КОНКУРСНІ ПРОПОЗИЦІЇ

кандидата на посаду директора

КП «Київтранспарксервіс»

Кузьміна Д.В.

2022

ЗМІСТ

Вступ 3 арк.

1. Аналіз існуючої ситуації 5 арк.
2. Прогнозування майбутнього

розвитку транспортної інфраструктури міста 8 арк.

1. План розвитку паркувального простору

на довгострокову перспективу 9 арк.

1. План розвитку паркувального простору на

середньострокову перспективу 10 арк.

1. Детальний план першочергових дій. 11 арк.
2. Аналіз концепції розвитку паркувального простору. 17 арк.

ВСТУП

 В 2017 році я приймав участь у конкурсі на зайняття посади директора КП «Київтранспарксервіс». На жаль сьогодні можу констатувати, що в організації паркування транспортних засобів в м. Києві за ці роки фактично ні чого не змінилось. Мої конкурсні пропозиції минулого разу завершувались наступними словами Ілона Маска про підбір ним працівників які мають бажання працювати в його команді. Актуальними ці слова залишаються і сьогодні.

 *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 її 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.*

 Члени конкурсної комісії при виборі кандидата на посаду директора КП «Київтранспарксервіс», як і знаменитий винахідник, також зможуть керуватись тільки інтуїтивним чуттям тому, що провести якісний аналіз існуючого фінансово-господарського стану підприємства та підготувати фахові конкурсні пропозиції на підставі надісланих на адресу претендентів документів за 2020 рік фактично не можливо. В зв’язку з чим члени комісії при обрані кандидата на посаду можуть розраховувати тільки на свою інтуїцію а не на фахові здібності кандидатів. На моє звернення до комісії з проханням надати всім претендентам на посаду додаткові документи, які забезпечили можливість підготувати конкурсні пропозиції на належному рівні з відповідними обґрунтуваннями показників, а не взятих зі стелі, я отримав відповідь, що комісією одноголосно прийнято рішення про незадоволення моїх вимог. Слід звернути увагу, що протокол засідання конкурсної комісії на якому розглядалось моє звернення містить результати голосування, згідно якого всі члени комісії при прийняті рішення утримались, що свідчить про відсутність аргументованої позиції всіх членів конкурсної комісії з вищезазначеного питання. Наслідком цього є правова невизначеність кожного члена комісії при розгляді мого звернення. В зв’язку з чим у мене виникає обґрунтоване відчуття, що проведення конкурсу на обрання директора КП «Київтранспарксевіс» (надалі КПТС) має формальні ознаки. Яким чином підготувати пропозиції з поліпшення техніко-економічних та фінансових показників, керуючись узагальненими даними не зрозуміло. 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, структури тарифу на паркування тощо. Які пропозиції щодо очікуваної динаміки поліпшення основних показників фінансово-господарської діяльності можна підготувати, якщо КПТС має поточну кредиторську заборгованість, а я як претендент не маю доступу до розшифровки складових виникнення такої заборгованості.

 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 є не 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 діючі 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.

 Взагалі виникає ряд питань щодо мети проведення конкурсу, а саме навіщо комісії варіанти стратегічного плану розвитку КП «Київтранспарсервіс», якщо в основі розрахунків застосовуються фінансові показники які відверто не відповідають існуючому фактичному стану підприємства.

 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, розуміти складові тарифу за паркування та багато других показників.

 Майбутній керівник комунального підприємства має знаходити вихід з складних ситуацій, бути кмітливим та приймати неординарні рішення, тому отримавши деякі дані з відкритих джерел 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. АНАЛІЗ ІСНІЮЧОЇ СИТУАЦІЇ

 Згідно рішення Київської міської ради від 20.12.2018 року №490/6541, яке було введено в дію з 01.01.2019 року та яким було внесено зміни до додатку №5 до рішення Київської міської ради від 23.06.2011 року №242/5629, було встановлено нульову ставку паркувального збору в м. Києві.

 У вказаному додатку зазначено, що об’єктом оподаткування є земельна ділянка , яка згідно з рішенням Київської міської ради спеціально відведена для забезпечення паркування транспортних засобів на автомобільних дорогах загального користування, тротуарах або інших місцях (стоянках, паркінгах). Базою оподаткування є площа земельної ділянки, відведена для паркування, а також площа комунальних гаражів, стоянок, паркінгів.

