ТЕХНІЧНА ДОПОМОГА
ІНІЦІАТИВІ УПРАВЛІННЯ ПАРКУВАННЯМ В КИЄВІ

Замовлення на придбання: AID-121-O-15-00028

Підсумковий звіт

Жовтень 2015 року

221 rue La Fayette
75010 PARIS
Tel. 00 33 1 42 46 22 66
Fax 00 33 1 42 46 22 68
www.sareco.fr

9 East 19th Street, 7th Floor,
New York, NY, 10003 USA
Tel. 00 1-212-629-8001

www.itdp.org

4, Volodymyrska street
01001 Kyiv - Ukraine
Tel. +38 (044) 206 0980
Fax +38 (044) 206 0981
www.gide.com

ЗАКЛИК ДО ДІЙ: ЯК ПОЛІПШИТИ СТАНОВИЩЕ З ПАРКУВАННЯМ У КИЄВІ

Київська міська державна адміністрація (КМДА) встановила, що неправильне хазяйнування з фондом вуличних паркувальних майданчиків Києва створює велику проблему для якості життя в місті, державного бюджету та транспортної функції взагалі. У відповідь на запит КМДА допомогти в реформі паркування, Агентство США з міжнародного розвитку (USAID) замовило виконання цього завдання і призначило колектив консультантів, які проаналізували поточний стан паркувального середовища і підготували цей оцінний документ, що містить коротко-, середньо- і довгострокові рекомендації щодо того, як поліпшити платіжну інфраструктуру, господарську діяльність і відповідне законодавство.

Ця робота обсягом понад 87 людино-днів була виконана протягом чотирьох місяців - з липня по жовтень 2015 року. До колективу консультантів ввійшло три організації, а саме: консультаційна компанія з питань паркування з Парижа, організація з Нью-Йорка, що спеціалізується в сфері міжнародних перевезень і міського планування, та українська юридична фірма з Києва. Зібравши в собі основоположну інформацію в одному місці, ця доповідь слугує важливим першим кроком у реформі паркування в Києві

Хоча співрозмовники консультантів, здається, наголошували нормативний бік справи, виявляється, що **для поліпшення поточної ситуації чимало можна зробити хоч і відразу**. Враховуючи правові перешкоди, що заважають дієвому контролю за виконанням правил, не дозволяючи накладати штрафи за несплату вартості послуг на муніципальних паркувальних майданчиках, в короткостроковій перспективі якихось значних фінансових змін щодо поточного становища з паркуванням годі сподіватися. У той самий час, коли в міському бюджеті, як видається, бракує коштів інвестицій в сучасну інфраструктуру для паркування, залучити приватного інвестора навряд чи можливо доти, доки не буде вдосконалено істотні компоненти чинної програми розвитку паркування. Міжнародні оператори тільки тоді реагуватимуть на оголошення про тендер, коли буде вирішена проблема з примусовим виконанням законів. Заходи примусового виконання законів, пов'язані з порушеннями ПДР, мають поширюватися і на випадки несплати за послуги паркування. Отож залучення інвесторів до сфери управління муніципальним паркувальним господарством в короткостроковій перспективі малоймовірно.

Короткострокові рекомендації слугують як пункти дій, які б міська влада могла втілити в життя впродовж наступного року для поліпшення системи з метою підвищити ймовірність знаходження іноземного інвестора. Описані нижче сім (7) кроків формують план дій поліпшення системи просто зараз, у тому числі й лобіювання, до якого можна вдатися задля ухвалення законів, необхідних для того, щоб уможливити примусове виконання законів:

1. Створити групу проекту

Перший важливий крок - це створити **робочу групу, в якій збиратимуться всі відповідні зацікавлені сторони міста, аж доки ситуація з паркуванням на вулицях не поліпшиться.** Роль групи полягатиме в аналізі розвитку ситуації з вуличним паркуванням.

2. Оновити загальну політику в сфері паркування

- Оновити зональний план, наприклад:
- Уніфікувати години роботи в межах кожної зони, що спростить систему і зробить її зрозумілішою широкому загалові
- Стимулювати швидкий оборот автомобілів на паркувальних майданчиках з метою поліпшення доступу до міста короткостроковим користувачам і збільшення доходів від плати за паркування
  - ⊗ Ввести нормативне обмеження на максимальну тривалість користування денним паркувальним майданчиком - наприклад, щонайдовше 3-4 години в Зоні I, 24 години в зоні II і III;
  - ⊗ Диференціювати місячні абонементи для місцевих мешканців та інших потенційних абонентів (наприклад, тих, хто регулярно їздить в місто на роботу);
  - ⊗ Скасувати знижку, передбачену денними талонами;

- Розробити проект довгострокової політики в сфері паркування, узгодженої з довгостроковими планами землекористування і розвитку транспорту міста.

3. Поліпшити інформацію щодо паркування та уточнити правила

- ⊗ Уточнити інформацію на майданчиках Слід провести повну інвентаризацію пропонування в сфері громадського паркування (якимось іншим органом, а не КТПС, щоб уникнути занижених даних)
- ⊗ Для цілей планування знадобляться ГІС-мапи

- **Поліпшити загальне інформування громадськості** щодо того, як здійснювати паркування, з допомогою веб-сайту, картосхем, «метеликів» та інших каналів зв'язку (наприклад, з використанням взаємодії соціальних мереж із загалом)

- **Уточнити інформацію на майданчиках**

- **Поліпшити інформаційні покажчики,** зазначивши на них принаймні години роботи та тарифну зону. Включити інформацію про позавуличні стоянки поблизу
- **Поліпшити маркування:** чітко розмежувати окремі паркомісця
- **Ширше використовувати фізичні перешкоди,** як-от: стовпчики, бар'єри і кашпо, для звуження можливостей незаконного паркування, починаючи з Зони I
- **Перетворити кілька неофіційних паркувальних майданчиків уздовж тротуарів на офіційні комунальні парковки**, за умови, що вони не перешкоджають дорожньому рухові

4. Поліпшити адміністративний аспект КТПС

Паркувальники здаються єдиним рішенням, що спонукає водіїв платити, в ситуації, коли не вистачає правових інструментів для забезпечення дотримання законів. Сама їх присутність забезпечує сплату принаймні деякими водіями.

Щоб поліпшити процес збирання доходів і звітність, було б доцільно:

- **Регулярно провадити ротацію паркувальників**, щоб вони не надто добре знайомилися з водіями і не нехтували, внаслідок цього, своїм обов'язком спонукати тих до сплати послуг паркування;
  - ⊗ Навчити паркувальників: Сплата має передбачатися ТІЛЬКИ через паркомати, якщо їх установлено
  - ⊗ В інших місцях у кожного паркувальника має бути свій платіжний термінал

- **Навчити паркувальників:**
  - ⊗ Систематично вимагати оплати, загострюючи їхню увагу на значенні плати за користування вуличними паркувальними майданчиками (наприклад, стимулювання обороту автомобілів і поліпшення доступу до центру міста);
  - ⊗ Не брати гроші і вказувати водіям автомобілів на потребу користуватися паркоматами, за наявності останніх;
  - ⊗ Розв'язувати потенційні конфліктні ситуації з водіями, що відмовляються платити

- **Регулярно міняти працівників**, які інкасують гроші з паркоматів, що спрямовано на уникнення потенційного незаконного привласнення плати за паркування парою таких збирачів;
- **Долучати співробітників з міської адміністрації до процесу збирання доходів**: робити це можна лише кілька днів на рік на випадковій основі або систематично;
- **Віддавати нічні паркувальні майданчики в оренду систематично,** а не експлуатувати деякі безпосередньо, оскільки це більш вигідно

5. Посилити прозорість

Щоб посилити прозорість і звузити потенційні можливості для корупції, Київська міська державна адміністрація мала б також розглянути питання про:

- **Проведення щорічного аудиту**
  - ⊗ **фінансового стану:** перевірка звітності, видатків тощо. Може передбачити заміну кількох паркувальників на один день задля перевірки рівня збирання плати
  - ⊗ **матеріального стану:** вибіркова перевірка паркувальних майданчиків (наприклад, кількість паркомісць у звітності, коефіцієнт заповнюваності тощо)

    Протягом перших років, можливо, було б краще покластися на зовнішній аудит, а не на Департамент внутрішнього фінансового контролю та аудиту КМДА.

- **Дослідити договори оренди** (фінансовий та юридичний аудит): оцінка прибутковості кількох договорів оренди, періодичність переукладання цих договорів тощо.
- **Дослідити інші теми**, які не могли бути глибше проаналізовані в ході цього завдання: зокрема організаційну схему і порядок збирання доходів /звітності
- **Звернутися до КТПС з проханням /вимогою систематизувати умови тендерів на нові договори оренди**
- **Звернутися до КТПС з проханням забезпечити повнішу інформацію в річній звітності** – зокрема щодо доходів

6. Поліпшити комунікацію з широким загалом

Окрім поліпшення інформування громадськості, місто може розглянути можливість:

- **Проведення піар-кампанії:**
  - ⊗ **"Навіщо платити**"— щоб привернути уваги громадськості до плати за стоянку та правил
  - ⊗ **"Вимагайте квитанцію**" — щоб спонукати паркувальників більш систематично звітувати про зібрані кошти, зібрані за оплату послуг;

- **Розглянути можливість залучення добровольців.**

7. Лобіювати за нормативно-правові зміни

a) Перехід до паркувальних послуг на основі результативності

Готовність людей платити за паркування можна підвищити, пропонуючи більше послуг, орієнтованих на місцевих жителів та підприємства, а також забезпечивши різноманітні способи сплати.

Щоб збільшити доходи від плати за паркування, вочевидь треба стимулювати оборот автомобіль на паркувальних майданчиках. Це можна досягти шляхом введення законного обмеження на максимальний термін використання парковки протягом одного дня.

Захід лобіювання: Внести зміни до рішення КМДА «Про затвердження Концепції розвитку паркувального простору в місті Києві» від 22.01.2015 за, № 22/887

b) Забезпечення ефективних санкцій

Примусове виконання законів дуже погане. Точніше кажучи, українське законодавство чітко розрізняє порушення правил дорожнього руху та несплату за паркування, в результаті чого за неї можна тільки призначити адміністративний штраф, розмір якого відносно низький, а адміністративна комісія, яка їх накладає немає достатньо кадрів. Крім того, згідно з рядом судових рішень, у разі невнесення плати за паркування застосовувати евакуатор і накладати штрафи без фізичної присутності власника автомобіля вже не можливо.

В принципі, прийняті останнім часом, у липні, закони сприятимуть ширшому використанню муніципальної інфраструктури паркування тими водіями, які раніше воліли залишати свої авто на стоянці з порушенням правил дорожнього руху. У той самий час, оскільки липневі зміни до законодавства не посилюють і вдосконалюють санкції за несплату за паркування, то, швидше за все, не матимуть впливу на дотримання правил паркування.

Захід лобіювання: Відновити дії на користь проекту закону, № 2228 з метою полегшити приватні інвестиції в сферу паркування

c) Децентралізація нормативно-правової бази й політики в сфері паркування

Нормативне регулювання паркування надзвичайно централізоване. Центральний уряд України — Кабінет Міністрів — відіграє занадто значну роль у регулюванні паркування та паркувальних зборів. З політичної точки зору не ясно, чому компетенція національного уряду має поширюватися на регулювання паркувальним простором, який повністю належить місцевому самоврядуванню. Нормативна база паркування вимагає кардинальної децентралізації, щоб наблизити застосовні правила до унікальних потреб користувачів послуг паркування в Києві. У той же час, робота автостоянок менше залежатиме від волі уряду.

Конкретніше кажучи, порядок обчислення розміру плати за паркування, встановлений Кабінетом Міністрів України, не відповідає фактичному характерові використання вуличних автостоянок. Потенційно, розмір плати за паркування і готовність водіїв її сплачувати, здається, набагато вищі. Отже, порядок є перешкодою для збільшення розміру плати і не відповідає кращій міжнародній практиці, відповідно до якої така плата залежить від завантаженості паркомісць вздовж дороги. Зусилля лобіювання можна узгодити з іншими українськими містами.

Заходи лобіювання:

- Зробити для Києва виняток з Правил паркування транспортних засобів, затверджених Постановою Кабінету Міністрів України, № 1342 від 03.12.2009.
- Зробити для Києва виняток з Порядку формування тарифів на послуги користування майданчиками для платного паркування транспортних засобів, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України, № 258 від 02.03.2010 (можливо, це вимагатиме внесення змін до Закону про Україну про дорожній рух).

d) Реформа паркувального збору

Хоча паркувальний збір існує, проте, ні його розмір, ні потенційні обсяги, здається, поки не набагато збільшують надходження до муніципального бюджету. Крім того, кошти від паркувального збору не можна використати для фінансування капітальних видатків міста, пов'язаних з розвитком інфраструктури мобільності. Очевидних спроб зробити пріоритетними для паркувальних послуг бюджетні наслідки в цілому не помітно. Фактична суспільна значущість збору за паркування наразі не висока. Паркувальний збір слід реформувати, узалежнивши його від показників діяльності і зробивши цільовим (накопичуваним саме для фінансування розвитку інфраструктури мобільності). Дохід від стягнення паркувального збору міг би мінятися залежно від фактичного доходу, який отримали оператори. Це мало б особливий сенс в разі здійснення контролю уповноваженим, призначеним Київською міськрадою.

Заходи лобіювання:

- Змінити статтю 268-1.2 Податкового кодексу України з метою встановити зв'язок суми від паркувального збору з оборотом автомобіль на паркувальному майданчику, а не його фізичним останнього

- Зняти щодо Києва пункт 20-1 статті 64 Бюджетного кодексу України, який вимагає використовувати надходження від паркувального збору для фінансування загального фонду міського бюджету Києва, а не спеціального фонду, призначеного на капітальні видатки.

e) Упорядкувати правову основу щодо приватних операторів / роль КТПС

КТПС — муніципальний оператор — має ексклюзивний статус як єдиний призначений у Києві оператор. На політичному рівні годі шукати пояснення, чому Київрада або Київська міська державна адміністрація не могли б

призначити інших приватних операторів для надання послуг паркування незалежно від КТПС.

Загострення конкуренції в сфері послуг паркування змусить їх більше орієнтуватися на результати практичної діяльності. У разі реалізації сценарію з приватними операторами паркування КТПС мала бути перетворена на механізм, що безпосередньо відповідає за відбір — від імені Київської міської державної адміністрації — та контроль за результатами роботи приватних операторів та / або інвестиції в рамках фінансованих містом програм розвитку паркувального простору.

Крім того, плануванням краще опікуватися суб'єктом, який може на макрорівні мати уявлення про загальні функції транспортної мережі, а не тільки про паркування. Функції нагляду і контролю можна передати спеціальному підрозділові з реалізації проекту паркування, створеному в структурі КМДА за участю КТПС і муніципальних операторів, відповідальних за експлуатацію шляхів і вулиць, громадський транспорт тощо.

Заходи лобіювання:

- Зупинити дію пункту 3 Рішення Київської міської ради від 26.06.2007 N 930/1591 "Про вдосконалення паркування автотранспорту в м. Києві», що закріплює за КТПС винятковий статус єдиного оператора паркування в Києві;

- Впровадити конкурси з відбору приватних операторів для експлуатації й обслуговування паркувальної інфраструктури в Києві

Успіх у реалізації цих сімох кроків дій підготує місто до втілення в життя середньострокових рекомендацій щодо створення:

- Пілотного проекту сучасного паркування, починаючи з 2000 паркувальних місць на денних майданчиках у центрі міста; і
- Довгострокової інвестиційної стратегії, в якій пілотний проект розширюється на додаткові ділянки міста.

Конкретніше кажучи, в основу експлуатації денних паркувальних майданчиків треба покласти функціональну автоматизовану систему, включаючи оновлення паркувальних лічильників і сучасні цифрові засоби платежу, таких як мобільний телефон, SMS, кредитні картки та Інтернет.

Оператора слід призначати шляхом прозорого міжнародного тендеру. Можна передбачити два основних правових варіанти: державні закупівлі або інвестиційний конкурс.

КТПС можна реорганізувати, зробивши його відповідальним за здійснення нагляду, від імені КМДА, за вибір приватного оператора і оцінку ефективності роботи приватних операторів та/ або інвестицій в межах фінансованих з муніципальних джерел програм розвитку паркування. Теперішні паркувальники могли б перекваліфікуватися на контролерів.

ЗМІСТ

ВСТУП 13
Цілі завдання 13
Представлення команди консультантів 13
Методологія 15
Структура звіту 16
Розділ I ОЦІНКА, ВСТАНОВЛЕНІ ОБСТАВИНИ І РІШЕННЯ 17
1. ДОВІДКОВА ІНФОРМАЦІЯ 18
1.1. Загальна інформація про мобільність у Києві 18
1.2. Опис мапи зон паркування 19
1.3. Розмір плати 21
2. Правові та організаційні засади 22
2.1. Керування вуличним паркуванням в Києві 22
2.2. Діяльність вуличного паркування 22
2.2.1. Муніципальний оператор: Київтранспарксервіс (КТПС) 22
2.2.2. Приватні оператори 23
2.3. Паркувальний ЗБІР і ПЛАТА за паркування 24
2.3.1. Паркувальний ЗБІР 24
2.3.2. Плата за паркування 26
2.3.3. Фінансові потоки 28
2.4. Контроль за виконанням вимог 29
2.4.1. Адміністративні стягнення 29
2.4.2. Відсутність презумпції вини власника автомобіля 29
2.4.3. Адміністративні комісії 30
2.4.4. Оператори паркувальних майданчиків 30
2.4.5. Законодавчі зміни від липня 2015 р. і переслідування за порушення ПДД 30
2.4.6. Евакуація автомобілів 31
2.5. Стислий виклад головних визначених проблем 31
3. Спостереження в місті 33
3.1. Поведінка суб'єктів паркування 33
3.2. Нечіткі правила 36
3.3. Способи оплати 37

3.3.1. Паркувальники 38
3.3.2. Паркомати 38
3.3.3. Інші способи 38
3.3.4. Частка способів оплати 39
3.4. Рівень виконання 39
4. Загальний огляд КТПС 40
4.1. Аналіз адміністрації 40
4.1.1. Персонал 40
4.1.2. Збір платежів і звітність 41
4.1.3. Договори оренди 43
4.2. Стислий огляд фінансів 43
4.2.1. Доступна інформація 43
4.2.2. Доходи 45
4.2.3. Витрати 48
4.2.4. Результат 49
Розділ II КОРОТКИЙ ПІДСУМОК ВИЯВЛЕНИХ ПРОБЛЕМ Й КОМЕНТАРІ ЩОДО ПОПЕРЕДНІХ СПРОБ ЇХ РОЗВ'ЯЗАННЯ 51
1. ПЕРШОПРИЧИНИ ПАРКУВАЛЬНОЇ ПРОБЛЕМИ 52
2. Відсутність довгострокової стратегії 54
3. ПОТЕНЦІЙНІ КОРУПЦІОГЕННІ ЗОНИ 55
4. СПРОБИ РЕФОРМУВАННЯ НИНІШНЬОГО СТАНОВИЩА 56
4.1. Спроби реформування законодавства 56
4.2. Спроби розвитку інфраструктури паркування 56
4.2.1. Публічні інвестиції в інфраструктуру паркування 56
4.2.2. Спроби залучити стратегічного партнера 57
4.3. Огляд «Концепції розвитку паркувального простору» 57
4.3.1. Визначення проблем, на розв'язання яких спрямована Концепція 57
4.3.2. Мета Концепції 59
4.3.3. Правова оцінка 60
4.3.4. Технічна оцінка 61
Розділ III РЕКОМЕНДАЦІЇ 64
1. Короткострокові (1-й рік — кінець 2016 р.) 65
1.1. Вступ 65
1.2. Створити групу проекту 65
1.3. Переглянути загальну політику в сфері паркування 66
1.4. Поліпшити інформацію та уточнити правила 66

1.5. Поліпшити адміністративний аспект КТПС 67
1.6. Підвищити прозорість 68
1.7. Поліпшення комунікації з загалом 69
1.8. Лобіювати юридичні зміни 69
1.8.1. Децентралізація нормативно-правової бази та розроблення політики паркування 69
1.8.2. Перехід до послуг паркування на основі врахування результативності 70
1.8.3. Забезпечення ефективних санкцій 70
1.8.4. Реформа паркувального збору 70
1.8.5. Упорядкування правової бази для роботи приватних операторів / Роль КТПС 71
1.8.6. Координація з іншими українськими містами 72
1.9. Додаткова дискусія про те, як поліпшити рентабельність 72
2. Середньострокові (2018) 74
2.1. Вступ 74
2.2. Перехід до автоматизованої системи оплати 74
2.3. Залучити міжнародного оператора паркування 76
2.3.1. Сфера конкурсу 76
2.3.2. Роль КТПС 76
2.3.3. Переміщення паркувальників КТПС 77
2.3.4. Можливі юридичні сценарії 78
3. Довгострокові (2025) 81
3.1. Політика у сфері паркування 81
3.2. Фінансовий прогноз 82
Додаток 1 ДОВІДКОВІ МАТЕРІАЛИ 84
Інформація технічного і юридичного характеру 85
Позиція громадянського суспільства 85
Нормативно-правові акти 86
Додаток II КРУГЛИЙ СТІЛ З ГРУПАМИ ГРОМАДЯНСКЬОГО СУСПІЛЬСТВА/НУО (14 ЛИПНЯ 2015) 89
Додаток III ОБСТЕЖЕННЯ НА ВУЛИЦІ (4 ВЕРЕСНЯ 2015): МЕТОДИКА І РЕЗУЛЬТАТИ 91
Загальна презентація 92
Місткість паркувальних майданчиків і методика 92
Головні результати і висновки 93

Додаток IV ДОДАТКОВИЙ ФІНАНСОВИЙ ОГЛЯД РІЧНОЇ ЗВІТНОСТІ КТПС (2012-2014) 99

Додаток V ДОРОЖНЯ РОЗМІТКА І ЗНАКИ 104

Додаток VI ДОДАТКОВА ІНФОРМАЦІЯ ПРО ДИРЕКТИВНІ І АДМІНІСТРАТИВНІ ОРГАНИ ТА НОРМАТИВНІ АКТИ В СФЕРІ ПАРКУВАННЯ 107

1. **додаткові ключові суб'єкти паркувального простору 108**
2. **юридичне визначення паркувального місця 110**
3. **пільгове паркування 111**
4. **особливості обслуговування в паркінгах 113**

Послуги паркінгів як публічний договір 113

Цивільно-правова природа зберігання автотранспортних засобів 113

Юридична відповідальність оператора паркування за шкоду 114

Захист прав споживачів 114

Додаток VII ПОРІВНЯЛЬНЕ ДОСЛІДЖЕННЯ: 5 ПРАКТИЧНИХ ПРИКЛАДІВ 116

1. **АМСТЕРДАМ, НІДЕРЛАНДИ 117**
2. **БУДАПЕШТ, УГОРЩИНА 120**
3. **ЛІОН, ФРАНЦІЯ 123**
4. **МОСКВА, РОСІЯ 125**
5. **САН-ФРАНЦИСКО, США 128**

Додаток VIII ФІНАНСОВИЙ ПРОГНОЗ 131

ВСТУП

Цілі завдання

Київська міська державна адміністрація (КМДА) визначила, що неефективне управління паркуванням в межах вулиць є однією з головних проблем для якості міського життя, бюджету і загальнотранспортних функцій. Чинники, що справляють чи не найбільший вплив на ці проблеми, спадають до чотирьох основних категорій:

елементи корупції, що суб'єктивно (на думку громадськості) чи об'єктивно пов'язані зі збиранням платежів,

загал не має достатньої інформації, щоб прогнозувати користування системою

відсутність суворо регламентованого порядку застосування правил стоянки (наприклад, стоянка автомобілів, у межах спеціально відведених місць, здійснюється з перетином ліній розмітки)),

неефективні дозвільні закони та процедури (наприклад, дозвіл на здійснення стоянки на тротуарі за умови, що для руху пішоходів залишається щонайменше 2 м, суперечить намірові влаштування спеціально відведених місць на тротуарах).

У відповідь на прохання КМДА допомогти в реформуванні паркувального господарства, Агентство США з міжнародного розвитку (USAID) здійснило пошук технічної допомоги для поліпшення ситуації в сфері керування паркуванням. Виконати це завдання було доручено призначеній команді консультантів, які проаналізували поточне середовище для паркування і підготували оцей звіт про оцінку умов паркування і наявних варіантів з метою вдосконалення інфраструктури для оплати послуг, операцій і відповідного законодавства.

Представлення команди консультантів

Команда консультанта присвятила проектові загалом 87 людино-днів і складалася з:

SARECO, паризької консалтингової компанії з питань організації паркування,

Інституту транспорту і політики розвитку (ITDP), міжнародної НУО у сфері сталого розвитку транспорту і містобудування, головна контора якої розташована в Нью-Йорку, а представництва — в багатьох країнах світу; а також

Gide, міжнародної юридичної фірми, що має місцевий офіс в Києві, в якому працюють українські юристи-експерти.

SARECO — дослідницько-розробницьке бюро, створене 1976 року в Парижі, яке спеціалізується на політиці і об’єктах паркування. Його діяльність зосереджується на вивченні і вирішенні проблем паркування, зокрема:

Визначення політики паркування в міських центрах: діагностика поточної ситуації за допомогою різних видів обстежень, спостережень і аналізів, планування паркувального простору, визначення організації, необхідної для управління і експлуатації об’єктів паркування;

Аналіз політики паркування: контроль за дотриманням вимог і правил, переорієнтація цілей відповідно до зміни обставин, реорганізація способів експлуатації діючих об'єктів;

Дослідження для приватних паркувальних компаній: ТЕО, визначення оперативних планів;

Вивчення та теоретичні дослідження

SARECO представляв п. **Крістоф Беґон**, менеджер проекту та експерт з питань паркування.

ITDP — неурядова некомерційна організація, діяльність якої спрямована на скорочення викидів парникових газів та покращення якості життя у містах шляхом пропаганди сталого транспорту в містах по всьому світу.

