

Білоswіт Микола Володимирович

КОНКУРСНА ПРОПОЗИЦІЯ

на заміщення вакантної посади
директора
комунального підприємства «КИЇВТРАНСПАРКСЕРВІС»

грудень 2017 рік

ВСТУП

При підготовці конкурсної пропозиції до участі у конкурсі на заміщення вакантної посади директора комунального підприємства «КИЇВТРАНСПАРКСЕРВІС» (далі Підприємство) була врахована надана інформація щодо фінансово-економічного стану, результати аудиторської перевірки та статутні документи підприємства.

Конкурсна пропозиція базується на основних положеннях і Відповідно до Плану заходів з виконання Програми діяльності Кабінету Міністрів України та Стратегії сталого розвитку «Україна – 2020», Транспортної стратегії України на період до 2020 року, схваленої розпорядженням Кабінету Міністрів України від 20 жовтня 2010 року №2174-р, Стратегічним планом розвитку автомобільного транспорту та дорожнього господарства на період до 2020 року, затвердженим Наказом Міністерства інфраструктури України 21 грудня 2015 року №548, передбачається інноваційний розвиток транспортної галузі, підвищення ефективності процесів перевезень, запобігання можливості корупційних проявів, відкритий доступ до ринку та добросовісна конкуренція, створення умов для привабливості України, забезпечення транспортних процесів, енерго заощадження та захист довкілля.

А також основне з Міських цільових Програм і Стратегії розвитку міста Києва до 2025 року із змінами і доповненнями, внесеними рішенням Київської міської ради від 14 травня 2015 року N 463/1327.

Основні пункти Конкурсні пропозиції взяті згідно із Положення про конкурсний відбір кандидатур на посади керівників суб'єктів господарювання комунального сектора економіки в місті Києві, затвердженого Київською міською радою від 21 липня 2016 року N 786/786.

Конкурсні пропозиції повинні містити:

- 1) проект стратегічного плану розвитку суб'єкта господарювання на середньострокову перспективу;
- 2) детальний першочерговий план реформування суб'єкта господарювання протягом одного року;
- 3) заходи з виконання завдань, поставлених перед суб'єктом господарювання, та результати аналізу можливих ризиків, а також пропозиції з поліпшення техніко-економічних та фінансових показників суб'єкта господарювання, підвищення його конкурентоспроможності на ринку;
- 4) обсяг надходжень коштів до бюджету;
- 5) пропозиції щодо залучення інвестицій для розвитку суб'єкта господарювання;
- 6) пропозиції щодо очікуваної динаміки поліпшення основних показників фінансово-господарської діяльності суб'єкта господарювання;
- 7) інші відомості на розсуд кандидата

1. Проект стратегічного плану розвитку суб'єкта господарювання на середньострокову перспективу.

Сучасні умови діяльності комунальних підприємств характеризуються наявністю нових технологій, динамічністю ринкової кон'юнктури знань, змінами способу виробництва. Все це здійснює різноплановий вплив на економічне та технічне становище підприємства комунальної сфери, рівень та якість наданих ними послуг.

При постійних змінах в економіці підприємство в умовах ринку аби відповідати вимогам замовників, має адаптуватися, або навіть випереджати такі зміни. Тому сьогодні особливо гостро постає питання управління розвитком комунальних підприємств.

Нестабільний розвиток економіки нашої держави привів до того, що на сьогодні відсутня цілісна концепція ефективного управління підприємствами.

Ще гірша ситуація – у забезпеченні ефективного управління розвитком комунальних підприємств, перед якими сьогодні стоїть відповідальна місія – прискорення економічного розвитку міста.

Відповідно до п. 3 рішення Київської міської ради від 26.06.2007 № 930/1591 «Про вдосконалення паркування автотранспорту в м. Києві» КП «Київтранспарксервіс» є **єдиним оператором** з паркування транспортних засобів, стягнення паркувального збору та виготовлення єдиних абонементних талонів з паркування автомобільного транспорту.

КП «Київтранспарксервіс» створено згідно з рішенням Київської міської ради від 15.03.2007 № 261/922 «Про створення комунального підприємства виконавчого органу Київради (Київської міської державної адміністрації) «Київтранспарксервіс».