 Прийнявши вищезазначене рішення Київська міська рада фактично зробила паркування у місті Києві безоплатним. Розділом четвертим додатку №5 до вищезазначеного рішення КМР встановлений порядок обчислення ставки збору, який передбачає певну формулу, однією зі складових є ставка збору. Враховуючи, що ця складова дорівнює нулю то і результат множення всіх складових буде дорівнював ти нулю, що свідчить про безкоштовність паркування в м. Києві.

 Слід зазначити що розпорядженням КМДА від 25.06.2021 року№1459 були встановлені тарифи на послуги з користування відведеними майданчиками для платного паркування транспортних засобів.

 Відповідно до додатку №10 до рішення Київської міської ради «Про бюджет міста Києва на 2022 рік від 09.12.2021 року №3704/3745 КП «Київтранспарксервіс» зобов’язано перераховувати до цільового фонду спеціального фонду бюджету м. Києва 60 відсотків коштів за послуги з користування закріпленими за КПТС майданчиками для платного паркування транспортних засобів. Які згідно п.3.4 вищезазначеного додатку мають витрачатись на заходи із забезпечення безпеки дорожнього руху та розвитку паркувального простору. Аналогічні вимоги до КПТС мають рішення Київської міської ради:

«Про бюджет міста Києва на 2019 рік від 13.12.2018 №416/6467,

«Про бюджет міста Києва на 2020 рік» від 12 грудня 2019 року №456/8029,

«Про бюджет міста Києва на 2021 рік» від 24.12.2020 рік №24/24.

 Постановою КМУ від 02 березня 2010 року №258 «Про затвердження Порядку формування тарифів на послуги з користування майданчиками для платного паркування транспортних засобів» передбачено, що:

 оператором з надання послуг паркування є юридична особа,
яка відповідно до рішення сільської, селищної, міської ради
організовує та провадить діяльність із забезпечення паркування
транспортних засобів на майданчиках, здійснює їх утримання,
облаштування та обладнання, надає послуги з користування
майданчиками та забезпечує відповідно до Податкового кодексу
України сплату збору за місця для паркування
транспортних засобів;

 вартість послуг визначається відповідно до тарифу на
послугу, встановленого органом місцевого самоврядування. Тариф на
послугу розраховується, виходячи з розміру повної планованої
собівартості послуг, планованого прибутку, розміру податків та
зборів (обов’язкових платежів);

 перелік і склад статей витрат, пов’язаних з наданням
послуг з користування майданчиками згідно з переліком основних
послуг, визначається відповідно до Податкового кодексу України

 Тобто вищевказаною постановою КМУ визначено, що однією зі складових тарифу на паркування є податки та збори, також зазначена постанова містить формулу розрахунку тарифу на паркування, при цьому збір за паркування є однією з складових цієї формули. Згідно рішення КМР від 20.12.2018 року №490/6541 встановлено нульову ставку збору тобто одним з множників формули розрахунку є нуль, відповідно провівши нескладні математичні розрахунки можна дійти до обґрунтованого висновку що все рівняння дорівнює нулю. Це свідчить, що з 01.01.2019 року рішенням КМР всі послуги з паркування транспортних засобів на території м. Києва є безкоштовними, а розпорядження КМДА від 25.06.2021 року№1459, яким були встановлені тарифи на послуги з користування відведеними майданчиками для платного паркування транспортних засобів є незаконним. Так як статтею 268 Податкового кодексу України встановлений об’єкт оподаткування, база оподаткування, ставка збору, порядок обчислення та строки сплати збору за паркування. Відповідно Податковий кодекс має вищу юридичну силу, що доводить незаконність затвердження тарифу на паркування розпорядженням КМДА від 25.06.2021 року№1459, крім того в даному розпорядженні не дотриманий порядок розрахунку тарифу на паркування затверджений постановою КМУ від 02 березня 2010 року №258.

 Крім того, рішення КМР «Про бюджет міста Києва» яким передбачено зобов’язання КП «Київтранспарксервіс» відраховувати 60 відсотків валового доходу в бюджет м. Києва суперечить статуту підприємства, яким передбачено, що КПТС має відраховувати до бюджету міста кошти тільки з прибутку підприємства.

 За таких умов підготовка будь яких пропозиції щодо покращення фінансово-господарської діяльності суб’єкта господарювання є не можливою. Головним та першочерговим пріоритетом керівника КПТС є створення юридичного підґрунтя задля нормалізації роботи підприємства.

