

КОНКУРСНА ПРОПОЗИЦІЯ

до участі у конкурсі на заміщення вакантної посади

директора комунального підприємства

«КИЇВТРАНСПАРКСЕРВІС»

Кандидат: Салобаєнко Денис Ігоревич

2017

1	ВСТУП	3
2	ЗАГАЛЬНІ ВІДОМОСТІ	3
3	ХАРАКТЕРИСТИКА СТАНУ	5
4	АНАЛІЗ ПОКАЗНИКІВ ЕФЕКТИВНОСТІ РОБОТИ	6
5	ПЕРШОПРИЧИНИ ПАРКУВАЛЬНОЇ ПРОБЛЕМИ	8
6	ПРОЕКТ СТРАТЕГІЧНОГО ПЛАНУ РОЗВИТКУ СУБ'ЄКТА ГОСПОДАРЮВАННЯ НА СЕРЕДНЬОСТРОКОВУ ПЕРСПЕКТИВУ	9
7	ДЕТАЛЬНИЙ ПЕРШОЧЕРГОВИЙ ПЛАН РЕФОРМУВАННЯ СУБ'ЄКТА ГОСПОДАРЮВАННЯ ПРОТЯГОМ ОДНОГО РОКУ	11
8	ФІНАНСОВИЙ ПЛАН ТА ОБСЯГ НАДХОДЖЕНЬ ДО БЮДЖЕТУ	12
9	ПРОПОЗИЦІЇ ЩОДО ЗАЛУЧЕННЯ ІНВЕСТИЦІЙ ДЛЯ РОЗВИТКУ ПАРКУВАННЯ ТА СУБ'ЄКТА ГОСПОДАРЮВАННЯ	13

1. ВСТУП

Підготовку конкурсної пропозиції до участі у конкурсі на заміщення вакантної посади директора комунального підприємства «КІЇВТРАНСПАРКСЕРВІС» (далі — КП «КІЇВТРАНСПАРКСЕРВІС») виконано кандидатом Салобаєнко Денисом Ігоревичем.

При створенні конкурсної пропозиції була врахована надана інформація щодо фінансово-економічного стану КП «КІЇВТРАНСПАРКСЕРВІС». Конкурсна пропозиція містить проект стратегічного плану розвитку підприємства на короткострокову та середньострокову перспективи.

Київ - одне з найстаріших міст Європи та світу, як і багато інших міст світу з сформованою протягом століть житловою забудовою центру міста та мережею вулиць та доріг, стикається із проблемою пропускної здатності існуючої мережі доріг, заторів, підвищеною загазованістю міста.

Київ, як і будь-яка інша столиця повинен бути зручним для життя.

У таких містах пріоритети транспортної політики розставлені наступним чином:

- 1 місце: зручність та безпека для пішоходів;
- 2 місце: пріоритет громадського транспорту, оскільки він найефективніше використовує вулиці міста;
- 3 місце: автомобілі, що рухаються містом;
- 4 місце: припарковані автомобілі, оскільки вони простоюють, не виконуючи жодних ефективних функцій.

З виходом міста на високий рівень чисельності автомобілів (понад 200 автомобілів на 1000 жителів), воно змушено відмовлятися від режиму «free parking». Платна парковка – це ефективний і загальнозрозумілий інструмент управління попитом на дефіцитний ресурс пропускної здатності міських вулиць.

Київська міська державна адміністрація (КМДА) встановила, що неправильне хазяйнування з фондом вуличних паркувальних майданчиків Києва створює велику проблему для якості життя в місті, міського бюджету та транспортної функції взагалі.

2. ЗАГАЛЬНІ ВІДОМОСТІ ПРО КП «КІЇВТРАНСПАРКСЕРВІС»

Рішенням Київської міської ради від 26.06.2007 № 930/1591 комунальне підприємство виконавчого органу Київради (Київської міської державної адміністрації) «КІЇВТРАНСПАРКСЕРВІС» визначене єдиним оператором з паркування транспортних засобів, стягнення паркувального збору та виготовлення єдиних абонементних талонів з паркування автомобільного транспорту.