Підприємство засноване на комунальній власності територіальної громади міста Києва.

Підприємство підпорядковане, підзвітне та підконтрольне Департаменту транспортної інфраструктури виконавчого органу Київської міської ради (КМДА).

Ідентифікаційний код (код ЄДРПОУ) - 35210739.

Юридична адреса: 01030, м. Київ, Шевченківський р-н, вул. Леонтовича, 6.

Фактична адреса: 04073, м. Київ, Подільський район, вул. Копилівська, 67, корпус 10.

Підприємство створене з метою покращення організації дорожнього руху в частині впорядкування робіт з паркування, застосування інформаційних технологій, сучасних технічних засобів організації дорожнього руху, розвитку мережі паркінгів, механізованих автомобільних стоянок, платних місць паркування та інших об'єктів дорожнього сервісу в місті Києві.

КП «Київтранспарксервіс» здійснює свою діяльність на підставі Статуту, затвердженого рішенням Київради від 15.03.2007 № 261/922 «Про створення комунального підприємства виконавчого органу Київради (Київської міської державної адміністрації) «Київтранспарксервіс» та зареєстрованого

13.06.2007 за № 10741020000025691 Шевченківською районною в м. Києві державною адміністрацією.

Відповідно до Статуту Підприємства, предметом діяльності є:

- експлуатація, утримання мережі паркінгів, автостоянок, місць для паркування та інших об'єктів дорожнього сервісу в м. Києві, переданих в установленому законом порядку Підприємству;
- виконання функцій замовника з проектування, будівництва та експлуатації паркінгів, автостоянок, механізованих автостоянок, місць для паркування, автотерміналів, гаражів, ремонтно-відстійних пунктів для маломірних суден та інших об'єктів дорожнього сервісу, в тому числі із залученням інвестицій;
- визначення на конкурсних засадах інвестора для будівництва автотерміналів, паркінгів, автостоянок, механізованих автостоянок, місць для паркування, гаражів, ремонтно-відстійних пунктів для маломірних суден та інших об'єктів дорожнього сервісу за погодженням з Департаментом економіки та інвестицій виконавчого органу Київської міської ради (Київської міської державної адміністрації);
- визначення операторів з надання послуг платного паркування;
- виконання функцій операторів відповідно до Правил благоустрою території, паркування транспортних засобів, тиші в громадських місцях, торгівлі на ринках у м. Києві, затверджених рішенням Київської міської ради від 26.09.2002 № 47/207;
- надання послуг із зберігання транспортних засобів у підземних та наземних гаражах, відкритих автостоянках, на відведених та спеціально обладнаних місцях;
- забезпечення безпеки дорожнього руху шляхом впровадження нових форм паркування транспортних засобів та створення сучасної системи паркування;
- розвиток гаражно-столичного господарства;
- освоєння паркувального простору в місті Києві;
- розробка, впровадження та експлуатація нових технологій та обладнання в системі паркування транспортних засобів, в тому числі автоматизованих систем управління транспортом, оплати проїзду, відеомоніторингу;
- розробка (замовлення розробки) проектів схем розміщення місць для паркінгів, автостоянок, механізованих автостоянок, місць для паркування, гаражів та інших об'єктів дорожнього сервісу в м. Києві;
- здійснення маркетингових досліджень;
- проведення в установленому порядку тендерних процедур із закупівлі товарів, робіт і послуг.

Основними видами діяльності КП «Київтранспарксервіс» є:

- паркувальна діяльність;

- виконання функцій замовника з проектування, будівництва та експлуатації паркінгів, автостоянок, механізованих автостоянок, місць паркування.

Статутом визначено, що Підприємство може здійснювати також іншу, не заборонену законодавством України, діяльність, спрямовану на досягнення мети, зазначеної в статуті.

Майно Підприємства є комунальною власністю територіальної громади міста Києва і закріплене за Підприємством на праві господарського відання.

Статутний фонд Підприємства сформований Київською міською радою за рахунок грошових коштів у розмірі 10 000,00 гривень.

