

## **ПРОЦЕССНЫЙ ВЗГЛЯД НА СУБСИДИРУЕМЫЕ ПЕРЕВОЗКИ ПАССАЖИРОВ ТРАНСПОРТОМ ОБЩЕГО ПОЛЬЗОВАНИЯ**

Перевозки пассажиров транспортом общего пользования по регулируемым тарифам занимают значительную долю в объеме социально значимых перевозок и субсидируются государством. Вопрос повышения их эффективности является весьма актуальным [1].

Одним из инструментов для решения данной проблемы может выступать процессный метод, который позволяет рассматривать перевозки пассажиров как совокупность процессов, обеспечивающих выполнение перевозчиком транспортной работы и оказание им транспортных услуг населению. Например, выполнение транспортной работы включает процессы подготовки транспортного средства к выпуску на линию, обеспечения его работы на линии и приемки с нее. Оказание транспортной услуги конкретному пассажиру осуществляется благодаря набору осуществляемых процессов с момента заключения с ним публичного договора перевозки и до ее завершения. При этом транспортная услуга оказывается водителем в салоне транспортного средства, который предлагается рассматривать как фронт-офис перевозчика, определяющий стоимость транспортной услуги. Бэк-офис перевозчика обеспечивает выполнение транспортной работы и формирует ее стоимость.

Все процессы, связанные с перевозкой пассажиров, целесообразно рассматривать как совокупность действий ответственных исполнителей, которые определяют ее стоимость и ценность для пассажира. Основываясь на процессном методе, предлагается различать процессную стоимость транспортной работы и процессную стоимость транспортной услуги.

Процессная стоимость транспортной услуги и транспортной работы отличаются процессами и местами их возникновения. Процессная стоимость транспортной работы равна сумме затрат на процессы бэк-офиса перевозчика. Процессная стоимость транспортной услуги – это стоимость, которая образуется во фронт-офисе, и обеспечивается водителем. Процессная стоимость транспортной услуги равна сумме затрат на процессы фронт-офиса от момента входа до момента выхода пассажира. Затраты можно посчитать, зная среднюю дальность поездки пассажира, заработную плату водителя, расход топлива и др.

Процессная стоимость транспортной услуги должна покрываться за счет выручки от реализации проездных документов, а процессная стоимость транспортной работы – оставшейся выручкой и субсидиями, если выручки для полного покрытия затрат перевозчика не хватает. При таком подходе весьма актуален вопрос оптимизации процессной стоимости, который предлагается решать на основе ценностно-ориентированного метода обеспечения эффективности субсидируемых перевозок.

Суть метода заключается в представлении процессов как совокупности действий, добавляющих, не добавляющих и снижающих ценность транспортной услуги в восприятии потребителя, и обеспечении роста ценностной компоненты в стоимости на основе сегментирования транспортных услуг и сегментации пассажиров.

Данный подход позволит ответить на вопрос: какую часть ценности транспортной услуги покрывает регулируемый тариф на перевозку, а также создать основу для формирования тарифных планов для различных групп потребителей, усовершенствовать механизм финансирования социально значимых перевозок пассажиров транспортом общего пользования.

### **Список использованных источников**

1. Королев, А. В. Модель и инструменты обеспечения устойчивого развития пассажирского транспорта общего пользования / А. В. Королев. – Минск : Нац. б-ка Беларуси, 2019. – 208 с.