКАД [1]. Это связано в первую очередь с очень высокой стоимостью недвижимости ближе к центру, что становится непреодолимым препятствием для большинства жителей города. Поэтому компромисс часами добираться до работы или учебы становится для многих чуть ли не единственным.

Городской округ Балашиха непосредственно граничит и занимает обширную территорию к востоку от Москвы. Является крупнейшим городом Московской области, входит в состав ее наиболее экономически развитых городов и обладает мощным научно-промышленным комплексом, определяющим динамику развития и социально-экономическое состояние города [14]. Также 25 декабря 2014 года Московская областная дума одобрила закон об объединении городов Балашиха и Железнодорожный. Население объединённого города составило 412 689 человек, а объединённого городского округа 423 946 человек [16]. Данные обстоятельства требуют применения сложной и эффективной системы управления транспортным комплексом на всех уровнях: логистическом, информационно-техническом, муниципальном и на уровне местного самоуправления.

#### *Существующие механизмы управления транспортным комплексом городского округа Балашиха*

В первую очередь следует определить, что такое транспортный комплекс и из чего он формируется. Транспортный комплекс – одна из основных отраслей материального производства, осуществляющая перевозки пассажиров и грузов [10]. Исходя из различия функций транспорт разделяется на пассажирский и грузовой. Продуманность и эффективность управления транспортным комплексом определяет его устойчивость к всевозможным внешним факторам: рост числа населения и, непосредственно, автовладельцев; увеличение потока транспортных средств; проведение дорожно-ремонтных работ [11].

Можно видеть, что на сегодняшний день городской округ Балашиха продолжает оставаться самым застраиваемым городом Подмосковья. Так, только в ближайшее время на территории округа будут возведены 24 многоквартирных жилых дома, которые будут введены в эксплуатацию до конца 2017 года [15].

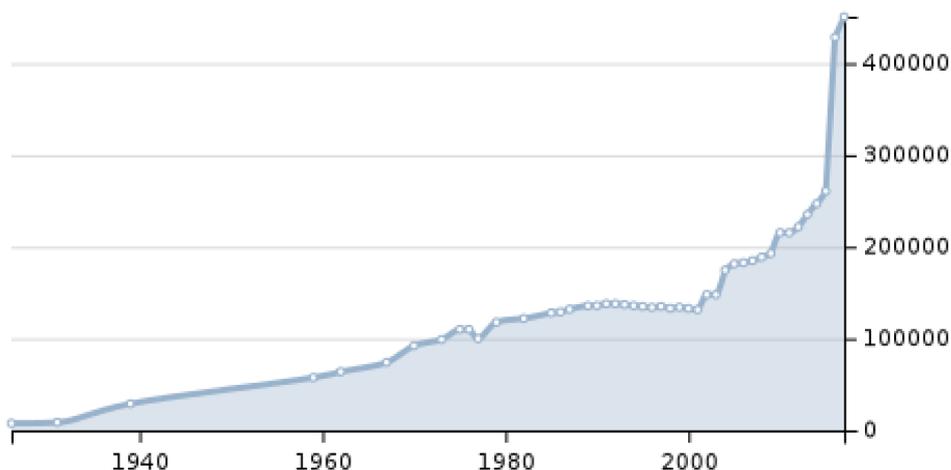


Рисунок 1 – Рост численности населения городского округа Балашиха

Помимо всего прочего, это сулит городу увеличение числа жителей на несколько десятков тысяч человек. А это означает, что их будет необходимо обеспечить объектами социальной инфраструктуры – учреждениями здравоохранения, образования, культуры и т.д. Другая, не менее важная проблема, которую городским и региональным властям предстоит решить, это обеспечение стабильного автомобильного трафика на городских дорогах. В связи с существующей плотной застройкой, расширить муниципальные дороги зачастую не представляется возможным. Но нынешним властям города удалось оптимизировать дорожное пространство, рационально организовать движение транспортных потоков. Подобный механизм широко применяется в других городах, в частности в центре Москвы, где возможность радикального изменения дорожной сети минимальна. Дорожная сеть является одним из важнейших элементов транспортной системы любого региона [13]. Поэтому любые положительные преобразования способны существенно улучшить общую дорожную ситуацию, что, однако, не решает все проблемы.