Відповідно до Статуту КП «КІЇВТРАНСПАРКСЕРВІС», затвердженого рішенням Київради від 15.03.2007 № 261/922, метою створення Підприємства є 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.

Предметом діяльності:

- 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;

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.

3. ХАРАКТЕРИСТИКА СТАНУ КП «КИЇВТРАНСПАРКСЕРВІС»

На поточний момент діяльність КП «КИЇВТРАНСПАРКСЕРВІС» характеризується наступними факторами:

- У 2016 році та у I-III кварталі 2017 року підприємство працювало зі збитком. При цьому збиток збільшився більше ніж в 5 разів.
- Підприємство не має заборгованості з виплати заробітної плати. Дане питання вирішується керівництвом за рахунок несплати в повному обсязі до бюджету міста збору за місця паркування транспортних засобів.
- Дебіторська заборгованість підприємства має тенденцію до зростання та збільшилась протягом 2017 року на 807 тис. грн. до 6 348 тис. грн.
- Кредиторська заборгованість підприємства має тенденцію до зростання. Станом на 01.12.2017 р. підприємство має кредиторську заборгованість зі збору за місця паркування до бюджету м. Києва в сумі 34 000 тис. гривень.
- Витрати на виробничу діяльність та утримання підприємства здійснювались за рахунок надходжень від діяльності підприємства.
- Підприємство експлуатує 69% відсотків від загальної кількості машиномісць закріплених за підприємством відповідно Таблиці №1 додатка 5 до рішення КМР "Про встановлення місцевих податків і зборів у м. Києві".

Вид діяльності п/м	Таблиця №1 до додатка 5 до рішення КМР "Про встановлення місцевих податків і зборів у м. Києві"		Паркувальні майданчики, які експлуатує КП "КИЇВТРАНСПАРКСЕРВІС"	
	Кількість п/м	Загальна кількість м/м	Кількість п/м	Загальна кількість м/м
Відведені майданчики для паркування				
I	84	1684	57	1229
II	245	4406	104	2450
III	141	4393	74	2536
Загальна	470	10483	235	6215
Спеціально обладнані майданчики для паркування				
I	0	0	0	0
II	35	1215	21	802
III	385	28008	298	20 606
Загальна	420	29223	319	21 408
Всього	890	39706	554	27623

Діючі тарифи на послуги з паркування транспортних засобів затверджені розпорядженням виконавчого органу Київської міської ради (Київської міської державної адміністрації) № 694 від 14.05.2013р. «Про встановлення тарифів на послуги з користування майданчиками для платного паркування транспортних засобів, які надаються Комунальним підприємством «КИЇВТРАНСПАРКСЕРВІС» та становлять:

- для I територіальної зони – в сумі **10,00**грн;
- для II територіальної зони – в сумі **7,00**грн;
- для III територіальної зони – в сумі **5,00** грн.

Нинішня плата за паркування в Києві доволі низька в порівнянні з іншими європейськими містами.

- Прибрали паркувальників, як «виключення людського фактору» при прийомі платежів за паркування.

- Скасовано державну реєстрацію 57 паркувальних автоматів, внаслідок чого підприємство вимушено було припинити їх експлуатацію.

- Зниження рівня оплати за послуги паркування.

- Основні засоби підприємства:

Основні засоби	Площа, м2/кількість	Балансова вартість, тис. грн.
Нежитлове приміщення (вул. Копилівська, 67 к 10)	1 069 м2	10 177
Нежитлове приміщення (вул. Пушкінська, 34 Б, В)	265 м2	5 569
Автомобілі	19 шт.	1 193
Евакуатори	7 шт.	837
Паркувальні автомати	87 шт.	240
Матеріальні малоцінні активи (Знаки, блокіратори, периферія, меблі, МініАТС)		0

4. АНАЛІЗ ПОКАЗНИКІВ ЕФЕКТИВНОСТІ РОБОТИ

Для аналізу були використані надані матеріали бухгалтерської звітності КП «КИЇВТРАНСПАРКСЕРВІС»:

- Звіт про власний капітал за 2016 рік;
- Звіт про власний капітал за 9 місяців 2017 року;
- Баланс на 01.01.2017 р.;
- Баланс на 01.10.2017 р.;
- Інформація про дебіторську та кредиторську заборгованість на 01.01.2017р.;
- Інформація про дебіторську та кредиторську заборгованість на 01.10.2017р.;
- Звіт про фінансові результати за 2016 рік;
- Примітки до річної фінансової звітності за 2016 рік;
- Звіт про фінансові результати за 9 місяців 2017 року;
- Звіт про рух грошових коштів за 2016 рік;
- Інформація про наявність і рух основних засобів за 9 місяців 2017 року.