ITDP надає технічну допомогу містам і місцевим інформаційно-пропагандистським групам з цілої низки питань сталого транспорту та розвитку. ITDP головну увагу зосереджує на розвитку систем швидкісного автобусного сполучення (BRT), пропаганді велосипедів, ходьби і немоторизованих видів транспорту та поліпшенню платформ розвитку міст. Інші її програми включають реформу паркування, управління попитом в сфері дорожнього руху та політика в сфері глобальної зміни клімату і транспорту. ITDP прагне сприяти сталому і справедливому розвитку транспортування у світі.

У межах цього завдання ITDP представляв **Майкл Кодранскі**, директор програми управління паркуванням і мобільність.

GIDE — провідна міжнародна юридична фірма і перша, що сягає корінням Франції. Фірма, заснована 1920 року в Парижі, тепер має 17 представництв у 14 країнах світу. Шістсот наших юристів, включаючи близько 96 партнерів, є представниками 35 різних національностей і 41 асоціацій юристів світу, і їх визнають одними з найталановитіших фахівців в усіх областях національного та міжнародного корпоративного права. Ми пропонуємо юридичні консультації та допомогу з широкого спектру дисциплін діловим підприємствам, установам державного і приватного сектора, інвестиційним фондам і урядам.

Gide Kyiv, заснована в Україні 2006 року, успішно консультує іноземних інвесторів, банки, міжнародні організації, органи державної влади, окремих осіб і провідні місцеві бізнес-групи з широкого кола правових питань, пов'язаних з інвестиціями і бізнес-діяльністю в Україні. Наша місцева команда юристів пропонує першокласні юридичні послуги клієнтам у непростих правових і нормативних середовищах, утверджуючи кращі міжнародні практики фірми.

Конкретніше кажучи, над цим завданням з боку Gide Kyiv працювало двоє спеціалістів:

Бертран Барр'є, партнер Gide Kyiv і керівник київського бюро

Олексій Соловйов, компаньйон Gide Kyiv з 2011 року, який є членом Української Національної Асоціації адвокатів

Методологія

Оцінка становища з паркуванням у Києві включала кілька далі описаних компонентів.

Аналіз відповідних документів

Команда консультантів розглянула всі документи щодо паркування — тією мірою, якою вони існували й були їй надані, що містили доречну інформацію та дані, стосовні до стратегії паркування, транспортні плани перспективного росту, річні звіти, статистику власності на автомобілі, транспортні схеми, фінансові показники «Київтранспарксервісу» (муніципальної компанії, яка контролює збирання плати за паркування протягом дня і ночі). Повний перелік розглянутих документів наведено в розділі «Посилання».

Спостереження на місцевості

Спостереження за паркуванням протягом дня здійснювалися в центрі міста, а протягом ночі - в таких житлових мікрорайонах, як Оболонь. Умови занотовувалися в ході неформального спілкування з місцевими жителями та паркувальниками. Для визначення характеру проблем з паркуванням використано фотографії.

Обстеження

Команда консультантів провела вибіркове обстеження заповнюваності майданчиків і тривалості паркування в околицях Золотих воріт під час одного буднього дня вересня — після повернення людей з літніх відпусток і початку шкільного року.

Залучення зацікавлених сторін з-поміж НУО

Намагаючись краще зрозуміти ставлення до проблеми паркування з боку зацікавлених організацій громадянського суспільства, а також можливі, на їхніх погляд, шляхи її розв'язання, команда консультантів організувала зустріч з місцевими НУО. Нотатки з цієї зустрічі подано в Додатку.

Бенчмаркінг

Команда консультантів зібрала докупи показники та відомості з інших міст Європи і світу, щоб Київ можна було порівняти в якійсь системі координат. Нею також було підготовані кілька, також представлених в Додатку VII, практичних

прикладів, із більш докладним описом того, як можна подолати проблеми - зокрема і паркування.

Аналіз нормативно-правової бази

Фахівці-правознавці в складі команди консультантів провели ретельний аналіз усіх нормативно-правових документів національного, регіонального і муніципального рівня, які стосуються паркування.

Структура звіту

Звіт розбито на три розділи:

Розділ I подає довідкову інформацію та оцінку схеми керування вуличним паркувальними майданчиками в Києві

Розділ II підсумовує різні виявлені питання і висновки, пояснює зв'язок між ними і включає обговорення попередніх спроб поліпшення ситуації в Києві;

Розділ III присвячено обговоренню коротко-, середньо- і довгострокових рекомендацій щодо вдосконалення системи вуличного паркування.

Розділ I

ОЦІНКА, ВСТАНОВЛЕНІ ОБСТАВИНИ І РІШЕННЯ

1. ДОВІДКОВА ІНФОРМАЦІЯ

1.1. Загальна інформація про мобільність у Києві

Київ складається з 10 великих адміністративних міських районів, та найвища концентрація робочих місць припадає на центр міста, а також на Солом'янський район, що лежить одразу на південь.

Здається, що в будні середмістя заполонене приватними авто-мобілями. Тим часом, особистим транспортом у Києві здійснюється тільки 28% усіх поїздок. У Києві пересуваються більше громадським транспортом і пішки - 37% та 36% відповідно (Світовий банк, липень 2015).

Проти інших великих європейських міст, власників авто в Києві менше (на основі даних по домогосподарствах за 2015 рік, зібраних консалтинговою групою A+S). У таблиці нижче наведено порівняльні дані щодо власників автомобілів в Києві та інших містах регіону.[1]

А/м на 1000 осіб	
Київ	213
Москва	276
Мехіко	360
Барселона	361
Стокгольм	370
Амстердам	395
Варшава	593
Прага	688

Якщо мета адміністрації — місто сталого розвитку, яким прагнуть бути інші європейські столиці, то її слід у перспективі націлитися на збереження частки немоторизованих способів пересування на існуючих рівнях, сприяючи переходові моторизованих одноосібних поїздок легковим автомобілем на альтернативні режими. Усунути стимули до одноосібних поїздок можна завдяки реформі паркування на вуличних майданчиках в сенсі більш раціонального надання послуг, а також додаткових заходів регулювання попиту на транспорт — наприклад, виділення смуг для руху а/м з заповненим пасажирськими

[1] Недоліком цього конкретного порівняльного аналізу є те, що він не дає хоча б яких вказівок на те, як загалом здійснюється управління доступом до кінцевих пунктів призначення, зокрема, ядра зайнятості.

місцями на дорогах, що ведуть в центр міста, встановлення зон з низьким рівнем викидів та плати за в'їзд в години «пік». Від'ємні стимули до використання особистого автотранспорту поряд із поліпшенням доступу до альтернативних видів пересування (наприклад, спільна експлуатація автомобілів, прокат велосипедів, клуби співвласників а/м) утворюють політичний пакет «батогів і пряників».

Хоч 90% жителям треба не більш як година, щоб дістатися головної вулиці міста — Хрещатика, деякі з житлових районів, як-от Троєщина, що на північному сході міста, не мають зручних маршрутів громадського транспорту до середмістя. Основний засіб громадського транспорту, щоб дістатися центру міста — це мікроавтобуси («маршрутки») і в години пік основні магістралі значно перевантажені приміськими автобусами. Через це тим, хто не має прямого доступу до метро, діставатися до центру міста менш зручно. Окрім того, станції метро в центрі міста розкидані далеко одна від одної, і транспортна доступність в межах центру міста розвинута недостатньо.

Досі комплексного плану, який розглядав би паркування разом із транспортною мережею, немає. . У 2010 році робоча група в Київському департаменті містобудівного планування вела співпрацю з фінськими експертами щодо того, як створити пасажирські пересадкові вузли, відомі як перехоплювальні автостоянки, поблизу станцій метро, аби пасажири не їздили в центр міста на автомобілях. У підсумковому звіті навіть було зазначено, де слід розмістити інформаційні знаки так, що водії їх помітили і поїхали на автостоянку на кінцевій станції метро. На момент написання цієї статті розроблено **лише один перехоплювальний майданчик для паркування** на Пр. Глушкова, № 5

1.2. Опис мапи зон паркування

Паркувальні майданчики на вулиці можна розділити на два типи

Денне паркування регулюється головно в будні. Робочі години залежать від конкретного майданчика. Застосовується погодинна оплата або дійсні талони (добові, місячні).

Нічне паркування призначене для жителів, які можуть оплачувати фіксований збір за день/ніч. Також існують місячні абонементні талони. Ці майданчики розташовані в житлових кварталах з високим попитом на паркування протягом ночі.

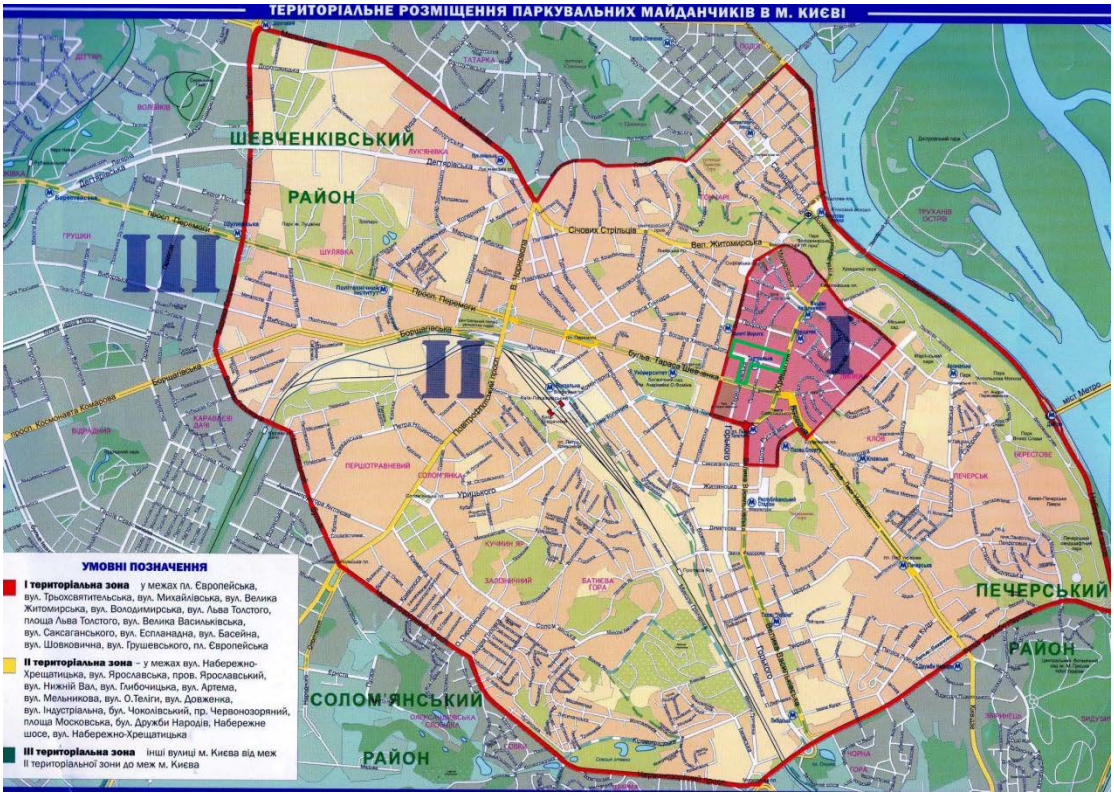
Перехоплювальний майданчик на пр. Глушкова, № 5 має особливий тариф.

З наведеної нижче мапі видно, що регульований простір має **3 паркувальні зони**: Зони I, II і III. У кожній зоні — свій тариф. Збір за паркування дорівнює 10 грн., 7 грн. і 5 грн., відповідно.

Зони II і III включають в себе як денне, так і нічне паркування, тимчасом як у Зоні I є тільки денне.

Найвища концентрація робочих місць в Києві відповідає зоні з найвищим паркувальним збором (Зона I). Мапа паркувальних зон була створена Департаментом транспорту на основі історичних контурів міста. Утім, ці **межі не зовсім відповідають поточному землекористуванню та фактичному**

попиту на паркування протягом буднів. У певних частинах Зони II у Києві концентрація робочих місць така ж висока, як у Зоні I, внаслідок чого вони мають відрізняються аналогічним характером паркування.



За даними річного звіту КТПС за 2014 р., протягом цього року експлуатувалося близько 18 500 вуличних паркувальних місць, як вказано в таблиці нижче. Улітку 2015 року, КТПС додав ще 14000 нічних платних паркомісць (головними чином у Зоні III).

	День	Ніч	РАЗОМ
Зона I	1 200	0	1 200
Зона II	2 400	400	2 800
Зона III	3 500	11 000	14 500
Разом	7 100	11 400	**18 500**

*Дані за **2014 р.** округлені до 100000*

1.3. Розмір плати

Нижче наведено таблицю, у якій порівняно найвищу плату за паркування в центрі міста Києва, у Зоні I, з іншими містами світу.

Вартість першої години в середмісті, USD (2015 р.)	
Київ	0.46
Варшава	0.81
Москва	1.18
Відень	1.36
Будапешт	1.60
Тель-Авів	1.63
Прага	1.80
Ліон	2.23
Барселона	2.80
Нью-Йорк	3.50
Амстердам	5.70

З метою ще об'єктивнішої оцінки нижче наведено порівняння вартості погодинної плати за паркування в цих містах по відношенню до інших товарів. Воно підкреслює, що **нинішня плата за паркування в Києві доволі низька.**

Порівняння вартості години паркування з іншими товарами (USD)

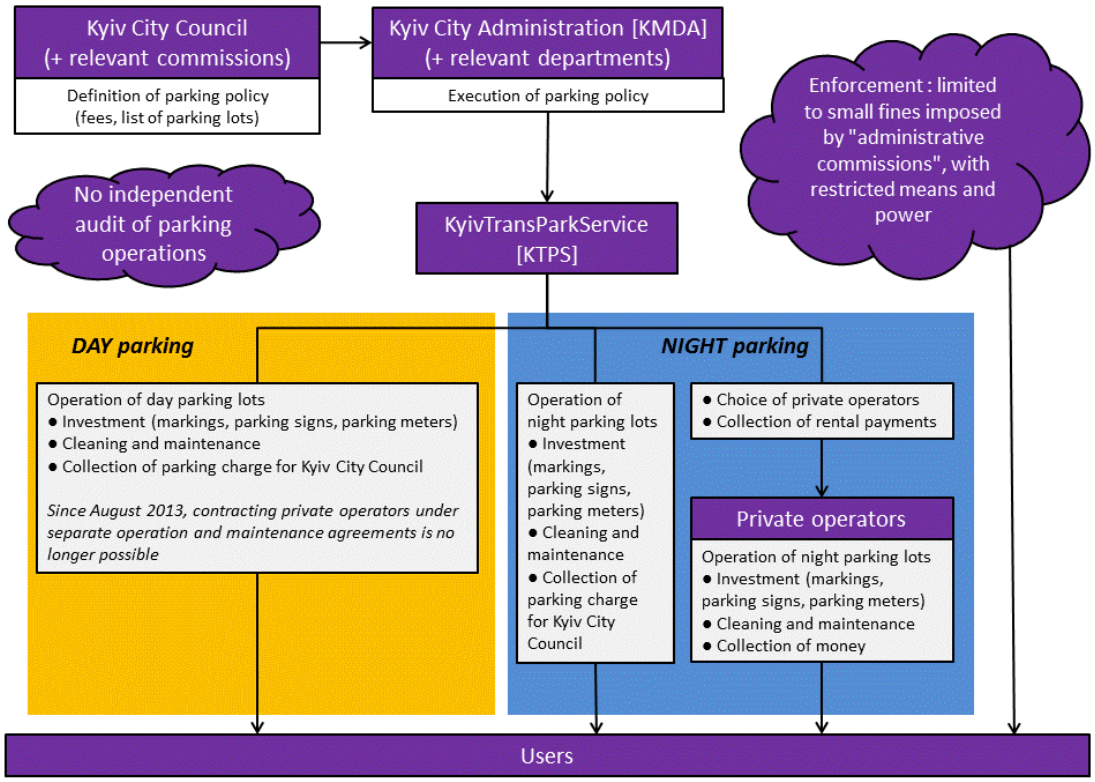
Місто	Плата за 1 год паркування в центрі	1 л звичайного молока	12 яєць	1 кг картоплі
Київ	**0,46**	**0,63**	**1,03**	**0,32**
Варшава	0,81	0,71	1,76	0,43
Москва	1,18	1,03	1,38	0,71
Відень	1,36	1,21	3,45	1,75
Будапешт	1,60	0,82	1,73	0,66
Тель-Авів	1,63	1,59	3,35	1,15
Прага	1,80	0,80	1,51	0,65
Ліон	2,23	0,95	3,35	1,83
Барселона	2,80	0,92	2,02	1,06
Нью-Йорк	3,50	1,15	3,28	2,92
Амстердам	5,70	1,03	2,65	1,56

Аналіз, здійснений 23-го вересня 2015 року з використанням даних, наведених на сайті www.numbeo.com. Червоний колір означає, що товар коштує дорожче, ніж 1 год. паркування.

2. ПРАВОВІ ТА ОРГАНІЗАЦІЙНІ ЗАСАДИ

2.1. Керування вуличним паркуванням в Києві

Організаційна діаграма, наведена нижче, показує, як у Києві регламентується паркування на вулиці.



Комунальне підприємство «Київтранспарксервіс» (КТПС) має виключні повноваження з управління платним паркуванням як протягом дня, так і ночі. КТПС укладає договори підряду з приватними операторами на експлуатацію деяких нічних паркувальних майданчиків за фіксованою ціною.

Додаткову інформацію про суб'єктів формування політики в області паркування можна відшукати в Додатку VII.

2.2. Діяльність вуличного паркування

2.2.1. Муніципальний оператор: Київтранспарксервіс (КТПС)

Стаття 28-1 Закону України про благоустрій міст накладає зобов'язання забезпечувати належний стан вуличної мережі і паркувальних майданчиків на

їхніх власників (тобто міські і обласні органи влади) або на компаній, на чиєму балансі перебувають ці об'єкти (так звані "балансоутримувачі"). Подібну норму містить і Закон України про дорожній рух.

У Києві, платні автостоянки перебували у віданні муніципального оператора КиївПаркСервіс — попередника КТПС. Протягом якогось часу в 2000 р.р. експлуатувати платні парковки в спробі підвищити їхню ефективність було доручено районним операторам, підпорядкованим районним у місті держадміністраціям [2].

Утім, 2007 року відповідно до рішення про вдосконалення паркування транспортних засобів в Києві **ексклюзивним оператором паркувальних майданчиків**, податковим агентом й відповідальним за реалізацію абонементів було призначено КТПС.

Згідно з відповідним положенням КТПС має такі повноваження щодо експлуатації та технічного обслуговування автостоянок:

- Отримувати власні доходи, бюджетні субвенції та позики;
- Здійснювати незалежну комерційну діяльність;
- Користуватися муніципальним майном і здавати його в оренду залежить за умови отримання дозволу на це київського органу самоврядування;
- Брати участь в інвестиційних програмах;
- Призначити третіх осіб операторами інфраструктури для паркування;

Фінансовий план КПТС підлягає затвердженню КМДА на щорічній основі.

КТПС доручено планувати створення нових паркувальних місць, **проте він не має загального уявлення про те, як це узгоджуватиметься з загальними планами розвитку транспортної мережі**. Тимчасом як в КТПС працює десь 556 співробітників, потенціал Департаменту транспорту обмежений 36 штатними працівниками.

Зважаючи на відповідальність за створення нових паркувальних місць, КТПС має право на придбання муніципальних ділянок без конкурсу або сплати вартості.

2.2.2. Приватні оператори

Відповідно до загальнодержавних правил паркування транспортних засобів, жодним третім компаніям, окрім операторів, використовувати вуличні автостоянки і паркувальні майданчики в пішохідній зоні, тобто більшу частину денних паркувальних майданчиків, заборонено. Водночас, відповідно до київських правил паркування, приватна компанія може бути призначена

[2] http://gpu.com.ua/content/kievskaya-parkovka

оператором паркування на основі відповідного договору з КПТС. В цьому випадку потрібно провести тендер. **КПТС дозволено укладати договори субпідряду на певні види експлуатації та технічного обслуговування вуличних автостоянок з третіми особами — приватними компаніями, залишаючись ексклюзивним оператором.** У такому випадку треба попередньо провести тендер.

КТПС також дозволено укладати договори з приватними операторами на експлуатацію нічних парковок (в основному).

У 2014 році з 11400 машино-місць на нічних паркувальних майданчиках, експлуатованих по всьому місту, сам КТПС керував лише 400 з них, решту 11000 експлуатували субпідрядники.

2.3. Паркувальний ЗБІР і ПЛАТА за паркування

2.3.1. Паркувальний ЗБІР

A. Історична довідка

Ще з 1990-х років і аж до реформи 2010 р. на користувачів паркувальних майданчиків (група з декількох машино-місць) було накладено обов'язок сплачувати збір за цю послугу. Відповідно до аналогічних концепцій, що їх реалізовано в інших містах, плати за паркування залежить від попиту на паркування, а не кількості квадратних метрів на майданчику. Однак кошти за паркування постійно недоплачувалися, а вартість їх адміністрування виявилася надто високою з огляду на брак ефективних механізмів примусового виконання законів (що дуже характерно для української податкової системи).

У зв'язку з податковою реформою 2010 року згаданий збір за паркування було замінено **паркувальним збором, пропорційним кількості квадратних метрів на майданчику**, **який сплачується безпосередньо операторами паркування без усякого зв'язку з попитом на паркування**

B. Платники паркувального збору

Паркувальний збір є одним з місцевих податків, що їх регулює Податковий кодекс України та Положення Київради про місцеві податки. За своєю природою (як це випливає зі статті 268-1 Податкового кодексу), цей збір сплачується в зв'язку з використанням муніципальних автостоянок або автостоянок, збудованих на муніципальні кошти. Він розраховується і сплачується до бюджету міста Києва тільки тими операторами паркування, які спеціально призначені Київською міською радою, тобто поки що самим КТПС.

C. Тарифи та механізм розрахунку

Ставки паркувального збору варіюють у межах від 0,03 до 0,15% встановленого законом мінімальної заробітної плати в Україні і залежать від відповідної зони міста.

Паркувальний збір розраховується на основі вищезазначених ставок та розміру земельної ділянки в метрах квадратних, яка перебуває в користуванні КТПС. Перелік з адресами відповідних земельних ділянок визначає Київська міська рада.

D. Бенефіціари паркувального збору

Податковий кодекс України визначає паркувальний збір як місцевий, що стягується й зараховується до бюджету Києва.

Українське законодавство не зобов'язує Київську міську раду витрачати доходи від паркувального збору тільки на фінансування розвитку інфраструктури паркування або мобільності.

Київська міська рада тепер не має змоги використовувати паркувальний збір для фінансування капітального розвитку паркувальної інфраструктури. Говорячи конкретніше, відповідно до змін до Бюджетного кодексу, внесених у січні 2015 року, **паркувальний збір має надходити до загального фонду міського бюджету**, а не до спеціального фонду, який використовується для капітальних видатків.

Водночас Бюджетний кодекс України прямо забороняє створення будь-яких позабюджетних фондів. Отож, створення спеціального паркувального фонду для накопичення сум паркувального збору було б неможливо.

Певною мірою згадані обмеження бюджетного закону можна компенсувати за рахунок залучення муніципальних субсидій. Утім, українське законодавство не дозволяє муніципалітетам надавати прямі кредити будь-яким юридичним особам. Натомість надання кредитів, муніципалітети мають право співфінансувати інвестиційні проекти у випадку, якщо такі проекти отримують необхідні дозволи від Міністерства економіки України (статті 3 і 12-1 Закону України про інвестиційну діяльність). Перелік інвестиційних проектів має бути включений в проект міського бюджету (пункт 2 статті 76 Бюджетного кодексу України), тимчасом як капітальні витрати в зв'язку з інвестиційними проектами є складовою "бюджету розвитку" — спеціального фонду муніципального бюджету (пункт 2 статті 71 Бюджетного кодексу). З практичної точки зору, співфінансування може мати КТПС за прямого одержувача бюджетних коштів. Таким чином, варіант співфінансування практично обмежується такими операціями, як відшкодування відсоткових ставок за кредитами, укладеними КТПС, або фінансування державних закупівель КТПС.

E. Недоліки існуючої правової моделі паркувального збору

Оскільки паркувальний збір не залежить від результатів, будь-яке підвищення обороту в паркувальному господарстві не має жодного впливу на податкові зобов'язання оператора.

Натепер немає жодного законопроекту, що передбачав би узалежнення паркувального збору від регулювання попиту на паркування. Наприклад, Законопроект, № 2635 трохи змінює ставки паркувального збору, а проте не спосіб його розрахунку. З цього можна зробити висновок, що український Парламент тепер не зацікавлений в тому, що робити пріоритетом фіскальні результати платного паркування.

Окрім того, Концепція розвитку інфраструктури паркування в Києві (*див.* Розділ II, 4.3) пояснює неефективність паркувального збору «прихованим конфліктом інтересів», згідно з яким **оператор не зацікавлений у створенні офіційних машино-місць, бо тоді з'являються зобов'язання сплачувати додаткові фіксовані платежі до бюджету, незалежно від рівня їх фактичного використання і доходів**.

2.3.2. Плата за паркування

Плата за паркування стягується з користувачів послуги паркування на погодинній основі, залежно від зони паркування.

Оплатити послугу паркування можна готівкою, шляхом придбання паркувальних талонів або з допомогою мобільних платіжних механізмів.

Правила паркування в Києві передбачають різні типи паркувальних талонів, у тому числі й погодинні, місячні і довгострокові абонементи.

A. Історична довідка

У 2000-х роках плата за паркування стягувалася з користувачів послуги паркування на майданчиках одночасно з паркувальним збором. Здається, як центральні органи влади, так і органи місцевого самоврядування не мали охоти контролювали формування і використання стягуваної плати за паркування принаймні до кінця 2000-х років. Повноваження на свій розсуд визначати розмір плати за паркування отримали Оператори.

У 2007 році, плата за паркування в Києві сягала 30 грн. на годину, що втричі перевищувало максимальний розмір плати за паркування, чинний тепер (2015 р.).

