



# Логистика пассажирских перевозок: особенности и основные понятия



Сергей ВАКУЛЕНКО  
Sergey P. VAKULENKO

Екатерина КОПЫЛОВА  
Ekaterina V. KOPYLOVA



*Вакуленко Сергей Петрович — кандидат технических наук, профессор, директор Института управления и информационных технологий Московского государственного университета путей сообщения (МИИТ), Москва, Россия.*

*Копылова Екатерина Витальевна — кандидат технических наук, доцент МИИТ, Москва, Россия.*

**Logistics of Passenger Transportation: Features and Basic Concepts** (текст статьи на англ. яз. – English text of the article – p. 35)

**Логистические подходы к организации пассажирских перевозок в России начали применять сравнительно недавно. Основные термины пассажирской логистики продолжают формироваться и толкуются до сих пор по-разному. Для обеспечения эффективной работы в этой сфере должны быть сформулированы единые понятия и описаны отличительные особенности перевозок, организуемых на базе логистических принципов. В статье рассматриваются такие понятия, как территориальная подвижность населения, мобильность пассажира, логистика пассажирских перевозок, логистическая цепочка перемещения пассажира, пассажирская транспортная система, мультимодальная перевозка в пассажирском сообщении, интермодальная перевозка в пассажирском сообщении.**

Ключевые слова: транспорт, пассажирские перевозки, система, логистика, понятия, термины, аналитические методы.

**П**ассажирские перевозки занимают особое место в социально-экономической и культурной жизни Российской Федерации, имея в виду размеры территории страны, природно-географические, геоэкономические и геополитические условия ее развития. Уровень организации транспортной системы сказывается практически на всех сферах жизнедеятельности общества, поэтому разграничить выполняемые ею экономические и социальные функции можно лишь условно. Однако при этом неизменной остается основная государственная задача: обеспечение территориальной подвижности населения, его мобильности в интересах повышения благосостояния людей, доступности самых отдаленных районов, эффективности использования страной трудовых и природных ресурсов.

**Территориальная подвижность** населения — это интенсивность его перемещений, не связанных с изменением постоянного места жительства (количество поездок или пассажиро-километров, приходящихся на одного жителя страны (региона) в год).

Мобильность пассажира подразумевает возможность совершения поездки в нуж-



**Рис. 1. Факторная модель системы транспортного обслуживания населения.**

ное ему время, выбора способа перемещения (перевозчика, вида транспорта), а также уверенность в своем праве двигаться по выбранному маршруту и удобному расписанию с приемлемой стоимостью проезда и желаемым комплексом услуг.

Отдельные перевозчики и виды транспорта не могут обеспечить высокой степени мобильности населения, не обладают достаточно качественной системой удовлетворения потребностей в перевозках «от двери до двери» в силу специфики размещения инфраструктуры, особенностей технологических процессов и работы транспортных средств. И здесь сказывается, в том числе и то, что транспортная система развивается неравномерно и часто стихийно под воздействием потребностей клиентов, материально-технических и инвестиционных возможностей перевозчиков, а также целого ряда внешних факторов (рис. 1).

Сокращение времени нахождения пассажира в пути следования «от двери до двери» (с учетом пересадок) является основной производственной клиентоориентированности транспорта и может быть достигнуто только за счет применения логистических подходов.

Логистика пассажирских перевозок — комплексное планирование, управление и контролирование всех пассажирских потоков и обслуживающих их транспортных средств, логистических объектов и процессов транспортировки или перевоз-

ки в транспортных системах, а также связанных с ними информационных и финансовых потоков.

**Логистическая цепочка перемещения пассажиров** — маршрут перевозки «от двери до двери» с использованием транспортных средств, обеспечивающих рациональное время нахождения в пути следования и минимальные издержки на организацию пассажирского движения.

Пассажир выступает логистом своих поездок, не имея при этом полных данных о пропускных и провозных способностях транспортных сетей, их надежности и безопасности, подвижном составе различных видов транспорта, расписании движения и маршрутах следования, особенностях работы перевозчиков и предоставляемых ими услуг. Выбор пассажиром способа перемещения осуществляется при сопоставлении трех основных факторов: цена, время, качество (рис. 2).

Пассажирская транспортная система — часть общей транспортной системы, совокупность объектов транспортной инфраструктуры, транспортных средств и транспортно-технологических процессов, необходимых для перевозки пассажиров на отдельно взятой территории (мегаполис, регион, страна и т.д.).

Модальность перевозки — категория, характеризующая вариантность способов осуществления процесса, их количество.