Основні економічні показники діяльності підприємства наведені у таблиці.

Показники	Одиниці	Дані за	Дані за
	виміру	2016 рік	9 міс. 2017 року
Виручка (дохід) від реалізації продукції	тис. грн.	24 019	15 391
Собівартість реалізованої продукції	тис. грн.	-22 351	-24 126
Валовий прибуток	тис. грн.	1 668	-8 735
Інші операційні доходи	тис. грн.	41	165
Адміністративні витрати	тис. грн.	-3 810	-5 420

Інші операційні витрати	тис. грн.	-1 028	-827
Прибуток від операційної діяльності	тис. грн.	-3 129	-14 817
Інші доходи	тис. грн.	374	282
Прибуток до оподаткування	тис. грн.	-2 755	-14 535
Податок на прибуток	тис. грн.	-	-
Прибуток після оподаткування	тис. грн.	-2 805	-14 535
Фонд оплати праці	тис. грн.	16 036	20 878
Сукупні активи	тис. грн.	63 397	98 899
Власний капітал	тис. грн.	46 618	69 026
Запаси	тис. грн.	718	567
Дебіторська заборгованість	тис. грн.	5 541	6 348
Кредиторська заборгованість	тис. грн.	10 289	29 873

Результати розрахунків наведені у таблиці.

Показники	Одиниці виміру	Дані за 2016 рік	Дані за 9 міс. 2017 року
1. Рентабельність власного капіталу	%	-6,02%	-21,06%
2. Рентабельність сукупних активів	%	-4,35%	-14,70%
3. Рентабельність операційної діяльності	%	-14,00%	-61,42%
4. Рентабельність продажу	%	-11,47%	-94,44%
5. Оборотність сукупних активів	рази	0,34	0,01
6. Період оборотності запасів	днів	11	10
7. Період оборотності дебіторської заборгованості	днів	84	113
8. Період оборотності кредиторської заборгованості	днів	156	530

Розраховані основні показники ефективності роботи КП «КІЇВТРАНСПАРКСЕРВІС», що наведені в таблиці, свідчать, що підприємство працює зі збитками та з негативною рентабельністю діяльності, причому фінансові показники за 9 місяців 2017 року значно погіршилися.

Рентабельність власного капіталу – це один з найважливіших показників діяльності підприємства. Негативний показник Рентабельності власного капіталу відповідає високому ризику банкрутства підприємства.

Рентабельність сукупних активів – це показник ефективності роботи підприємства, що свідчить, чи підприємство працює вкрай неефективно. Якщо підприємство не в змозі досягнути високого значення Рентабельності сукупних активів, воно не зможе забезпечити високий рівень Рентабельності власного капіталу.

Рентабельність операційної діяльності характеризує прибутковість операційної діяльності та показує, скільки прибутку припадає на 1 грн. понесених операційних витрат.

Негативні значення цього показника свідчать про неефективність операційних витрат, пов'язаних з формуванням виробничої собівартості, загальногосподарським управлінням і збутовою діяльністю та іншими операційними витратами.

Оборотність сукупних активів відображає швидкість обороту сукупного капіталу підприємства, тобто показує, скільки разів за аналізований період відбувається повний цикл виробництва й обіг, що приносить відповідний ефект у вигляді прибутку, або скільки грошових одиниць реалізованої продукції принесла кожна одиниця активів.

Період оборотності запасів характеризує тривалість періоду, впродовж якого запаси трансформуються в кошти.