Такий підхід почав переглядатися в 2007 році, коли Антимонопольний комітет України (далі — «**АМКУ**») оштрафував операторів паркування в м. Києві, бо це вважається їх плати за паркування, вважаючи, що вони встановили плату за паркування, зловживаючи своїм домінуючим положенням на ринку. За даними АМКУ, плата за послуги паркування не була економічно обґрунтованою і затверджувалася міською радою. Це, як було встановлено, являло собою пряме порушення українського законодавства.

У 2010 році Кабінет Міністрів України ввів єдиний порядок розрахунку тарифів на послуги паркування, який є обов'язковим для всіх органів місцевого самоврядування України. Дійсність такого вкрай централізованого підходу відтак була ще раз підтверджена українським Парламентом у 2012 році шляхом внесення змін до Закону України про благоустрій населених пунктів.

B. Регулювання плати за паркування

Розрахунок плати за паркування регулюється Порядком формування тарифів на послуги з користування майданчиками для платного паркування транспортних засобів, затвердженим постановою Кабінету Міністрів України від 02.03.2010, № 258 і, таким чином, не може бути змінений оператором.

Стаття 52-2 Закону України про дорожній рух зобов'язує осіб, які розміщують транспортні засоби на майданчику для паркування, сплачувати вартість послуг з користування майданчиками для платного паркування за кожну годину паркування згідно з тарифом, встановленим відповідно до порядку формування цих тарифів, затвердженого Кабінетом Міністрів України.

Крім того, ч. 3 статті 28-1 Закону України по благоустрій населених пунктів передбачає, що органи місцевого самоврядування встановлюють тарифи за послуги користування майданчиками для платного паркування ТЗ суворо на основі порядку формування таких тарифів, затверджених Кабінетом Міністрів України.

Отож можемо зробити висновок, що розмір плати за паркування наразі контролюється українського Урядом. Точніше кажучи, **Київська міськрада не може застосовувати якусь іншу формулу при встановленні розміру плати за паркування в Києві, ніж єдина формула, затверджена Кабінетом Міністрів України для всій території України.**

Що ж до суспільної згоди, то закон не передбачає будь-кого механізму схвалення суми плати за паркування безпосередньо місцевими громадами (наприклад, шляхом плебісциту). Утім, на думку Вищого адміністративного суду України (рішення від 16 серпня 2012 р. у справі за позовом приватної особи до Одеської міськради), орган місцевого самоврядування повинен вивчити різні регуляторні наслідки плати за паркування, перш ніж її запроваджувати.

Постанова Кабінету Міністрів України про порядок формування тарифів на послуги з користування майданчиками для платного паркування транспортних засобів від 2 березня 2010 року,, № 258 визначає Плату за паркування як плату за утримання та обслуговування майданчиків платного паркування, що розраховується відповідно до планованої собівартості послуг Оператора.

Цей Порядок досить докладний і включає в себе наступні елементи:

Оборот транспортних засобів на відповідному майданчику;

Рівень рентабельності;

Капітальні витрати;

Фінансові зобов'язання перед кредиторами;

Збори, що стягують субпідрядники і консультантів, найняті оператором;

Наявність машино-місць для безоплатного паркування для інвалідів

Плата за паркування повинна бути різною для відведених і спеціально обладнаних майданчиків (п. 3 Постанови).

Деякі елементи формули розраховуються на основі дійсних державних стандартів України. Київська міська рада не може відступати від цих стандартів на користь інших міжнародних стандартів[3].

[3] За браком часу ми не перелічуємо всіх державних стандартів і норм. Утім, для прикладу, можна послатися на стандарт, обов'язковий для розрахунку планових витрат на пальне: Порядок нормування питомих витрат паливно-енергетичних ресурсів у суспільному виробництві, затверджений Постановою КМ України від 15.07.1997, № 786 - http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/786-97-%D0%BF

C. Інші податкові аспекти

Відповідно до українського податкового законодавства з плати за паркування справляється податок на додану вартість (далі — «**ПДВ**», ставка якого тепер становить 20%).

Отримані або сплачені суми в рахунок плати за паркування можна відносити до валових доходів або валових витрат Оператора або користувача, відповідно.

Отримані чи сплачені суми плати за паркування відносяться до валових доходів чи витрат оператора або клієнта, відповідно.

D. Конкретні правила, що застосовуються до експлуатації платних паркувальних майданчиків

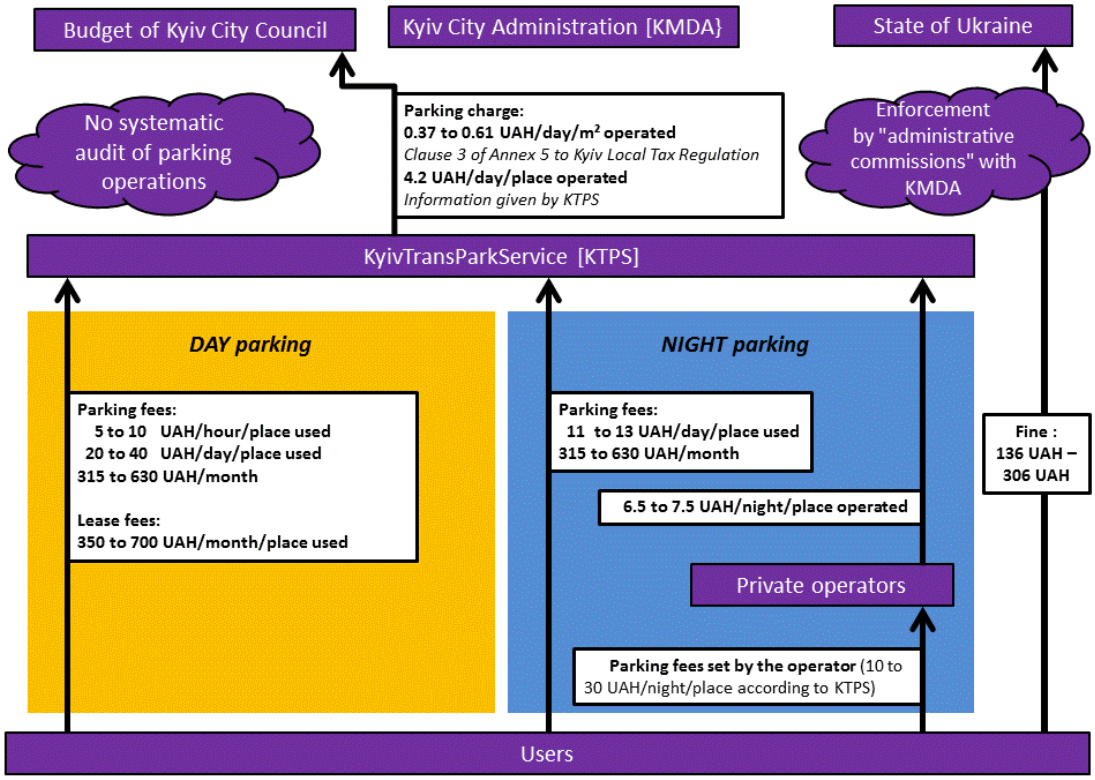
Водії зобов'язані дотримуватися Правил і належним чином сплачувати за паркування відповідно до пункту 17.12.5 київських Правил паркування транспортних засобів. Аналогічне положення передбачає й загальнодержавні правила паркування транспортних засобів.

- **Майданчики платного паркування мають відводитися відповідно до правил дорожнього руху з наступним затвердженням Державної автомобільної інспекції** (п 17.3.2 київських Правил паркування).
- **Платні автостоянки мають бути обладнані лічильниками, відомими як паркомати** (пункт 14 загальнодержавних правил паркування).
- **Також майданчики для платного паркування обов'язково позначаються відповідним дорожнім знаком** (пункт 17.3.2 київських Правил паркування).
- У той же час, **ані загальнодержавні, ані київські правила паркування транспортних засобів не обмежують максимальної тривалості користування майданчиками для паркування.** Загалом кажучи, **ми не знайшли жодного законодавчих положень, що віддавали б пріоритет збільшенню обороту автомобілів на автостоянках.**

2.3.3. Фінансові потоки

Наведена далі діаграма показує, куди спрямовуються суми, отримані як плата за користування послугами паркування. У підсумку:

- Правила встановлює Департамент транспортної інфраструктури, який є структурою в складі Київської міської державної адміністрації (КМДА)
- КТПС зобов’язаний збирати плату від муніципальних майданчиків
- Потім КТПС повинен використовувати ці доходи для сплати паркувального збору, розмір якого залежить від кількості паркомісць, контроль за якими він здійснює.



2.4. Контроль за виконанням вимог

2.4.1. Адміністративні стягнення

Несплата за послуги паркування, якщо машину було запарковано на майданчику, обладнаному паркоматом, відповідно до законодавства України вважається дрібним правопорушенням (Ст. 152-1 Кодексу України про адміністративні правопорушення).

Несплата за послуги паркування карається максимальним штрафом в розмірі 204 грн. (прибл. 10 USD). Сума може бути нижчою, якщо порушення не є повторним. Остаточно сума штрафу визначається адміністративної комісією Київської міської державної адміністрації, відповідно до вимог Кодексу України про адміністративні правопорушення (див. обговорення нижче).

2.4.2. Відсутність презумпції вини власника автомобіля

Українське законодавство виключає презумпцію тотожності особи, що керує автомашиною, і особою, яка є її власником. У 2010 році Конституційний Суд України встановив, що в разі, коли застосовне законодавство передбачає санкції щодо особи, яка керувала автомобілем, їх не можна накласти на власника автомобіля, якщо немає доказів того, що саме він

ним і керував. Іншими словами, штраф в Києві виписують водієві, а не власникові транспортного засобу, причому водій повинен бути присутнім, щоб йому було можна вручити штраф. Власника автомобіля покарати не можна, якщо немає доказів того, що саме він так припаркував машину.

2.4.3. Адміністративні комісії

Закон передбачає, що штрафи накладають так звані «адміністративні комісії» міської адміністрації (ст. 218 Кодексу України про адміністративні правопорушення).

З наших розмов із зацікавленими сторонами нам стало зрозуміло, що **адміністративна комісія КМДА не здатна ефективно виконувати свою функцію контролю за стягненням штрафів** — почасти за браком людських ресурсів і слабкого матеріально-технічного забезпечення

Протокол про несплату послуг паркування має складати особа, вповноважена міською адміністративною комісією.

2.4.4. Оператори паркувальних майданчиків

Київські Правила паркування транспортних засобів надають працівникам оператора доволі нечіткі і широко сформульовані повноваження «контролювати сплату за паркування».

Окрім того, згідно з п. 17.4.1 Правил вони вповноважені викликати ДАІ в разі, якщо автомобіль, запаркований на майданчику без сплати за послугу паркування, заважає вуличному рухові.

Утім, **закон не дає операторам паркування конкретних повноважень виписувати і контролювати сплату штрафів.**

2.4.5. Законодавчі зміни від липня 2015 р. і переслідування за порушення ПДД

2-го липня ВРУ ухвалила новий закон про національну поліцію.[4] Окрім цього, 14-го липня парламент проголосував за зміни, що посилюють правозастосування в випадках порушення ПДД[5].

Законом від 2-го липня створено національну поліцію, яка відповідає й за переслідування порушень правил безпеки дорожнього руху. З цією метою закон вносить зміни до Кодексу України про адміністративні правопорушення (нова ст. 222). Проте **національна поліція не вповноважена здійснювати переслідування і накладати штрафи за невнесення плати за паркування.**

Закон від 14-го липня передбачає фотофіксацію і застосування евакуаторів в разі порушення правил безпеки дорожнього руху, однак не в разі несплати за послуги паркування (ст. 14-2 Закону).

---

[4] http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/580-19
[5] http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/596-19/paran7#n7

Примітка: працівники КТПС чи треті сторони-приватні агенти не мають повноважень здійснювати фотофіксацію транспортних засобів, паркування яких не оплачено.

2.4.6. Евакуація автомобілів

Евакуація автомобілів у Києві в останні роки не здійснюється. Відповідно до п. 56 статті 26 Закону України про місцеве самоврядування Київська міська рада вповноважена регулювати питання евакуації транспортних засобів, припаркованих за межами майданчиків для паркування. Водночас київські Правила паркування передбачають **можливість буксирування автомобілів тільки в тому разі, якщо вони припарковані з порушенням Правил дорожнього руху або якщо їх паркування створює небезпеку** (п. 17.2)**, виключаючи користувачів, що не сплачують за послугу.**

Міські евакуатори почали працювати активно в 2005 році. Їхня діяльність спричинила чисельні позови власників приватних транспортних засобів на підставі того, що застосування евакуаторів порушило права власності водіїв. Зрештою міська прокуратура підтримав позовні вимоги потерпілих, а суд першої і другої інстанції їх задовольнив, визнавши недійсним положення Правил паркування, що дозволяли КП «Київдорсервіс» тимчасово відбуксирування транспортних засобів, які були припарковані з порушенням правил дорожнього руху і Правил паркування.

Наприкінці 2000-рр. практика евакуації автомобілів була зупинена. У 2009 році Кабінет Міністрів України намагався знову вповноважити органи місцевого самоврядування буксирувати автомобілі геть з вулиці в разі несплати за послугу паркування (п. 31 загальнодержавних Правил паркування транспортних засобів).

Тим не менш, двома своїми постановами — від 14 вересня 2011 року та 26 березня 2014, відповідно — Київський адміністративний суд і Вищий адміністративний суд України встановили, що Уряд при цьому вийшов за межі своїх повноважень, оскільки це питання має регулюватися законодавчим порядком (актом парламенту).

Натепер санкцію на евакуацію автомобіля має надавати співробітник національної поліції в зазначених у КУАП випадках, якими, як правило, є порушення правил дорожнього руху, а не несплата за послугу паркування (п. 10 Постанова Кабінету Міністрів України про ДАІ). Відповідно до пунктів 15.1 та 15.2 Правил дорожнього руху водії автомобілів можуть паркувати автомобілі або на виділених майданчиках, а якщо таких немає, на узбіччі, за винятком місць, де стоянка явно заборонена відповідно до цих правил. Водночас Міністерство внутрішніх справ має право здійснювати буксирування ТЗ у випадках, прямо передбачених законодавством (ст. 52-1 Закону України «Про дорожній рух»).

2.5. Стислий виклад головних визначених проблем

З проблем юридичного характеру визначено такі:

- Порушник правил безпеки дорожнього руху чи правил паркування транспортних засобів мають бути особисто присутніми при оформленні штраф, бо відсутня презумпція вини власника автомобіля;
- Працівники КТПС чи треті сторони-приватні агенти не вповноважені складати протокол на ТЗ, залишені на стоянці без внесення плати, з допомогою засобів фотофіксації;
- Ні співробітники поліції, ні вповноважені працівники КТПС не мають повноважень з накладання штрафів, блокування чи буксирування автомобілів в разі несплати послуг паркування;
- Адміністративну відповідальність обмежено порушеннями, що мають місце на паркувальних майданчиках, обладнаних паркоматами;
- Паркувальний збір не може спрямовуватися у спеціальний фонд розвитку мобільності/паркування;
- Паркувальний збір є фіксований і не залежить від показників роботи: він не має жодного зв'язку з попитом на паркомісця;
- Загальнодержавні правила паркування ТЗ і порядок обчислення тарифів на послуги паркування призводять до надмірної централізації платного паркування

Примітка: липневі (2015 р.) законодавчі новації, імовірно, сприятимуть ширшому користуванню муніципальною паркувальною інфраструктурою тими водіями, які ставили автомобілі на стоянку з порушенням правил дорожнього руху. У той самий час, оскільки липневі зміни до законодавства не посилюють і не вдосконалюють санкції за несплату за паркування, то, швидше за все, не матимуть впливу на дотримання правил паркування.

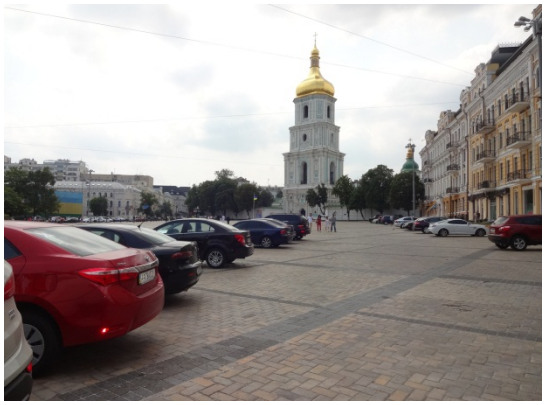
3. СПОСТЕРЕЖЕННЯ В МІСТІ

3.1. Поведінка суб'єктів паркування

Становище з вуличним паркуванням у Києві і, внаслідок цього, вуличним господарством та транспортною доступністю ядра зайнятості міста видається хаотичним.

Зокрема, **громадський простір перенасичений автомобілями, через що усі користувачі на вулиці відчувають незручності, існують проблеми з безпекою, а центр міста справляє враження безладу.**

У вуличному господарстві пріоритет, здається, віддано транспортному доступові приватних автомобілів, адже спеціально виділений простір для альтернативних засобів перевезення — таких, як тролейбусні смуги або велосипедна інфраструктура, існує в обмеженому обсязі.

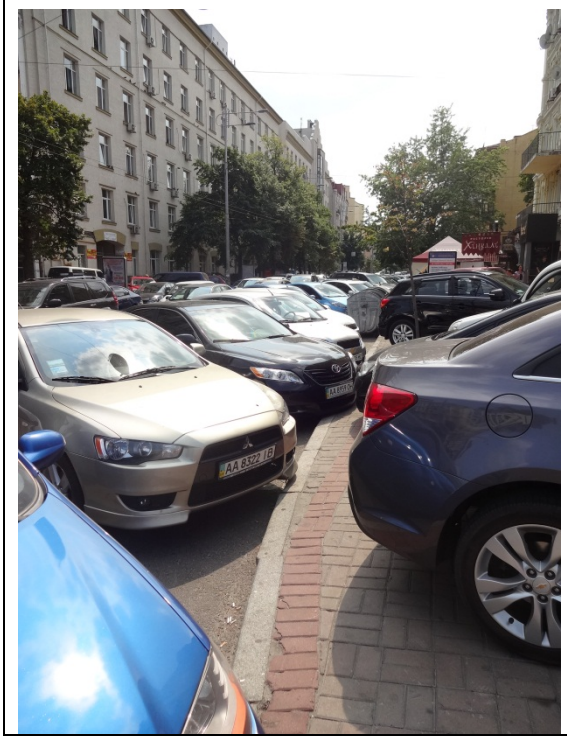


Автомобілі вторглися на пішохідну площу перед Св. Софією

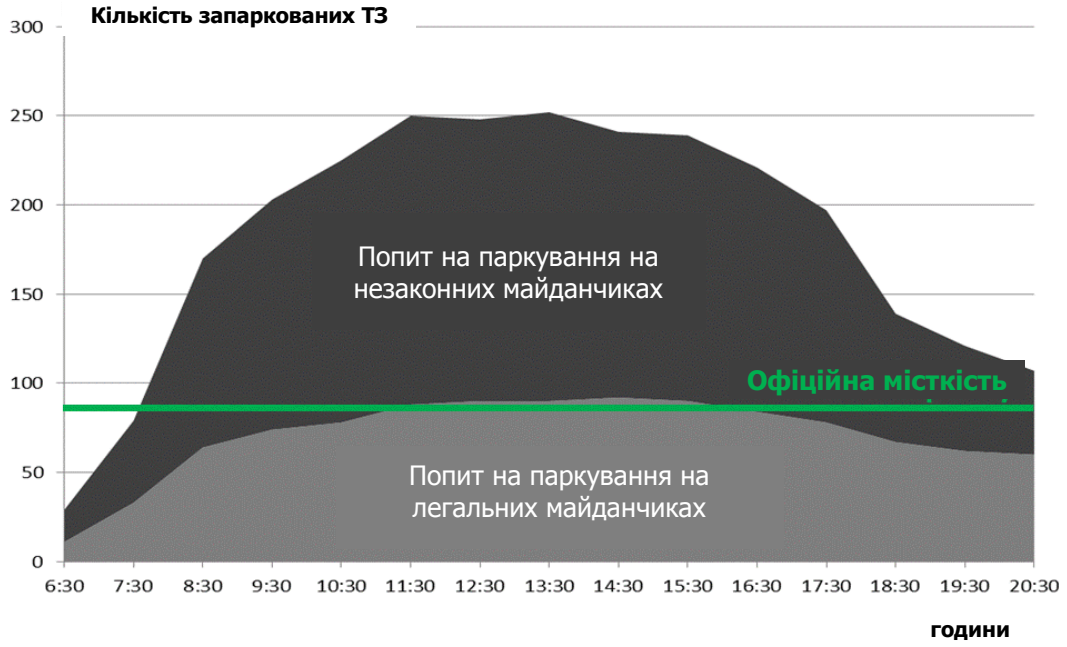
Квадрат, окупований автомобілями (без вуличної розмітки) на Подолі

Автомобілі, припарковані на тротуарі вул. Хрещатик

Незрозуміла розмітка на тротуарі вул. Володимирської



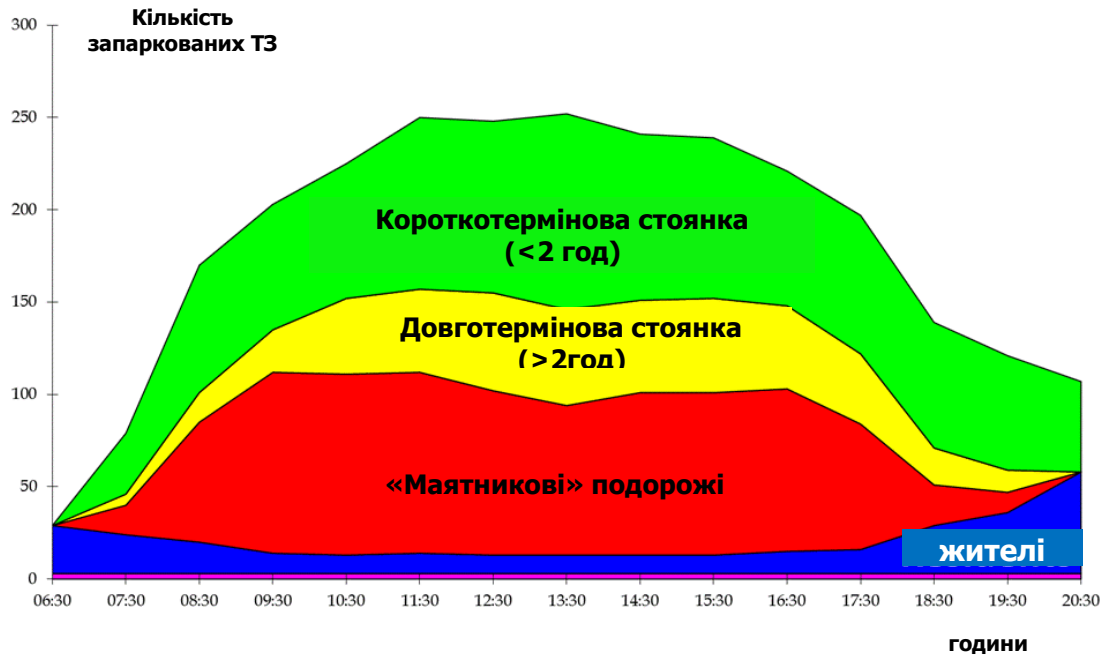
Як наочний приклад, обстеження, здійснене в центрі міста, поблизу Золотих Воріт та Національної опери, засвідчило, що в години пік попит на паркомісця втричі перевищував наявне офіційне пропонування (докладніше див. Додаток III).



Водії паркують автомобілі всюди, не надто зважаючи на правила дорожнього руху. Якщо казати конкретніше про користувачів послуги паркування і її тривалості, то обстеження, яке проводилося в центрі міста, показало, що тут -

- високий попит на короткострокове паркування в Зоні I і прилеглих до неї частинах Зони II, тимчасом як
- **високий попит на «маятникові» поїздки в години пік, оскільки це центральна частина і в її межах є кілька станцій метро**; і
- низький попит на паркування місцевих мешканців: це можна пояснити існуванням значного пропонування паркомісць у дворах — які є іноді громадськими місцями і використовуються без будь-яких правових підстав.

Ці результати проілюстровано на наведеній нижче діаграмі. Докладніший аналіз вміщено в Додатку III.



На загальне враження, систему треба виправляти на декількох напрямах. **Натепер немає ані єдиного надійного аналізу попиту та пропонування** (тобто, кількості в залежності від різної пори дня/тижня, характеристик користувачів послуг, тривалості паркування та інших умов).

3.2. Нечіткі правила

Широкому загалові бракує достатньо інформації, включаючи:

- Вебсайт КТПС (http://parkservis.kiev.ua/), який найперше відвідує більшість водіїв, шукаючи інформації про правила паркування і місті, на сю пору ще не має карти на домашній сторінці, точок доступу з соціальних ЗМІ та ґрунтовного розділу найчастіших запитань. Він застарілий.
- Немає вказівки для водіїв щодо того, в якій вони перебувають тарифній зоні — I, II чи III. Це особливо важливо для водіїв, які приїздять у Київ з-поза меж міста і не знайомі з місцевою ситуацією.
- Робочих годин, коли застосовуються правила користування майданчиками, які звичайно зазначаються на дорожніх знаках.
- Чітка наочна інформація щодо способів оплати. Наприклад, про можливість сплати по мобільному телефону повідомляють тільки наклейки на паркоматах — вицвілі від сонця, а інколи й пошкоджені вандалами.

Ба більше, важко зрозуміти, де паркуватися дозволено, а де – заборонено.

- Лінії розмітки на асфальтованій дорозі і на тротуарі часто розмиті, мають різні кольори (синій, білий) і розмаїту геометричну форму.

- Транспортні засоби часто розташовані на лініях розмітки, а не всередині їх. Інколи водіям так кажуть робити паркувальники, які вбачають у цьому змогу збільшити кількість автомобілів, що вміщаються на цьому громадському місці.