За період існування з 2007 року КП «Київтранспарксервіс» створило і розвинуло декілька успішних напрямлень в своїй діяльності. В січні 2008 року були розроблені та запроваджені перші абонементні талони на паркування. В квітні 2008 року стартував проект «Мобільне паркування», який і зараз дає можливість водіям сплачувати за паркування за допомогою мобільних телефонів. В жовтні 2008 року була введена автоматизована система сплати за паркування: на Бессарабській площі встановлений перший паркомат. Сьогодні у м. Києві їх налічується 87, більшість знаходиться в центрі міста.

Перехід на безготівковий розрахунок за послуги паркування є невід'ємною складовою європейської культури паркування.

За Підприємством закріплено 890 паркувальних майданчиків в межах I, II та III паркувальних зон м. Києва, що складає 39706 машино-місць. Денні (вдведені) - 463 п\м на 11088м\м, нічні (спеціально обладнанні) – 427 п\м на 28618 м\м.

З Стратегії розвитку міста Києва до 2025 року Із змінами і доповненнями, внесеними рішенням Київської міської ради від 14 травня 2015 року N 463/1327 виходить що, «з урахуванням існуючих тенденцій неможливо заперечувати, що кількість приватних автомобілів у місті буде зростати. Прогнозований рівень автомобілізації виросте з 254 до 400 авто на 1 000 мешканців. Для забезпечення безпеки та комфорту автотранспорту, в першу чергу, необхідно оптимізувати використання існуючої дорожньої інфраструктури (напр. впровадивши автоматичну систему керування дорожнім рухом) та активно працювати над створенням нового паркувального простору. Нова дорожня інфраструктура буде створюватися із урахуванням існуючого досвіду щодо оптимізації автомобільних потоків: розгінні полоси, «кишені» для громадського транспорту, велодоріжки, резервні полоси для повороту ліворуч, **перехоплюючи майданчики** тощо. Але існуюча щільна забудова, інші обмеження не дозволять значно розширити інфраструктуру до рівня, який задовольнить попит на пересування в особистому транспорті. За таких умов єдиним шляхом вирішення паркувальної проблеми міста стане стимулювання скорочення використання наявного автотранспорту так само, як це вже реалізується у більшості європейських столиць». Також визначено такі заходи, що потребують відносно незначних капітальних витрат і здійснюються за

допомогою змін регуляції :- **жорстке регулювання паркування автомобілів на вулицях міста.**

ДОВГОСТРОКОВИЙ РОЗВИТОК з Програми - поетапно скорочувати паркування на вулиці, побудувати перехоплюючі паркінги.

2. Детальний першочерговий план реформування суб'єкта господарювання протягом одного року; заходи з виконання завдань, поставлених перед суб'єктом господарювання, та результати аналізу можливих ризиків, а також пропозиції з поліпшення техніко-економічних та фінансових показників суб'єкта господарювання, підвищення його конкурентоспроможності на ринку; обсяг надходжень коштів до бюджету.

**Порівняльна таблиця діяльності КП "Київтранспарксервіс"
за 2009-2017 (січень-липень) роки**

<i>Роки</i>	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
<i>Розмір мін. з/п на 1 січня звітного року, (грн)</i>	605	869	941	1073	1147	1218	1218	1378	3200
Відведені паркувальні майданчики "денне паркування"									
<i>Тариф по зонах паркування (1 год) I, II, III зони, (грн)</i>	10	10	10	10	10	10	10	10	10
	7	7	7	7	7	7	7	7	7
	5	5	5	5	5	5	5	5	5
<i>Кошти, які залишились в розпорядженні КП після сплати: парк. збору, з/п, ПДВ I, II, III зони, (грн)</i>	6,22	6,22	5,57	5,41	5,31	5,23	5,23	5,25	3,46
	3,72	3,72	3,27	3,15	3,06	3,00	3,00	3,05	1,32
	2,05	2,05	1,82	1,73	1,65	1,60	1,60	1,70	0,01
Спеціально обладнані майданчики "нічне паркування"									
<i>Тариф по зонах паркування (1 год) II, III зони, (грн)</i>	7,5	7,5	7,5	7,5	7,5	7,5	7,5	7,5	7,5
	6,5	6,5	6,5	6,5	6,5	6,5	6,5	6,5	6,5
<i>Паркувальний збір, тариф за 1 добу II, III зони, (грн)</i>	1,36	1,36	4,33	4,94	5,28	5,60	5,60	6,34	7,36
	1,36	1,36	3,25	3,70	3,96	4,20	4,20	4,75	5,52
<i>Кошти, які залишились в розпорядженні КП після сплати: парк. збору та ПДВ II, III зони, (грн)</i>	5,12	5,12	2,64	2,14	1,85	1,58	1,58	0,97	0,12
	4,28	4,28	2,71	2,33	2,12	1,91	1,91	1,45	0,82