 Окремої уваги варто приділити результатам планового аудиту діяльності КПТС щодо ефективності функціонування системи внутрішнього контролю, ступеня виконання і досягнення цілей, управління об’єктами комунальної власності територіальної громади міста Києва за період 2019- 2021 року.

 За наслідками аудиту підтвердились ризики щодо неналежного внутрішнього контролю КП «Київтранспарксервіс», які призвели до неправомірного, неефективного використання паркувальних майданчиків, проблем в організації перехоплюючи паркінгів та інвестиційній діяльності щодо побудови паркингів, неналежної фінансової дисципліни з максимально повного поповнення бюджету м. Києва, проблем впровадження системи автоматизації щодо контролю за сплатою на відведених майданчиках , розвитку велопаркувального простору, використання евакуаторів та іншого комунального майна тощо.

 В ході аудиту встановлено:

порушень на загальну суму 239, 7 млн. грн., у тому числі:

* втрат Підприємства у сумі 171,8 млн. грн.,
* ризику втрат 2,6 млн. грн.,
* порушень без ризику втрат 65,3 млн. грн.;

неефективного використання коштів – 3,7 млн. гривень.

 Зокрема в звіті зазначено.

 Економічні розрахунки і обґрунтування доцільності самостійного використання, маркетингові дослідження попиту на конкретні майданчики не проводяться, актуалізовані затверджені розпорядженням КМДА тарифи надання послуг паркування для кінцевого споживача відсутні

 Непрозоре та недоцільне залучення охоронних послуг. Підприємством, під виглядом надання охоронних послуг, у 2021 році впроваджено непрозору схему залучення на такі автостоянки охоронної фірми ТОВ «ВІП Охорона» з одночасною організацією на них платного цілодобового паркування автомобілів без фіксування таких фактів в господарській діяльності підприємства. Аудиторами підтверджено факти надання на таких автостоянках платних послуг з паркування за відсутності укладених договорів про надання права на експлуатацію фіксованих місць паркування та без зазначення в платіжних документах отримувача коштів.

 Діяльність КПТС не спрямована на виконання поставлених завдань зі створення та впровадження автоматизованої системи контролю оплати вартості послуг з паркування в м. Києві (АСКОП).

 Встановлені в ході аудиту проблеми, порушення та недоліки є основними причинами невиконання планових бюджетних надходжень, збитковості діяльності Підприємства та суттєвого невиконання в 2019-2021 роках доведених планових фінансово-економічних показників.

 За результатами такого аудиту, на мій погляд, має бути створена робоча група, метою якої є з’ясування обставин виникнення порушень на 239 мільйона гривень.

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.

 Провідні країни світу відмовляються від використання автомобілів з двигуном внутрішнього згорання надаючи перевагу розвиту електрокарів це свідчить про мирові тенденції розвитку автобудування і транспортної інфраструктури в цілому.

 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.

 Впевнений, 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. 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.

 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.

 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

 Мають створюватись умови які стимулюють поступовий перехід власників автомобілів з двигуном внутрішнього згорання на електромобілі, відповідно має відбудовуватись інфраструктура яка забезпечить можливість обслуговування електрокарів. Ключовим в цьому питані 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 технології з електрифікації транспортної інфраструктури, реалізацію зазначених вище пропозицій планується почати з І зоні паркування та поступово охопити все місто – це довгострокова стратегія.

 Розвиток вищезазначеної інфраструктури має відбуватись за рахунок коштів бюджету міста Києва з урахуванням, що цільовим спеціальним фондом прямо передбачені витрати на розвиток паркувального простору м. Києва (додаток №10 до рішень Київської міської ради «Про бюджет на 2019-2022 роки)

3. ПЛАН РОЗВИТКУ ПАРКУВАЛЬНОГО ПРОСТОРУ НА СЕРЕДНЬОСТРОКОВУ ПЕРСПЕКТИВУ

 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. Суть роботи таких контролерів полягає у відслідковуванні через камери спостереження за роботою паркувальних систем та контролювати оплату послуг за паркування.

 Перехід до системи функціональної автоматизованої оплати паркування принаймні в І 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.

