

КОНКУРСНІ ПРОПОЗИЦІЇ
кандидата на посаду директора
КП «Київтранспарксервіс»

Кузьміна Д.В.



ЯК ВИ ДУМАЄТЕ ЛЮДИНА ЯКА СТВОРИЛА ЦЕЙ АВТОМОБІЛЬ
ЩОСЬ РОЗУМІЄ В ТЕХНОЛОГІЯХ ТА ПЕРСПЕКТИВАХ РОЗВИТКУ
АВТОБУДУВАННЯ?

ВСТУП

Паркування транспортних засобів в м. Києві надалі (паркувальний простір) є невід'ємною складовою транспортної інфраструктури міста. Тому підготовка якісної конкурентної пропозиції яка має 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;

керуючись лише звітом аудитора, статутом, фінансовими планами та звітністю підприємства за 2016 рік та за перше півріччя 2017 року є не можливим.

Складається враження, що проведення конкурсу на обрання директора КП «Київтранспарксервіс» (надалі КПТС) є формальним. Яким чином провести аналіз існуючого фінансового стану, підготувати пропозиції з поліпшення техніко-економічних та фінансових показників, керуючись узагальненими даними не зрозуміло. Наприклад відсутня інформація щодо структури валового доходу, а саме кількості надходжень від денного паркування з розбивкою по зонах паркування, кількості надходжень від нічного паркування, кількості надходжень від безготівкових договорів, кількості надходжень від продажу абонементних талонів тощо. Які пропозиції щодо очікуваної динаміки поліпшення основних показників фінансово-господарської діяльності можна підготувати, якщо КПТС має поточну кредиторську заборгованість за розрахунками з оплати праці на 852 тис. грн., а я як претендент не маю доступу навіть до штатного розпису, не кажучи вже про розуміння складових виникнення такої заборгованості. Незрозумілі складові поточної кредиторської заборгованості за розрахунки з бюджетом в розмірі понад 15 млн. гривень, наприклад, якщо це заборгованість перед місцевим бюджетом, то однією з пропозицій вирішення питання може бути підготовка проекту рішення КМР про списання боргу з метою концентрації своєї уваги на реалізації статутних завдань підприємства, а не організації роботи КПТС направленої на відпрацювання боргу. За умови укладання контракту з директором на три роки стратегічним

планом для керівника, в такому випадку, буде виведення його з боргової ями. У будь якому разі має бути проведений аудит, який встановить дійсні причини виникнення такої заборгованості, а вже за результатами такого аудиту мають складатися стратегічні плани та першочергові заходи. Окремої уваги вартий звіт незалежного аудитора за 2016 рік в якому зазначено, що процедури які виконуються під час огляду є значно меншими за процедури, що виконуються під час аудиту відповідно до міжнародних стандартів аудиту і як наслідок вони не висловлюють аудиторську думку щодо фінансових звітів КПТС. Виникає питання навіщо був проведений такий аудит який не проводив аналіз фінансової діяльності підприємства.

Як вже вище зазначалось за таких умов підготувати якісну конкурсну пропозицію з належною підготовкою планів розвитку, аналізу ризиків, прогнозування надходжень до бюджету не можливо. Розумію, що такі умови проведення конкурсу прописані в рішенні Київської міської ради від 21 липня 2016 року №786/786, однак це рішення не є досконалим і потребує значного доопрацювання. Таке твердження ґрунтується в тому числі і на наступних підставах.

Проведення такого конкурсу не відповідає принципу рівності кандидатів, тому, що серед кандидатів є вісім діючих працівників комунального підприємства (у тому числі і особи які обіймають керівні посади). Тобто вони мають доступ до відповідних фінансових показників і у них є адміністративний ресурс завдяки чому вони мають більше можливостей, що створює не рівні умови для претендентів. Така практика є ганебною.

Взагалі виникає ряд питань щодо мети проведення конкурсу, а саме навіщо вам дев'ятнадцять варіантів стратегічного плану розвитку КП «Київтранспарсервіс» (надалі КПТС), якщо в основі розрахунків мають бути застосовані фінансові показники які відверто не відповідають існуючому фактичному стану підприємства. Навіть ті претенденти, які мають доступ до документації КПТС не зможуть розробити стратегію розвитку підприємства за умови відсутності законодавчо закріпленої процедури притягнення порушників правил паркування до відповідальності, а спрогнозувати роботу Верховної ради України в частині прийняття проекту закону є вкрай складним.

Для належної підготовки проекту стратегічного плану розвитку суб'єкта господарювання на середньострокову перспективу, детального першочергового плану реформування суб'єкта господарювання протягом одного року та надання пропозиції щодо очікуваної динаміки поліпшення основних показників фінансово-господарської діяльності суб'єкта господарювання необхідно провести дослідження інтенсивності руху транспорту, місць концентрації автомобілів, завантаженості та інтенсивності обігу транспортних засобів на паркувальних майданчиках, отримати дані про кількість зареєстрованих транспортних засобів в м. Києві, місць їх дислокації

в нічний час, кількість транзитного транспорту, мати розшифровку фінансових показників по кожній статті доходу та витрат підприємства та багато других показників.

Враховуючи відсутність необхідних даних, складається враження що єдиною вірною відповіддю на поставлені завдання є *misiya is not possible*.

Однак майбутній керівник комунального підприємства має знаходити вихід з складних ситуацій, бути кмітливим та приймати неординарні рішення тому користуючись інтернетом та здійснивши декілька виїздів на паркувальні майданчики з метою збору необхідних даних пропоную вашій увазі свої пропозиції щодо розвитку паркувального простору м. Києва і організації діяльності КПТС.

1. ПРОГНОЗУВАННЯ МАЙБУТНОГО РОЗВИТКУ ТРАНСПОРТНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ МІСТА

Декілька слів щодо структури пропозицій. Насамперед не керівник комунального підприємства має визначати стратегічний план на довгострокову перспективу, а мають це робити кияни і це є запорукою успішної реалізації такого плану. Стратегічний план є напрямком розвитку та складається з корпоративної стратегії та бізнес-стратегії. Стратегія підприємства повинна бути цілісною і визначати як довгострокові, так і короткострокові цілі. Бізнес-стратегія та корпоративна стратегія підприємства є компонентами загальної стратегії підприємства на найближчу перспективу. Основна задача при розробці цих стратегій полягає у визначенні своєї позиції на ринку, оцінці майбутніх змін у попиті та технологіях, описі подальших сценаріїв діяльності, визначенні основних цілей бізнес-підрозділів та підготовці плану реалізації стратегічних дій.

Для визначення цілей, стратегії, задач та інструментів їх реалізації щодо паркувального простору міста Києва потрібно звернути увагу на світову тенденцію розвитку автомобільного транспорту, що в свою чергу неодмінно призведе до відповідних змін в транспортній інфраструктурі.

І такі звернемо увагу на світові тенденції.

Боб Лутц: «Ми наближаємося до кінця автомобільної ери»

Боб Лутц – людина, яка має величезний досвід у автомобільній індустрії, працюючи в таких відомих автомобільних компаніях, як Ford, General Motors, Chrysler та BMW, вважає що епоха автомобілів підходить до свого завершення.