Як чітко видно з наведеного, ріст мінімальної заробітної плати при незмінних існуючих тарифах за умови постійно зростаючого показника паркувального збору призвів до фактичного приведення КП з розряду прибуткових до збиткового стану.

А в зв'язку з збільшенням мінімальної заробітної плати з 2018 року все це призведе до банкрутства підприємства з такими діючими коефіцієнтами та тарифами!!

Потрібно вирішити питання з тарифами, які з 2009 року не змінювались, та після проведених заходів які викладені нижче, змінити понижувальний коефіцієнт, який згідно з рішенням Київської міської ради від 22.12.16 № 791/1795 застосовано у розмірі 0,5 до сплати збору за місяця для паркування. Бездіяльність керівництва і привела до такої віртуальної заборгованості.

Є різні варіанти:

1. День(відведені майданчики):

- провести повну інвентаризацію всіх паркувальних місць на відведених майданчиках (рахую, що там де не заборонено Правилами дорожнього руху);
- прорахувати потребу в паркоматах, згідно діючих нормативів;
- створення перехоплюючих майданчиків на всіх в'їздах до міста(пропозиції надавались);
- разом з Департаментом інформаційно-комунікаційних технологій внести пропозиції до комплексної міської цільової програми «Електронна столиця», щодо впорядкування, організації, контролю систем паркування (закупівля програмного забезпечення).

2. Ніч(спеціально обладнані):

- провести інвентаризацію укладених договорів, негайно укласти договори на всі, які є в рішенні (укладено приблизно 330, всього в рішенні 427);
- провести повну інвентаризацію всіх паркувальних місць на цих майданчиках, які є в рішенні Київської міської ради (Додаток №5) «Про встановлення місцевих податків і зборів в м. Києві » (зі змінами) (надалі Рішення)та майданчиків, які відсутні в рішенні, нелегальні;
- надати зміни в рішення Київської міської ради (Додаток №5);(розглянути, як варіант надання цих ділянок через земельну комісію в аренду, для сплати земельного податку) чи надати, для більш своєчасного надходження коштів до бюджету міста, можливість укладання таких договорів

без таких довгих погоджень, а саме після погодження схеми ОДР встановленим порядком ;

- укладання договорів вивести на конкурс через систему «Прозоро»(все вже було підготовлено), виключивши цим корупційну складову, яка була на цьому підприємстві;

- розпочати здійснювати діяльність на нічних майданчиках самостійно, без укладання договорів.

Фінансові показники :

Нарахована сума збору за місяця для паркування (паркувальний збір), сплачена до міського бюджету									
Рік	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
									Січень-червень
Сума а (грн)	5,552,973	5,622,103	21,780,316	29,580,819	29,575,452	24,212,427	25,270,650	30,261,943	20,202,917

А тепер про фінансову складову підприємства, з вище наведеного про кількість паркувальних майданчиків закріплених за підприємством та сплату податків. Не важко розрахувати де і чому збитки і хто заробляє.

З початку роботи нашої команди, з 01.01.2017 року, ознайомились з простими цифрами – по дню в рішенні 11088 машино\мість підприємство освоїло приблизно -5200 м\м, по ночі 28618 м\м укладено договорів на 12800 м\м, тобто менше ніж 50 % м\м з яких з липня 2015 року повинен був сплачуватись податок. Але керівникам, різних ланок, було вигідно і дозволено затягувати легалізацію стоянок, тому що нормативна база дозволяла починати сплачувати паркувальний збір з моменту чи вводу в експлуатацію наказом по підприємству чи після укладання договору, чи після підписання схем ОДР (організації дорожнього руху). Укладались договори , які по різним причинам не діяли.