Модернизация дорожной сети в Балашихе началась еще в 2015 году. Были проделаны работы по увеличению ширины проезжей части ряда улиц в центральной части города, организованы парковочные места – для личного транспорта и остановочные карманы – для общественного. Также удалось существенно снять напряженность на ряде проблемных перекрестков, на одних – расширив прилегающую к ним проезжую часть, на других – изменив организацию движения транспорта. В общей сложности, в прошедшем году, были приведены в порядок 52 городские улицы и пять региональных дорог, что составило почти 45 км дорожного полотна. На его ремонт было потрачено более 600 млн рублей [15].

Однако, одной из основных проблем дорожной транспортной системы города является состояние и пропускная способность Горьковского шоссе. В настоящее время ведется его реконструкция с возведением эстакадных развязок, позволяющих направлять транзитный поток автотранспорта на так называемый «второй» – эстакадный этаж, создавая условия для беспрепятственного движения городского транспорта. Строительство нового путепровода через железнодорожные пути Горьковского направления в районе платформы Салтыковка, также позволит удалить с автомобильной карты Балашихи еще одну точку напряженности, установив бесперебойное автотранспортное сообщение между Носовихинским и Горьковским шоссе. В планах правительства Московской области – дальнейшее развитие транспортной инфраструктуры региона.

#### ***Предложения по повышению эффективности функционирования транспортного комплекса городского округа Балашиха***

Для оценки эффективности функционирования улично-дорожной сети (УДС), как основного элемента транспортного комплекса используются критерии, для выбора которых на сегодняшний день применяются различные подходы. В литературе по организации дорожного движения критерии принято разделять на три группы [8].

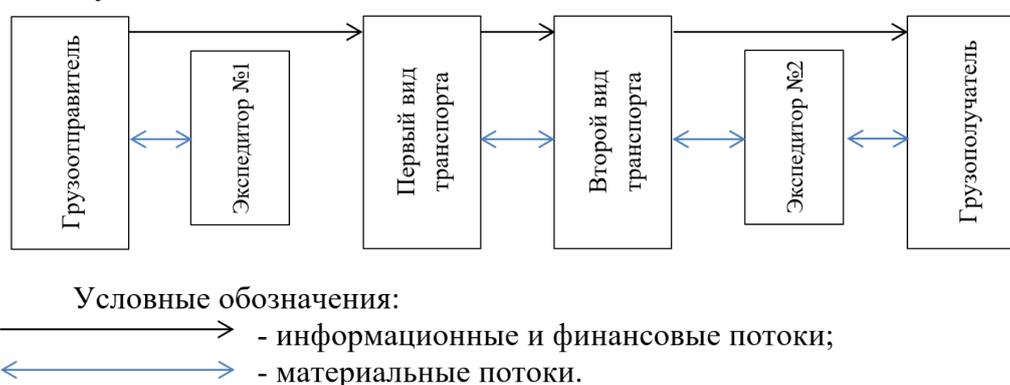
- аварийность;
- экономические потери;
- параметры транспортного потока.

В нашем случае будем рассматривать критерии третьей группы, к которым относятся: интенсивность движения, плотность транспортного потока, характеристики скоростного режима транспортного потока, время задержек транспортных средств в заторе, пропускная способность дорог [13].

Под оценкой эффективности функционирования УДС принято считать так называемую дорожную работу – число автотранспортных средств, прошедших по одной полосе по заданному участку дороги за определенный период. Однако этот показатель не может быть объективен, если на данном участке происходят частые заторы и затруднения движения, что характеризует максимум интенсивности [6]. Такая ситуация нарушает режим бесперебойного дорожного движения и для объективной оценки функционирования УДС требуется еще один критерий. В качестве него можно использовать, например, время нахождения автотранспортных средств на дорогах [5]. Таким образом, наибольшая дорожная эффективность будет достигнута при условии максимальной дорожной работы и минимального времени нахождения транспортных средств на дорогах. И тут может встать вопрос о том, каким

образом провести измерения транспортных потоков на определенных дорожных участках. Для этого руководство городского округа Балашиха может обратиться к одному из лидеров в области анализа дорожной ситуации в городах России и стран СНГ – компании Яндекс. Ее сервисы, такие как «Яндекс.Карты» и «Яндекс.Навигатор» позволяют в автоматическом режиме каждые несколько секунд передавать данные с устройств пользователей-водителей в компьютерную систему «Яндекс.Пробок» с помощью GPS: географические координаты, направление и скорость движения. Таким образом, автоматически собираются данные с большого числа автомобилей. По специальным алгоритмам выстраивается единая ситуация на дорогах. Можно с уверенностью предполагать, что такая система может предоставить возможность рассмотреть загруженность отдельного участка дорог за любой временной период. Применение информационно-технологических систем позволит грамотнее продумать и просчитать последующие работы по улучшению дорожной ситуации как с точки зрения их объема, так и с точки зрения финансирования [2].