- Чинна нормативна база дозволяє водіям паркуватися на тротуарах за умови, що вони залишатимуть 2 метри для вільного проходу пішоходів. Через це утворюється нормативна «сіра зона» для помилкового тлумачення правил паркування.

- Вуличні майданчики для паркування часто «заброньовані» власниками сусідніх об'єктів.

- На майданчиках для паркування випадковим чином розміщують помаранчевого кольору конуси, хоча це й незаконно.

Усі ці чинники роблять правила вуличного паркування ще менш зрозумілими, призводячи до недотримання й ускладнюючи належний контроль за виконанням.

Незрозуміле маркування на тротуарі вулиці Володимирської

3.3. Способи оплати

Команда консультантів помітила кілька способів оплати послуг паркування:

3.3.1. Паркувальники

Паркувальники, здається, є найпоширенішим способом збору платежів, проте вони не завжди присутні, коли водій паркується.

Тепер вони допомагають водіям, розміщуючи конуси для резервування місця і допомагаючи їм заїздити на паркомісце. **Вони також наче мають заохочувати водіїв платити**. Слід підкреслити, що користувачі парковки мають отримувати дійсний касовий чек. **Отримуючи платіж готівкою і не видаючи дійсної квитанції паркувальники вочевидь порушують закон. Кожен майданчик для паркування має бути обладнаний терміналом для приймання готівкових платежів**. (іноді паркувальники, що обслуговують один паркувальний майданчик спільно використовують один і той самий платіжний термінал).

Сама їх присутність забезпечує оплату принаймні частиною водіїв, які бажають припаркуватися. Хоча команда консультантів бачила, що деякі паркувальники підбігають до водіїв, щоб отримати плату за паркування, **нинішня організація не є оптимальною і залишає деякі можливості для того, щоб водії автомобілів уникали оплати:**

- Оскільки користувачі автомобіль мають вносити плату, коли приїздять на майданчик, то іноді платять тільки за одну годину, а залишають на цілий день

- Оскільки вони працюють на тому ж самому паркувальному майданчику щодня, деякі паркувальники можуть дозволяти місцевим жителям, попри відсутніть місячного абонемента за вітровим склом, залишати їхні автомобілі на весь день навіть на паркомісцях для короткострокової стоянки (що власне і спостерігалося в Зоні I).

Така організація також створює можливості для корупції: наприклад, деякі користувачі Транспортних засобів зазначали, що паркувальники іноді видають квитанцію на меншу суму, ніж та, яку їм насправді заплатили.

3.3.2. Паркомати

Хоча відповідно до Закону (див 2.3.2.D) **вони мали б бути обов'язковими**, паркомати на кілька машиномісць встановлені не на всіх платних стоянках, а тільки на деяких в центральній зоні. Команді консультантів не надали якої-небудь **картосхеми з місцезнаходженням існуючих паркоматів**.

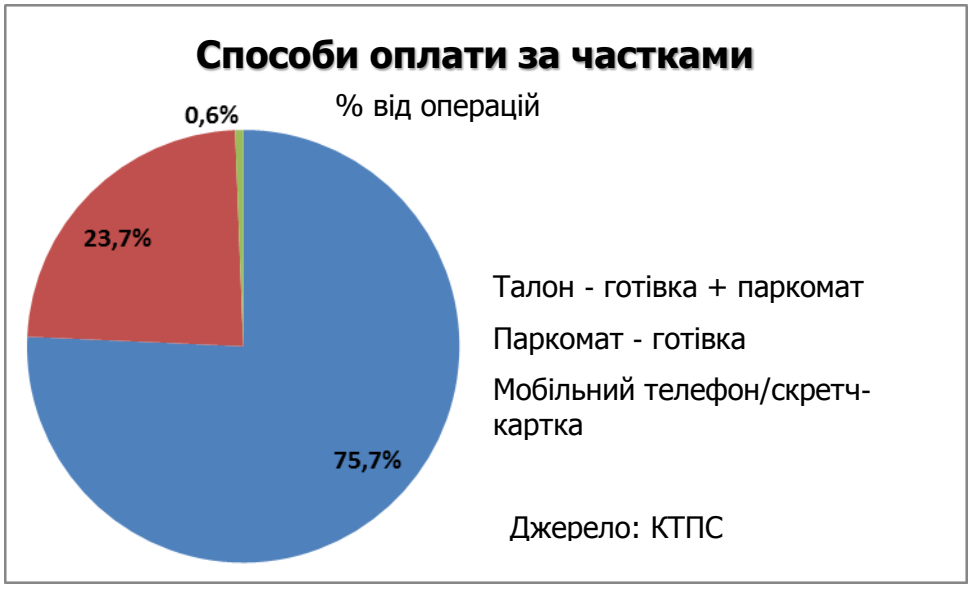
Паркомати приймають готівку. **Використовуються технологічно застарілі моделі лічильників, які іноді не працюють.**

3.3.3. Інші способи

Було розроблено способи оплати з допомогою мобільних телефонів, проте ними користуються слабо. Команда консультантів не бачила якихось абонементів за

лобовим склом. Дехто з мешканців Києва висловлював здивування, дізнавшись про існування абонементів.

3.3.4. Частка способів оплати



Вуличні паркувальники, здається, є тим **способом оплати, яким водії користуються найчастіше**, якщо виходити зі статистичних даних щодо збору оплати, наданих КТПС.

3.4. Рівень виконання

Як уже згадувалося (див розділ 3.3.1), нинішня організація не є оптимальною і залишає певні можливості водіям уникнути оплати. Це вірно тим більше, що справжнього контролю за дотриманням немає (як згадувалося раніше - див розділ 2.4). Платять, за оцінками КТПС, зробленими за допомогою камер спостереження, **тільки 30% водіїв припаркованих автомобілів**.

Примітка: метод, за допомогою якого було отримано такі підрахунки, утім, не дуже ясний. Наприклад, насправді було б важко оцінити за допомогою камер спостереження, чи водій заплатив суму, що відповідає кількості годин, протягом яких його автомобіль стояв на майданчику або якщо він заплатив за допомогою мобільного телефону.

Під час пілотної ініціативи в 2014 році паркувальників з майданчиків, обладнаних паркоматами, було усунуто[6]. Пілотний проект, як вважалося, обернувся невдачею, оскільки водії, паркуючись, не платили. З цього видно, що:

[6] http://biz.liga.net/all/transport/stati/2888462-pod-znakom-r-kak-klichko-sobiraetsya-navesti-poryadok-na-parkovkakh.htm

- Плата за паркування ще не стала культурною нормою;
- Наявність паркувальників наразі є єдиною гарантією того, що принаймні якась частка водіїв платитиме за паркування.

4. Загальний огляд КТПС

4.1. Аналіз адміністрації

4.1.1. Персонал

Згідно з річним звітом за 2014 рік середня кількість працівників компанії становила 464 осіб, а їхня середня місячна платня —2022 грн. Тим не менш, команда консультантів отримала **суперечливу інформацію щодо числа співробітників і їхньої заробітної плати**:

- Директор КПТС проте в липні 2015 року зазначав, що число співробітників становить 538
- Оголошення про вакансії паркувальників, розміщені в Інтернеті в серпні 2015 року, пропонували зарплату 4000 грн. на місяць. Директор KTPS вказував, що він отримує зарплату 1240 грн. на місяць, і що керівники в районах заробляють значно більше (7000-8000 грн.).

На приблизно 6300 машиномісць припадає 376 паркувальників[7], тобто **в середньому по 1 паркувальнику на 16-17 машиномісць**. Це співвідношення надмірним не здається, якщо йдеться про забезпечення відповідної роботи за теперішніх масштабів. Однак нинішня організація вимагає дуже великої кількості обслуговуючого персоналу порівняно з іншими містами, де реалізовано автоматизовані способи оплати і де співробітники відіграють певну роль у контролі виконання (*див.* Розділ III 2.3.3).

На перший погляд, кількість адміністративного персоналу здається досить високою, враховуючи обмежену кількість місць для паркування, що експлуатуються безпосередньо КТПС (близько 6300 в 2014 році), утім **команді консультантів такі і не показали будь-якої організаційної структури компанії**.

У липні 2015 року тривала реорганізація з метою зменшити цю кількість приблизно на 30 осіб. Така реорганізація узгоджується з інформацією, оприлюдненою в пресі, про те, що було виявлено факт отримання платні «**фіктивними працівниками**»[8]

---

http://biz.liga.net/all/transport/stati/2930634-normalnoy-parkovki-v-kieve-ne-budet-pilotnyy-proekt-provalilsya.htm

[7] Нам також казали, що чисельність паркувальників «коливається в межах 310—410»

[8] http://kiev.pravda.com.ua/news/55f1a2ee7c9d0/

4.1.2. Збір платежів і звітність

A. Паркувальники і термінали для оплати готівкою

За словами директора КТПС, **обслуговуючий персонал не отримує професійної підготовки**. Можна припустити, що:

- Вони, ймовірно, погано обізнані про те, що стоїть на кону в сфері оплати послуг паркування і про цілі оплати - наприклад, таку, як стимулювання обороту автомобілів.

- Вимагаючи оплати, вони можуть вступити в конфлікт з деякими користувачами автомобілів, керувати яким добре на практиці вони не вміють.

Крім того, **деякі з них можуть працювати на тій самій стоянці протягом кількох років** встигнути познайомитися з регулярними клієнтами. Отож, хоч це не законно, на практиці **паркувальники можуть не вимагати плати** за паркування або надати спеціальну знижку просто "по дружбі" з деякими водіями, або щоб уникнути сварки з неохочими платити, або, ймовірно, тому, що отримують хабара, погоджуючись попильнувати авто.

Паркувальникам видають платіжний **термінал для реєстрації кожної операції.** Ці термінали мали б забезпечувати певну простежуваність на основі протоколу GPRS. Їх можна використовувати тільки за однією адресою /на одному майданчику для паркування. Терміналом можуть спільно користуватися різні паркувальники, що працюють на тому ж самому майданчику.

Незважаючи на систему платіжних терміналів, дані про плату за паркування, отриману паркувальниками, можуть бути заниженими:

- якщо можна не повідомляти про кожну операцію, оскільки клієнти навряд чи вимагатимуть квитанції

Той факт, що платіжні термінали іноді можуть бути розділені між декількома паркувальниками робить його ще більш малоймовірно, що водій автомобіля буде чекати на квитанцію.

- якщо повідомляти лише про частину суми, внесеної водієм;

- якщо вони стягуватимуть плату з машин, припаркованих поза межами майданчика.

- якщо вони кажуть / заохочують водіїв ставити автомобілі не так, як передбачено дорожнім знаком, аби збільшити кількість запаркованих машин, як вони часто й роблять.

Щоб стимулювати паркувальників, їхня платня не фіксована: вони можуть брати невелику комісію за кожну операцію, яка вираховується з надходжень за погодинне паркування. У Зоні I вони отримують як винагороду 1,18 грн. за транзакцію; у Зоні II — 1,12 грн.; а в Зоні III — 1,06 грн.

Примітка: у річних звітах КТПС про це не згадується, якщо тільки ці суми не були включені в їхню платню.

Наприкінці кожного дня всі паркувальники здають готівку своєму керівникові, і здана сума порівнюється з показниками терміналів. Якщо якісь гроші втрачено або вкрадено, то їх теоретично відрахують з платні паркувальника.

Наступного дня контролери здають виторг у КПТС. Отже є кілька моментів, коли **зібрані суми платежів можуть зникати**. Команді консультантів, однак, не надали чіткого опису того, як виконуються ці послідовні операції. Для треба буде вивчити більш докладно.

B. Паркомати

Хоча відповідно до Закону (див. Розділ 2.3.2 д) паркомати обов'язкові всюди там, де є вуличні паркувальні майданчики, насправді вони встановлені на кожній платній стоянці.

КТПС має тепер 87 паркомати. Вони приймають банкноти. Моделі **технологічно застарілі**, а інколи просто **не працюють**. Також є певні технічні проблеми з автоматами взимку, коли температура опускається нижче 18 градусів за Цельсієм.

Ціна одиниці становить близько:

- 13200 доларів США для німецької моделі[9] (57 штук);
- 5000 доларів США для української моделі (30 штук).

Інкасацію в КТПС здійснюють **дві команди з двох чоловік** (1 водій і 1 охоронець). Враховуючи обмежене використання паркоматів водійським загалом, нині інкасація обмежена: , за даними директора КТПС, вона, як правило, становить десь від 10000 до 20000 грн. на день.

Примітка: доходи зібрані в 2014 році становило близько 50 мільйонів гривень. Близько 24% платежів здійснюється готівкою через паркомати (див. розділ 3.3.4). З приблизної кількості 300 робочих днів на рік, середня сума, яку інкасує бригада за день має бути десь 50,000,000 x 24% / 300 /2 = 20000 грн. Це не збігається з вищевказаною інформацією; правдоподібно, суми операцій через паркомат в середньому нижчі, але це треба вивчити докладніше.

Команді консультантів не було надано доволі точного опису того, яким чином гроші, інкасовані з паркоматів, потім передаються в КТПС. Порядок звітування про готівку, може, схожий на той, що застосовується для ручних терміналів, але це також необхідно вивчити більш докладно.

[9] Вартість німецької моделі, здається, аномально висока — скільки знаємо, істотної різниці між цими двома моделями немає — і, ймовірно, пояснюється несприятливими умовами контракту.

C. Послуги оплати через мобільний телефон

Такі послуги розроблені були, але користуються ними не дуже широко. За даними КТПС, за допомогою цього методу здійснюється тільки 0,6% платежів. Таким чином, як і раніше, дуже мало.

Оператор зв'язку нині бере 20% комісійних з кожної транзакції, що дуже багато[10], хоча загальна сума платежів з мобільного телефону тепер і низька.

D. Плутанина з варіантами оплати

Відсутність послідовності щодо способів платежу призводить до плутанини і, швидше за все, є причиною неплатежів і заниження сум у звітності.

На вулицях, оснащених паркоматами, з погляду водія не ясно, чи слід платити безпосередньо через паркомат, чи передавати плату паркувальнику.

Крім того, той факт, що деякі способи оплати (паркувальники / ручні термінали/ паркомати) передбачають видачу фізичної квитанції, яку можна розмістити за лобовим склом, а інші ні (мобільний телефон), рівень дотримання оцінювати важко.

4.1.3. Договори оренди

Як уже згадувалося раніше (див розділ 0), КТПС також дозволено укладати орендні договори з приватними операторами на експлуатацію нічних парковок. **Прозорості щодо цих контрактів немає жодної**:

- Команді консультантів показали якісь шаблони контрактів, а не самі підписані договори.
- Зовсім неясно, хто є ці оператори - зустрітися з ними команда консультантів не змогла.
- Скільки відомо команді консультантів**, договори оренди укладають без проведення конкурсу, попри те, що в 2014 році орендні платежі становили понад 60% доходів від паркування** (див розділ 4.2.2).

4.2. Стислий огляд фінансів

4.2.1. Доступна інформація

Аналіз проведено на основі **річних звітів за 2012, 2013 і 2014 р.р**. Ці **документи виявляються доволі неповними**:

[10] У Франції поточні співвідношення становлять від 5% до 10%.

- Вони **не дають достатньо докладної інформації про доходи** - зокрема:
    - ⊗ В них не розрізняються доходи за різними зонами (I, II і III),
    - ⊗ В них не вказано кількість абонементів, реалізованих щороку (хоч під час зустрічі з директором КТПС було згадано 100000), і дохід від погодинних талонів в порівнянні з абонементами;
    - ⊗ В них не показано коливання виторгу по кварталах, місяцях або роках;
    - ⊗ В них немає класичних співвідношень, як-от: кількість транзакцій на паркомісце за рік, доходи на місце за рік і середня сума транзакції.
- **Пояснення щодо коливань дохідності доволі скупі:**
    - ⊗ Не згадано про користувацькі звички при паркуванні чи результати будь-яких обстежень;
    - ⊗ Не включено жодної інформації щодо контролю виконання (наприклад, кількість штрафів, накладених за рік);
    - ⊗ У звіті за 2014 рік не сказано про фінансові наслідки пілотної програми, що призвела до втрати доходів.

Для виконання нашого фінансового аналізу у КТПС було запитано додаткову інформацію щодо річного доходу, отриманого в 2012, 2013 і 2014 роках у різних зонах. Нижче наведено тільки основні результати. Більш детальний аналіз наведено в додатку IV.

Слід також зазначити, що команда консультантів **не отримала будь-яких документів аудиту**. КМДА має департамент аудиту, що відповідає за аудит компаній і організацій, контрольованих КМДА. На сайті КМДА видно, що, починаючи з 2012 року (тобто ні в 2013 чи 2014 роках), аудит КТПС ніби не провадився, хоча кілька інших муніципальних органи перевіряли два рази і більше.[11]

[11] http://kyivaudit.gov.ua/vr/ka/index.nsf/

4.2.2. Доходи

Розподіл доходів за типами паркування (денне / нічне) і операторами (КТПС / приватні) в 2014 році представлено в нижченаведеній таблиці:

	Оператор	К-сть місць	Дохід (млн грн.)		Дохід на 1 місце (грн.)
ДЕННЕ паркування	КТПС	6 287	19,4		3 085
	Приватні оператори	835	4,6		5 497
	Разом	7 122	24,0		3 368
НІЧНЕ паркування	КТПС	198	0,1		555
	Приватні оператори	11 191	25,5		2 275
	Разом	11 389	25,6		2 245
РАЗОМ	КТПС	6 485	19,5	*39%*	3 008
	Приватні оператори	12 026	30,0	*61%*	2 498
	Разом	**18511**	**49,6**	***100%***	**2 677**

Більш як 60% доходу приносять договори оренди з приватними операторами. Як уже згадувалося в розділі 4.1.3, **ці контракти укладають без конкурсу**

Доходи від денних паркомісць в оперативному управлінні КПТС (3085 грн. / місце / рік) є низькими. У таблиці нижче показано, як доходи від денного паркування в Києві можна порівняти з деякими іншими містами світу.

Розрахунковий середній дохід на місце за рік (2014, дол. США)	
Брюссель - район Іксель	2178
Стокгольм	1939
Амстердам	1432
Прага	600
Антверпен	469
Київ (в оперативному управлінні КТПС)	144

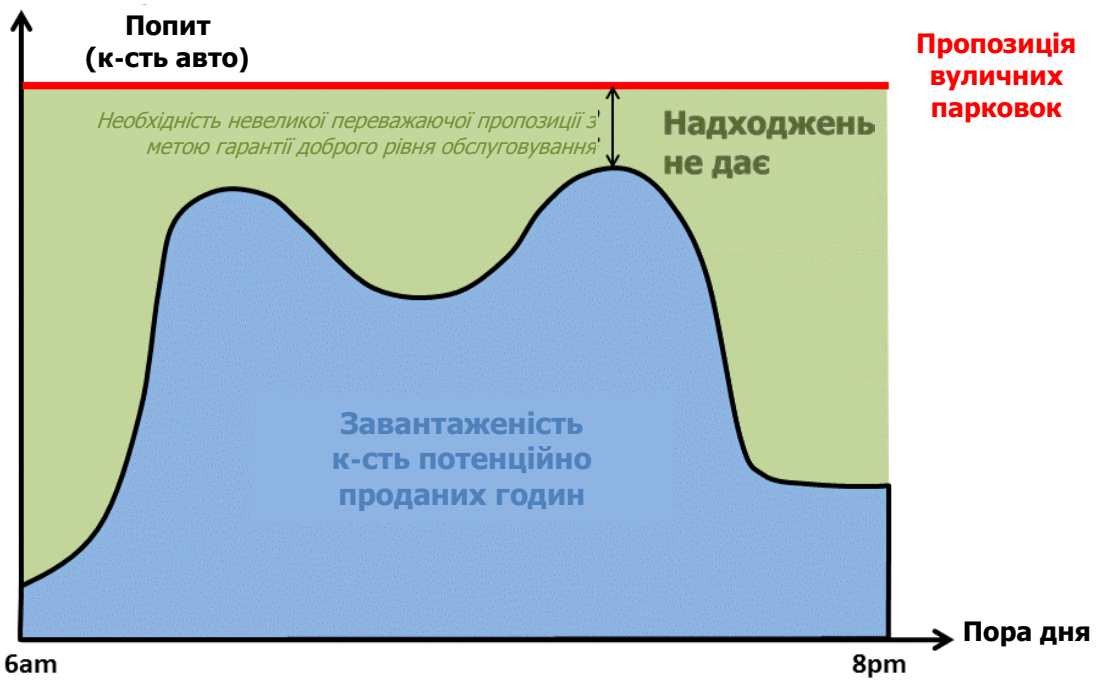
* З урахуванням інфляції, в показниках 2014 роках.

Подальший аналіз, наведений в Додатку IV, показує, що число оплачених годин за місце на рік в 2014 році становило від 435 до 504 - залежно від платіжної зони, або в середньому 467 годин за місце на рік.

Загального правила щодо годин роботи, протягом яких працює той чи той майданчик немає. Враховуючи, що вони працюють, принаймні 6 днів на тиждень (за винятком кількох святкових днів) та 10 годин на добу (з 8-ї ранку до 6-ї вечора), теоретично одне місце на рік має в потенціалі 3000 оплачених годин.

Утім, щоб отримати більш реалістичне співвідношення, слід зважити на таке:

- Рівень дотримання вимог майже ніколи не сягає 100% (наприклад, користувачі, що не мають дрібних, користувачі, що повертаються до своєї машини пізніше, ніж очікували, тощо): 80% у багатьох містах можна вважати цілком задовільним результатом;
- Деякі події, як-от: рясні снігопади, можуть привести до зупинення дії правил паркування, що трапляється приблизно 10 днів на рік;
- 10% машино-місць виділено інвалідам, для яких паркування безкоштовне;
- Паркувальні майданчики не можуть бути завантаженими 100% часу: зокрема, попит може бути низьким рано вранці або ж у кінці дня — див графіку нижче.



Зрештою, така мета - 1600 сплачених годин за місце на рік, здається, досяжною - принаймні, в Зоні I[12]. Іншими словами, в Зоні I поточний дохід за місце на рік (в середньому 463 сплачених годин) досягає лише 30% свого потенціалу (1600 сплачених годин). Цей результат, здається, узгоджується з рівнем дотримання за оцінками КТПС (див. розділ 3.4). Іншими словами, **виручку в Зоні I можна збільшити принаймні втричі, не міняючи рівня погодинної плати**.

[12] У Зонах II і III слід зберегти співвідношення абонементів з пільговим тарифом, що, представляючи значну частину попиту на паркування, може, таким чином, обмеити прибутковість паркомісць.

Виручка від декількох майданчиків для нічного паркування, експлуатованих КПТС у 2014 році, виявилася також низькою: за наявними даними, що їх наведено в Додатку IV, на кожному майданчику НІЧНОГО паркування, експлуатованому КПТС, кожне місце вдалося продати тільки 50 ночей за рік, тобто приблизно 1 ніч із 7. Показники особливо низькі в Зоні III, в якій таких майданчиків більшість, де кожне місце вдалося продати лише 32 ночі на рік.

Експлуатація паркувальних майданчиків з використанням договорів субпідряду була набагато вигіднішою як у разі нічного паркування, так і денного.

Для прикладу, в 2014 році на НІЧНОМУ паркуванні в середньому за рік вдалося виручити:

- 555 грн. за місце на майданчику, експлуатованому КПТС, що відповідає сумі валової виручки, з якої належить вирахувати різні операційні витрати;
- 2275 грн. за місце, експлуатоване в приватному порядку, що відповідає сумі оренди, причому різні операційні витрати несе сам приватний оператор.

Приватні оператори можуть стягувати плату за більш високими ставками, ніж КПТС (від 15 до 20 грн. за одне місце за ніч, ба навіть до 30 грн., за даними директора КПТС). Деякі з субпідрядників відмовилися продовжувати свої контракти, посилаючись на те, що втрачають на них гроші.

Якщо придивитися до дохідності одного місця за рік на різних категоріях майданчиків (Зони I / II / II, денне / нічне паркування, експлуатовані КПТС / приватними операторами), то ситуація у період між 2013 і 2014 роками покращилась після сильного спаду в період між 2012 і 2013 роками.

4.2.3. Витрати

Наведена нижче таблиця дає певне уявлення про витрати

	2012	2013	2014
Експлуатаційні витрати (млн грн.)	30,3	21,2	18,0
К-сть місць в опер. управлінні КТПС	5 746	6 388	6 485
Експлуатаційні витрати (UAH/місце)	5 270	3 317	2 777
Адміністративні та ін. витрати (млн грн.)	7,2	7,6	5,6
Кількість місць (КТПС і оренда)	21485	21295	18 511
Адміністративні та ін. витрати (грн./місце)	354	340	304
РАЗОМ ВИТРАТ (млн грн.)	37,9	28,4	23,6

Виконати доволі точний аналіз видатків важко, враховуючи подвійний характер діяльності КПТС — безпосередня експлуатація і суборенда приватним операторам.

Однак можна вирахувати експлуатаційні витрати КПТС: співвідношення за 2013 і 2014 роки **приблизно становлять 3000 грн. / місце / рік** (не включаючи адміністративні та інші витрати), **що дуже багато**.

У таблиці нижче показано, як вартість експлуатації одного машино-місця в Києві можна порівняти з іншими містами. Такий розрахунок включає всі операційні та адміністративні витрати.

Вартість управління одним паркувальним майданчиком на рік (2014-й фін. рік, дол. США)	
Сідней	72
Різні міста у Франції	від 67 до 90
Прага	10
Копенгаген	136
Мехіко	224
Київ (опер. управління КТПС)	**64**

Ця вартість отримана з фінансових документів, які відображають компетенцію КПТС, не включаючи треті особи-приватні компанії, щодо оперативного управління паркувальними майданчиками.

Також дуже дивно, що **операційні витрати за 1 місце** слід було **ділити майже на 2 в період з 2012 по 2014 рік**.

4.2.4. Результат

У таблиці нижче порівнюється прибутковість денних паркомісць, які експлуатує КПТС, та орендованих місць нічного паркування.