«Автомобільна промисловість знаходиться на прискореній кривій зміни», - зазначив Лутц в своїй статті, опублікованій в Automotive News, - «Протягом сотень років кінь був головним засобом пересування людей, а останні 120 років це був автомобіль. Зараз ми наближаємося до кінця ери автомобілів, тому що поїздки будуть проходити в стандартизованих автономних модулях».

Так воно і є. Людина, яка подарувала нам Dodge Viper (на титульному аркуші), дійсно здалася. Він вважає, що зміна настане швидше, ніж ми очікуємо і в основному цьому процесу послужили автономні автомобілі, які замінюють смертельно небезпечних водіїв та знижують смертельні випадки на дорогах до нуля. Лутц очікує перехід на безпілотний транспорт протягом найближчих 15-20 років. «Переломний момент» настане, коли 20-30% автомобілів стануть автопілотованими, що переконає суспільство в їх

безпеки. Після цього, їх впровадження прискориться, а керовані автомобілі будуть заборонені.

Ще одна думка.

Всесвітньо відомий підприємець, голова Tesla і SpaceX Ілон Маск, розповів на Всесвітньому урядовому саміті (WGS 2017) в Дубаї (Об'єднані Арабські Емірати) про те, на яких речах потрібно зосередитися урядам всіх країн світу.

Для людства стратегічно важливо розвивати "зелений" транспорт і "зелену" енергетику.

Думаю, що через десять років нові машини, не оснащені автопілотом, стануть рідкістю, а ключ до розв'язання проблеми дорожнього руху в великих містах полягає в розвитку тунелів. І я говорю не про плоску систему, а про багаторівневі рішення. Насправді простіше будувати в глибину, ніж у висоту. Шахти глибші і мають більшу вертикальну характеристику, ніж найвищі будівлі. Тобто всі тунелі можуть мати 20, 30, 40 або 50 рівнів - яку завгодно кількість. Це відкриває можливості для подолання завантаженості будь-якого, навіть найжвавішого міста світу.

Будь-яке великий місто в світі страждає від заторів. Це значною мірою пов'язано з тим, що будівлі в цих містах витягнуті у висоту, вони тривимірні. Тоді як дорожня мережа залишається двовимірною, однорівневою. Люди, як правило, залишають будівлі в один і той же час, так і виникають затори.

Найближча велика зміна правил гри з технологічної точки зору буде пов'язана з автономним водінням. Я би сказав, що це станеться набагато швидше, ніж підозрює більшість людей. Машини з автопілотом - це дуже зручно. І це станеться досить скоро.

Порада урядам держав. Я би звернув увагу на необхідність переглянути поняття транспорту як такого. Є напрямок електрифікації транспортних засобів, поновлюваний транспорт, але ці речі все ж довгострокові. Це очікується пізніше, ніж машини з автопілотом. Повного переходу на електричний транспорт варто очікувати років через 30-40, не раніше. Це спричинить за собою кардинальне збільшення потреби в електроенергії. Сьогодні, якщо говорити про світові енергетичні потреби, то одна третина - це опалення, ще третина - транспорт, і ще одна третина - електрика. Згодом переважна кількість енергії буде існувати у вигляді електричної енергії. Потреба в електриці згодом виросте втричі. Урядам вже сьогодні слід подумати, як забезпечити такий триразовий приріст виробництва енергії.

Враховуючи таку експертну оцінку автомобільного майбутнього та приймаючи до уваги, що уряди таких країн як Франція, Великобританія, Нідерланди, Швеція, Норвегія, США, Індія та Китай вже здійснюють заходи

щодо переходу на електромобілі, і деякі з цих урядів на законодавчому рівні визначились з датою остаточного переходу на електротранспорт наприклад Індія та Німечина до 2030 року, Нідерланди та Норвегія до 2025.

Так, наприклад в Великобританії за перший місяць 2017 року частка електромобілів зайняла 4,2% від автомобільного ринку Сполученого Королівства. Тобто наразі кожен з 20-25 реалізованих автомобілів є електрокаром. Цей результат був прогнозованим, адже продажі електрокарів зростали постійно: наприклад, минулий рекорд долі ринку у 3,6% був зафіксований у листопаді минулого року

Враховуючи вищевикладене я вважаю, що тільки кияни мають визначитись з відповіддю на питання: чи стане Київ кладовищем автомобілів з двигуном внутрішнього згорання з відповідними екологічними наслідками? Чи вже зараз мають запроваджуватись заходи направлені на електрифікацію транспортної системи міста, в тому числі і паркувального простору.

Ця тема потребує громадського обговорення, експертного аналізу та зміни свідомості в кожному з нас. Досить бути неробами, які пасуть задніх, ми звикли до того що ми нікчемні, саме зміни в свідомості і безперервна робота задля досягнення конкретної мети може змінити існуючий стан справ. Щодо конкретної моєї мети ідеться нижче, однак я ще маю нагадати, що прагненням українців на революції гідності були європейські цінності і кожен з нас має борг перед тими героями, які віддали за це своє життя. У нас не має іншого шляху ніж той, що в найкоротшій термін змінить країну таким чином щоб у європейському товаристві ми почувалися на рівних, а пересічні громадяни країн сусідів з тоталітарним правлінням бачили та відчували що змінити країну на краще це реально і досяжно. Саме реальні позитивні зміни в Україні можуть призвести в згаданих країнах до акцій громадської непокори наслідком чого буде повалення тоталітарних режимів і виникне можливість мирного повернення окупованих територій. Звісно я розумію що позитивні зміни в паркуванні наврядчи призведуть до зазначених мною вище наслідків але якщо кожен з нас почне змінювати країну на краще на своєму робочому місці позитивні зміни неодмінно настануть і це буде логічною перемогою революції гідності. Останній абзац є нагадуванням тим хто про це забув.

Повернемося до паркування в м. Києві. Проаналізуймо досвід інших країн щодо електрифікації транспортних засобів.

Загальновідомо, що головний внесок у забруднення довкілля роблять автомобілі з двигунами внутрішнього згорання. Вирішити цю проблему можна поступовим їхнім заміщенням електрокарами з нульовим рівнем викидів. Як це зробити? Цим серйозно заклопотані уряди країн по всьому світі.

Чому громадяни Норвегії, Нідерландів, США, Японії та інших країн масово пересідають на електромобілі, які на даний момент відчутно дорожчі у виробництві за бензинові аналоги? Тому що уряди цих країн підтримують їх податковими пільгами, разовими виплатами, звільненням від різних постійних витрат (паркування, дорожній збір, проїзд платними автобанами тощо). Це – світовий тренд цивілізованих країн, і бути осторонь нього неприпустимо.

Як це працює.