Другим решением вопроса может стать применение транспортной логистики. Однако стоит отметить, что данный метод можно применять в рамках бизнеса транспортных перевозок и не затрагивать вопросы модернизации транспортной системы, а базироваться на более эффективном использовании уже имеющейся. Существует достаточно самостоятельная транспортная область логистики, в которой многоаспектная согласованность между участниками транспортного процесса может рассматриваться вне прямой связи с сопряженными производственно-складскими участками движения материального потока [3]. К транспортной логистике следует отнести задачи, решение которых позволяет оптимизировать как транспортные процессы, так и процессы, сопряженные с транспортными. В целом, комплекс задач транспортной логистики охватывает логистические процессы, включающие транспортировку грузов. Специфику логистического подхода к организации транспортных процессов можно пояснить на примере взаимодействия звеньев транспортной цепи в процессе доставки грузов несколькими видами транспорта. На рисунке 2 представлена принципиальная схема организации транспортировки, при которой единая функция управления сквозным материальным потоком отсутствует. Согласованность звеньев в вопросах продвижения информации и финансов объективно низка, так как координировать их действия некому.



**Рисунок 2 – Традиционная организация перевозки с участием нескольких видов транспорта**

Принципиально иной является организация перевозки, изображенная на рисунке 3. Наличие единого оператора сквозного перевозочного процесса создает принципиальную возможность проектировать сквозной материальный поток, добиваться заданных параметров на выходе. Сравнительная характеристика традиционного и логистического подходов к организации перевозок с участием нескольких видов транспорта приведена в таблице 1. Применение логистики в транспорте, так же как и в производстве или торговле, превращает перечисленных на рисунке 3 участников в согласованно действующих партнеров, взаимодополняющих друг друга в транспортном процессе [3].

Недостатками использования этого метода можно считать то, что он не решает проблему несовершенства транспортной системы и может иметь только временный характер. Также достижение успеха при его применении зависит от того, сколько компаний будет его применять, способствуя тем самым росту эффективности коммерческих перевозок в целом в городском округе Балашиха.

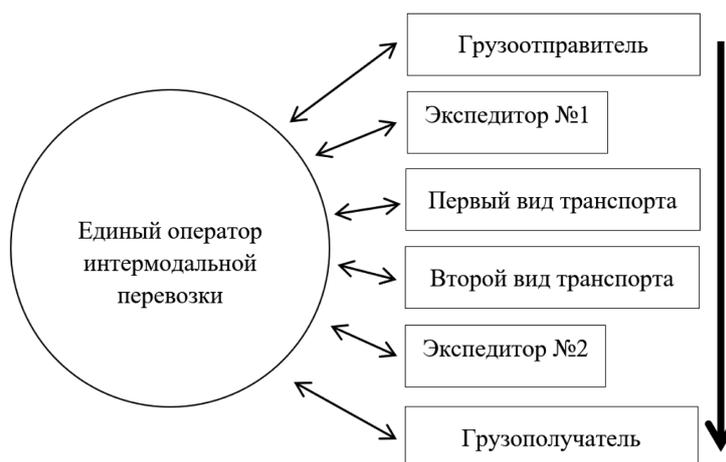


Рисунок 3 – Логистическая организация перевозок с участием нескольких видов транспорта

Таблица 1 – Сравнительная характеристика традиционной и логистической организации перевозок с участием нескольких видов транспорта

Традиционная организация перевозки	Логистическая организация перевозок
Два и более видов транспорта	Два и более видов транспорта
Отсутствие единого оператора процесса перевозки	Наличие единого оператора процесса перевозки
Несколько транспортных документов	Единый транспортный документ
Отсутствие единой тарифной ставки фрахта	Единая тарифная ставка фрахта
Последовательная схема взаимодействия участников	Последовательно-центральная схема взаимодействия участников
Разрозненная и в результате пониженная ответственность за груз	Единая и в результате высокая ответственность за груз
Результат: высокая вероятность выполнения «шести правил логистики»	Результат: низкая вероятность выполнения «шести правил логистики»

Наиболее вероятным решением вопроса можно считать реконструкцию основных магистралей, связывающих городской округ Балашиха с Москвой.