 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 І зоні паркування, означатиме, що необхідно вирішувати питання належної організації послуг паркування в Зоні ІІ та в Зоні ІІІ. Без залучення сторонніх інвестицій в автоматизацію та електрифікацію паркувальних майданчиків, здійснення таких заходів за рахунок КПТС в І зоні паркування і буде планом розвитку на середньострокову перспективу.

 Для поліпшення результатів контролю за сплатою послуг, Парламентом України був ухвалений закон від 04.11.2016 №5364, про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо реформування сфери паркування транспортних засобі.

 Наслідком прийняття цього закону мало стати поліпшення якості міського середовища завдяки притягненню до відповідальності порушників правил паркування та зменшенню кількості незаконно запаркованих автомобілів. Реалії сьогодення свідчать про низьку культуру оплати послуг паркування, а організація роботи інспекторів по притягненню порушників до відповідальності є вкрай недосконалою, що вказує на те, що вищезазначений закон потребує значного доопрацювання. Пропозиції щодо внесення відповідних змін мають бути як найшвидше підготовлені та направлені до відповідного комітету Верховної Ради України.

4. ДЕТАЛЬНИЙ ПЛАН ПЕРШОЧЕРГОВИХ ДІЙ

4.1. Контролери.

 Загальний принцип реанімаційних заходів відновлення комунального підприємства полягає в тому щоб змусити працювати чинну систему, особливо перш, ніж її розширювати. З огляду на правові перешкоди для надійного контролю дотримання водіями 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.

 У будь якому разі рішення про заборону роботи паркувальників в повній мірі реалізувати не вдалось, насамперед тому, що між КПТС та приватними структурами укладаються цивільно-правові угоди, за умовами яких останні сплачують на користь КПТС кошти, а КПТС надає таким організаціям право здійснювати платне паркування. Враховуючи, що цивільно-правові угоди є діючими, обмеження щодо способів отримання коштів з користувачів послуг вони не містять (мають право працювати паркувальники). Тобто приватні структури 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, обмеження приватних структур в організації своєї діяльності є незаконним і 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 рішення про заборону готівкових розрахунків в повній мірі сприяло тінізації фінансові надходження від паркувальної діяльність в місті.

 Дане питання потребує негайного опрацювання та може бути вирішено тільки шляхом припинення укладання цивільно-правових угод про передачу права на обслуговування фіксованих місць 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 |
| Електроне 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 діяльності створеної 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 останніх років 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 прийняті 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 за умови належної організації роботи про притягненню водіїв до відповідальності за порушення правил паркування та правил дорожнього руху.

4.4.2. Диференційована оплата.

 Впровадити диференційовану оплату паркування транспортних засобів в І зоні, наприклад перша година – 25 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 створені 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 дозволеності, 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 не можливість 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 запроваджені 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.

 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). 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.

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.

 В даний час на території міста Києва запроваджена та діє система АСКОП. Необхідно вдосконалювати існуючу систему та передбачити створення єдиної системи контролю руху та паркування транспортних засобів в м. Києві.

4.6. Створення єдиної бази даних.

 Слід здійснити повну інвентаризацію муніципального паркувального господарства перелік паркувальних майданчиків затверджений рішенням Київської міської ради від 23.06.2011року №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 поза вуличні 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 I;
* Легалізувати певну кількість неофіційних паркувальних місць уздовж бордюрів за умови, що це не перешкоджатиме дорожньому руху;

4.8. Поліпшити адміністративний аспект КТПС.

 Необхідно провести аналіз існуючого штатного розпису КПТС. 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.

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

 Нормативно-правова база паркування надзвичайно централізована. Центральний орган влади України, Кабінет Міністрів, відграє занадто важливу роль у встановленні ставки збору за паркування. Не зрозуміло 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 критих 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.

 4.10. 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.

 4.11. Підвищення вартості паркування.

 Поліпшення рентабельністості 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.

4.12. 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.

- Розмір валових надходжень залежить від змін, що відбудуться в законодавстві, і від фактичного контролю з боку поліції за дотриманням правил дорожнього руху, а також роботи інспекторів з паркування щодо притягнення до відповідальності водіїв за несплату послуг;

- 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.

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 «перехоплюючи 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 велосипеди 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 парко місць (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 перехоплюючи 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 перехоплюючи ми 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 не прогнозованим, якщо не здійснити заходів регулювання на паркувальних майданчиках розташованих поруч з багато поверхневим паркингом 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.