У 50% європейських компаній цей показник складає 11-60 днів. Позитивною варто вважати тенденцію зменшення тривалості одного обороту, якщо це не перешкоджає нормальному процесу виробництва, не загрожує дефіцитом матеріальних ресурсів. За результатами виконаного аналізу визиває занепокоєння зростання періоду оборотності запасів за 9 місяців 2017 року.

Період оборотності дебіторської заборгованості характеризує середній період (у днях) інкасації дебіторської заборгованості, тобто період її погашення - час, протягом якого дебіторська заборгованість обернеться на грошові кошти.

Період оборотності кредиторської заборгованості характеризує період обороту коштів, тобто середню кількість днів для оплати рахунків кредиторів.

Негативною тенденцією є збільшення цього показника. За результатами виконаного аналізу визиває занепокоєння зростання періоду оборотності кредиторської заборгованості за 9 місяців 2017 року.

ОСНОВНІ ВИСНОВКИ

Виходячи з аналізу бухгалтерської звітності КП «КИЇВТРАНСПАРКСЕРВІС», можна зробити наступні висновки:

1. Підприємство збиткове та продовжує нарощувати обсяги збитків.

Показники Рентабельності власного капіталу, Рентабельність сукупних активів, Рентабельність операційної діяльності негативні.

За 9 місяців 2017 року у порівнянні з 2016 роком показники рентабельності роботи підприємства погіршилися. Ефективність використання всього майна підприємства знизилась.

2. Прибутковість продажів підприємства незадовільна.

Значення показників Рентабельності продажу та Оборотності сукупних активів свідчать про великі проблеми в роботі підприємства.

За 9 місяців 2017 року у порівнянні з 2016 роком показники прибутковості продажів підприємства погіршилися.

3. Підприємство має погані показники оборотності запасів та оборотності дебіторської та кредиторської заборгованості.

За 9 місяців 2017 року у порівнянні з 2016 роком показники періоду оборотності дебіторської та кредиторської заборгованості погіршилися.

Для нормалізації діяльності підприємства, досягнення прибутковості його роботи, збільшення відрахувань до державного бюджету та бюджету міста Києва, спрямування частки прибутку на розвиток підприємства потрібен стратегічний план розвитку на короткострокову та середньострокову перспективу.

5. ПЕРШОПРИЧИНИ ПАРКУВАЛЬНОЇ ПРОБЛЕМИ

Проблемну ситуацію з паркуванням у Києві, про що свідчать припарковані автомобілі, які створюють незручності і пішоходам, і велосипедистам, і пасажиром громадського транспорту та іншим користувачам доріг можна пов'язати з кількома першопричинами:

- Належному контролю за виконанням правил оплати на муніципальних паркувальних майданчиках стоять на заваді юридичні перешкоди, відсутність відповідальності за порушення правил паркування та контролю спонукає водіїв нехтувати правилами паркування на вулиці, бо немає жодних каральних заходів за недотримання законних вимог.

- Відсутність інтеграції стратегії розвитку паркування з планами розвитку транспорту та детальними планами забудови території (акцент має бути на створення пасажирських пересадочних вузлів, з перехоплюючими паркінгами, поблизу станцій метро, аби пасажири не їздили в центр міста на автомобілях.

- Загальна насиченість громадського простору автотранспортом затрудняє пошук місця для паркування. На думку водія, плата за вуличне паркування не пов'язана з поліпшенням громадського простору і легкістю знаходження доступного місця для паркування.

- Негативний імідж комунального підприємства КПТС та низький рівень надання послуг.

Доходи від паркування, які б мали спрямовуватися до міського бюджету, наймовірно низькі і набагато нижчі за прогнозовані обсяги, якщо взяти до уваги, що вулиці переповнені припаркованими авто.

Це пов'язано з:

- Відсутністю примусового виконання законів, як згадано вище.

- Відсутністю системи контролю дотримання правил паркування включаючи сплату за паркування.

- Нечіткою інформацією, наприклад, на вуличних табло і вивісках, дорожня розмітка, не дає загальної зрозуміти, як правильно паркуватися та який порядок оплати за допомогою мобільних додатків, що може спричинити до неналежного дотримання правил користувачами автомобілів.