2014	**Денне паркування (КПТС)**	**нічне паркування (оренда)**
Кількість місць	6287	11191
Валовий дохід за місце (грн.)	3085	2275
Вартість управління одним місцем (грн.) - за виключенням паркувального збору	3081	304
Чиста виручка за місце (грн.) - за виключенням паркувального збору	4	1971
Паркувальний збір	*-1307*	*-1307*
Чиста виручка за місце (грн.) - за виключенням паркувального збору	*-1303*	*-664*

Виручка від денної парковки повинна бути набагато вище, ніж від нічної, тому що і плата, і оборот вищі. А проте, з таблиці видно, що, **за виключенням паркувального збору, денне паркування не приносить майже ніякого прибутку, тимчасом як нічна парковка в оренді у приватного оператора генерує чистого доходу для КПТС майже 2000 грн. на рік.** Якщо враховувати паркувальний збір, денна парковка - це втрата доходу близько 1300 грн. за місце на рік (тобто 1303 x 6287 = 8200000 грн. на рік).

Незважаючи на низький дохід і високі експлуатаційні витрати, результати фінансової діяльності КПТС показують, що **в 2013 році і 2014 році компанії вдалося працювати беззбитково**.

Ситуація в 2015 році, проте, як очікується, стане критичнішою, бо КПТС, за повідомленнями в пресі, планує закінчити його зі збитками на рівні 5—5,5 млн гривень. Це можна пояснити різними причинами:

Падіння курсу валюти ще більше ускладнило ситуацію в зв'язку зі збільшенням цін на пальне (і інші матеріалів, таких як уніформа паркувальників);

Спроба обмежити витрати на робочу силу шляхом звільнення зайвого персоналу була не зразу очевидною, оскільки вимагала а 300000 грн. виплат на компенсації в 1-му кварталі;

Договори зі сторонніми компаніями (наприклад, ресторанами та іншими) на використання вуличних паркувальних майданчиків в 2013 році опинилися під

забороною: здається, КПТС почала це здійснювати в 2015 році, через що прибутковість цих майданчиків зменшилася;

Подовження нічного паркування влітку 2015 року, можливо, теж призвело до погіршення становища (дохідність за місце за рік знизилася);

З погляду Київради результати 2014 року виглядають так:

Кількість машиномісць	21,300	18,500
Паркувальний збір	29 575 000 UAH	24 202 000 UAH
Остаточний внесок у бюджет	528 000 UAH	603 000 UAH
Разом	30,103,000 UAH	24,805,000 UAH
Валовий дохід отриманий КТПС	*59,535,000 UAH*	*49,554,000 UAH*
Разом дохід на паркомісце	1,413 UAH/місце	1,341 UAH/місце

Остаточний внесок до бюджету вираховується з чистої виручки КПТС. П'ятдесят відсотків (50%) чистого доходу необхідно переказати місту. Решта має бути інвестована в поліпшення паркувальних послуг і проекти громадських робіт або перейти безпосередньо до Київської міської ради.

Зрештою, **в 2014 році експлуатація вуличних автостоянок дала до бюджету міста близько 25 млн грн.**, тобто **половину валового доходу**, отриманого КПТС.

Розділ II

КОРОТКИЙ ПІДСУМОК ВИЯВЛЕНИХ ПРОБЛЕМ Й КОМЕНТАРІ ЩОДО ПОПЕРЕДНІХ СПРОБ ЇХ РОЗВ'ЯЗАННЯ

1. ПЕРШОПРИЧИНИ ПАРКУВАЛЬНОЇ ПРОБЛЕМИ

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

- **Нечітка інформація**, наприклад, на вуличних табло і вивісках, дорожня розмітка, не дає загалові зрозуміти, як правильно паркуватися, що може спричиняти до неналежного дотримання правил користувачами автомобілів;
- **Належному контролю за виконанням правил оплати на муніципальних майданчиках стоять на заваді юридичні перешкоди**; відсутність контролю спонукає водіїв нехтувати правилами паркування на вулиці, бо немає жодних каральних заходів за недотримання законних вимог;
- **Національне законодавство також не дає узалежнити плату за паркування від показників результативності** відповідно до місцевих умов;
- **Відсутність інтеграції стратегії розвитку паркування** з планами розвитку транспорту та землекористування.

Загальна насиченість громадського простору утруднює 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. Крім того, інформація, що надається громадськості, не чітка, а різні способи платежу призводять до плутанини і підозр у я корупції (ця тема розкривається докладніше в Розділі 3). Отже **рівень обслуговування** загалу **можна вважати дуже низьким**, а імідж муніципального оператора КПТС - надзвичайно упослідженим.

Доходи від паркування, які б мали спрямовуватися до міської ради, неймовірно низькі і набагато нижчі за прогнозовані обсяги, якщо взяти до уваги, що вулиці в будні мають вигляд понад міру переповненими припаркованими авто. Це пов'язано з:

- **Відсутністю примусового виконання законів**, як згадано вище, але також із
- **Потенційними адміністративними лазівками в КПТС** (наприклад, збір доходів і звітність, договори оренди без конкурсу тощо);
- **Державний порядок розрахунку тарифів для сплати за паркування ТЗ, встановлений Кабінетом міністрів**, який перешкоджає зміні розміру плати в Києві на місцевому рівні.

Фінансовий стан КПТС ще більше непевний внаслідок того, що:

- **Паркувальний збір, що стягується до міського бюджету, не залежить від показників результативності**: він не має жодного стосунку до попиту на паркування;

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

Можна майже впевнено виснувати, що Київська міська державна адміністрація змушує своє муніципальне підприємство до банкрутства. Паркувальний збір і справді лише обтяжує КПТС, коли треба за короткий час вдосконалити роботу систему внесення плати.

Звернути увагу на безліч причин проблеми паркування, що зображені на малюнку нижче, треба для того, щоб залучити інвесторів, які б допомогли керувати муніципальними активами паркування.

2. ВІДСУТНІСТЬ ДОВГОСТРОКОВОЇ СТРАТЕГІЇ

За численними питаннями, переліченими вище, проглядає і відсутність довгострокової стратегії паркування, що увиразнюють такі фактори, як:

- **відсутність інтеграції паркувальної тематики з іншими зусиллями, що їх докладають у місті в області землекористування та розвитку транспорту**
    - ⊗ транспортна політика (наприклад, в складі робочої групи з перспективного планування землекористування і транспорту міста немає експерта в області паркування)
    - ⊗ скільки відомо команді консультантів, якоїсь особливої координації з поліцією також немає
- На відміну від інших міст за межами України, **не розмежовано різні види попиту на користування транспортними засобами**. Відповідно до діючих тарифів, жодних виключень для тих, хто хоче дістатися центру міста автомобілем, немає - ні для тих, хто приїздить на довший час, ні для відвідувачів з передмістя, ні для місцевих мешканців. **Максимальна тривалість паркування не обмежена**, ба більше - користувачі послуг паркування навіть можуть отримати знижку, коли залишають машину на цілий день. Місцеві жителі можуть зокрема скористатися з пільгових абонементів;
- Те, що **розмір паркувального збору** визначається **незалежно від частини міста**, навантаження на громадський простір чи навіть карти-схеми паркувальних зон свідчать про те, цей **збір розглядається як податок**, **а не інструмент впливу на звички учасників руху**;
- «Концепція розвитку паркувального простору» (див. Розділ 4.3) вказує на **плутанину між визначенням цілей** (наприклад, "створення умов для зменшення навантаження на міську вуличну мережу протягом робочого дня" або "зниження забруднення повітря транспортними засобами") **і способами досягнення цих цілей** (наприклад, "впровадження інноваційних платіжних технологій в сферу послуг автостоянки").

Як підкреслено далі в коментарях з приводу «Концепції розвитку паркувального простору», **основна стратегія поліпшення транспортного доступу до міста і в його межах, здається, будується на бажанні пристосувати інфраструктуру до приватних автовласників** без зв'язку з тим, як створена пропозиція узгоджуватиметься з іншими планами розвитку транспорту та землекористування. При цьому забезпечення можливостей для паркування пов'язується зі стимулюванням поїздок за кермом, що не суміщається з ідеєю більш сталого міста.

3. ПОТЕНЦІЙНІ КОРУПЦІОГЕННІ ЗОНИ

На основі оцінок, проведених в рамках цього проекту, було виявлено кілька корупційних ризиків:

По-перше, оскільки паркоматів встановлено не на всіх вулицях, де послуги платні, **збиранням платні займаються паркувальники**. Хоча кожна транзакція мала б у принципі реєструватися з допомогою ручного терміналу або паркувального лічильника, водії вимагають або отримують квитанцію не систематично, залишаючи можливість привласнювати плату за паркування. Окрім того, через недостатність інформації на кожному муніципальному майданчику для паркування водіям складно дізнаватися, яку сума сплачувати і на які години поширюється плата. Оскільки паркувальники працюють на тій самій вулиці довгий час, у них з'являється можливість встановити приятельські відносини з водіями і вступати з ними в усякого штибу оборудки, не звітуючи про них.

По-друге, **договорам оренди, укладеним КПТС з приватними операторами, вочевидь бракує прозорості**. Зокрема, вони укладаються **без проведення конкурсу**, хоча 2014 року ці контракти охоплювали 65% всіх місць для паркування, експлуатованих в Києві, і 61% отриманого валового доходу.

По-третє, **не вистачає достовірної інформації щодо того, як організовано роботу КПТС**: скільки нам відомо, немає відповідної організаційної схеми, процес збору виручки в деталях не відомий, інформація, що міститься в річних звітах, обмежена і **немає систематичного щорічного аудиту**.

По-четверте, внесення паркувального збору в залежності від кількості паркомісць (розрахованих в м2) є о**чевидним стимулом для того, щоб занижувати кількість** існуючих місць у звітності. Крім того, паркувальний збір може перешкоджати збільшенню кількості муніципальних паркомісць, що накладає ще більший фінансовий тягар на КПТС (в разі, якщо в звітності правильно зазначати всі місця).

Наприклад, в 2014 році нічна автостоянка на Оболоні, що перебувала в оренді приватного оператора, в звітності КПТС мала лише 20 місць. Насправді ж, фактична кількість місць становила 40. Існує принаймні три можливі причини для заниження звітності щодо кількості місць: оператор не сплачує КПТС за всі фактично орендовані місця, КПТС потенційно залишає собі частину коштів орендної плати або КПТС намагається уникнути сплати паркувального збору в повному обсязі через фінансовий тягар, який в такому разі несло б підприємство. Міра, якою занижено кількість місць, не відома. Не ясно, чи це є наслідком відсутності щорічного моніторингу та оцінки роботи КПТС.

І нарешті, КПТС потенційно не захищена від експлуатації в зв'язку з його повноваженням отримувати муніципальні земельні ділянки без конкурсу. З огляду на це може відбуватися захоплення землі під приводом створення додаткових муніципальних паркомісць без урахування соціального блага, пов'язаного з проектом, за умови підкупу розробником керівництва КПТС.

4. СПРОБИ РЕФОРМУВАННЯ НИНІШНЬОГО СТАНОВИЩА

Багато тих різних питань, про які йшлося вище, давно відомі КМДА. Для реформування системи й поліпшення ситуації було здійснено навіть кілька кроків. Їм присвячено подальший коментар.

4.1. Спроби реформування законодавства

Законопроект, № 2228 був покликаний підвищити ефективність правозастосовних заходів в сфері паркування. Конкретніше, цей законопроект передбачав:

- Визнати евакуацію автомобілів і блокування коліс за можливе в разі порушення правил паркування;
- Уповноважити Київраду прийняти постанову про порядок евакуації автомашин, поставлених на паркування з порушенням правил паркування;
- Делегувати працівникам муніципального оператора право накладати штрафи за порушення правил паркування;
- Поширити відповідальність за порушення правил паркування на власників автомобілів — як юридичних, так і фізичних осіб, а не на осіб, які ними кермують;
- Визнати фото- і відеофіксацію автомобілів як прийнятних доказ в адміністративних справах, пов'язаних з порушенням правил паркування.

Проте 17 липня 2015 року український Парламент не проголосував за проект Закону, № 2228.

Крім того, не слід забувати про **законопроект, № 2890** щодо створення муніципальної варти.

4.2. Спроби розвитку інфраструктури паркування

4.2.1. Публічні інвестиції в інфраструктуру паркування

У 2007 році Київрада вирішила розпочати фінансовану державою інвестиційну програму «Об'єднаний паркувальний простір», спрямовану на радикальне поліпшення інфраструктури паркування в Києві шляхом створення нових парковок і поліпшення структур оплати.

Вище згадана програма передбачала державні інвестиції в мережу паркоматів, відеокамер, системи продажу талонів тощо. Виконувала її КПТС головним чином шляхом державних закупівель (Додаток IX з додатковою інформацією про

можливі типи контрактів, які можуть застосовуватися до нових механізмів в сфері паркування).

Програма досягла кількох видимих наслідків, включаючи перші паркомати, нові паркувальні талони і картки.

Програма завершилася в 2011 році без продовження.

У 2013 році Київрада прийняла нову програму розвитку паркувального простору. На відміну від попередньої програми, нова не передбачала фінансування з муніципального бюджету, а націлювалася на мобілізацію власних коштів КПТС та коштів приватних інвесторів. Нам не відомі практичні результати цієї програми. Можемо припустити, що її реалізація була заблокована в зв'язку з соціальними заворушеннями в період 2013-2014 рр. У січня 2015 року ця програма припинила своє існування.

4.2.2. Спроби залучити стратегічного партнера

У 2005 році КМДА вирішила почати підготовку тендера з вибору стратегічного партнера для реалізації програми паркування.

Утім, через політичні зміни плани проведення конкурсу були в 2006 році скасовані.

Нам не відомо про будь-які інші аналогічні зусилля щодо організації тендерів. Концепція 2015 р. згадує про наміри київського муніципалітету вибрати приватних інвесторів для розвитку паркувального простору (ця концепція аналізується в розділі нижче)

4.3. Огляд «Концепції розвитку паркувального простору»

4.3.1. Визначення проблем, на розв'язання яких спрямована Концепція

Ось які проблеми «Концепція розвитку паркувального простору» згадує на самому початку:

- 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.

Більшість перерахованих питань супроводжуються аналітикою команди консультантів.

Твердження, що «з огляду на європейський досвід Київ потребує близько 500000 машиномісць», утім, сумнівне. Воно припускає, що **основна стратегія з поліпшення транспортної доступності в місті полягає в пристосуванні інфраструктури для приватних автомобілів** без урахування того, як така пропозиція узгоджуватиметься з іншими планами розвитку транспорту та землекористування. Провідна теза концепції щодо того, що зростання кількості власників автомобілів вимагатиме відповідного розміщення транспортних засобів **суперечить політиці, що провадиться в європейських містах з метою обмежити використання автомобілів**. Дійсно, забезпечення місць для паркування пов'язане з появою стимулів для збільшення поїздок за кермом, що не сумісне з ідеєю більш сталого міста.

Примітка 1: обстеження, проведене командою консультантів і справді встановило, що існуючі на узбіччі неофіційні паркомісця можна включити в регульовану програму і стягувати за них плата, що вплине на характер поїздок. Проте, збільшення пропозиції паркомісць для розміщення зростаючого числа автомобілів, що приїздять у центр міста, є зовсім інша річ, яку не можна сумістити зі сталим розвитком мобільності.

Примітка 2: твердження, буцім "у європейських столицях і великих містах середня кількість паркувальних місць становить 16-17 відсотків від числа жителів" вельми сумнівне:

- *Насправді якогось правила щодо пропозиції громадських паркомісць немає, оскільки вона тісно пов'язана з численними факторами, дотичними до управлінням мобільним доступом, такими як кількість приватних машиномісць, щільність забудови і населення в місті, політики в сфері транспорту і землекористування, потреби людей*[13] *і багатьох інших.*

[13] У цьому відношенні відсоток авто у приватній власності в Києві значно нижчий, ніж у багатьох інших містах світу, як вже це зазначено в звіті.

- *Крім того, в ній нехтується факт, що всі європейські столиці працюють над ініціативами із зменшення поїздок приватними автомобілями, особливо поїздок без пасажирів, й перерозподілу громадського простору на користь пішоходів, смуг для руху автобусів, велосипедних доріжок та інших цілей, що вважаються більш бажаними для життя громади ,Як один з найсвіжіших і найяскравіших прикладів, в Осло оголосили, що вже до 2019 року рух автомобілів у центрі міста опиниться під забороною. Натомість слід визначити перспективний потенціал, узгоджуючи його з нині розроблюваними планами поліпшення громадського транспорту та розвитку перехоплюючих паркувальних майданчиків.*

У Парижі, кількість паркувальних місць на вулиці становить близько 150000 на 2300000 мешканців, тобто маємо співвідношення 6,5%. Звичайно, цей показник був би зовсім іншими, якщо б узяти до уваги паркомісця для мешканців або перехоплювальні майданчики за межами міста. З цього добре видно, як важко розрахувати такий коефіцієнт і як для встановлення обсягів пропонування муніципальних паркомісць треба зосередитися на завданнях транспортної політики та специфічних рисах місцевого попиту і пропонування в області мобільності.

4.3.2. Мета Концепції

Сформульовані цілі можна розділити на чотири основні категорії:

- Досягнення ознак більш сталого 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, електромобілі»);
- Збільшення доходів до бюджету міста («збільшення доходів бюджету»);
- 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»).

Концепція розвитку паркування, втім, демонструє **плутанину між постановкою цілей** (наприклад, створення узбіччі системи паркування продуктивності на основі поліпшення доступу до центру міста по безмоторних видів транспорту і зменшення один пасажир приватних поїздок автомобіль) **і стратегіями досягнення цих цілей** (наприклад, , «впровадження інноваційних платіжних технологій на послуги автостоянки», «обґрунтованими і гнучка цінова політика»).

4.3.3. Правова оцінка

У Концепції законодавчі заходи щодо реформи, які потім були відтворені в проекті закону, № 2228 відхилений парламентом України 17 липня 2015, як було описано раніше (див розділ 4.1).

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.

У Франції натомість (див. приклад Ліону в Додатку VII), оператори нині не мають права накладати штрафи, що має робити поліція (національна або муніципальна). Штраф — національний стандарт, встановлений державою без урахування місцевих умов і плати за паркування. Результат цього не задовільний: через недостатнє дотримання правил, більшість французьких міст помічають низькі рівні дотримання правил оплати послуг паркування на вулиці — як правило, близько 30%, як і в Києві. В результаті, не так давно був ухвалений закон про децентралізацію, яким зокрема декриміналізовано порушення правил паркування: з січня 2018 року управління паркувальними об'єктами на вулиці можна буде делегувати приватним операторам, а розмір штрафів встановлюватимуть місцеві органи влади.

Отже, Концепція справляє досить позитивне враження. Водночас, ряд її положень слід удосконалити.

Вона, що важливо, передбачає участь приватних інвесторів саме на умовах інвестиційних конкурсів, схвалених Київрадою

У той же час **не надано інформації про конкретні плани залучення приватного сектора в надання послуг паркувального простору і не згадано про будь-який намір домагатися суспільного визнання цього підходу київською громадою.** Окрім того, не було докладено жодних зусиль в плані здійснення надійних техніко-економічних обґрунтувань, щоб забезпечити підтримку і готовність потенційних приватних інвесторів брати участь у наданні паркувальних послуг, які традиційно були сферою діяльності державного сектора.

Тому-то «Концепцію розвитку паркувального простору» слід було б поліпшити, надавши в ній чітку перевагу публічному або приватному підходові до експлуатації, залежно від результатів техніко-економічних обґрунтувань.

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. У той самий час, оскільки плата за паркування сплачується кінцевими користувачами, використання виручених коштів від плати за паркування вимагає додаткового правового регулювання з метою збільшити розуміння її важливості для місцевих громад.

Для поліпшення структури оплати, **самого існування концепції розвитку паркувального простору без зобов'язань інвестувати виручку від плати за паркування в створення заснованої на результативності системи управління паркуванням не достатньо**.

4.3.4. Технічна оцінка

A. 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 класична і не така модерна послуга, в основі якої — готівковий розрахунок з допомогою паркоматів, також може давати задовільні результати (*див.* приклад Будапешта в Додатку VII). 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 — як цілком успішно довела Москва (*див.* приклад в Додатку VII).

B. 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», що викликає, як згадувалося раніше (*див.* розділ 4.3.1), сумнів. Окрім того, оскільки нинішня ситуація незадовільна, здається, **досить ризиковано розширювати систему, яка фактично не діє належним чином**. Більш логічно було б спочатку, перш ніж братися до її розширення, чинну систему вдосконалити, як про це сказано в концепції.

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 під багатоповерхову автостоянки. Також варто зазначити, що користування платними перехоплюючими паркінгами буде непрогнозованим, якщо тільки паркувальні майданчики на вулиці поблизу не охопити належними заходами регулювання.

Концепція також передбачає створення **нових паркінгів у центрі міста** шляхом залучення інвесторів. **Передумовою для цього**, як вказали команді консультантів під час розмови в Vinci Park, **буде належний контроль за дотриманням правил паркування на вулиці**. Будівництво таких об'єктів потребує провести ТЕО для визначення відповідних розмірів, місця розташування, юридичного обґрунтування та інших попередні оцінок. Деякі елементи юридичного обґрунтування вміщено в Додатку VI.

Щодо всіх нових об'єктів інфраструктури для паркування, то в концепції поставлено мету **оснастити 5% від загальної паркувальної ємкості станціями заряджання електромобілів**. Це, здається, схвальна, хоча й дуже амбітна мета. Окрім того, передбачений спосіб розвитку цієї інфраструктури (інвестиційні тендери) не дає жодної гарантії сумісності.

C. Аспекти мобільності і політика паркування

Окрім іншого, концепція містить слушні тези з точки зору транспортної політики, такі як:

- Дозволити безкоштовне паркування для водіїв електромобілів і велосипедів до 2020 року;
- Передбачити обладнання паркувальних майданчиків станціями для заряджання електромобілів;
- Передбачити безоплатне паркування велосипедів на паркувальних майданчиках.

Дивно, що немає і згадки про обладнання для паркування велосипедів або мопедів у громадських місцях.

Пропозицію надати право на безкоштовне паркування електромобілів можна було б обговорити, хоча концепція мудро передбачає обмежити тривалість цього заходу 2020 роком. Дійсно, щоб сприяти розвиткові електричних транспортних засобів, слід вирішити, чи слід пропонувати водіям електромобілів можливості для паркування електромобілів, їх заряджання або того й іншого разом. За останні кілька років в Парижі було створено чималу інфраструктуру для заряджання електромобілів паралельно розвиткові так званого Autolib' (мережа короткотермінової оренди електромобілів для спільного користування); користування не безкоштовне (близько 25 грн./год.). Зрештою, не слід нехтувати негативними фінансовими наслідками надання безкоштовного

паркування на 10% всіх місць людям з інвалідністю плюс оці 5% місць для електричних транспортних засобів.

Концепція також пропонує передбачає «безкоштовні паркувальні місця для мопедів (…) як стимул для користування компактним і екологічним транспортом», що буде здаватися досить дивним у багатьох європейських країнах. Якщо справляння плати за паркування мопедів на вулицях було досі не надто популярним, то тепер це поступово міняється, оскільки моторизовані двоколісні транспортні засоби не розглядаються як «екологічні» з огляду на шум, забруднення і питання безпеки.

В цілому, **концепція не визначає чіткі пріоритети щодо користувачів автомобілів, таких як, наприклад, короткострокові випадкові користувачі, довгострокові випадкові користувачі, місцеві мешканці і регулярні візитери**. Навпаки, в ній запропоновано «передбачити місячні, квартальні, річні абонементи на паркування по всій території міста.» Навіть якщо це може авансом поліпшити бюджетну ситуацію, але **протирічить меті «зниження навантаження на вулично-дорожню мережу міста у робочі дні»**. Див. практичні приклади в Додатку VII, в яких тільки дозвіл паркуватися на вулиці мають місцеві мешканці (в досить обмеженій навколишній зоні) та короткострокові користувачі.

Розділ III

РЕКОМЕНДАЦІЇ

Виходячи з результатів зустрічей з представниками КМДА, аналіз та рекомендації в цьому звіті відповідають двом заявленим цілям:

- Досягнення більш сталого міста за рахунок обмеження використання автомобілів і розвитку інших засобів пересування;
- Збільшення доходів до бюджету міста (пошук кращої рентабельності послуг паркування).

Ми також уважно поставилися до бажання, висловленого КМДА, покладатися на новітні технології та модернізувати паркувального обладнання, щоб наблизити Київ до найкращих практик в інших містах.

1. КОРОТКОСТРОКОВІ (1-Й РІК — КІНЕЦЬ 2016 Р.)

1.1. Вступ

Загальний принцип короткострокових рекомендацій — «змусити працювати чинну систему», особливо перш, ніж її розширювати. Насправді, як виявляється, хоча, здається, співбесідники команди консультантів зосереджувалися на правових питаннях, для поліпшення поточної ситуації багато чого можна зробити в короткостроковій перспективі, не відкладаючи надовго.

Однак, з огляду на правові перешкоди для надійного контролю дотримання, в короткостроковій перспективі годі сподіватися значного поліпшення фінансових аспектів ситуації. Отже, в короткостроковій перспективі залучення інвесторів для надання допомоги в управлінні муніципальним паркувальним господарством малоймовірне. Міжнародні оператори відреагують на оголошення про конкурс тільки тоді, коли буде вирішено проблему з примусовим виконанням законів. Зауваження: як показано в розділі I.2.4.5, закон від липня 2015 року дозволяє буксирування автомобілів евакуатором тільки в тому разі, якщо їх припарковано з порушенням правил безпеки руху, проте:

- *Треба ще побачити, чи поліція буде на практиці використовуватиме цей спосіб, щоб карати порушників правил дорожнього руху;*
- *Хоч як, а за несплату евакуатори використовувати не можна .*

Тому наслідком цього закону може стати поліпшення якості міського середовища завдяки зменшенню кількості незаконно запаркованих автомобілів, однак його недостатньо для поліпшення фінансового становища. Крім того, за видно з результатів опитування, наведених у Додатку III, його вплив на бюджет може бути й негативний, внаслідок того, що користувачі з категорії довгострокових (ті, що приїздять з приміської зони, місцеві жителі ...) почнуть паркуватися на законних паркувальних місцях, але не платячи.