Благодаря реконструкции Горьковского шоссе пробки со стороны Москвы и Ногинска должны исчезнуть. Согласно существующему проекту, по окончании реконструкции на транзитных эстакадах сохранится по три полосы движения в каждую сторону, а по обе стороны эстакад будут параллельно идти двухполосные дороги для городского автотранспорта.

Для жителей присоединенного к Балашихе Железнодорожного Носовихинское шоссе является основным путем для доступа в Москву. В настоящее время по утрам и вечерам от микрорайона Кучино до Реутова образуются большие заторы. Магистраль довольно узкая, и ее нужно расширять.

Еще одним приоритетным направлением развития транспортной инфраструктуры является строительство дублера загруженного Щелковского шоссе либо его реконструкция.

В рамках программы транспортного планирования Подмосковья, в ближайшие два года предусмотрено строительство пяти хордовых дорог, две из которых будут иметь региональное значение. Так, например, предусмотрено строительство региональной хордовой дороги «Лыткарино – Томилино – Красково – Железнодорожный», которая, безусловно, будет востребована жителями бывшего города Железнодорожный и автодороги «Медвежье озера – Новая Купавна», задача которой разгрузить Щелковское, Горьковское и Носовихинское шоссе на «ближних подступах» к Москве. Кроме того, в рамках развития транспортной системы Балашихи планируется строительство хордовых дорог от М-7 «Волга» до Щелковского шоссе в районе нефтебазы, Объездного шоссе и дороги «Медвежье озера – Новая Купавна».

Одним из направлений развития транспорта городского округа Балашиха является открытие станции метро. Она, скорее всего, будет расположена там же, где и нынешний железнодорожный вокзал Балашихи.

Кроме того, в существующих государственных программах все еще мало внимания уделяется развитию инноваций, позволяющих создать предпосылки для интеграции всех видов транспорта в единый транспортно-логистический комплекс [11].

### ***Возможный социальный и экономический эффект от проведения мер по увеличению эффективности управления транспортной системы***

Стягивание населения в наиболее крупные города-центры сопровождается постепенным обезлюдением окружающей сельской местности и расширением ареалов межселенных пространств с крайне низкой плотностью сельского населения и редкой сетью населённых пунктов. Поэтому в ходе постиндустриальной трансформации и диверсификации российской экономики возникла необходимость государственного регулирования процесса формирования групповых систем населённых мест и городских агломераций. В первую очередь это относится к проблемным городским населённым пунктам с монопрофильной структурой городского хозяйства, в которых по объективным причинам затруднительно осуществлять диверсификационные процессы.

Любое преобразование городского пространства может начаться только при наличии политической воли и внятной концепции городского развития. Если российские города и агломерации не начнут меняться с учётом постиндустриальных тенденций, то их ждёт всё большая маргинализация, которая приведёт их на обочину мирового урбанизационного процесса [9]. Поэтому населённые пункты, входящие в состав городских агломераций, должны меняться в соответствии с новыми реалиями и тенденциями. Их трансформация в инновационные, интеллектуальные, ресурсосберегающие, экологичные и иные прогрессивные поселения будущего должна стать отправной точкой для совершенствования сложившихся агломерационных форм расселения. В последние годы в России стали предприниматься успешные попытки придать во многом стихийному процессу агломерирования более управляемый характер при поддержке всех уровней государственного и муниципального управления. Это придаст процессу формирования городской агломерации целенаправленный характер и переведёт его в плоскость практической реализации.

Стратегической задачей увеличения эффективности управления транспортной системы является создание экономически сильного муниципального образования, привлекательного для инвесторов. Благодаря консолидации ресурсов, развитию производственного сектора, поддержке работающих в Балашихе предприятий и созданию индустриального парка, правительство региона и местные власти смогут увеличить количество рабочих мест в городе. А это, в свою очередь, даст рост налогооблагаемой базы [7].