Існує два способи державного стимулювання продажів електрокарів. Перший – це прямі субсидії або ж разові виплати під час купівлі автомобіля. Яким авто давати бонуси, кожний уряд вирішує по-своєму, однак більшість відштовхується від рівня викидів CO₂. Приміром, у Франції автомобілям з рівнем викидів CO₂ до 20 г/км виплачують разовий бонус у 7000 євро, а машинам, які вписуються в рамки 21-50 г/км (це більшість під'єднаних гібридів) – 5000 євро. В той же час уряд Китаю у виплаті прямих субсидій базується на запасі ходу на електротязі. Так, Renault Zoe з автономністю у 210 км може претендувати на бонус у 6000 євро, а гібрид Volvo V60 PHEV (запас ходу – 50 км) – на 4200 євро. Прямі субсидії застосовують такі країни, як США, Франція, Японія, Швеція, Великобританія, Китай.

Другий шлях підтримки електромобільної галузі – фіскальне стимулювання. Тут уряди також діють по-різному, залежно від системи оподаткування транспортних засобів. Деякі країни, як, наприклад, Норвегія, не стягують ПДВ, яке тут становить 25%. Поширений спосіб стимулювання ринку – звільнення від податку під час першої реєстрації, який вираховується залежно від потужності двигуна, маси авто, рівня викидів CO₂ та інших параметрів. В деяких країнах він може сягати 20-25% вартості авто. Ще один варіант підтримки галузі – звільнення від щорічних дорожніх зборів. Нарешті, електрокари та під'єднані гібриди часто підтримують різними пільгами: безплатне паркування та проїзд автобанами, дозвіл пересування виділеними смугами для громадського транспорту тощо. До фіскального стимулювання вдаються Нідерланди, Франція, Японія, Швеція, Німеччина, Великобританія та інші країни.

В нашій країні станом на 31 березня 2017 року згідно інформації головного сервісного центру МВС було зареєстровано 2846 електрокарів з яких

Київ - 747 шт.

Харківська область - 578

Одеська область - 564 шт.

Дніпропетровська область - 172 шт.

Київська область - 168 шт.

Помітне зростання кількості зареєстрованих електрокарів відбулося у 2016 році. Ймовірно це пов'язано з початком дії з 1 січня 2016 року закону про скасування мита на імпорт електромобілів.

Кількість зареєстрованих електромобілів,

Рік	Кількість (шт)
2012	7
2013	29
2014	56
2015	470
2016	1602
2017 (31.03)	682

Підсумки 2016 року та початку 2017 року однозначно вказують: популярність електромобілів росте шаленими темпами.

В 2016 році Україна зайняла четверте місце світі по частці електромобілів серед проданих авто, 2 563 зареєстрованих електромобілів, при 65 562 всього проданих авто, що склало 4 відсотка. Тобто спостерігається стала тенденція до збільшення електрокарів і ця тенденція не повинна залишитися поза увагою в розробці середньо та довгострокових планів розвитку паркувального простору.

Аналіз вищевикладеного матеріалу свідчить, що всі світові тенденції розвитку транспортної інфраструктури сучасних міст направлені на збереження довкілля (чисте повітря) та запровадження інноваційних технологій за якими майбутнє, а паркування транспортних засобів в таких містах слугує заохочувальним заходом, завдяки якому уряди країн впливають на свідомість громадян щодо переходу на альтернативні види транспорту.

Якщо прислухатись до думки Боба Лутца та Ілона Маскса остаточний перехід на електромобілі відбудеться через 20-40 років (звісно в розвинених країнах).

Місто Київ є столицею України, в зв'язку з чим інші міста нашої батьківщини в першу чергу переймають та запроваджують у себе ті інноваційні технології які були запроваджені в місті Києві. У разі створення успішної моделі реорганізації транспортної інфраструктури в м. Києві вона автоматично пошириться на всю країну.

Організація дорожнього руху в м. Києві значно поступається транспортній інфраструктурі будь якому з міст західної Європи, США, Китаю. Залишатися осторонь від світового досвіду цивілізованих країн в організації дорожнього руху неприпустимо. Сьогодення в організації паркувального простору в місті Києві потребує постановку перед собою та командою однодумців найамбітніших цілей, швидкої та якісної реалізації стратегічних напрямків та задач використовуючи найсучасніші технології.

2. ПЛАН РОЗВИТКУ ПАРКУВАЛЬНОГО ПРОСТОРУ НА ДОВГОСТРОКОВУ ПЕРСПЕКТИВУ

В 2016 році був прийнятий закон, який дозволяє ввезення електрокарів на територію України без сплати мита, тобто уряд країни стимулює поступовий перехід на електромобілі, відповідно має створюватись відповідна інфраструктура. Створення належної інфраструктури сприятиме значному збільшенню кількості водіїв які змінять свої автомобілі на електрокари.

Ключовим в цьому питанні мають стати заходи стимулювання, а саме паркування має стати елементом заохочення. Наприклад безкоштовне паркування, можливість підзарядки авто, наявність вільних місць навіть в години пік на самих завантажених вулицях.

Такий підхід значно пришвидшить електрифікацію приватного парку автомобілів і надасть можливості транспортній інфраструктурі Києва відповідати високим європейським стандартам і в якійсь мірі дозволить наздогнати розвинені міста Європи та світу.

З метою реалізації зазначених завдань необхідно вивчити можливість електрифікації кожного паркувального майданчику з урахуванням сталого розвитку паркувального простору, а саме з встановленням відеокамер, фіксаторів наявності транспортного засобу на паркувальному місці, паркоматів, лічильників часу, платіжних терміналів, електронних табло, тощо. Передбачається підготовка технічних завдань та кошторису запровадження передових технологій з електрифікації транспортної інфраструктури, реалізацію зазначених вище пропозицій планується почати з I зони паркування та поступово охопити все місто – це довгострокова стратегія.

Згадуючи пораду Ілона Маска урядам країн, щодо забезпечення триразового приросту виробництва електроенергії вбачається можливим саме в Україні проводити сталий розвиток електрифікації транспортної системи кожного з міст завдяки існуванню 10 ГЕС (більше 10 МВт) та 4 атомних станцій.

3. ПЛАН РОЗВИТКУ ПАРКУВАЛЬНОГО ПРОСТОРУ НА СЕРЕДНЬОСТРОКОВУ ПЕРСПЕКТИВУ

3.1. Перехід до автоматизованої системи оплати.

Впровадження вдосконалених платіжних систем на паркувальних майданчиках міста дозволять скоротити або й ліквідувати втрати бюджетних надходжень шляхом оснащення всіх платних майданчиків автоматизованими засобами оплати. Такі системи не мають паркувальників, які б стежили за оплатою, а лише контролерів та відповідну мережу розповсюдження талонів на паркування та інших форм оплати.

Перехід до системи функціональної автоматизованої оплати паркування принаймні в I зоні паркування є оптимальною середньостроковою стратегією.

Автоматизована система повинна спиратися на усі сучасні цифрові засоби оплати, такі як мобільний телефон, SMS, кредитна картка та Інтернет.

У світі немає міст, які покладаються на повністю безготівкову сплату. У лондонському районі Вестмінстер поступово переходять на таку систему, демонтуючи паркувальні лічильники, але робиться це поетапно, успішно створивши культуру оплати з дуже високим рівнем дотримання. Те ж саме відноситься і до Тель-Авіва.