При розрахунку сплати податків, згідно Рішення , щомісячно повинно було надходити приблизно 6 млн.грн.

Дохід від реалізації послуг за I півріччя 2017 року становить 33013 тис.грн., що більше в порівнянні з відповідним періодом минулого року (29344 тис. грн.) на 3669 тис.грн. Паркувальний збір за I півріччя 2017 р. становить 20203 тис.грн., що більше в порівнянні з минулим роком (14782 тис. грн.) на 5421 тис.грн.

Після відсторонення нашої команди, яка за півроку збільшила майже вдвічі показники по м\м по нічним парковкам, укладені договори з всіма гаражними кооперативами по вул. Бальзака, ГБК «Дніпровський» та іншими.

Зважаючи на показники та виходячи з процесів детінізації та легітимізації грошових потоків у сфері паркування, які впроваджувала в життя команда

ветеранів АТО, прогнозований показник на кінець 2017 року мав досягнути близько 50 відсотків зростання у порівнянні з 2016 роком. Побиті всі фінансові показники за всі роки роботи підприємства, при незмінних тарифах. Тому керівництвом міста було зроблено все для нашого усунення.

5. Пропозиції щодо залучення інвестицій для розвитку суб'єкта господарювання.

У кінці 2014 році та на початку 2015 було проведено 19 інвестиційних конкурсів, на земельні ділянки відведені підприємству, на будівництво паркінгів, 7 із них уже розпочато будівництво, але не паркінгів. Тому важаю переглянути решту проведених конкурсів та реально глянути на необхідність будівництва багатоповерхових паркінгів.

Що стосується інвестиційних проектів, за рахунок неправомірних дій з боку попереднього керівництва, жоден з підписаних у попередній період договорів не був завершений вчасно та з дотримання вимог, закладених в самому інвестиційному проекті, що ніяким чином не позначилось на покращенні паркувальної інфраструктури Києва. А скоріш за все, фактично, являється найдешевшим, корумпованим способом відведення землі в столиці.

Підготовлено інвестиційну приваблювачу складову для інвесторів з встановлення та закупівлі паркоматів, встановлення електрозарядних пристроїв для електромобілів.

З прийняттям України курсу на інтеграцію в Європейський Союз серед важливих чинників реалізації проектів є запровадження в місті європейських підходів до взаємовідносин учасників інвестиційної складової паркувального процесу. Оскільки цей процес в Україні не завжди прозорий і уніфікований, а інвестиційний клімат потребує покращення, то запровадження міжнародних стандартів є досить актуальним на сьогоднішній день.

7. Інші відомості на розсуд кандидата.

Працюючи на підприємстві та маючи попередній досвід роботи, було запропоновано розширити діяльність підприємства, а саме організацію відкриття автостанцій для автобусів приміських, міжміських та міжобласних автобусних маршрутів загального користування, Департаментом транспортної інфраструктури підтриманий.

1. Обґрунтування необхідності прийняття рішення.

Відповідно до частини четвертої статті 32 Закону України «Про автомобільний транспорт» відправлення чи прибуття автобусів приміських, міжміських та міжнародних автобусних маршрутів загального користування здійснюється тільки з автостанцій, а в разі їх відсутності – із зупинок, передбачених розкладом руху.

У зв'язку із тим, що на даний час у всіх напрямках виїзду пасажирського транспорту з м. Києва, згідно застарілого плану 60-тих років, розташована п'ять автостанцій, їх місце розташування - незручне, з огляду на їх віддаленість від станцій метро та розв'язок громадського транспорту – існує необхідність відкриття нових автостанцій, що відповідатиме нормам законодавства. Незручність розташування існуючих автостанцій призвело до того, що нелегальні перевізники розпочинають свій маршрут від найближчих метро «Житомирська», «Академмістечко», «Святошин», «Г. Дніпра», «Лісова», «Харківська», «Теремки» та інших, тож, здійснюють стихійну, незаконну та небезпечну посадку пасажирів та автомобільні затори прилеглих транспортних розв'язок.