- Державний порядок розрахунку тарифів для сплати за паркування ТЗ, встановлений Кабінетом міністрів, не дозволяє змінити розмір плати в Києві на місцевому рівні відповідно до потреб міста.

Фінансовий стан КПТС ще більше непевний внаслідок того, що:

- Паркувальний збір, що стягується до міського бюджету, не залежить від показників результативності: він немає жодного стосунку до попиту на паркування та рівня сплати;

- Від оператора вимагається розширяти кількість вуличних паркомісць, експлуатованих в межах міста, незалежно від потенційного дохідності цих майданчиків.

6. ПРОЕКТ СТРАТЕГІЧНОГО ПЛАНУ РОЗВИТКУ СУБ'ЄКТА ГОСПОДАРЮВАННЯ НА СЕРЕДНЬОСТРОКОВУ ПЕРСПЕКТИВУ

Формулювання стратегічної концепції підприємства дозволяє визначити його стратегічні напрямки, тобто напрямки розвитку, які приведуть до реалізації стратегічної концепції.

Стратегічні напрямки – це пріоритетні види діяльності/ініціативи підприємства, які відповідають стратегічній концепції.

Стратегічними напрямками КП «КИЇВТРАНСПАРКСЕРВІС» мають бути:

1. Розвиток паркувального простору. Поліпшення якості надання послуг.
2. Збільшення прибутковості підприємства.
3. Покращення репутації (іміджу) підприємства.

Стратегічні цілі – це пріоритети, на досягненні яких підприємство має намір працювати у довгостроковій перспективі.

Стратегічні напрямки	Стратегічні цілі
<p>Розвиток паркувального простору. Поліпшення якості надання послуг.</p>	1. Розвиток інфраструктури паркування. Будівництво перехоплюючих та багаторівневих паркінгів.
	1. Розширення кількості паркувальних місць. Залучення власників приватних паркувальних майданчиків (закритого типу) до більш тісного співробітництва з містом, для створення єдиного паркувального простору міста.
	2. Створення паркувальних майданчиків для електромобілів з можливістю їх зарядки
	3. Цільове використання коштів від паркування, повинно бути спрямовано на благоустрій міста. Місто звітує про використання коштів, таким чином популяризує оплату паркування
	4. Запровадження гнучких тарифів з поступовим підвищенням плати за паркування
	6. Запровадження новітніх технологій оплати та контролю паркувального простору
	7. Лобіювання запровадження евакуації та блокування за порушення правил паркування.
	8. Стимулювання швидкого обороту на паркувальних майданчиках.
<p>Збільшення прибутковості роботи підприємства</p>	1. Забезпечення операційної ефективності
	2. Збільшення рентабельності діяльності
	3. Збільшення ефективності використання власного капіталу
	4. Збільшення рентабельності сукупних активів
<p>Покращення репутації (іміджу) підприємства</p>	1. Інформаційна підтримка результатів роботи підприємства
	2. Забезпечення відкритості та прозорості звітів про роботу підприємства
	3. Створення високої організаційної культури та соціальної відповідальності працівників

7. ДЕТАЛЬНИЙ ПЕРШОЧЕРГОВИЙ ПЛАН РЕФОРМУВАННЯ СУБ'ЄКТА ГОСПОДАРЮВАННЯ ПРОТЯГОМ ОДНОГО РОКУ

Загальний принцип короткострокових рекомендацій — «змусити працювати чинну систему», особливо перш, ніж її розширювати.

Без забезпечення ефективних санкцій за порушення правил паркування, включаючи несплату, в короткостроковій перспективі годі сподіватися значного поліпшення фінансових аспектів ситуації.

Основним заходами заходи з виконання завдань, поставлених перед суб'єктом господарювання мають бути:

- Заходи з підтримки прийняття проекту Закону про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо реформування сфери паркування транспортних засобів № 5364.

- перехід на сучасні методи оплати та управління паркуванням.

- впровадження Автоматизованої системи контролю паркувального простору.

- Запуск роботи контролерів паркувального простору (складання адміністративних протоколів).