1.2. Створити групу проекту

Ставки в сфері паркування на вулиці між різними органами та підрозділами КМДА не узгоджуються. Як уже згадувалося в "Висновках" (див. пункт 1), стратегія паркування не інтегрована до планів розвитку транспорту та землекористування і, скільки відомо команді консультантів, якоїсь особливої координації з муніципальною поліцією теж немає.

Тому першим важливим кроком було б **створення робочої групи**, аналогічної тій, що створено для осмислення плану розвитку транспорту, **яка б проводила наради всіх відповідних зацікавлених сторін міста** - таких, наприклад, як Управління організаційно-аналітичного забезпечення діяльності Київського міського голови, Департамент транспортної інфраструктури та Департамент міського благоустрою та збереження природного середовища, Департамент фінансів, КТПС і муніципальні поліція / УБДР, - **аж доки становище з паркуванням на вулиці не поліпшиться**. 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.

Для забезпечення технічної підтримки групі проекту було б корисно створити групу з питань паркування при Департаменті транспортної інфраструктури КМДА (розробка політики, програм тощо).

1.3. Переглянути загальну політику в сфері паркування

- Оновити зональний план, наприклад:
  - ☼ Розширити Зону I принаймні до вулиці Богдана Хмельницького і ділянки біля Золотих воріт, що могло принести додатковий дохід
  - ☼ Розширити Зону II на весь Поділ
- **Уніфікувати години роботи в межах кожної зони**, що спростить систему і зробить її зрозумілішою широкому загалові.
- **Стимулювати швидкий оборот автомобілів на паркувальних майданчиках** з метою поліпшення доступу до міста короткостроковим користувачам і збільшення доходів від плати за паркування
- **Впровадити законне обмеження на максимальний період користування денним паркінгом** - наприклад, 3 або 4 години максимум в Зоні I, 12 год. у Зоні II і 24 годин - у Зоні III;
- **Диференціювати місячні абонементи для місцевих мешканців та інших потенційних абонентів** (наприклад, тих, хто регулярно їздить в місто на роботу); Ті, хто регулярно приїздять до центру, не повинні отримувати переваги у вигляді привабливої плати за паркування - їм навіть можна заборонити користування майданчиками в Зоні I;
- Скасувати знижку, передбачену денними талонами;
- Розробити проект довгострокової політики, узгоджуючи її з довгостроковими планами землекористування і розвитку транспорту міста.

1.4. Поліпшити інформацію та уточнити правила

- Поліпшити внутрішню інформацію
  - ☼ Слід здійснити повну інвентаризацію муніципального паркувального господарства (щоб уникнути заниження даних, доручивши її іншому органові, а не КТПС)
  - ☼ Для цілей планування знадобляться карти ГІС: місце розташування регульованих паркувальних майданчиків, зони паркування, робочі години, місцеположення місць для осіб з інвалідністю, розташування паркоматів

- **Поліпшити загальне інформування громадськості** щодо того, як здійснюється паркування, з допомогою веб-сайту, картосхем, "метеликів" та інших каналів комунікації (наприклад, з використанням взаємодії соціальних медіа з загалом)

  Веб-сайт може містити карти (отримані з тих самих даних ГІС, які використовуються при плануванні) і розділ частих запитань (який регулярно оновлюється).

- **Уточнити інформацію на майданчиках**
  - ☼ **Поліпшення інформацію на табло**, принаймні вказавши години роботи та тарифну зону. Включити інформацію про найближчі позавуличні паркінги
  - ☼ **Поліпшення маркування**: чітко розмежувати окремі паркувальні місця (див. приклади в Додатку V)
  - ☼ **Ширше використовувати фізичні перешкоди, як-от: стовпчики**, бар'єри і кашпо, для звуження можливостей незаконного паркування, починаючи з Зони I
  - ☼ **Легалізувати якусь кількість неофіційних паркувальних місць уздовж бордюрів** (наприклад, тих, що було помічено при проведенні обстеження для даного звіту) за умови, що це не перешкоджатиме дорожньому руху

1.5. Поліпшити адміністративний аспект КТПС

В ситуації, коли бракує правових засобів для забезпечення дотримання законів, паркувальники, здається, є єдиним рішенням, що спонукає водіїв платити. Сама їх присутність є запорукою того, що принаймні деякі водії заплатять. Ця рекомендація підтверджується результатами невдалого пілоту 2014 року, згаданого раніше (див. Розділ I 3.4).

Для поліпшення збирання доходів і звітності, бажано:

- **Здійснювати регулярну ротацію паркувальників** на різні вулиці, щоб перешкодити утворенню надто товариських стосунків з водіями, що раз у раз приїздять на майданчик і, в результаті, уникнути нехтуванню ними обов'язку заохочувати водіїв до внесення правильної плати за паркування.
- **Уточнити систему оплати**
  - ☼ Оплату там, де є лічильник, треба дозволити лише через нього
  - ☼ В інших місцях, кожен паркувальник повинен свій особистий ручний термінал

  Як уже згадувалося вище, користувачі парковки мають отримати дійсну касову квитанцію. Отримуючи плату готівкою без видання такої квитанції, паркувальники однозначно порушують закон.

- **Навчити паркувальників:**
  - ☼ систематично вимагати оплати, загострившi їхню увагу на значенні плати за паркування на вулиці (наприклад,

стимулювання обороту автомобілів і поліпшення доступу до центру міста);

- ☼ не брати готівки і запрошувати користувачів автомобілів користуватися паркоматом, якщо він є;
- ☼ керувати потенційними конфліктними ситуаціями, коли користувачі автомобілів відмовляються платити;

- **Регулярно міняти контролерів, які інкасують гроші з паркоматів**: цей захід призначений для уникнення потенційного незаконного привласнення плати за паркування парою контролерів-інкасаторів;
- **Залучати співробітників адміністрації міста до процесу збирання доходів**[14]: робити це можна час від часу, кілька днів на рік на випадковій основі, або систематично (наприклад, у Франції, щоб уникнути заниження даних, поширена практика прикріплення одного представника з місцевого органу влади до контролера оператора);
- **Нічні паркінгів віддавати в оренду систематично**, а не вибірково експлуатувати окремі паркінги безпосередньо, бо це більш вигідно (див Розділ I 4.2).

1.6. Підвищити прозорість

Для підвищення прозорості і зниження зазначених вище ризиків корупції (див Розділ II 3), Київська міська державна адміністрація мала б також розглянути питання про:

- **Проводити щорічний аудит**
  - ☼ **Фінансовий**: перевірка книг, витрат ... Щоб перевірити рівень збирання платежів, можна передбачити заміну кількох паркувальників на один день
  - ☼ **Фізичний**: вибіркова перевірка автостоянок (наприклад, звітна кількість паркувальних місць, заповнюваність, тощо)

  Протягом перших років краще було б покладатися на зовнішній аудит, а не внутрішній КМДА.
- **Дослідити договори оренди** (фінансовий та юридичний аудит): оцінка прибутковості кількох договорів оренди, періодичність подовження терміну цих договорів тощо.
- **Дослідити додаткові теми**, які не вдалося оцінити поглиблено в рамках нинішнього завдання - зокрема організаційну схему і процес збирання доходів/ звітності.

Запропонувати/ зобов'язати КТПС систематично провадити конкурс на нові договори оренди

[14] У цьому зв’язку слід не забувати, що КТПС переказує в бюджет міста фіксований платіж, але на додаток до цього, робить щорічний внесок у бюджет, розмір якого залежить від своїх фінансових результатів

- **Запропонувати КТПС надавати у річних звітах більш повну інформацію - зокрема про доходи** (див. Розділ I 4.2.1)**.**

1.7. Поліпшення комунікації з загалом

Крім поліпшення інформування громадськості, рекомендованого в Розділі 1.4, місто також могло розглянути питання:

- **Проведення піар-кампанії:**
  - ☼ «Навіщо платити» - щоб привернути увагу громадськості до плати за паркування та його правил; і
  - ☼ Вимагайте квитанцію» - з метою спонукати паркувальників до більш систематичного звітування про зібрану плату;
- **Можливості організації добровольців.**

1.8. Лобіювати юридичні зміни

1.8.1. Децентралізація нормативно-правової бази та розроблення політики паркування

Нормативно-правова база паркування надзвичайно централізована. Центральний орган влади України, Кабінет Міністрів, відграє 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 критих паркінгів менше залежить від волі уряду.

Заходи лобіювання:

- Зробити паркування в Києві винятком з Правил паркування транспортних засобів, затверджених постановою Кабінету Міністрів України від 03.12.2009,, № 1342.
- Зробити паркування в Києві винятком з Порядку формування тарифів на послуги платного паркування, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 02.03.2010,, № 258 (це може вимагати внесення змін до Закону України «Про дорожній рух»). Потенційний розмір плати за паркування і потенційна готовність водія її сплачувати, здається, набагато вищі. Отже, цей порядок заважає збільшити надходження від плати і не відповідає кращій міжнародній практиці, яка узалежнює розмір плати від рівня завантаженості місць на тротуарній частині.

1.8.2. Перехід до послуг паркування на основі врахування результативності

За теперішнього законодавчого забезпечення досить важко експлуатацію майданчиків для платного паркування розглядати як послугу, а не податок – хіба за винятком паркінгів. 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.

Захід лобіювання: Внесення змін до Рішення Київради «Про затвердження Концепції розвитку паркувального простору в місті Києві» від 22.01.2015, № 22/887

1.8.3. Забезпечення ефективних санкцій

Примусове виконання законів вкрай слабке. Конкретно кажучи, українське 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, не укомплектована достатніми кадрами. 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.

В принципі, нещодавні ухвалені, липневі зміни до закону (див Розділ I 2.4.5) сприятимуть ширшому використанню муніципальної паркувальної інфраструктури тими водіями, які раніше воліли залишати на стоянці свої автомобілі з порушенням правил дорожнього руху. Водночас, оскільки липневий закон не підвищує розміру і не посилює санкцій за несплату за паркування, то вони й не мають жодного впливу на дотримання правил паркування.

Захід лобіювання: Поновити зусилля з підтримки законопроекту, № 2228, який спрощує приватні інвестиції в сфері паркування

1.8.4. 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. Фактична 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 інфраструктури мобільності). Дохід від паркувального збору може варіюватися в залежності від фактичного доходу, отриманого від операторів. Це б зокрема мало сенс, якщо б контроль здійснювався за допомогою суб'єкта, призначеного Київрадою.

Заходи лобіювання:

- Змінити статтю 268-1.2 Податкового кодексу України, встановивши зв'язок розміру паркувального збору з оборотом автомобілів на стоянці, а не її фізичними розмірами.
- Зупинення дії щодо Києва 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.

1.8.5. Упорядкування правової бази для роботи приватних операторів / Роль КТПС

КТПС як муніципальному операторові надається виключний статус єдиного в Києві призначеного оператора. На рівні політики пояснити неможливо, чому Київрада або Київська міська державна адміністрація не в змозі призначити інших приватних операторів, які б пропонували послуги паркування незалежно від КТПС.

Загострення конкуренції в сфері послуг паркування перетворить їх на більш залежні від показників роботи. У разі реалізації сценарію з приватним оператором паркування КТПС слід перетворити на механізм, спеціально відповідальний за відбір — від імені Київської міської державної адміністрації — та контроль за ефективність роботи приватних операторів та/ або інвестицій під фінансовані з муніципальних джерел програми розвитку паркувального простору.

Крім того, планування краще було б виконувати суб'єкту, який має уявлення на макрорівні про загальні функції транспортної мережі, а не лише паркування. Нагляд і контроль можна делегувати підрозділові, спеціально створеному для реалізації проекту в структурі КМДА за участю КТПС і муніципальних операторів, відповідальних за експлуатацію дорожньо-вуличної мережі, громадський транспорт тощо.

Заходи лобіювання:

- Скасування пункту 3 рішення Київради «Про вдосконалення паркування автотранспорту в м. Києві» від 26.06.2007,, № 930/1591, яким

встановлено винятковий статус КТПС як єдиний оператор паркування в м. Києві;

- Впровадження конкурсного порядку відбору приватних операторів для експлуатації й обслуговуванні паркувальної інфраструктури в Києві

1.8.6. Координація з іншими українськими містами

Наші обговорення із зацікавленими сторонами в сфері паркування у Львові та Одесі показали, що вони стикаються з аналогічними труднощами і свідомі тих юридичних перешкод, 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.

1.9. Додаткова дискусія про те, як поліпшити рентабельність

Для підвищення рентабельності системи паркування в поточному організаційно-правовому полі можна розглядати кілька рішень.

Скоротити штати?

Як згадувалося раніше (див. Розділ I 4.1.1), в 2015 році було вже зроблено деякі кроки для скорочення чисельності співробітників. Реорганізацію в цьому напрямі, можливо, буде треба продовжити ще. Як рекомендовано в пункті 1.6, для більш точного визначення потенційно зайвих кадрів було б, однак, корисно здійснити додаткову ревізію організаційної структури.

Підвищити плату за паркування?

Як показано в Розділі I 1.3, поточні розміри плати за паркування в Києві низькі. Вартість паркування в Зоні I в 2007 році сягала 30 грн. на годину (тимчасом як в 2015 році тільки 10 грн.), що являє собою корисний прецедент, який демонструє готовність водія платити 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. Ми можемо стверджувати, однак, виходячи з нашого досвіду, що обмежене збільшення погодинної плати має своїм наслідком пряме зростання доходів від паркування в одній і тій самій пропорції. Так було в кількох містах - навіть у випадку 20%-го збільшення, як-от у Нанті (Франція).

Таким чином, в короткостроковій перспективі, загальне збільшення плати за денне паркування на 10%, наприклад, може збільшити валових доходів на 10%, або 2.2 млн грн. на рік, інакше кажучи 1800000 грн. на рік після відрахування ПДВ в бюджет КТПС. Збільшення має, втім, відповідати порядкові встановлення тарифів на паркування, встановленому Кабінетом Міністрів України.

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 постадійного збільшення, а не різкого підняття, щоб не надто шокувати користувачів. Було б також доконечно реформувати або скасувати Порядок формування тарифів на послуги паркування, встановлений Кабінетом міністрів, як про це говоримо в Розділі

Інші

Як говорилося принагідно до фінансового аналізу (див. Додаток IV), виручка за місце на рік в 2014 році становила 4634 грн. в Зоні I, 3527 в Зоні II і 2177 в Зоні III. Тож оновлення меж зон (як пропонується в Розділі 1.3) з метою відобразити характер поточного попиту на паркування також допомогло б збільшити надходження.

Збільшенню надходжень можуть так само посприяти заходи з поліпшення управління і посилення прозорості, про які йшлося в рекомендаціях у розділах 1.5 та 1.6.

2. СЕРЕДНЬОСТРОКОВІ (2018)

2.1. Вступ

Для поліпшення результатів контролю за сплатою послуг, Парламент України має ухвалити новий закон, що, здається, можливо тільки в середньостроковій перспективі, оскільки нещодавно подібний законопроект —, №2228 був відхилений (див. Розділ II 4.1)

Запропоновані далі рекомендації спираються на припущення, що з метою **уможливити неухильний контроль за дотриманням правил паркування та підвищити ймовірність приходу приватних інвестицій у сферу паркування ухвалено законопроект, № 2228** чи інший, йому рівнозначний (див. Розділ 1.8.3).

Навіть якщо буде створено можливість здійснювати фотофіксацію й буксирувати транспортні засоби за порушення правил дорожнього руху, факти незаконної стоянки на перехрестях або тротуарах без ризику отримати за це штраф, може, і матимуть місце і далі – залежно від бажання поліції користуватися цими можливостями для боротьби з порушниками ПДР. Дисципліна паркування в середньостроковій перспективі може поліпшитися, проте все ж залишатиметься далекою від оптимальної.

2.2. Перехід до автоматизованої системи оплати

Удосконалені платіжні системи на вулицях інших міст дозволили скоротити або й ліквідувати втрати бюджетних надходжень шляхом оснащення всіх платних майданчиків автоматизованими засобами оплати, що усувають готівковий обіг «з рук в руки». Ці системи не мають паркувальників, які б стежили за оплатою, а лише контролерів (див. практичні приклади в Додатку VII).

Точніше уявлення про недоліки і переваги поточної організації та автоматизованої системи дає таблиця нижче.

	Паркувальники	Автоматизована система
Переваги	Користувачам паркування надається допомога в паркуванні їхніх автомобілів Нові робочі місця	Скорочення числа потенційних лазівок в системі, а надто пов'язаних зі збиранням доходів Кращі умови для ревізії збирання плати за паркування для міста Образ більш організованого і сталого місто
Недоліки	Існування серед широкого загалу	Скорочення

	підозр щодо привласнення виторгу, З погляду користувачів послуги паркування, вона не завжди надійна (присутність/наявність паркувальників) Ризик нападу на паркувальника й насильницького відчуження зібраної плати протягом дня, навіть якщо насправді таке трапляється нині рідко, враховуючи обмежені суми зібраних грошей Імідж спорідненої корупції і країни, що розвивається	працівників, навіть і в разі перекваліфікації частини паркувальників на контролерів

Перехід до системи функціональної автоматизованої оплати паркування є оптимальною довгостроковою стратегією з огляду на вище згадані переваг.

Примітка: проміжний етап на шляху до технічно досконалішої системи паркування включатиме належний контроль за дотриманням, коли паркувальники скеровують водіїв до встановленого паркомату для здійснення оплати.

Автоматизована система (з ідентифікацією за номерним знаком) повинна спиратися на:

- **Оновлені паркувальні лічильники**, що служитиме нагадуванням про сплату і утверджуватиме місцеву культуру сплати за паркування, як це вдало зробили в Москві (див приклад у Додатку VII));
- **Усі сучасні цифрові засоби** оплати, такі як мобільний телефон, SMS, кредитна картка та Інтернет

У цьому стосунку «концепція розвитку паркувального простору», згадувана в Розділі II 4.3 відповідає кращій практиці.

Скільки нам відомо, 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.

Примітка: Якщо місто реалізує в подальшій перспективі схему автоматизованого розпізнавання номерних знаків, яка стає можливою завдяки закону про фотофіксацію, можуть з'явитися певні додаткові бар'єри. В Україні є двадцять три типи автомобільних номерних знаків, що може ускладнити справу. Велике число різновидів номерних знаків вноситиме плутанину в відстеження законного власника автомобіля. Тепер автомобіль можна зареєструвати на юридичну особу з назвою, що не вдається відстежити, проте неясно, наскільки це являє собою проблему.

2.3. Залучити міжнародного оператора паркування

Вимога, сформульована КМДА — це:

- Ефективний сервіс ….
- … що сягає європейських стандартів ...
- … і не пов'язаний з більшим, ніж сьогодні витратами (бо значних державних інвестицій годі сподіватися)

У цьому зв'язку можна було зрозуміти, що зробити значні інвестиції (наприклад, у сучасні паркувальні лічильники, центр управління) і забезпечити високу якість обслуговування в довгостроковій перспективі годен тільки **міжнародний приватний оператор, добре обізнаний на сучасних автоматизованих системах оплати**.

Примітка: Міжнародні оператори реагуватимуть на запрошення взяти участь у тендері тільки тоді, коли буде вирішено проблему контролю дотримання правил.

2.3.1. Сфера конкурсу

Міжнародний тендер на довгострокову реалізацію рекомендованої вдосконаленої системи сплати за паркування має:

- **починатися з пілотної зони десь на 2000 місць для платного ДЕННОГО паркування в центрі міста** (включаючи Зону I та одну частину Зони IIЮ тобто найбільш прибуткову ділянку), що обмежить ризики як для міста, так і для оператора;
- передбачати можливість зрештою розширити систему на інші райони Києва.

Слід розробити список важливих ключових показників ефективності (як-от: кількість оплачених годин за місце на рік, рівень дотримання правил, рівень задоволення клієнтів тощо), які буде включено в умови міжнародного конкурсу. Пілотний запуск нової системи міг передбачати досягнення такого показника, як 1600 оплачених годин за місце на рік.

Було б доцільно організувати попередню дискусію з міжнародними приватними операторами і можливість подання зауважень з боку громадськості (може, 1 місяць?) перед оголошенням умов конкурсу для отримання відгуків стосовно до запропонованого пілотного проекту, фізичних меж і обґрунтування.

2.3.2. Роль КТПС

У разі реалізації сценарію з приватним оператором КТПС може бути перетворений на **структуру, яка спеціально відповідатиме за добір – від імені КМДА — і оцінку показників роботи приватних операторів** та/або інвестиційну діяльність в рамках фінансованих муніципальним коштом програм розвитку паркувального простору (більш докладно про це в розділі 1.8.5).

Говорячи конкретніше про пілотний проект, КТПС позбулася б діючих автостоянок в центрі міста, проте на неї могла б бути покладена

відповідальність за супровід нового контракту з оператором центру міста, адже дуже малоймовірно, що це буде/зможе робити департамент транспорту.

КТПС очолює директор, уповноважений укладати від його імені договори. Важливо відзначити, що КПТС може залучати треті приватні компанії на умовах інвестиційних конкурсів до будівництва нових майданчиків та інших об'єктів інфраструктури та за погодженням із Головним інвестиційним департаментом КМДА.

Якщо розпочинати пілот з приблизно 2000 паркомісць, то це означатиме, що **КТПС і далі мала б експлуатувати певну кількість місць ДЕННОГО паркування** в Зоні II та в Зоні III.

Врешті-решт, КТПС здійснювала б **управління договорами оренди на майданчики НІЧНОГО паркування** – за умови систематизації і прозорого характеру їх укладання.

2.3.3. Переміщення паркувальників КТПС

КТПС міг би поступово готувати паркувальників для їх поступового перетворення на контролерів. Утім, кількість місць на одного паркувальника, либонь, збільшиться, тож стільки паркувальників все одно не знадобиться.

Нині один паркувальник обслуговує в середньому 16-17 паркомісць.

У наведеній нижче таблиці порівнюється кількість паркувальників Києва з числом контролерів в інших містах. Усі ці міста мають автоматизовані платіжні схеми, тож не потребують паркувальників. Серед інших вирізняється Амстердам завдяки наявності автоматизованої програми розпізнавання номерних знаків, в якій використовується фургон-сканер і 3 працівники на скутерах, які розміщують автоматично генеровані штрафні талони на автомобілях-порушниках правил стоянки.

Орієнтовна кількість регульованих майданчиків на одного контролера (2015 р.)	
Амстердам	1839
Барселона	363
Мехіко	556
Манхеттен	55
Стокгольм	160

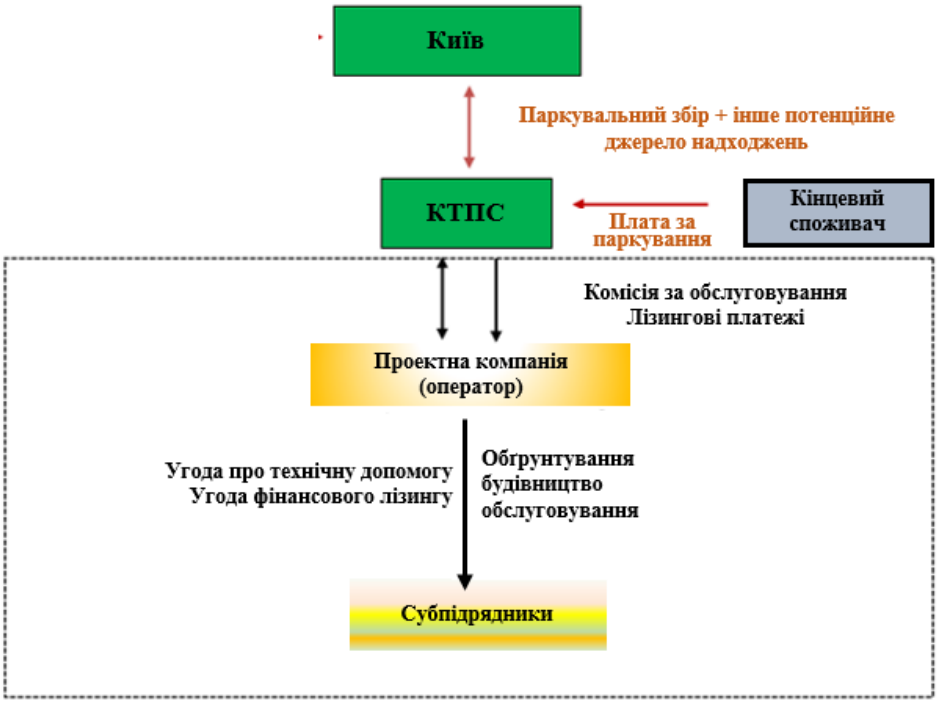
Приватний оператор міг би вирішити здійснювати безпосередній контроль за оплатою власними силами, і в цьому разі його можна було зацікавити в найманні когось із колишніх паркувальників на роботу як контролерів. Такий підхід знаходив застосування в реформі сфери паркування, а також інших суміжних галузей — наприклад, переходові операторів міні-автобусів на роботу водіями автобусів у в разі створення нового коридору для метробусів.

Примітка: КТПС міг би вирішити не продовжувати існуючі субконтракти з приватними операторами на НІЧНЕ паркування, запропонувавши їх

експлуатувати колишнім паркувальниками на ДЕННИХ майданчиках, але, як зазначалося раніше, це, ймовірно, буде менш прибутково.

2.3.4. Можливі юридичні сценарії

А. Державні закупівлі



Закон України «Про здійснення державних закупівель» від 10 квітня 2014 р.,, №1197-VII. Статус: у вільному доступі в мережі Інтернет[15]

При такому типі договору про управління активами приватний оператор несе відповідальність за повну експлуатацію паркувальних активів, у тому числі технічне обслуговування та збір платежів від кінцевих користувачів, виключно в інтересах і на користь Київської міської ради. Мета цього сценарію — спонукати приватного оператора профінансувати, змонтувати, експлуатувати та обслуговувати системи (головно паркувальні лічильники). Як винагороду оператор отримує щорічну субсидію протягом декількох (наприклад, десяти) років.[16]

З погляду міського планування, цей тип контракту, либонь, більш вигідний, оскільки він дозволяє місту тимчасово ліквідувати паркувальні місця, наприклад, під час парадів та інших великих громадських заходів, або й виділити на постійний час простір для альтернативних видів транспорту, таких як окремих

[15] http://zakon0.rada.gov.ua/laws/show/1197-18/card5#Links
[16] Щорічне субсидування протягом кількох років можуть вимагати додаткової конструкції — напр., інвестиційної програми, затвердженої Київрадою за згодою Уряду України.