В реалізації середньострокової перспективи розвитку паркувального простору м. Києва слід розробити список важливих ключових показників ефективності (кількість оплачених годин за місце на рік, рівень дотримання правил, рівень задоволення клієнтів тощо). Такі показники мають стати тими чинниками завдяки яким стане реальним оцінювати динаміку змін в паркувальному просторі.

Слід зазначити, що запровадження пілотного проекту з автоматизації паркувальних майданчиків розташованих в I зоні паркування, означатиме, що необхідно вирішувати питання належної організації послуг паркування в

Зоні II та в Зоні III. Без залучення сторонніх інвестицій в автоматизацію та електрифікацію паркувальних майданчиків, здійснення таких заходів за рахунок КПТС в I зоні паркування і буде планом розвитку на середньострокову перспективу.

Для поліпшення результатів контролю за сплатою послуг, Парламент України має ухвалити новий закон, що, здається, можливо тільки в середньостроковій перспективі. На даний момент таким є проект Закону про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо реформування сфери паркування транспортних засобів від 04.11.2016 №5364, який прийнятий в першому читанні.

Наслідком прийняття цього закону має стати поліпшення якості міського середовища завдяки притягненню до відповідальності порушників правил паркування та зменшенню кількості незаконно запаркованих автомобілів.

Прийняття зазначеного закону є вкрай важливим для розвитку паркувального простору, оскільки будь які прогнози спираються на запроваджені неухильного контролю за дотриманням правил паркування, притягнення до відповідальності порушників правил дорожнього руху.

4. ДЕТАЛЬНИЙ ПЛАН ПЕРШОЧЕРГОВИХ ДІЙ

4.1. Контролери.

Загальний принцип реанімаційних заходів відновлення комунального підприємства змусити працювати чинну систему, особливо перш, ніж її розширювати. З огляду на правові перешкоди для надійного контролю дотримання водіяма правил паркування, в короткостроковій перспективі годі сподіватися значного поліпшення фінансових аспектів ситуації. Отже, в короткостроковій перспективі залучення інвестицій для запровадження сучасних автоматизованих систем паркування малоймовірне. Хоча є один варіант, який за деяких умов може забезпечити фінансові надходження з метою запровадження інноваційних технологій в облаштування паркувальних майданчиків, про нього нижче.

В серпні 2017 року керівництвом КПТС було прийнято рішення про заборону стягнення плати за паркування автомобілів паркувальниками. Таке рішення на мій погляд було завчасним та економічно необґрунтованим. Враховуючи, що 76% надходжень від денного паркування забезпечувалось саме паркувальниками, 23% - паркоматами та близько 1% - за допомогою мобільного паркування. Наслідки прийняття такого рішення катастрофічні. Наразі збитки підприємства станом на 30.09.2017 року становлять понад 20 млн. грн. Спрогнозувати розмір збитків станом на 01.01.2018 року дуже важко, однак згідно самого оптимістичного прогнозу становитимуть 30 млн. грн.

Виникає цікаве питання чи впливає на аналіз розрахунку можливих ризиків збільшення боргових зобов'язань КПТС за останні півроку на 23 млн. гривень, в тому числі на аналіз ризиків потенційними інвесторами?

У будь якому разі рішення про заборону роботи паркувальників в повній мірі реалізувати не вдалось, насамперед тому, що між КПТС та

приватними структурами укладені цивільно правові угоди, за умовами яких останні сплачують на користь КПТС кошти в тому числі паркувальний збір, а КПТС надає таким організаціям право здійснювати платне паркування. Враховуючи, що цивільно-правові угоди були укладені до серпня 2017 року, обмеження щодо способів отримання коштів з користувачів послуг вони не містять (мають право працювати паркувальники) і укладені такі угоди що найменше на три роки. Тобто приватні структури після оголошення паркувальників поза «законом» несуть фінансові втрати, хоча мають всі юридичні підстави для оформлення паркувальників на роботу і не чим не обмежені в організації своєї діяльності. По-перше таке рішення протирічить цивільно-правовим засадам та умовам договору з боку КПТС. По-друге за умови належної фіксації працівниками приватних структур відмови сплачувати кошти за паркування водіями транспортних засобів, роботи поліції (забирають паркувальників до райвідділу) керівництво зазначених організацій може звернутися до суду з вимогою відшкодування понесених витрат на організацію паркування та виплату упущеної вигоди. По-третє вищезазначене оголошення порушує конституційні права осіб, які працюють паркувальниками в приватних структурах (в тому числі за цивільно-правовими угодами).

Останнім негативним наслідком слід зазначити, що попит керує пропозицією, насправді за умови браку місць паркування в місцях де працювали комунальні паркувальники наразі працюють не встановлені особи, які в повній мірі привласнюють отримані кошти. Є велика імовірність, що тіньові паркувальники працюють за домовленістю з організаціями, підприємствами, закладами харчування розташованими біля такого паркувального майданчику. Керівництво закладів зацікавлене в організації паркування для своїх клієнтів, а керівництво організацій і підприємств в фіксуванні на паркувальному майданчику місця для власного автомобіля та автомобілів своїх працівників. Такий стан дозволяє платити тіньовому паркувальнику заробітну плату щомісяця тому візуально на паркувальному майданчику ніхто гроші не збирає.

Відповідно прийняття такого рішення в повній мірі сприяло тінізації фінансові надходження від паркувальної діяльності в місті і як наслідок комунальне підприємство недоотримало понад 23 мільйона гривень за півроку, частина цих коштів є збором за паркування відповідно є втратами бюджету міста.

Дане питання потребує негайного вирішення, за умови неможливості повернення паркувальників, потрібно вводити в структуру КПТС контролерів завданням яких буде підвищення культури сплати водіями послуг паркування.

4.2. Вартість облаштування паркувального майданчику.

В залежності від кількості відеокамер, типу електронного табло (можливості його встановлення), умов підключення паркоматів або встановлення лічильників часу паркування облаштування паркувального майданчика з розрахунку 25-30 машиномісць коштуватиме від 100 до 200 тисяч гривень.

Розрахунок

вартості облаштування паркувального майданчика на 25-30 м/м
(без урахування вартості програмного забезпечення, підключення до електромережі та прокладення кабелю)

Елемент	Кількість	Вартість за одиницю (грн)	Загальна вартість (грн)
Паркомат (вітчизняного виробництва)	1 шт.	80 000	80 000
Камери спостереження	2шт	1620	3240
Нанесення дорожньої розмітки	300 метрів (залежить від способу постановки т/з)	10	3000
Повний комплект знаків	Знаки та інформаційні таблички	3680	3680
Електронне табло	1 шт	8000	8000
Загальна вартість			97 920

Звертаю увагу, що запровадження сучасної системи паркування сприятиме збільшенню надходжень за надані послуги, що в свою чергу надасть можливість керівництву КПТС облаштовувати наступні паркувальні майданчики.

4.3. Створення робочої групи.