### ***Заключение***

Городской округ Балашиха представляет собой одну из крупнейших в России агломераций. В нем имеются все условия для формирования новой операционно-хозяйственной среды, для которой характерны высокая технологическая оснащённость производства и возросшая чувствительность бизнеса к качественным характеристикам местных рынков труда [9].

А грамотное решение дорожно-транспортного потока позволит автомобилистам города быстрее добираться до Москвы, а последующее улучшение социально-жилищных условий позволит и вовсе отказать от такой необходимости.

Главным инструментом поддержки подобных поселений должны стать частные и государственные инвестиции. В ближайшие годы усилится конкуренция российских городов за человеческие ресурсы, обеспечивающие качественный рост городов и агломераций. Более привлекательные и комфортные для проживания города и агломерации станут более конкурентоспособными в борьбе за человеческий потенциал, а за этим последует рост новых рабочих мест.

### **Список литературы**

1. *Абдулманапова М.З., Контев П.В.* Потенциал модернизации транспортного комплекса московской области в целях улучшения качества жизни населения // *Международный электронный журнал. Устойчивое развитие: наука и практика.* – 2015. – Вып. 2 (15).

2. Берников Л.Н. Пути совершенствования промышленного транспорта. – М: Транспорт, 2008. – 450 с.
3. Гаджинский А.М. Логистика: учебник /А. М. Гаджинский. – 20-е изд. – М.: Дашков и К°, 2012. – 484 с.
4. Глазьев С.Ю. Развитие российской экономики в условиях глобальных технологических сдвигов. Научный доклад. – М., 2007.
5. Дыбская В.В., Зайцев Е.И. Логистика. Интеграция и оптимизация логистических бизнес-процессов в цепях поставок: учебник для МВА. – М.: Эксмо, 2014. – 944 с.
6. Коваленко Н.И. Учет неопределенности при управлении транспортным комплексом // TheStateCounsellor, 2014.
7. Малека Ю.Н. Объединение муниципальных образований на примере городов областного подчинения Московской области Балашиха и Железнодорожный: реалии и перспективы // Электронный научный журнал «ГосРег». – 2016. – № 3.
8. Михайлов А.Ю., Головных И.М. Современные тенденции проектирования и реконструкции улично-дорожных сетей городов. – Новосибирск: Наука, 2004.
9. Обедков А.Б. Проблемы и тенденции развития городских агломераций России на этапе постиндустриальной урбанизации // Вестник КРАГСИУ. Серия «Теория и практика управления». – 2015. – № 15 (20). – С. 96.
10. Соболев В.К. Управление транспортным комплексом России как экономической системой: автореф. дисс. ... д-ра экон. наук: 08.00.05. [Место защиты: Нижегородский институт менеджмента и бизнеса]. – М., 2005. – 48 с.
11. Федоренко А.И. Развитие инноваций в транспортно-логистическом комплексе // МИР (Модернизация. Инновации. Развитие). – 2015. – № 1(21). – С. 60–70.
12. Шошинов В.В., Сапожников В.Н. Развитие транспортно-логистической системы в московской области в 2013–2015 гг. // Бизнес в законе. – 2013. – №2. – С. 253–256.
13. Якимов М.Р. Транспортные системы крупных городов. Анализ режимов работы на примере города Перми. – Пермь: Изд-во Перм. гос. техн. ун-та, 2008. – 169 с.
14. Баранов Д.Н. Современные тенденции развития сферы услуг в Российской Федерации // Актуальные вопросы научной и научно-педагогической деятельности молодых ученых: Сборник научных трудов III Всероссийской заочной научно-практической конференции / под общ. ред. Е.А. Певцовой. 2016. – С. 239–250.
15. Доклад главы городского округа Балашиха по итогам деятельности за 2015 год [Электронный ресурс]. URL: [http://balashiha.ru/press\\_center/news/evgeniy-zhirkov-glavnyy-itog-raboty-vystroennyy-dialog-s-zhitelyami](http://balashiha.ru/press_center/news/evgeniy-zhirkov-glavnyy-itog-raboty-vystroennyy-dialog-s-zhitelyami)
16. Соболев Т.С. Теория организации: Принципы организации. Основы формирования организационных структур. Проектирование организационных систем: учеб. пособие. – Электросталь: ЭПИ НИТУ МИСиС, 2011. – 163 с.