**Мультимодальная (интермодальная) транспортная система** — совокупность объ-



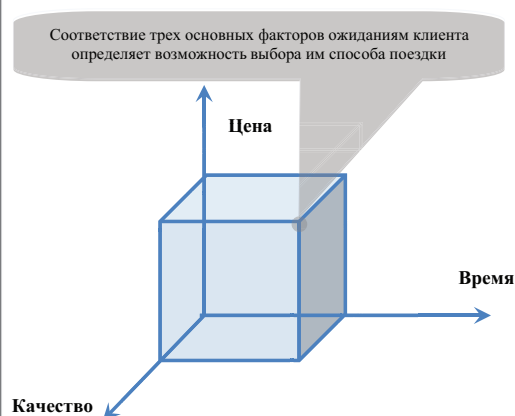


Рис. 2. Основные факторы, определяющие выбор пассажиром способа поездки.

ектов транспортной инфраструктуры, транспортных средств и транспортно-технологических процессов, обеспечивающих смешанные перевозки пассажиров по всем логистическим цепочкам на отдельно взятой территории (мегаполис, регион, страна и т.д.).

**Мультимодальная перевозка в пассажирском сообщении** — перевозка пассажиров (освоение пассажиропотока или отдельных его сегментов) на отдельно взятом направлении транспортными средствами одного или нескольких перевозчиков на основе логистических принципов.

**Интермодальная перевозка в пассажирском сообщении** — перевозка пассажиров (освоение пассажиропотока или отдельных его сегментов) на отдельно взятом направлении транспортными средствами одного или нескольких перевозчиков на основе логистических принципов по единому проездному документу и под ответственностью одного перевозчика.

Трактовка демонстрируемых понятий учитывает, что основным связующим и организующим звеном во многих мультимодальных (интермодальных) транспортных системах является железнодорожный транспорт как вид перевозки самый надежный, безопасный, экологичный и к тому же с большой провозной способностью, а железнодорожные вокзальные комплек-

сы преобразуются в многофункциональные транспортно-пересадочные узлы, обеспечивающие безопасную, удобную и минимальную по времени пересадку пассажиров. Для реализации пассажирских перевозок по мультимодальным (интермодальным) схемам разрабатываются автоматизированные системы управления, создается специализированный диспетчерский аппарат, устанавливается порядок распределения ответственности и ведения взаиморасчетов между участниками процесса.

Развитие мультимодальных перевозок меняет стратегию транспорта по комплексному обслуживанию пассажиров, особенно когда для клиента наиболее важным фактором становится время перемещения, и он готов адекватно платить за удовлетворение своих потребностей в максимально комфортных условиях.

Адаптация логистических подходов и понятий аппарата логистики в меняющейся рыночной среде призвана упростить и вместе с тем закрепить теоретические обоснования внедряемых стратегических программ. В сегменте пассажирских перевозок, можно считать, такие шаги тоже делаются и даже сделаны.

## ЛИТЕРАТУРА

1. Киселев А. Н., Копылова Е. В. Интермодальные системы в пригородных пассажирских перевозках // Железнодорожный транспорт. — 2003. — № 10. — С. 65-67.
2. Копылова Е. В. Разработка новых технологий для обслуживания пригородных пассажирских потоков // Информационные технологии в системах управления на железнодорожном транспорте // Труды Всерос. науч.-практ. конф. — Хабаровск, 2004. — 166 с. — С. 64-70.
3. Копылова Е. В., Куликова Е. Б. Логистика — перспективное направление развития пассажирских перевозок // Железнодорожный транспорт. — 2010. — № 3. — С. 61-64.
4. Вакуленко С. П., Копылова Е. В., Куликова Е. Б., Голубев П. В. Интермодальные перевозки в пассажирском сообщении с участием железнодорожного транспорта: Учеб. пособие. — М.: УМЦ по образованию на железнодорожном транспорте, 2012. — 298 с.
5. Вакуленко С. П., Копылова Е. В., Белякин А. Ю. Оценка целесообразности формирования логистических систем обслуживания пассажиров // Мир транспорта. — 2015. — № 2. — С. 122-128. ●

Координаты авторов: Вакуленко С. П. — k-gdsu@mail.ru, Копылова Е. В. — iuit-miit@yandex.ru. Статья поступила в редакцию 17.03.2015, принята к публикации 19.06.2015.

Статья подготовлена на основе материалов, представленных авторами на Международной научно-практической конференции «Международная логистика: наука, практика, образование», состоявшейся 3 марта 2015 года в Институте управления и информационных технологий Московского государственного университета путей сообщения (МИИТ).