Стратегія паркування не інтегрована до планів розвитку транспорту та землекористування, відсутня організація співпраці з поліцією. Тому одним з перших важливих кроків має стати створення робочої групи, яка б проводила наради всіх відповідних зацікавлених сторін міста таких, як Управління організаційно-аналітичного забезпечення діяльності Київського міського голови, Департамент транспортної інфраструктури та Департамент міського благоустрою та збереження природного середовища, Департамент фінансів, КТПС, поліція та інші. Роль групи полягатиме в розгляді змін у ситуації з паркуванням на вулиці, реформуванні зв'язків між муніципальним бюджетом і паркуванням, підготовці та поданні муніципальних бюджетних

заявок для цілей просування реформ у сфері паркування тощо. Час від часу до її роботи можна запрошувати інші зацікавлені сторони, такі як аудитори, НУО, експерти-науковці, іноземні донори або народні депутати.

4.4. Пропозиція щодо джерел фінансування.

4.4.1 Презентую свою пропозицію, щодо фінансових джерел для запровадження інноваційних технологій в облаштуванні паркувальних майданчиків.

Протягом 2017 року знижувались фінансові показники діяльності КПТС. Бюджет міста недоотримав значних коштів, однак в масштабах бюджету міста недоотримані кошти не є критичним показником, тобто Київська міська рада при прийнятті бюджету міста на наступний рік може передбачати фінансування запровадження інноваційних технологій на паркувальних майданчиках в межах отриманого збору за паркування за звітний рік. Проведення такого фінансування протягом що найменше трьох років має сформувати сталий прогрес сучасного облаштування паркувальних майданчиків і як наслідок збільшення через три роки надходжень до бюджету коштів від адміністрування місцевого податку. Тобто після спливу четвертого року запровадження інноваційних технологій в паркувальному просторі бюджет міста отримає надходження від паркувального збору співмірні тим, що отримував би протягом трьох років.

Даний розрахунок має місце за умови, що діяльність КПТС щодо запровадження інноваційних технологій почнеться без боргів та з законодавчо закріпленою відповідальністю водіїв за порушення правил паркування та правил дорожнього руху.

4.4.2. Диференційована оплата.

Впровадити диференційовану оплату паркування транспортних засобів в I зоні, наприклад перша година – 10 гривень, друга годинна – 50 гривень, третя година – 200 гривень, четверта годинна і кожна наступна - 500 гривень. Впровадження такої системи оплати:

- не стосується власників електрокарів (додатковий стимул придбати екологічно чистий транспорт);
- не обмежує права власників бюджетних автомобілів (вартість першої години є абсолютно доступною), якщо не має бажання оплачувати другу годину відстою транспортного засобу, водій має звільнити займане місце та знайти інше;
- забезпечить інтенсивність зміни транспортних засобів на паркувальних майданчиках;
- збільшить надходження коштів до підприємства та бюджету (додаткове джерело запровадження інноваційних технологій)

Застереження полягає в необхідності погодити запровадження такої системи оплати з Антимонопольним комітетом України, через необхідність дотримання вимог Закону України «Про економічну конкуренцію»

4.4.3. Паркування на прибудинкових та міжквартальних територіях.

Диференціювати вартість місячних абонементів для місцевих мешканців та інших потенційних абонентів. Організація відстою транспортних засобів на внутрішньо дворових та міжквартальних територіях є одним із головних напрямків в створенні паркувального простору міста. На сьогодні склалась вкрай негативна ситуація з паркування автомобілів переважно в нічний час біля житлових будинків. Брак місць для паркування змушує деяких власників транспортних засобів пересікати червону межу дозволених, а саме перегороджувати проїзні шляхи прибудинкових територій, залишати автомобілі на зелених зонах, дитячих майданчиках тощо. Невпорядковане паркування на прибудинкових територіях неодноразово ставало причиною трагічних наслідків через неможливість своєчасного проїзду спецтранспорту (швидка, пожежна служба). Запровадження оплати за нічний відстій на прибудинкових територіях та міжквартальних територіях з наданням права збору коштів за послуги паркування керівним органам територіального об'єднання громад, ОСББ, головам кооперативів є питанням яке потребує додаткового вивчення але однозначно має бути розроблена концепція, що врегулює безлад на прибудинкових територіях.

Моя пропозиція полягає в запровадженні місячних талонів для відстою автомобілів мешканців прилеглих будинків та добових талонів для гостей. Вартість абонементних та добових талонів буде складатись з нижчої тарифної ставки паркувального збору, вартості виготовлення талону та вартості послуги встановленої рішенням відповідного керівного органу будинку (територіального об'єднання) обмеженої гранично допустимим розміром. Абонементні талони мають бути єдиного зразка, КПТС є замовником їх виготовлення. Таке нововведення доцільно запроваджувати на обмеженій території в якості пілотного проекту. Наслідками запровадження має стати збільшення надходжень до бюджету, якщо мінімальна ставка паркувального збору буде дорівнювати 50 копійок за ніч з одного автомобіля (15 гривень на місяць). Півмільйона автомобілів, що точно паркуються на прибудинкових територіях будуть наповнювати бюджет на 7,5 мільйонів гривень щомісяця (джерело запровадження інноваційних технологій).

Головною перевагою такої пропозиції є те, що отримувати та розпоряджатись коштами за послуги паркування будуть об'єднання мешканців будинків. Вони самостійно визначатимуть пріоритети біля свого будинку (децентралізація в дії) чи витрати на оплату послуг вивезення сміття, чи зробити поточний ремонт, чи вести в штат ОСББ паркувальника

(має упорядковувати відстій т/з). Мешканці кожного будинку поділяються на тих, що мають автотранспорт та тих які його не мають, в деяких родинях автомобіль має кожний член сім'ї. Відповідно введення оплати за припарковані біля будинку автомобілі в якійсь мірі компенсує громадянам, які не мають власного транспорту або мають гараж, втрату тротуарів (не можливо пройти через припарковані авто), забруднення повітря, шум та інші негаразди. Крім того, можливість встановлення розміру вартості послуг дасть головам ОСББ (іншим керівникам) додаткові важелі впливу щодо впорядкування відстою автотранспорту на прибудинкових територіях. Нарікання на неспроможність влади навести лад будуть недоречні.

Всі наведені розрахунки умовні, пропозиція потребує додаткового опрацювання.

4.5. Взаємодія.

Паркування є складовою транспортної інфраструктури, тому всі плани розвитку паркувального простору мають узгоджуватись з рухом громадського транспорту в м. Києві. Без налагодження взаємодії та створення спільної стратегії розвитку між КПТС та департаментом транспортної інфраструктури розвиток паркування не можливий.

4.6. Створення єдиної бази даних.

Слід здійснити повну інвентаризацію муніципального паркувального господарства перелік паркувальних майданчиків затверджений рішенням Київської міської ради від 23.06.2011 року №242/5629 не відповідає дійсності більш ніж на 10% .

Результати інвентаризації опрацювати та створити базу даних. Для цілей планування знадобляться карти ГІС при розробці яких необхідно зазначити місце розташування регульованих паркувальних майданчиків, зони паркування, робочі години, місцеположення місць для осіб з інвалідністю, розташування паркоматів тощо.