### References

1. Abdulmanapova M.Z., Koptev P.V. Potencial modernizacii transportnogo kompleksa moskovskoj oblasti v celyah uluchsheniya kachestva zhizni naseleniya // «Mezhdunarodnyj ehlektronnyj zhurnal. Ustojchivoe razvitie: nauka i praktika». – 2015. – Вып. 2 (15).
2. Bernikov L.N. Puti sovershenstvovaniya promyshlennogo transporta. – М: Transport, 2008. – 450 s.
3. Gadzhinskij A.M. Logistika: Uchebnik /A.M. Gadzhinskij. – 20-e izd. – М.: Dashkov i K°, 2012. – 484 s.
4. Glaz'ev S.Yu. Razvitie rossijskoj ehkonomiki v usloviyah global'nyh tekhnologicheskikh sdvigov. Nauchnyj doklad. – М., 2007.
5. Dybskaya V.V., Zajcev E.I. Logistika. Integraciya i optimizaciya logisticheskikh biznes-processov v cepyah postavok: uchebnik dlya MVA. – М.: Ehksmo, 2014. – 944 s.
6. Kovalenko N.I. Uchet neopredelennosti pri upravlenii transportnym kompleksom // TheStateCounsellor, 2014.
7. Maleka Yu.N. Ob'edinenie municipal'nyh obrazovaniy na primere gorodov oblastnogo podchineniya Moskovskoj oblasti Balashiha i ZHeleznodorozhnyj: realii i perspektivy // Ehlektronnyj nauchnyj zhurnal «GosReg». – 2016. – № 3.

8. *Mihajlov A.Yu., Golovnyh I.M.* Sovremennye tendencii proektirovaniya i rekonstrukcii ulichno-dorozhnyh setej gorodov. – Novosibirsk: Nauka, 2004.
9. *Obedkov A.B.* Problemy i tendencii razvitiya gorodskih aglomeracij Rossii na ehtape postindustrial'noj urbanizacii // Vestnik KRAGSiU. Seriya «Teoriya i praktika upravleniya». – 2015. – № 15 (20). – S. 96.
10. *Sobol' V.K.* Upravlenie transportnym kompleksom Rossii kak ehkonomicheskoy sistemoy: avtoref. diss. ... d-ra ehkon. nauk: 08.00.05. [Mesto zashchity: Nizhegorodskij institut menedzhmenta i biznesa]. – M., 2005. – 48 s.
11. *Fedorenko A.I.* Razvitie innovacij v transportno-logisticheskom komplekse // MIR (Modernizaciya. Innovacii. Razvitie). – 2015. – № 1(21). – S. 60–70.
12. *Shoshinov V.V., Sapozhnikov V.N.* Razvitie transportno-logisticheskoj sistemy v moskovskoj oblasti v 2013–2015 gg. // Biznes v zakone. – 2013. – №2. – S. 253–256.
13. *Yakimov M.R.* Transportnye sistemy krupnyh gorodov. Analiz rezhimov raboty na primere goroda Permi. – Perm': Izd-vo Perm. gos. tekhn. un-ta, 2008. – 169 s.
14. *Baranov D.N.* Sovremennye tendencii razvitiya sfery uslug v Rossijskoj Federacii // Aktual'nye voprosy nauchnoj i nauchno-pedagogicheskoy deyatel'nosti molodyh uchenyh: Sbornik nauchnyh trudov III Vserossijskoj zaochnoj nauchno-prakticheskoy konferencii / pod obshch. red. E.A. Pevcovoj. – 2016. – S. 239–250.
15. Doklad glavy gorodskogo okruga Balashiha po itogam deyatel'nosti za 2015 god [Ehlektronnyj resurs]. URL: [http://balashiha.ru/press\\_center/news/evgeniy-zhirkov-glavnyy-itog-raboty-vystroenny-dialog-s-zhitelyami](http://balashiha.ru/press_center/news/evgeniy-zhirkov-glavnyy-itog-raboty-vystroenny-dialog-s-zhitelyami)
16. *Sobol' T.S.* Teoriya organizacii: Principy organizacii. Osnovy formirovaniya organizacionnyh struktur. Proektirovanie organizacionnyh sistem: ucheb. posobie. – Ehlektrostal': EHPI NITU MISiS, 2011. – 163 s.