- Два етапи:

- До прийняття Закону № 5364 (адмінпротоколи та адмінкомісії).

- Після прийняття Закону (штрафи в автоматичному режимі через автоматизовану систему).

- Облаштування паркувальними автоматами I територіальної зони м. Київ.

- ЕТАП II

- Зони II та III облаштувати після прийняття Закону (можливість відмовитися від прийняття готівки)

- Інтегрувати усі паркувальні автомати в автоматизовану систему

- Перегляд загальної політики в сфері паркування.

- залучення досвідченого міжнародного консультанта з транспорту для розробки транспортної системи міста Києва, а також паркувального простору, як складової транспортної системи.

- Уточнення правил паркування транспортних засобів.

- Запровадити можливість оплати через Cash-in термінали.

- Запровадити транспорту або паркувальну карту.

- Перегляд ставок паркувального збору в бік зменшення з подальшою реформою системи стягнення паркувального збору.

- Підвищення прозорості в роботі підприємства

- Повна інвентаризація паркувального простору.

- Відкрите формування та прийняття змін до рішення Київської міської ради від 23.06.2011 №242/5629» Про встановлення місцевих зборів і податків у м. Києві» в частині затвердження переліку паркувальних майданчиків, які закріплені за комунальним підприємством «КИЇВТРАНСПАРКСЕРВІС».

- Реструктуризація боргових зобов'язань по сплаті паркувального збору, які становлять біля 34 000 тис. грн. Недопущення подальшого накопичення податкового боргу.

- Проведення аудиту діяльності підприємства за попередній рік з метою оптимізації використання фінансових ресурсів треба та визначити напрями першочергового використання фінансів та можливість залучення інвестицій у діяльність підприємства.

- Оптимізація організаційної структури підприємства. Атестація всіх працівників підприємства. На підставі аналізу треба визначити потребу кожного структурного підрозділу підприємства в працівниках всіх категорій, а також джерела її задоволення, фонди і середній рівень оплати праці за категоріями працюючих.

- Основна мета виробничої діяльності підприємства – збільшення доходів від операційної діяльності, зниження собівартості, підвищення якості надання послуг.

Підприємству потрібно провести детальний аналіз своєї операційної діяльності за попередній рік.

Треба проаналізувати структуру та склад операційних доходів та операційних витрат, інших доходів підприємства, визначити найбільш рентабельні напрямки роботи та можливість їх розвитку.

Основні чинники вибору стратегії забезпечення підвищення рентабельності підприємства:

Чинники	Характеристика
Внутрішні чинники	
- матеріально-технічні чинники	проведення модернізації матеріально-технічної бази підприємства
- організаційно-управлінські чинники	розробка стратегії і тактики діяльності та розвитку підприємства, інформаційне забезпечення процесу прийняття рішення
- фінансові чинники	фінансове планування діяльності підприємства, аналіз і пошук внутрішніх резервів зростання прибутку, податкове планування
- кадрові чинники	підвищення кваліфікації працівників, поліпшення умов праці, організація оздоровлення і відпочинку працівників
Зовнішні чинники	
- адміністративні чинники	правові акти, постанови і положення, що регламентують діяльність, державне регулювання тарифів і цін, оподаткування

- Запровадження планування діяльності та бюджетування. Контроль виконання панів та бюджетів.

- Основне завдання - зменшити збитки. Для цього потрібно отримати більший валовий дохід від операційної діяльності, а також знизити собівартість операційної діяльності.

8. ФІНАНСОВИЙ ПЛАН ТА ОБСЯГ НАДХОДЖЕНЬ ДО БЮДЖЕТУ

Планується, що після прийняття Верховною Радою України Проекту Закону про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо реформування сфери паркування транспортних засобів № 5364 валовий дохід підприємства у 2018 році має скласти 107601 тис. грн., інші вирахування з доходу (збір за місця для паркування) мають скласти 58079 тис. грн., а загальна собівартість всього обсягу робіт за рік становить 32746 тис. грн.

Сума адміністративних витрат складатиме 6534 тис. грн.