4.7. Інформаційні та інші заходи.

Необхідно поліпшити загальне інформування громадськості щодо того, як здійснюється паркування, які форми оплати існують, як ними користуватись.

Уточнити інформацію на майданчиках, а саме:

- Поліпшити інформацію на табло, принаймні вказавши години роботи та тарифну зону. Включити інформацію про найближчі позавуличні паркінги;
- Поліпшити маркування: чітко розмежувати окремі паркувальні місця;
- Ширше використовувати фізичні перешкоди, як-от: стовпчики, бар'єри і кашпо, для звуження можливостей незаконного паркування, починаючи з Зони І;

- Легалізувати якусь кількість неофіційних паркувальних місць уздовж бордюрів за умови, що це не перешкоджатиме дорожньому руху;

4.8. Поліпшити адміністративний аспект КППС

Відповідно до затвердженого в січня 2017 року штатного розпису КППС кількість працівників складає 495 чоловік з фондом оплати праці 804 244 гривні. Проаналізувавши даний штатний розпис вбачається можливість зменшення видатків на оплату праці працівникам КППС шляхом проведення скорочення штатів та зміни структури підприємства. Насамперед сумнівною виглядає доцільність сімох заступників директора. Неможливо не звернути уваги на наступне:

- два перших заступника один з яких має в підпорядкуванні один адміністративно-господарський відділ, що складається з 9 чоловік, а саме начальник відділу – 1 штатна одиниця, головний спеціаліст з ІТ – 1 штатна одиниця, спеціаліст – 1 штатна одиниця, черговий (охорона) – 4 штатні одиниці, прибиральник – 1 штатна одиниця, інженер з охорони праці – 1 штатна одиниця. Посада начальника за умови скорочення відділу втрачає актуальність. Доцільність спеціаліста з ІТ в господарському відділі сумнівна за умови існування відділу інновацій. Невідомо, що входить в обов'язки спеціаліста господарського відділу але за наявності загального відділу вбачається можливість його переведення. Інженер з охорони праці за змістом своїх посадових обов'язків повинен підпорядковуватись першому заступнику з організаційної роботи, тому що організація роботи напряду пов'язана з охороною праці. Для організації роботи охорони та прибиральника наявність посади другого першого заступника вбачається зайвою.
- Заступнику директора з економіки підпорядковано фінансово-економічний відділ який має три штатні одиниці і увага управління закупівель одна штатна одиниця – начальник управління і це при тому, що в підпорядкуванні заступника директора з договірної роботи є відділ закупівель. Коментарі мабуть зайві. За наявності відділу бухгалтерської звітності є доцільним створити управління бухгалтерського обліку та фінансової діяльності підприємства підпорядкувати його головному бухгалтеру до складу якого має бути включено два відділи фінансовий та бухгалтерський, функції управління закупівель доцільно передати до відділу закупівель. Така зміна в організаційній структурі скорочує посади заступника директора з економіки та начальника управління закупівель.
- Заступник директора з розвитку має в підпорядкуванні один відділ земельних відносин з штатною чисельністю працівників в розмірі трьох чоловік. На жаль не відомі функції відділу земельних відносин але на перший погляд вони споріднені з функціями відділу розробки

схем організації дорожнього руху, об'єднує їх спільна мета створення нових паркувальних майданчиків. Об'єднання таких відділів є доцільним, загальна кількість працівників складає 5 штатних одиниць, дві з яких це керівники відділів. Результатами такого об'єднання є скорочення посади одного з начальників відділу та посади заступника директора з розвитку.

- Аналогічно до вищевикладених пропозицій щодо змін в структурі КПТС вбачається доцільним об'єднання відділу облаштування паркувальних майданчиків та відділу організації роботи відведених та спеціально обладнаних паркувальних майданчиків. Зміст організації роботи паркувальних майданчиків безпосередньо передбачає їх облаштування. З назв двох згаданих відділів вбачається дублювання функцій.

Звісно, що для проведення скорочення штату та змін в структурі КПТС необхідно провести більш детальний аналіз положень про відділи та функціональних обов'язків працівників підприємства, корисно здійснити додаткову ревізію організаційної структури. Слід зазначити, що вищезазначене рішення має бути реалізоване з дотриманням вимог трудового законодавства України, що неодмінно призведе до компенсаційних виплат. Нажаль, у мені як претендента на посаду не має доступу до відповідних документів, тому це питання потребує додаткового вивчення. Однак відразу можу зазначити, що доцільність наявності сімох заступників директора не виправдана. Навіть поверхневий аналіз штатного розпису вбачає можливість скорочення штату принаймні трьох заступників директора, одного начальника управління та двох начальників відділів, що скорочує видатки на оплату праці в розмірі 63 534 гривні в місяць. Зазначені кошти можуть використовуватись в якості преміювання кращих працівників підприємства.

Слід зазначити, що в штатному розписі розмір оплати праці паркувальників (контролерів) не зазначений (мають відрядну оплату праці), тобто за умови простою і не звільнення їх до цього часу, роботодавець зобов'язаний виплачувати 2/3 мінімальної заробітної плати, а саме 2133 гривні кожному з 385 паркувальнику (контролерів) тобто 821 205 гривень, а враховуючи нарахування на заробітну плату видатки за цією статтею складуть понад один млн. грн. Виникає питання: як ви вважаєте чи впливає наявність цієї інформації на підготовку плану стратегічного розвитку, детального першочергового плану реформування та підготовки пропозицій з поліпшення техніко-економічних та фінансових показників?

4.9. Децентралізація нормативно-правової бази та розроблення політики паркування, юридичні аспекти.

Нормативно-правова база паркування надзвичайно централізована. Центральний орган влади України, Кабінет Міністрів, відіграє занадто важливу роль у регулюванні виділених стоянок і формуванні плати за паркування. З політичної точки зору не ясно, чому компетенція національного уряду має поширюватися на регулювання паркувального простору, що цілком належить місцевим органам влади. Нормативна база паркування вимагає кардинальної децентралізації, аби наблизити застосовні правила до унікальних потреб користувачів паркування в Києві. У той самий час, робота критичних паркінгів менше залежить від волі уряду.

За теперішнього законодавчого регулювання досить важко сприймати експлуатацію майданчиків для платного паркування як послугу, а не податок. Таким чином, користування виділеними майданчиками для паркування де-факто означає для водіїв додатковий податковий тягар - без якихось очевидних переваг. Готовність людей платити за паркування можна посилити шляхом надання додаткових послуг, орієнтованих на місцевих жителів і підприємства, а також наявності різних способів оплати.

Щоб збільшити дохідність плати за паркування, вочевидь треба стимулювати оборот автомобілів на стоянках. Зробити це можна шляхом введення правових обмежень на максимальний термін користування майданчиком протягом дня або встановлення диференційованої оплати послуг паркування.