Крім того, згадані нелегальні перевізники у більшості є суб'єктами підприємницької діяльності, зареєстрованими за межами Києва, що сплачують податки не до міського бюджету міста Києва. Тож, відкриття автостанції вирішує також і проблему наповнення міського бюджету, міськими перевізниками.

Також, автобусні маршрути у всіх напрямках деякі перевізники розпочинають з автостанції «Київ», розташованої поряд із залізничним вокзалом (біля 1500 рейсів у день - 80% маршрутів західного напрямку!)

Для вирішення вказаної проблеми доцільним є відкриття автостанцій V класу, що відповідно до Додатку 1 до Порядку регулювання діяльності автостанцій, затвердженого наказом Міністерства транспорту та зв'язку від 27.09.2010 № 700, мають бути оснащені однією платформою для прибуття та відправлення автобусів, квитковою касою, що пристосована для користування особами з обмеженими фізичними можливостями, громадською вбиральною, в тому числі пристосованою для людей з обмеженими фізичними можливостями, мінімально трьома місцями для сидіння з метою очікування поїздки та технічним обладнанням, конструкціями та засобами вільного доступу для людей з обмеженими фізичними можливостями.

Відповідно до пункту 111 Правил надання послуг пасажирського автомобільного транспорту, затверджених постановою Кабінету Міністрів

Українівід 18.02.1997 № 176, відкриття автостанцій здійснюється в установленому законодавством порядку за рішенням органів місцевого самоврядування.

2. Мета і шляхи досягнення.

Метою даного рішення є розвантаження доріг міста Києва, зупинок для міського громадського транспорту, попередження виникнення дорожньо-транспортних пригод в місті Києві та незаконного перевезення пасажирів міськими маршрутами міста Києва за рахунок створення на в'їздах до міста Києва за всіма напрямками автостанцій п'ятого класу для відправлення та прибуття автобусів приміських та міжміських автобусних маршрутів загального користування, що виключає необхідність їх пересування та зупинки на міських маршрутах міста Києва.

Містом було замовлено проведення дослідження транспортної інфраструктури, який провів на протязі двох років Всесвітній банк з залученням місцевих фахівців, в якому чітко викладене необхідне обґрунтування необхідності прийняття таких рішень, з пропозиціями розташування. По деяким місцям вже є попередні висновки профільних комісій Київради (транспортна та земельна).

Довгостроковий очікуваний результат:

1. Розвантаження доріг міста Києва, зупинок міського громадського транспорту, зменшення автомобільних заторів у центральній частині Києва, які впливають на екологію міста;
2. Збільшення надходжень до міського бюджету міста Києва(автостанційний збір, податки перевізників тощо);
3. Зменшення витрат на утримання доріг та покращення екологічного стану у центральній частині Києва, внаслідок суттєвого зменшення кількості великогабаритних автобусів на центральних вулицях;
4. Ліквідація нелегальної та небезпечної посадки пасажирів поряд з метро «Житомирська», «Академмістечко», «Святошин» та інших;
5. Обмеження приміських маршрутів всіх напрямків до меж в'їзду до міста, і, як наслідок - збільшення доходу київських міських перевізників (збільшення доходу бюджету міста Києва);
6. Зменшення аварійності: гарантування законної безпечної посадки пасажирів та гарантування безпеки пересування пасажирів внаслідок обов'язкового контролю технічного стану пасажирського транспорту та медичного огляду водіїв;

7. Забезпечення обов'язкового страхування пасажирів, яке відсутнє при нелегальних перевезеннях;
8. Створення понад 300 робочих місць для не працевлаштованих учасників АТО;
9. Покращення екологічного стану міста.

ЛИШЕ за півроку чесній команді надійних побратимів-однодумців вдалося досягнути значного прогресу та розвитку системи паркувального простору Києва, вивести з «тіні» значні кошти та повернути їх в бюджет міста, зробивши тим самим свій внесок у майбутню розбудову соціально – економічної складової столиці, виконавши свій громадський та моральний обов'язок перед громадою.

Основне в роботі любого комунального підприємства чесно працювати!!!

Поки що керівництво міста не готово чесно працювати!!!