Склад і структура інших оперативних витрат мають бути ретельно проаналізовані. Велика сума інших оперативних витрат призводить до збитковості основної операційної діяльності підприємства. Тому ставиться завдання спрямувати максимальні зусилля на зниження інших операційних витрат підприємства. Сума інших операційних витрат за підсумками року має становити 1923 тис. грн.

Такі заходи дозволять збільшити прибуток підприємства і завдяки цьому збільшити обсяг надходжень коштів до бюджету та покращити фінансовий стан підприємства.

Фінансовий план роботи КП «КИЇВТРАНСПАРКСЕРВІС» на 2018 рік наведений в таблиці.

Показники	Одиниці виміру	Планові показники у 2018 році
Виручка (дохід) від реалізації продукції	тис. грн.	107601
Податок на додану вартість	тис. грн.	8254
Інші вирахування з доходу	тис. грн.	58079
Чистий дохід (виручка) від реалізації продукції (товарів, робіт, послуг)	тис. грн.	41268
Собівартість реалізованої продукції	тис. грн.	(32746)
Валовий прибуток	тис. грн.	8522
Інші операційні доходи	тис. грн.	100
Адміністративні витрати	тис. грн.	(6534)
Витрати на збут	тис. грн.	(32)
Інші операційні витрати	тис. грн.	(1923)
Прибуток від операційної діяльності	тис. грн.	133
Інші доходи	тис. грн.	360
Прибуток до оподаткування	тис. грн.	548
Податок на прибуток	тис. грн.	(99)
Прибуток після оподаткування	тис. грн.	449
Відрахування частини прибутку до бюджету м. Києва	тис. грн.	225

Обсяг надходження коштів до бюджету на 2018 рік наведений в таблиці.

Показники	Одиниці виміру	Планові показники у 2018 році
Податок на додану вартість	тис. грн.	8 254
Збір за місця для паркування	тис. грн.	58 079
Податок на прибуток	тис. грн.	99
Єдиний соціальний внесок	тис. грн.	3 894
Відрахування частини прибутку до бюджету м. Києва	тис. грн.	225

9. ПРОПОЗИЦІЇ ЩОДО ЗАЛУЧЕННЯ ІНВЕСТИЦІЙ ДЛЯ РОЗВИТКУ ПАРКУВАННЯ ТА СУБЄКТА ГОСПОДАРЮВАННЯ

Можливі джерела залучення інвестицій:

- додаткове фінансування з бюджету;
- власні кошти;
- зовнішні інвестори в т.ч. міжнародні.

Першочерговим завданням для залучення інвестицій є максимальне підвищення інвестиційної привабливості підприємства.

Інвестиційно привабливим підприємство робить висока ефективність його роботи, яка характеризується високими показниками Рентабельності.

Аналіз показників ефективності роботи, зроблений в конкурсній пропозиції, свідчить про низьку ефективність роботи КП «КИЇВТРАНСПАРКСЕРВІС».

Результати аналізу внутрішніх та зовнішніх факторів функціонування паркування та КП «КИЇВТРАНСПАРКСЕРВІС», вказують на те, що суттєвою передумовою інвестування коштів в послуги паркування зі сторони зовнішніх інвесторів є провадження штрафних санкцій за відсутність оплати парковки.

Рішенням Київської міської ради від 22.01.2015 р. № 22/887 «Про затвердження Концепції розвитку паркувального простору в м. Києві». Дана Концепція передбачає суттєве розширення паркувального простору в тому числі і за рахунок інвесторів.

Основні напрямки для залучення зовнішніх інвесторів будівництво паркінгів (перехоплюючих, багаторівневих, підземних) та перехоплюючих паркувальних майданчиків.

За рахунок власних коштів комунального підприємства «КИЇВТРАНСПАРКСЕРВІС» будуть здійснені проектно-вишукувальні роботи з відведення земельних ділянок під будівництва паркінгів та роботи з розробки проектно-кошторисної документації в обсязі, необхідному для проведення інвестиційних конкурсів.

Підприємство має розробити декілька варіантів залучення інвестицій, проаналізувати кожен з варіантів та вибрати найбільш ефективний з них.