Примусове виконання законів вкрай слабке. Конкретно кажучи, законодавство чітко розмежовує порушення правил дорожнього руху та невиконання правил сплати за паркування, в результаті чого останнє порушення карається тільки адміністративним штрафом, при цьому адміністративна комісія, що їх накладає, працює вкрай не задовільно. А ще, в силу низки судових рішень у разі несплати за паркування вже не можливо застосувати евакуатор для буксирування автомобілів чи накладати штраф без фізичної присутності власника автомобіля.

4.10 Реформа паркувального збору

Незважаючи на існування паркувального збору, його ставки і потенціальні надходження від нього, здається, поки не несуть значних доходів муніципальному бюджетові. Крім того, суми, отримані від паркувального збору, не можна використати для фінансування міських капітальних витрат, пов'язаних з розвитком інфраструктури мобільності. Помітних спроб звернути увагу на бюджетні наслідки паркувальних послуг в цілому не видно. Фактичне суспільне значення паркувального збору на цей час невисоке. Паркувальний збір слід реформувати, зробивши його залежним від

продуктивності та цільовим (тобто накопичуваним спеціально для фінансування розвитку транспортної інфраструктури).

Пропозиції:

- Змінити статтю 268-1.2 Податкового кодексу України, встановивши зв'язок розміру паркувального збору з оборотом автомобілів на стоянці (однією годиною паркування), а не її фізичними розмірами.
- Скасування пункту 20-1 статті 64 Бюджетного кодексу України, який вимагає використовувати паркувальний збір для фінансування загального фонду міського бюджету Києва, а не спеціального, спрямованого на капітальні видатки.

4.11. Координація з іншими українськими містами

Враховуючи, що діяльність паркування транспортних засобів регламентована на загальнодержавному рівні проблеми в організації діяльності паркування притаманні іншим містам України. Спілкування з відповідними працівниками у Львові та Одесі показали, що вони стикаються з аналогічними труднощами і юридичними перешкодами, що заважають формуванню належного управління паркувальним господарством у їхніх містах.

Поліпшення координації діяльності з іншими українськими містами могло б допомогти вести кампанію на користь запропонованих змін правового характеру.

4.12 Підвищення вартості паркування

Поліпшення рентабельності можливе завдяки підвищенню плати за паркування.

Якщо погодинну плату за паркування (у порівнянні з абонементом) підвищити вдвічі або втричі, попит на паркування, ймовірно, зменшиться, проте неясно, до якого саме рівня. Виходячи з світового досвіду збільшення погодинної плати має своїм наслідком пряме зростання доходів від паркування в одній і тій самій пропорції.

З погляду ж більш перспективних підходів, різке збільшення плати за паркування відповідало б меті зменшити використання автомобілів і надати перевагу альтернативним видам транспорту. Однак це слід організувати поетапно, узгоджуючи з поліпшеннями в сфері громадського транспорту і інфраструктури для пішого/ велосипедного пересування; будь-які зміни плати найкраще здійснювати шляхом поступового збільшення, а не різкого підняття, щоб не надто шокувати користувачів. Було б також доречно

реформувати або скасувати Порядок формування тарифів на послуги паркування, встановлений Кабінетом міністрів.

4.13 Ризики:

- Вартість сучасних технічних засобів, технологій та програмного забезпечення визначається в іноземній валюті. Нестабільна економічна ситуація впливає на стабільність грошової одиниці України – гривні. Курсові коливання значною мірою впливають на розрахунки та прогнози.
- Кадрові питання не ясно, чи вдасться знайти на місці компетентний персонал за умови низького рівня заробітної плати в КПТС;
- Розмір валових надходжень залежить від змін, що відбудуться в законодавстві, і від фактичного контролю з боку поліції за дотриманням правил дорожнього руху;
- Внутрішня норма прибутковості в розмірі 15% - є низькою за умови погашення боргових зобов'язань, які орієнтовно складають 30 мільйонів гривень;
- Проведення на території України антитерористичної операції негативно впливає на можливість залучення іноземних інвестицій. ЕБРР наприклад передбачає можливість інвестування в муніципальні проекти тільки за умови залучення власного капіталу не менш ніж 50% вартості проекту.

4.14. Пропозиції щодо очікуваної динаміки поліпшення основних показників фінансово-господарської діяльності суб'єкта господарювання.

Джерела надходжень	Розмір прогнозованих надходжень за 2018 рік
Денне паркування	
готівкові надходження	від 5 млн до 10 млн
продаж абонементних талонів	10 млн
Паркомати	5 млн
Фіксовані договори на	
денні паркувальні майданчики	4 млн
нічні паркувальні майданчики	27 млн
Перепустки на Труханів острів та гідропарк	1 млн
Інші	0,5 млн

Орієнтовні надходження мають складати понад 53 мільйонів гривень за 2018 рік. Наведені показники є умовними і залежать від багатьох чинників. У разі задіяння на паркувальних майданчиках контролерів паркування

транспортних засобів передбачити результативність їх діяльності складно через такі ж чинники, що при наявності паркувальників. Однак є деякі відмінності. Якщо паркувальник мав обов'язок отримати плату за паркування відповідно не видавши чек та привласнюючи виручку здійснював правопорушення. То контролер не має зобов'язання отримувати кошти за послуги паркування, у такому разі сплата водієм будь яких коштів контролеру може сприйматись як вдячність (чайові), відповідно такі дії не є порушенням законодавства. Слід зазначити, що задіяння контролера підвищить культуру сплати за послуги паркування але в якій мірі визначити важко.

Звертаю увагу, що у разі прийняття закону про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо реформування сфери паркування транспортних засобів та впровадження дієвих механізмів притягнення порушників правил паркування надходження від денного паркування збільшаться в разі і складатимуть понад 50 мільйонів гривень протягом 2018 року.

Перелік обставин від яких залежить динаміка поліпшення основних показників КПТС не є вичерпним.

З вище наведених прикладів стає зрозумілим, що підготовка фінансового плану на рік є суто теоретичним заходом. Приклад цьому фінансовий план КПТС на 2017 рік

5. АНАЛІЗ КОНЦЕПЦІЇ РОЗВИТКУ ПАРКУВАЛЬНОГО ПРОСТОРУ

5.1. Проблематика.

Київська міська рада своїм рішенням від 22 січня 2015 року №22/887 затвердила концепцію розвитку паркувального простору

Визначення проблем, на розв'язання яких спрямована Концепція

- низький рівень дотримання правил паркування;
- відсутність дієвого простого механізму контролю за дотриманням правил паркування та оплати, а також механізму накладення штрафу за порушення правил паркування на платних парковках;
- низька дисципліна оплати, а отже неповне надходження коштів до бюджету міста;
- непрозорість готівкових розрахунків та неможливість фактичного контролю за надходженнями;

- відсутність зручних і доступних безготівкових способів оплати (мобільне паркування, платіжні картки, абонементи);
- недостатнє облаштування майданчиків платіжними терміналами, автоматичними в'їзними та виїзними терміналами тощо;
- невідповідність паркувальної інфраструктури міста сучасним вимогам;
- недостатня кількість паркувальних місць на відведених, спеціально обладнаних майданчиках для паркування, майданчиків та паркінгів;
- відсутність «перехоплюючих паркувальних майданчиків»;
- низька якість послуг з паркування автотранспорту;
- малоефективне інформаційне та технічне забезпечення паркувальної діяльності.