смуги руху автобусів, без сплати штрафів. У разі інвестиційного конкурсу, про який ідеться в наступному розділі, може бути й так, що доведеться платити штраф за втрату годин платного паркування через вилучення облікової одиниці і відповідні наслідки для потенціалу одержання доходів. Звісно ж, ризик неотримання будь-якої виручки через некомпетентність оператора прямо лягає на Київську міськраду.

Плата за паркування, отримана з водіїв, надходить безпосередньо місту. Місто платить приватному операторові фіксовану плату за послуги, оператор за це повинен дотримуватися ключових показників ефективності. Подібний тип організації було реалізовано в Барселоні при створенні системи прокату/колективного користування велосипедами. Винагороду підрядникові платить КТПС. Договір на обслуговування може передбачати преміальні або штрафні виплати залежно від того, як виконуються ключові показники ефективності.

В. Державно-приватне партнерство[17] (інвестконкурс)

Закон України «Про інвестиційну діяльність» від 18.09.1991,, № 1560-XII; статус: у вільному доступі в мережі Інтернет[18]

Рішення «Про затвердження Положення про порядок проведення інвестиційних конкурсів…», ухвалене Київською міською радою 24.05.2007,, № 528/1189

У той самий час, інвестиційні договори є доволі унікальними в порівнянні з раніше розглянутими моделями ППП, оскільки дозволяють передавати у власність інвестора окремі активи проекту для того, щоб компенсувати ризик низької дохідності (детальніше цього питання торкаємося в Розділі 5). Під таким оглядом можна сказати, що інвестиційні угоди являють собою також комбінацію

[17] Як уточнення: термін ДПП ми вживаємо в широкому сенсі без зв'язку з визначенням «державно-приватних партнерств», що підпадають під регулювання Закону України «Про державно-приватне партнерство» від 01.07.2010,, № 2404-VI.
[18] http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/1560-12

контрактів BOT / BOOT[19]. Інвестиційні тендери також лежать в основі Концепції розвитку паркувального простору в Киві (2015 р.), проте для привернення уваги інвесторів, треба виконати запропоновані тут короткострокові рекомендації.

Явна перевага інвестиційних договорів полягає в тому, що законом муніципалітетам надано широкі повноваження для ведення переговорів щодо інвестиційних умов, аби проект ППП набрав форми, найбільш наближеної до місцевих потреб.

Додатковою перевагою інвестиційних договорів є певна гнучкість, що вони її передбачають для приватного інвестора. Конкретніше кажучи, згідно з Законом України «Про інвестиційну діяльність»:

- Будь-який інвестор може на свій розсуд визначати цілі, область, тип і обсяг інвестицій і має право залучати партнерів для досягнення вище зазначеного;
- Інвестори мають право мобілізувати фінансові ресурси у вигляді кредитів, позик, а також право випускати цінні папери;
- Інвестори мають право на свій розсуд поступатися інвестиційними правами і результатами інвестування на користь третіх осіб.

Як ми вже згадували раніше (див. Розділ II 4.2), орган місцевого самоврядування Києва вочевидь віддає перевагу інвестиційним угодам як на рівні статутних документів КТПС, так і на стратегічному рівні. З точки зору планування, місту, мабуть, доведеться заплатити штраф в разі вилучення яких-небудь паркомісць, включених в інвестиційну угоду, і їх використання на інші потреби (що, таким чином, впливає на можливий дохід інвестора). Взагалі кажучи, оновлення політики в галузі паркування (наприклад, зміни розміри плати за паркування) потребуватимуть повторного погодження між місцевою владою Києва і приватним оператором. За умови змін законодавства, перелічених у розділах 1.8.4 і 1.8.5, паркувальний збір міг би сплачуватися інвестором безпосередньо місту або як фіксований платіж, або як відсоток від отриманих доходів (що є характерною рисою такого типу контрактів, але вимагає, щоб місто мало повний доступ у режимі реального часу до всіх отримуваних коштів). Останній механізм припускає, що паркувальний збір більш схожий на теперішню додаткову суму, яку КТПС повинен платити місту з 50% чистої виручки.

Виручка приватного оператора залежатиме від отримуваних сум у вигляді плати за паркування. Тож мало б більше сенсу, якби контроль за оплатою послуги паркування виконував самий оператор, а не КТПС, зацікавленість якого у стягненні плати буде меншою.

[19] «будівництво-експлуатація-передача»/ «будівництво-власність-експлуатація-передача»

3. ДОВГОСТРОКОВІ (2025)

3.1. Політика у сфері паркування

Як було сказано в Розділі II 4.3, "Концепція розвитку паркувального простору" малює перспективу появи 125000 паркувальних місць до 2020 року, без вказівки на те, чи ці новостворені місця будуть для ДЕННОГО паркування, НІЧНОГО паркування, на муніципальних автостоянках, на приватних або на перехоплюючих об'єктах.

Натомість створення нової інфраструктури для паркування слід обговорити «Групі проекту» (див. розділ 1.2), узгоджуючи з планами розвитку транспорту та землекористування. Довгострокова стратегія, яку буде розроблено в 2016 році, (див розділ 1.3), треба буде доопрацювати і реалізувати.

Подвоєння кількості ДЕННИХ паркомісць, здається, досягти легко, зокрема шляхом легалізації місць уздовж тротуарів, які й так вже використовуються для паркування, але нині вважаються неофіційними.

	ДЕННЕ (2014)	ДЕННЕ (2025)
Зона 1	1 200	2 500
Зона 2	2 400	5 000
Зона 3	3 500	7 500
Разом	7 100	15 000

Оскільки місто прагне зменшити забруднення повітря транспортними засобами, можна було б поступово встановлювати станції наснаження електромобілів, маючи, можливо, на увазі оснастити 1% від усіх вуличних об'єктів паркування. Для забезпечення сумісності місту було б бажано інвестувати в такі станції безпосередньо.

Як підкреслено в Розділі 1.9,

- Плату за паркування слід значно підвищити;
- Піднімати її треба поступово протягом якогось часу, паралельно покращенням в інфраструктурі громадського транспорту, пішого / велосипедного руху;
- Це означало б, що порядок встановлення тарифів на послуги паркування, затверджений Кабінетом Міністрів, зазнав реформи або був скасований, як запропоновано в Розділі ...

Наведені нижче зображення ілюструють, як високий попит на паркування реагував на рівень оплати за послуги в районі Ґросвенор-сквер у Лондоні.

Без лічильників

З лічильниками

4х підвищення плати

3.2. Фінансовий прогноз

Фінансову модель було розроблені на основі припущення про:

- Оператором ДЕННОГО паркування буде приватна структура з використанням механізму ДПП (інвестиційний конкурс), як описано в розділі 2.3.4.B;
- Цей оператор буде сам контролювати плату за паркування.

Модель призначена для унаочнення кількох інвестиційних витрат і коефіцієнтів, корисних для розробки схеми вуличного паркування. Вона також покликана проілюструвати залежність потенційної прибутковості такої схеми від різних змінних.

У Додатку VIII наведено всю таблицю.

Припущення про витрати і доходи спираються на результати бенчмаркінгу і досвід інших міст. Зокрема на підставі таблиці, представленої в Розділі 2.3.3 було висловлено припущення, що на 150 місць ДЕННОГО паркування знадобиться один контролер.

Є ще певна невизначеність щодо:

- Вартості інвестиції (вартість доставки, митні витрати ... на паркомати);
- Операційних витрат, бо не ясно, чи вдасться знайти на місці компетентний персонал;
- Виторгу, розмір якого залежить і від тих змін, що відбудуться в законодавстві, і від фактичного контролю з боку поліції за дотриманням правил дорожнього руху;
- Внутрішня норма прибутковості (IRR): 15% - досить велика як для приватного оператора, але вважається прийнятною для ризикової діяльності (пілотна стадія, політичний контекст, правової нестабільності …).

У нижче наведеній таблиці представлені результати, розраховані для різних сценаріїв, які демонструють чутливість фінансового прогнозу до різних

параметрів (кількість регульованих місць для денного паркування, розміри плати, строк інвестиційного договору в роках тощо.), а всі інші припущення уточнюються в Додатку VIII.

	Схема, що відповідає ситуації 2014 р. за кількістю місць денного паркування і розміру плати		**Розширена зона регульованого паркування**		
К-ть місць денних паркомісць	7,100	**7,100**	**15,000**	15,000	15,000
Форма експлуатації	**Поточна організація** (паркуваль-ники і слабкий контроль)	**Автомати-зована система і ефектив-ний контроль**	Автомати-зована система і ефектив-ний контроль	Автомати-зована система і ефектив-ний контроль	Автомати-зована система і ефектив-ний контроль
Строк договору ДПП в роках	9 років	9 років	**6 років**	**9 років**	9 років
Розмір плати	Поточний	Поточний	Поточний	**Поточний**	**Подвоє-ний**
Паркувальний збір в бюджет міста (UAH)	9,3m	9,3m	19,6m	19,6m	19,6m
Потенційний додатковий платіж[20] (UAH)	0,2m	6,4m	7,2m	15,0m	96,9m
Потенційний внесок у бюджет міста, разом (UAH)	**9,5m**	**15,7m**	**26,9m**	**34,6m**	**116,5m**

Шість років, може, занадто коротким строк з погляду оператора, тимчасом як 9 років, можливо, є оптимальною тривалістю, зважаючи на амортизацію капітальних вкладень і виведення на максимум сум, сплачуваних до бюджету міста.

[20] Може сплачуватися, залежно від обраного юридичного сценарію, до бюджету міста або КТПС. Натепер КТПС сплачує до міського бюджету власне збір, а також щорічний платіж до бюджету — залежно від своїх фінансових результатів (50% від чистого виторгу).

Додаток 1

ДОВІДКОВІ МАТЕРІАЛИ

Інформація технічного і юридичного характеру

- «Правила паркування транспортних засобів у м. Києві» (пам'ятна записка компанії «Squire Patton Boggs» від серпня 2014 р.
- Концепція розвитку паркувального простору в місті Києві від 22 січня 2015 р., № 22/887
- Річні звіти КП «Київтранспарксервіс» за 2012, 2013 і 2014 рр.
- Графіки роботи майданчиків для паркування в усіх 10 районах міста
- Аналіз паркувальних зон у Києві в порівнянні з іншими містами України, 2015 р.
- Перелік паркувальних майданчиків в управлінні КР «Київтранспарксервіс»
- Фінансова звітність КТПС щодо середньої дохідності майданчиків для паркування
- Презентація Powerpoint про «Концепцію розвитку паркувального простору в місті Києві на 2015-2020 рр.»
- Проект доповіді Світового банку від липня 2015 р. «Сталий розвиток міського транспорту в Києві: аналіз характеристик мобільності в Києві"
- Розділ доповіді про організацію дорожнього руху в Києві, присвячений управлінню паркувальним простором (в рамках фінської співпраці), від січня 2010 р.
- Аналіз паркувального простору в Україні, підготовлений Tap4Parking в 2015 р.
- Інформація Vinci Park щодо парку автомобілів у Києві, 2007 р.
- Зустріч з Володимиром Першином 8 липня і 8 вересня
- Зустріч у КМДА 6 липня
- Зустріч з Сергієм Целовальником з Департаменту містобудування і архітектури 9 і 10 вересня
- Зустріч з Антоніо Нуньєсом зі Світового Банку 7 липня, 8 і 9 вересня
- Зустріч з Ніком Тейлором і Девідом Бреніґ-Джоунзом з ITP 8 і 9 вересня
- Зустріч з Дмитром Беспаловим з A+S 14 липня

Позиція громадянського суспільства

- Зустріч з Іриною Бондаренко з Асоціації велосипедистів Києва 9 липня
- Зустріч з Антоном Мойсеєнком з Kyiv Smart City Initiative 9 липня
- «Круглий стіл» з НУО 14 липня (див. Додаток II).

Нормативно-правові акти

Закони

- Конституція України в редакції від 28.06.1996, № 254к/96-ВР [вільний доступ] - http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/254%D0%BA/96-%D0%B2%D1%80
- Кодекс України про адміністративні правопорушення від 07.12.1984,, № 8073-X [вільний доступ] - http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/80731-10
- Закон України про Національну поліцію від 02.07.2015, № 580-VIII [вільний доступ] - http://zakon1.rada.gov.ua/laws/show/580-1
- Податковий кодекс України від 02.12.2010, № 2755-VI [вільний доступ] - http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/2755-17
- Цивільний кодекс України від 16.01.2003, № 435-IV [вільний доступ] - http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/435-15
- Земельний кодекс України від 25.10.2001, № 2768-III [вільний доступ] - http://zakon0.rada.gov.ua/laws/show/2768-14
- Господарський кодекс України від 16.01.2003, № 436-IV [вільний доступ] - http://zakon1.rada.gov.ua/laws/show/436-15
- Бюджетний Кодекс України від 08.07.2010, № 2456-VI [вільний доступ] - http://zakon0.rada.gov.ua/laws/show/2456-17
- Закон України про концесії від 16.07.1999, № 997-XIV [вільний доступ] - http://zakon0.rada.gov.ua/laws/show/997-14
- Закон України "Про проведення державних закупівель" від 10.04.2014, № 1197-VII [вільний доступ] - http://zakon0.rada.gov.ua/laws/show/1197-18/card5#Links
- Закон України Про оренду державного та комунального майна від 10.04.1992, № 2269-XII [вільний доступ] - http://zakon0.rada.gov.ua/laws/show/2269-12
- Закон України про фінансовий лізинг від 16.12.1997, № 723/97-ВР [вільний доступ] - http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/723/97-%D0%B2%D1%80
- Закон України про державно-приватні партнерства від 01.07.2010, № 2404-VI [вільний доступ] - http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/2404-17
- Закон України про автомобільні дороги від 08.09.2005, № 2862-IV [вільний доступ] - http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/2862-15
- Закон України про столицю України – місто-герой Київ від 15.01.1999, № 401-XIV [вільний доступ] - http://zakon0.rada.gov.ua/laws/show/401-14
- Закон України про благоустрій населених пунктів від 06.09.2005, № 2807-IV [вільний доступ] - http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/2807-15
- Закон України про місцеве самоврядування від 21.05.1997, № 280/97-ВР [вільний доступ] - http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/280/97-%D0%B2%D1%80
- Закон України про основи соціальної захищеності інвалідів в Україні від 21.03.1991, № 875-XII [вільний доступ] - http://zakon0.rada.gov.ua/laws/show/875-12
- Закон України про дорожній рух від 30.06.1993, № 3353-XII [вільний доступ] - http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/3353-12

- Закон України "Про інвестиційну діяльність" від 18.09.1991, № 1560-XII [вільний доступ] - http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/1560-12

Нормативні акти Уряду

- Порядок формування тарифів на послуги з користування майданчиками для платного паркування транспортних засобів, затверджений Постановою Кабінету Міністрів України від 02.03.2010, №258 [вільний доступ] - http://zakon0.rada.gov.ua/laws/show/258-2010-%D0%BF
- Положення про Державну автомобільну інспекцію Міністерства внутрішніх справ, затверджене Постановою Кабінету Міністрів України від 14.04.1997, №341 [вільний доступ] - http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/341-97-%D0%BF
- Правил паркування транспортних засобів, затверджені Постановою Кабінету Міністрів України від 03.12.2009, №1342 [вільний доступ] - http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/1342-2009-%D0%BF
- Правила дорожнього руху, затверджені Постановою Кабінету Міністрів України від 10.03.2001, №1306 [вільний доступ] - http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/1306-2001-%D0%BF
- Правила зберігання транспортних засобів на автостоянках, затверджені Постановою Кабінет Міністрів України від 22.01.1996, №115 [вільний доступ] - http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/115-96-%D0%BF

Акти Київради

- Рішення від 23 червня 2011 року № 242/5629 «Про встановлення місцевих податків і зборів в м. Києві» [вільний доступ] - http://kmr.ligazakon.ua/SITE2/l_docki2.nsf/alldocWWW/FF63C3407BA93D32C22578BF00686E5A?OpenDocument
- Рішення від 25 грудня 2008 року N 1051/1051 Про Правила благоустрою міста Києва [вільний доступ] - http://search.ligazakon.ua/l_doc2.nsf/link1/MR081108.html
- Рішення від 15 березня 2007 року N 261/922 Про створення комунального підприємства "Київтранспарксервіс" [вільний доступ] - http://search.ligazakon.ua/l_doc2.nsf/link1/MR070356.html
- Рішення від 22 січня 2015 року N 22/887 Про затвердження Концепції розвитку паркувального простору в місті Києві [вільний доступ] - http://kmr.ligazakon.ua/SITE2/l_docki2.nsf/alldocWWW/7CB5A33458B140B7C2257DF9006DE917?
- Рішення від 26.06.2007 № 930/1591 «Про вдосконалення паркування автотранспорту в м. Києві» [вільний доступ] - http://kievtransport.com.ua/zakonodavstvo/galuzeve-zakonodavstvo/rishennja-kijivskoji-miskoji-radi-vid-26062007-9301591-pro-vdoskonalennja-parkuvannja-avtotransportu-v-m-kivi/
- Рішення від 24 травня 2007 року N 528/1189 Про затвердження Положення про порядок проведення інвестиційних конкурсів… [вільний доступ] http://kmr.ligazakon.ua/SITE2/l_docki2.nsf/alldocWWW/BCEF118A6D829EBDC22573FC006DF07E?OpenDocument

Проекти законів і нормативних актів

- Проект Закону про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо правил паркування, зупинки, стоянки транспортних засобів №2228 [вільний доступ] - http://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc4_1?pf3511=54177
- Проект Закону про внесення змін до Податкового кодексу України щодо збору за місця для паркування транспортних засобів №2635 [вільний доступ] - http://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc4_1?pf3511=54775
- Проект Закону про муніципальну варту №2890 [вільний доступ] - http://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc4_1?pf3511=55192
- Проект рішення Київської міської ради «Про деякі питання роботи майданчиків для паркування в місті Києві» [вільний доступ] - https://kievcity.gov.ua/news/29266.html

Додаток II

КРУГЛИЙ СТІЛ З ГРУПАМИ ГРОМАДЯНСКЬОГО СУСПІЛЬСТВА/НУО (14 ЛИПНЯ 2015)

Намагаючись поспілкуватися з користувачами, щоб визначити потреби в якісніших послугах паркування, 14 липня 2015 року команда консультантів організувала «круглий стіл» з НУО та зацікавленими сторонами -- представниками громадянського суспільства, який мав допомогти зрозуміти позицію громадянського суспільства щодо проблем паркування. До початку зустрічі, винесені на дискусію питання були розіслані електронною поштою, щоб попередньо спрямувати хід думок, включаючи такі:

- Як ви сприймаєте управління паркувальним господарством у Києві?
- Як ви б змінили існуючі умови/послуги паркування?

Серед учасників дискусії були директор Tap4Parking (Ігор Шапатаєв), представник Автомайдану (Олексій Гриценко), представник «A+S» (Дмитро Бєспалов) та представник групи помічників народного депутата України Дмитра Лінька (Тетяна Числова). За результатами дискусії в форматі «круглого столу» з зацікавленими НУО було визначено згаданих нижче 13 ключових проблем:

1) Бурхливе поширення нелегального/неофіційного паркування
2) Неясна/непередбачувана організаційна структура паркування
3) Непрозора суборенда великої кількості паркувальних майданчиків
4) Непрозоре використання доходів від паркування
5) Великий розмір комісійних на мобільні платежі за паркування
6) Незаконні способи збирання плати
7) Недієвий або відсутній діалог між причетними сторонами
8) Відсутність правової відповідальності (оператора) за шкоду
9) Відсутність аудиту або підзвітності в комунальному підприємстві паркування
10) Складнощі/ перешкоди в умовах проведення майбутніх конкурсів
11) Зловживання при використанні знаку «стоянка заборонена»
12) Відсутність сучасної цифрової комплексної схеми транспортної інформації
13) Невідповідність будівельних норм щодо мінімального розміру паркінгів в нових будівлях

Додаток III

ОБСТЕЖЕННЯ НА ВУЛИЦІ (4 ВЕРЕСНЯ 2015): МЕТОДИКА І РЕЗУЛЬТАТИ

Загальна презентація

Обстеження проводилося в невеликому районі київського середмістя неподалік від Золотих воріт і Національної опери. Обстежені вулиці на мапі виділені червоним кольором. Збирання даних відбувалося в четвер 4 вересня 2015 року — у день, що, можна вважати, характеризувався «нормальними умовами паркування" після літнього періоду.

Обстеження полягало в фіксації номерних знаків усіх автомобілів, які здійснювали стоянку на вулиці, щогодини з 06:30 до 21:30. Статус місця, на якому стояв автомобіль, також реєструвався (офіційне місце для паркування, місце для стоянки авто інвалідів, незаконне паркування).

Перед обстеженням було поставлено завдання -

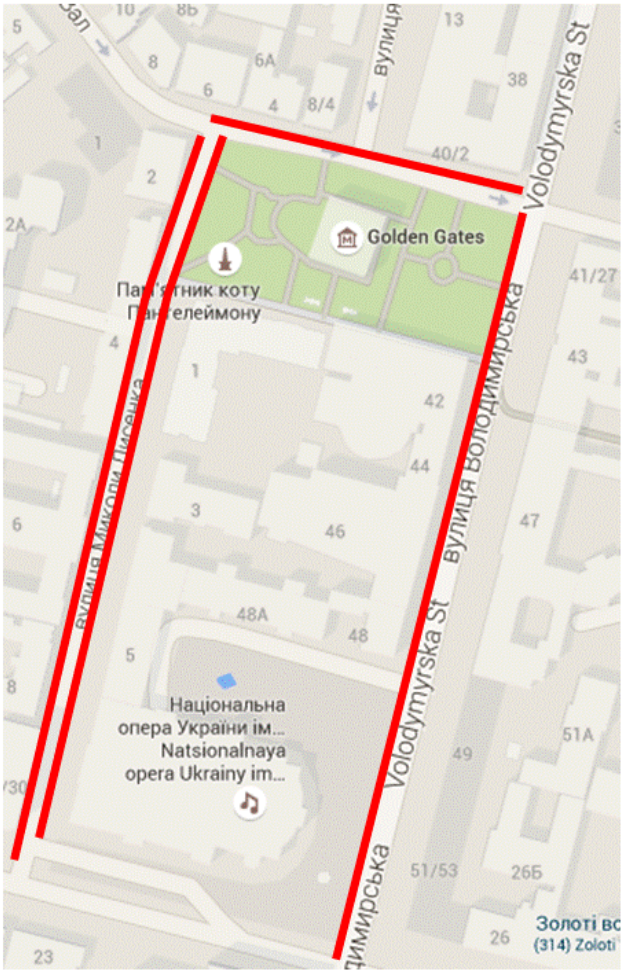
підрахувати кількість вільних і зайнятих паркувальних місць на вулиці погодинно протягом «нормального» дня

визначити категорії різних користувачів вуличного паркування

Перед початком і впродовж обстеження було виконано певні додаткові спостереження з метою:

визначити норми, що поширюються на обстежувані вулиці, і порахувати кількість паркомісць з зовнішніми ознаками дозволених для використання в порівнянні з їх кількістю за офіційною документацією

зібрати певну інформацію якісного характеру для кращого розуміння кількісних результатів обстеження та, загалом кажучи, паркувальну поведінку і чинники, що на неї можуть впливати.

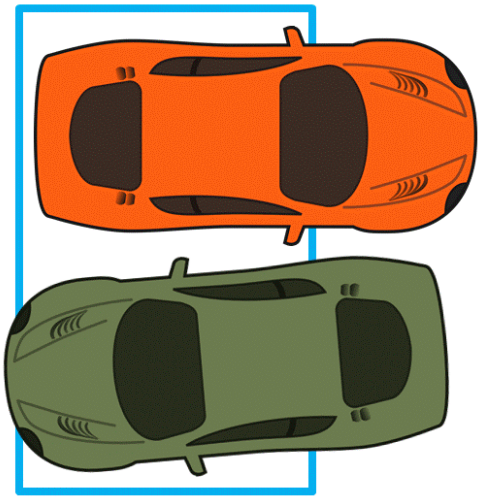


Місткість паркувальних майданчиків і методика

Було підраховано, що в межі ділянки ввійшло приблизно 110 дозволених паркувальних місць, серед яких 15 були застережені для інвалідів. Оця оцінка, втім, є наближеною, бо доступна на вулиці інформація була неточною і непростою для тлумачення з огляду на розмитість наземної розмітки, суперечності між знаками і розміткою та просторову орієнтацію знаків, внаслідок чого було важко зрозуміти, які ж місця відведено для інвалідів.

Згідно з документами, якими КТПС поділився згодом, в межах обстеженої ділянки насправді було тільки **85 офіційних місць для паркування** (28 на вул. Миколи Лисенка та 57 на вул. Володимирській).

Під час обстеження було також відзначено, що навіть тоді, коли правила вимагають від водіїв паркувати в поздовжньому напрямку, автомобілі часто паркують навскіс на тротуарі або перпендикулярно до тротуару, причому за спонукання паркувальниками, які вбачають у цьому спосіб збільшення числа припаркованих автомобілів.



У ході обстеження автомобілі, припарковані повністю або частково в дозволеному для використання місці, вважали "легальними", що спричинило незначне завищення оцінки офіційного пропонування паркомісць та частки автомобілів, поставлених на стоянку на законних підставах.