Як вбачається зі змісту вищезазначеного рішення основна стратегія з поліпшення транспортної доступності до місць паркування в місті полягає в пристосуванні інфраструктури для приватних автомобілів без урахування того, як така пропозиція узгоджуватиметься з іншими планами розвитку транспорту та землекористування. Стратегічний план розвитку паркувального простору в даній концепції передбачає зростання кількості автомобілів та відповідно обумовлює збільшення паркомісць в тому числі і в центрі міста, що суперечить політиці, яка запроваджується в європейських містах з метою обмеження використання автомобілів.

На мій погляд є доцільним створювати пракомісця на узбіччі та стягувати за них плату однак такі місця повинні бути облаштованими сучасними засобами контролю паркування.

5.2. Мета Концепції

Сформульовані цілі можна розділити на чотири основні категорії:

- досягнення ознак більш розвинутого та сучасного міста за рахунок обмеження використання автомобілів і розробки інших засобів транспорту («знизити навантаження на вуличну мережу міста», «зниження забруднення повітря транспортними засобами, сприяння розвитку транспорту з нульовим викидом велосипеда або електромобілі»);
- збільшення доходів до бюджету міста;
- поліпшення обслуговування («поліпшення якості послуг паркування», «що робить використання паркувальних послуг більш зручним для людей і організацій» ...);
- розширення інфраструктури паркування («з існуючих 25000 до приблизно 125000 до кінця 2020 року»).

5.3. Правова оцінка

Концепція стверджує, що для того, щоб реалізувати кращі європейські практики щодо паркування, необхідно ввести законодавчі зміни, зокрема, пов'язані з:

- можливістю (державного) оператора паркування документувати порушення (шляхом фотофіксації);
- можливістю працівників (державного) оператора паркування здійснювати контроль за дотримання вимоги про оплату та накладати штрафи;
- презумпцією вини власника автомобіля;
- можливістю блокувати автомобілі та буксирувати їх евакуатором.

Ці прагнення відповідають кращій практиці в багатьох європейських країнах, таких як Англія, Бельгія та Нідерланди.

Отже, Концепція справляє досить позитивне враження. Водночас, ряд її положень слід удосконалити, а саме не було докладено жодних зусиль в плані здійснення надійних техніко-економічних обґрунтувань, щодо забезпечення принаймні центральної частини міста сучасними технологіями з організації паркування.

Хоча реформувати паркувальний збір в короткостроковій перспективі не можливо, оскільки це вимагає участі Парламенту, слід зосередити більше уваги на більш ефективному використанні плати за паркування. На відміну від паркувального збору, плата за паркування наразі є набагато більш важлива як інструмент впливу на паркувальні звички водіїв у Києві.

Для поліпшення ситуації в паркувальному просторі м. Києва, самого існування концепції розвитку паркувального простору без зобов'язань з боку КМДА інвестувати надходження від збору за паркування в створення сучасної та інноваційної системи управління паркуванням не достатньо.

5.4. Технічна оцінка

5.4.1. Поліпшення обслуговування та оплата.

Концепція також робить наголос на дематеріалізації оплати та впровадженні автоматизованої системи з метою «зменшити вплив людського фактора». Передбачені три способи платежу: «платіжні термінали», мобільний телефон (SMS або додаток) та он-лайн сплати через веб-сайт оператора. Знову ж таки, це відповідає передовій практиці: у багатьох країнах широко розвивається оплата кредитною карткою і з допомогою мобільного телефону.

Слід, утім, відзначити, що й більш класичний спосіб оплати з допомогою паркоматів, також може давати задовільні результати (приклад Будапешт). У кожному разі, здається, фізичну інфраструктуру (наприклад, паркомати) таки доведеться використовувати хоча б як нагадування про

оплату, щоб посилити місцеву культуру/ усвідомлення потреби платити за паркування.

5.4.2. Розвиток інфраструктури для паркування

Концепція також спрямована на розвиток інфраструктури паркування, маючи на меті збільшити вп'ятеро поточну кількість регульованих паркомісць

(з 25000 до 125000) протягом 5 років. Ця мета підкріплюється твердженням, що «виходячи з європейського досвіду, Київ потребує близько 500000 машиномісць». Таке твердження є сумнівним, оскільки нинішня ситуація в організації паркування незадовільна, тому досить нелогічно розширювати безконтрольне та хаотичне паркування в місті. Більш логічно було б спочатку, не збільшувати кількість паркомісць, а вдосконалити існуючу систему паркування.

Зокрема, концепція робить наголос на розвиткові перехоплюючих автостоянок. У Концепції навіть підкреслюється, що «тариф на користування перехоплюючими паркувальними майданчиками (паркінгами) має бути вигіднішим, ніж плата за користування паркувальними майданчиками. Для перехоплюючих паркувальних майданчиків (паркінгів), фінансування будівництва та обладнання яких буде здійснюватися за рахунок коштів інвесторів, в умовах інвестиційного конкурсу передбачити необхідність забезпечення інвестором вартості паркування не вище рівня тарифів на послуги з користування перехоплюючими паркувальними майданчиками (паркінгами), встановлених для КП „Київтранспарксервіс”». Це може дати ефект, якщо перехоплювальні паркінги передбачаються у вигляді наземних. Однак навряд чи знайти інвестора для будівництва багатоповерхової автостоянки за умови відсутності правових важелів впливу на порушників правил паркування та правил дорожнього руху. Також варто зазначити, що користування платними перехоплюючими паркінгами буде непрогнозованим, якщо не здійснити заходів регулювання на паркувальних майданчиках розташованих поруч з багатоповерхневим паркінгом та не обмежити паркування на тротуарах та інших придатних для цього містах дорожньої інфраструктури міста.

Щодо всіх нових об'єктів інфраструктури для паркування, то в концепції поставлено мету оснастити 5% від загальної паркувальної ємкості станціями заряджання електромобілів. Це є дуже амбітною та слушною метою, яка має бути реалізована за будь яких умов. Це той шлях який дасть можливість нашому місту бути в переліку міст з найвищими екологічними стандартами для проживання мешканців та забезпечить сталий розвиток електрифікації, що неодмінно призведе до впорядкування відстою автомобілів та покращення транспортної інфраструктури.

P.S. Про підбір людей в команду Ілона Маска

Передусім я керуюся інтуїтивним чуттям. Коли я проводжу співбесіду з кимось, моє основне питання завжди одне й те ж: я прошу людину розповісти історію свого життя. Я прошу розповісти їй про рішення, які вона приймала, і чому вона зробила той чи інший вибір. І я прошу розповісти про те, які найскладніші проблеми перед нею стояли і як вона їх вирішувала.

Це важливе питання, тому що люди, які вирішують проблеми, знають і пам'ятають усе аж до найдрібніших деталей. А люди, які лише намагаються зробити вигляд, що вони вирішують проблеми, можливо, можуть щось знати на поверхневому рівні, але за глибшої деталізації вони тушуються.