Головні результати і висновки

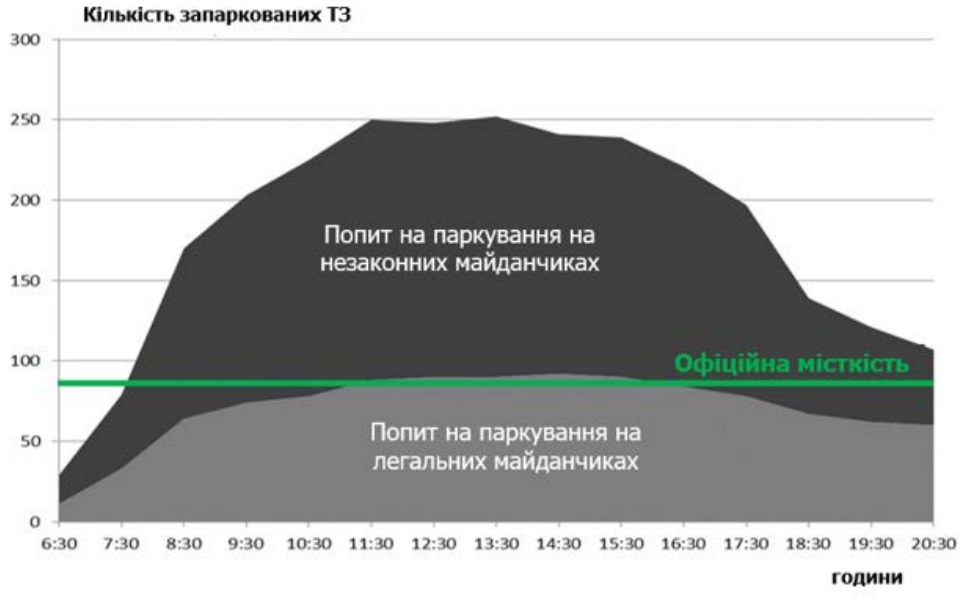
Попит на паркування значно перевищує офіційну місткість вуличних паркувальних майданчиків (див. Графік 1)

Насичення простору для спільного користування триває з 7:30 і до пізнього вечора;

Попит з 10:30 до 16:30 перевищує офіційне пропонування більш ніж удвічі.

Те, що попит на паркування має перевищувати пропонування паркування в такому значному співвідношенні дає змогу припускати, що **деякі паркомісця, які тепер уважають незаконними, могли б отримати офіційний статус**. Йдеться, наприклад, про вулицю Ярославів Вал, де деякі автомобілі паркувалися цілий день по обидва боки вулиці, не створюючи великих незручностей ані рухові автомобілів ані пішоходам.

Діаграма 1
Попит на паркування



Рано вранці деякі автомобілі паркували незаконно, хоча деякі з офіційних місць для паркування були ще вільні, як свідчення того, що **користувачі паркують авто, де їм заманеться, не звертаючи уваги на правила дорожнього руху** (див. Графік 1).

Це може пояснюватися **браком істотного контролю за дотриманням правил** дорожнього руху (і паркування): і дійсно, протягом усього періоду обстеження не було помічено хоча б одного поліцейського, який виконував би якісь контрольні заходи.

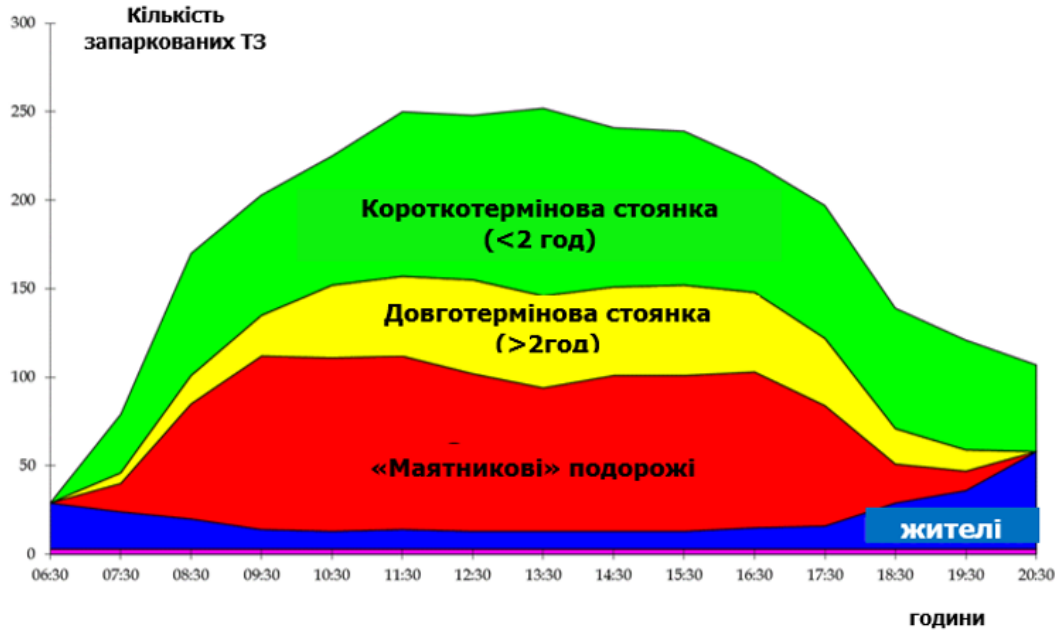
Структура попиту на паркування має такий вигляд (див. Графік 2):

Попит з боку мешканців низький;

Попит з боку тих, хто регулярно їздить у центр і назад, високий: у години пік він представляє понад 40% всього попиту на паркування, в той час як район цей у самому центрі і має кілька станцій метро;

Попит на короткострокове паркування є високим: до 106 автомобілів і в цьому стосунку офіційне пропонування (85 місць) було б недостатнім для задоволення цього попиту, навіть якщо й виключити інші категорії автомобілістів.

Діаграма 2:
Категорії користувачів



Автомобілі накопичуються в громадському просторі протягом дня, незалежно від категорії водіїв. Отож **правила дорожнього руху і паркування не дають змоги визначати пріоритетність автомобілів, що прибувають** (див. Графік 2)—

ні в сенсі тривалості паркування, бо ж більш як 60% попиту стосується до паркування понад 2 години;

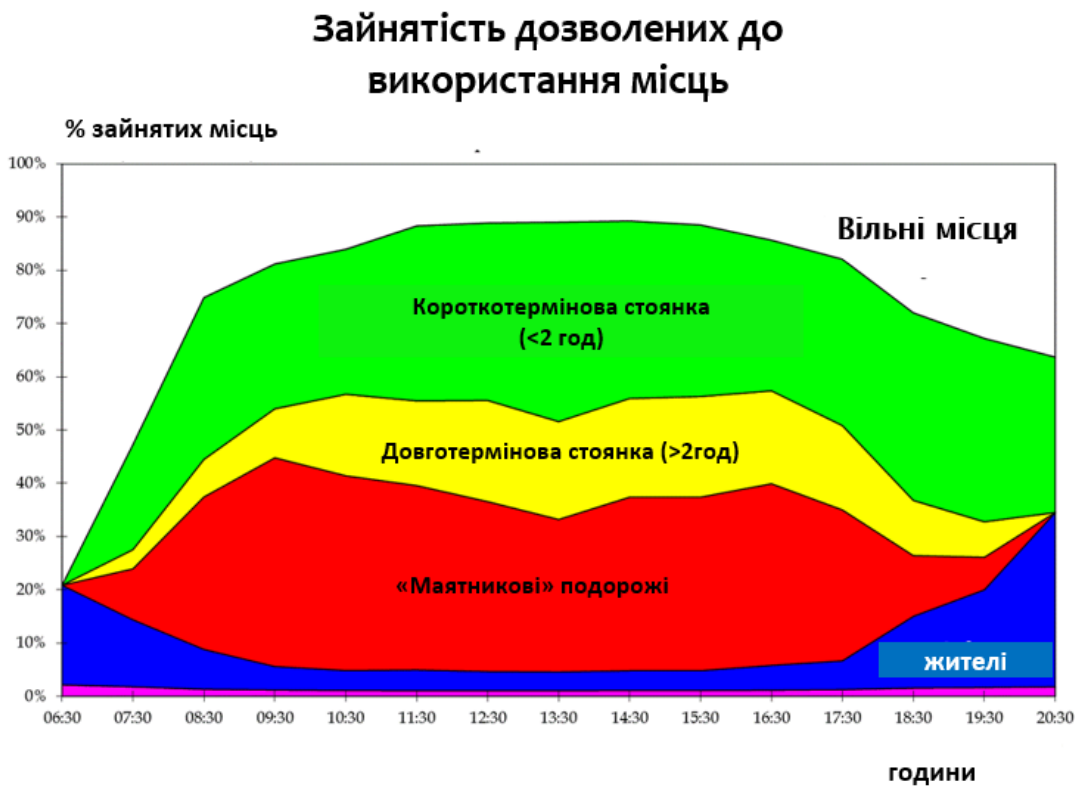
ні в сенсі категорій користувачів.

Деякі з дозволених паркувальних місць, хоч як парадоксально, **залишаються вільними в той самий час, коли простір спільного користування, як правило, дуже насичений** (див. Графік 3). Це можна пояснити трьома основними причинами:

Спостережуваний рівень пропонування насправді є трохи завищеним проти офіційного - з методологічних міркувань, пояснених раніше;

Деякі з паркувальних місць фактично зарезервовані деякими підприємствами (банками, ресторанами...), персонал яких виставляє конуси до прибуття своїх співробітників або клієнтів. Це було видно, наприклад, на вулиці Володимирській і Миколи Лисенка (ресторан-остерія «Пантагрюель»);

Не один користувач воліє **паркуватися незаконно на тротуарі**, а не на дозволених для використання паркомісцях, **щоб паркувальники не просили сплатити за паркування**, як це було помічено перед Оперою (див. фото далі).

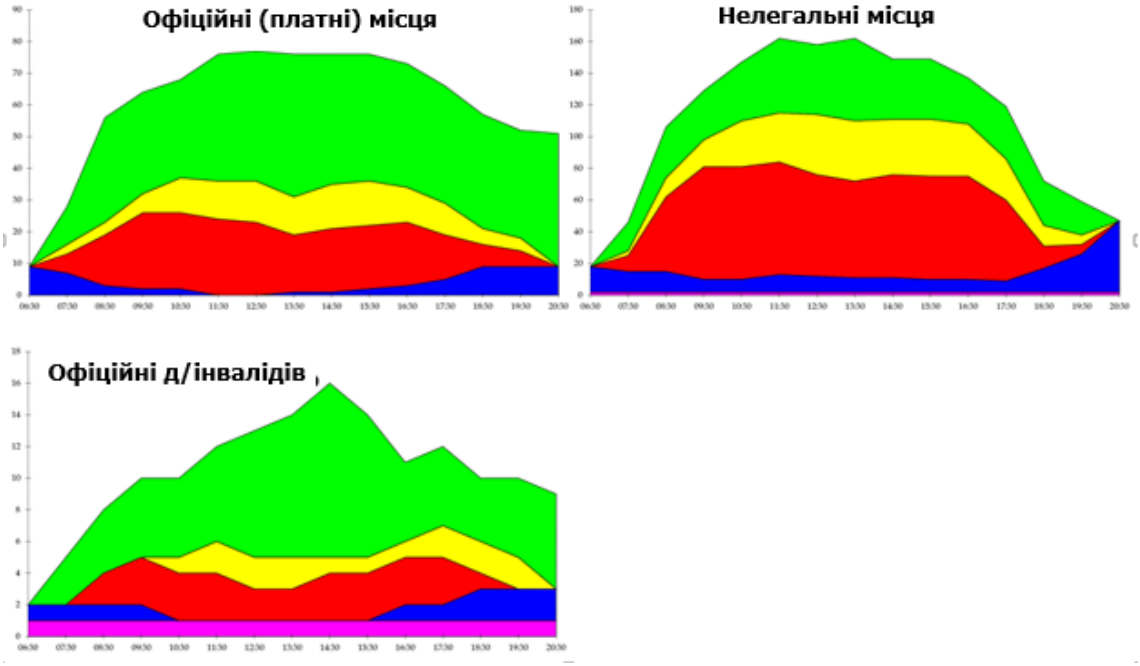


ЗОНА
P
А/М
РЕСТОРАНУ
"ПАНТАГРЮЕЛЬ"

КИЇВ ТУРИСТИЧНИЙ
TOURIST KYIV
P
ЗОНА
P

У цілому, **паркомісця використовуються не зовсім однаково** (в смислі аналогічних категорій користувачів і тривалості користування), **залежно від їхнього статусу** (офіційні, нелегальні або зарезервовані для інвалідів - див. Графік 4), свідчачи про те, що **правила паркування не цілком даремні**, незважаючи на відсутність контролю за їх виконанням: наприклад, регулярно подорожуючі, здається, віддають перевагу нелегальному паркуванню, де немає паркувальника, що вимагав би внести плату, тимчасом як на платних паркувальних місцях вища частка короткострокових відвідувачів. Це можна пояснити добровільним дотриманням правил деякими з користувачів автомобілів або свого роду «морального тиском» з огляду на присутність паркувальників. Ще одна причина полягає в тому, що регулярно подорожуючі в центр ставили авто на стоянку просто поблизу своєї компанії, як вони, ймовірно, роблять кожного дня, хоча парковка там теоретично має бути заборонена. Слід додати, що під час обстеження на місцях для інвалідів стояло не так вже багато авто з відповідними наліпками.

Діаграма 4: категорії користувачів залежно від типів паркомісць



Додаток IV

ДОДАТКОВИЙ ФІНАНСОВИЙ ОГЛЯД РІЧНОЇ ЗВІТНОСТІ КТПС (2012-2014)

Місця для платного паркування можна розбити на такі категорії залежно від зони, денного чи нічного статусу та експлуатуючої організації:

*Цифри за **2014 р.** з округленням до 100*

	Експлуатує КТПС		Експлуатує приватне підприємство		Разом
	Денне паркування	Нічне паркування	Денне паркування	Нічне паркування	
Зона 1	**1 200**	0	100	0	1 300
Зона 2	**2 100**	0	300	400	2 800
Зона 3	**3 000**	200	500	**10 800**	14 500
Разом	6 300	200	900	11 200	18 600

Дані вказують на те, що:

Протягом 2014 року в експлуатації перебувало приблизно 18 500 місць для паркування на вулицях;

У Зоні I немає нічного паркування;

Більшість місць для денного паркування експлуатує КТПС, проте чимало їх експлуатують приватні компанії, хоча за новим законодавством подібні договори укладати змоги немає;

КТПС експлуатує зовсім мало майданчиків для нічного паркування.

ДЕННЕ ПАРКУВАННЯ (ЕКСПЛУАТУЄ КТПС)

2012

Зона	Плата/год з користувача	К-сть місць	Дохід UAH/рік	Дохід UAH/м-це/рік	Оплачено годин/м-це/рік
1	10	965	4 014 897	4 161	416
2	7	1 866	7 048 413	3 777	540
3	5	2 517	5 580 903	2 217	443
Total	6,6	5348	16	644	2133

2013

Зона	Плата/год з користувача	К-сть місць	Дохід UAH/рік	Дохід UAH/м-це/рік	Оплачено годин/м-це/рік
1	10	973	3 744 244	3 848	385
2	7	2 041	7 088 757	3 473	496
3	5	2 978	6 183 662	2 076	415
Разом	6.6	5992	17016663	2840	430

2014

Зона	Плата/год з користувача	К-сть місць	Дохід UAH/рік	Дохід UAH/м-це/рік	Оплачено годин/м-це/рік
1	10	1 189	5 509 463	4 634	463
2	7	2 066	7 286 620	3 527	504
3	5	3 032	6 601 468	2 177	435
Total	6,6	6287	1939755	13085	467

ДЕННЕ ПАРКУВАННЯ (ЕКСПЛУАТУЮТЬ ПРИВАТНІ КОМПАНІЇ)

2012

Зона	Плата/ місяць з оператора	К-сть місць	Дохід UAH/рік	Дохід UAH/м-це/рік	К-сть год м-ців/місце за рік
1	700	312	2 801 774	8 980	12,8
2	480	1 213	7 176 553	5 916	12,3
3	350	665	2 777 008	4 176	11,9
Total	112472	471,9	2190	12755336	5824

2013

Зона	Плата/ місяць з оператора	К-сть місць	Дохід UAH/рік	Дохід UAH/м-це/рік	К-сть год м-ців/місце за рік
1	700	401	3 135 310	7 819	11,2
2	480	966	7 125 834	7 377	15,4
3	350	590	2 748 815	4 659	13,3
Разом	485,9	1 957	13 009 959	6 648	13,7

2014

Зона	Плата/ місяць з оператора	К-сть місць	Дохід UAH/рік	Дохід UAH/м-це/рік	К-сть год м-ців/місце за рік
1	700	61	705 880	11 572	16,5
2	480	313	2 188 939	6 993	14,6
3	350	461	1 695 260	3 677	10,5
Total	424,3	835	4590079	549	713,0

НІЧНЕ ПАРКУВАННЯ (ЕКСПЛУАТУЄ КТПС)

2012

Зона	Плата/ніч з користувача	К-сть місць	Дохід UAH/рік	Дохід UAH/м-це/рік	Оплачено ночей/м-це/рік
2	12	21	69430	3306	276
3	11	377	173976	461	42
Total	11,1	398	243406	612	55

2013

Зона	Плата/ніч з користувача	К-сть місць	Дохід UAH/рік	Дохід UAH/м-це/рік	Оплачено ночей/м-це/рік
2	12	21	69556	3312	276
3	11	375	64488	172	16
Total	11,1	396	134044	338	31

2014

Зона	Плата/ніч з користувача	К-сть місць	Дохід UAH/рік	Дохід UAH/м-це/рік	Оплачено ночей/м-це/рік
2	12	21	47 234	2249	187
3	11	177	62667	354	32
Total	11,1	198	109901	555	50

НІЧНЕ ПАРКУВАННЯ (ЕКСПЛУАТУЮТЬ ПРИВАТНІ КОМПАНІЇ)

2012

Зона	Плата/ніч з оператора	К-сть місць	Дохід UAH/рік	Дохід UAH/м-це/рік	Оплачено ночей/м-це/рік
2	7,5	343	821291	2394	319
3	6,5	13206	31465020	2383	367
Total	6,5	13549	32286311	2383	365

2013

Зона	Плата/ніч з користувача	К-сть місць	Дохід UAH/рік	Дохід UAH/м-це/рік	Оплачено ночей/м-це/рік
2	7,5	389	906385	2330	311
3	6,5	12561	28467480	2266	349
Total	6,5	12950	29373865	2268	347

2014

Зона	Плата/ніч з користувача	К-сть місць	Дохід UAH/рік	Дохід UAH/м-це/рік	Оплачено ночей/м-це/рік
2	7,5	419	1037028	2475	330
3	6,5	10772	24419124	2267	349
Total	6,5	11191	25456152	2275	348

			2012			2013			2014		
			К-сть паркомісць	Дохід (UAH)	Дохід (UAH/ місце)	К-сть паркомісць	Дохід (UAH)	Дохід (UAH/ місце)	К-сть паркомісць	Дохід (UAH)	Дохід (UAH/ місце)
Зона 1	Денне Паркування	Експлуатує КТПС	965	4 014 897	4 161	973	3 744 244	3 848	1 189	5 509 463	4 634
		Експлуатує прив. компанія	312	2 801 774	8 980	401	3 135 310	7 819	61	705 880	11 572
Зона 2	Денне Паркування	Експлуатує КТПС	1 866	7 048 413	3 777	2 041	7 088 757	3 473	2 066	7 286 620	3 527
		Експлуатує прив. компанія	1 213	7 176 553	5 916	966	7 125 834	7 377	313	2 188 939	6 993
	Нічне Паркування	Експлуатує КТПС	21	69 430	3 306	21	69 556	3 312	21	47 234	2 249
		Експлуатує прив. компанія	343	821 291	2 394	389	906 385	2 330	419	1 037 028	2 475
Зона 3	Денне Паркування	Експлуатує КТПС	2 517	5 580 903	2 217	2 978	6 183 662	2 076	3 032	6 601 468	2 177
		Експлуатує прив. компанія	665	2 777 008	4 176	590	2 748 815	4 659	461	1 695 260	3 677
	Нічне Паркування	Експлуатує КТПС	377	173 976	461	375	64 488	172	177	62 667	354
		Експлуатує прив. компанія	13 206	31 465 020	2 383	12 561	28 467 480	2 266	10 772	24 419 124	2 267
Експлуатує КТПС			*5 746*	*16 887 619*	*2 939*	*6 388*	*17 150 707*	*2 685*	*6 485*	*19 507 452*	*3 008*
Експлуатує прив. компанія			*15 739*	*45 041 646*	*2 862*	*14 907*	*42 383 824*	*2 843*	*12 026*	*30 046 231*	*2 498*
РАЗОМ			21 485	61 929 265	2 882	21 295	59 534 531	2 796	18 511	49 553 683	2 677

	2012	2013	2014	
Експлуатаційні витрати	**30 281**	**21 189**	**18 008**	***100%***
Матеріальні витрати	982	1 398	1 240	*7%*
Витрати на оплату праці	8 983	9 097	8 858	*49%*
Кошти на громадські заходи	3 359	3 401	3 347	*19%*
Амортизація	2 280	4 614	1 731	*10%*
Інше	14 677	2 679	2 832	*16%*
К-сть місць в управлінні КТПС	*5 746*	*6 388*	*6 485*	
Експлуатаційні витрати: UAH/місце	*5 270*	*3 317*	*2 777*	
Адміністративні витрати	**5 309**	**5 384**	**4 457**	***100%***
Матеріальні витрати	318	301	221	*5%*
Витрати на оплату праці	2 841	2 934	2 442	*55%*
Кошти на громадські заходи	1 095	1 159	940	*21%*
Амортизація	254	252	154	*3%*
Інше	801	738	700	*16%*
Інші витрати	**2 288**	**1 863**	**1 174**	
Матеріальні витрати	178	80	79	
Витрати на оплату праці	732	656	392	
Кошти на громадські заходи	248	287	151	
Амортизація	4	2	3	
Інше	1 126	838	549	
РАЗОМ	**37 878**	**28 436**	**23 639**	***100%***
Матеріальні витрати	1 478	1 779	1 540	*7%*
Витрати на оплату праці	12 556	12 687	11 692	*49%*
Кошти на громадські заходи	4 702	4 847	4 438	*19%*
Амортизація	2 538	4 868	1 888	*8%*
Інше	16 604	4 255	4 081	*17%*
Середня кількість працюючих	*520*	*478*	*464*	
Витрати на оплату праці: UAH/місць/працівник	*2 012*	*2 212*	*2100*	
Разом кількість місць	*21485*	*21295*	*18 511*	
Разом витрати: UAH/місце	*1 763*	*1 335*	*1277*	

Додаток V

ДОРОЖНЯ РОЗМІТКА І ЗНАКИ

Рекомендуються кожен квартал обладнати чіткою розміткою і знаками з такою інформацією:

Де дозволено паркуватися, а де заборонено;

Які транспортні засоби можна ставити на стоянку (наприклад, мотоцикли, особисті автомобілі, фургони);

Дозволена орієнтація транспортних засобів (наприклад, перпендикулярно, під кутом або паралельно);

Застосовні тарифи за паркування;

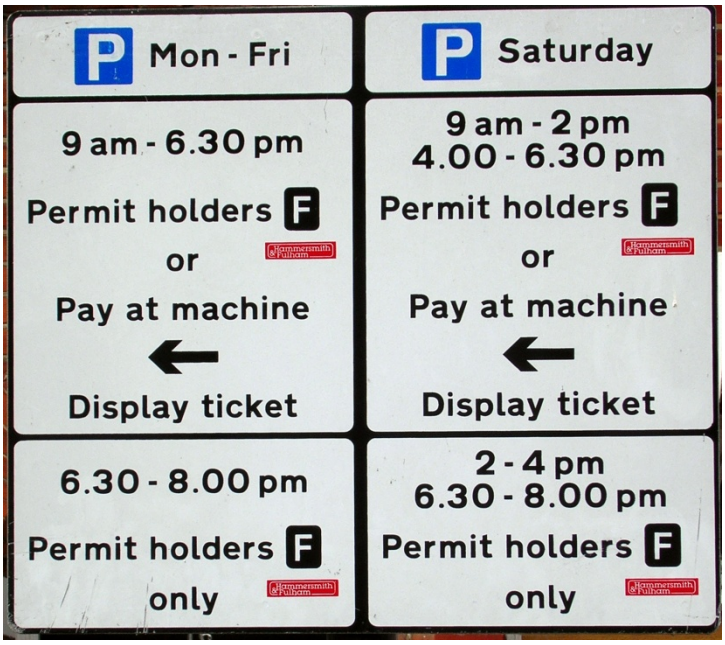
Години роботи в межах яких діють вказані тарифи

Робочі години в містах по всьому світу наведені в таблиці нижче

	Амстер-дам	**Сідней**	**Лондон (Вестмін стер)**	**Москва**	**Нью-Йорк (Мангет-тен)**	**Прага**	**Сток-гольм**	**Тель-Авів**	**Варшава**
Робочі години	9:00-19:00	8:00-22:00	8:30-18:30	24 годин	7:00-19:00	8:00-18:00	9:00-17:00	9:00-17:00	8:00-18:00

Приклади паркувальних знаків з інформацією про години роботи :

Рисунок 1 Нові щити з інформацією про паркування в Лос-Анджелесі уніфікують години роботи платної парковки.



Приклади дорожньої розмітки :

Дорожня розмітка включає пофарбовані бордюри і текст, щоб зробити правила зрозумілими для водіїв.

Закінчення смуги для платного паркування в Великобританії позначають рискою"Стоянку заборонено" (жовтий колір)

Додаток VI

ДОДАТКОВА ІНФОРМАЦІЯ ПРО ДИРЕКТИВНІ І АДМІНІСТРАТИВНІ ОРГАНИ ТА НОРМАТИВНІ АКТИ В СФЕРІ ПАРКУВАННЯ

1. ДОДАТКОВІ КЛЮЧОВІ СУБ'ЄКТИ ПАРКУВАЛЬНОГО ПРОСТОРУ

Український парламент

Український парламент («Верховна Рада України») встановлює загальні правила і умови використання муніципального майна, включаючи майданчики для паркування, які потому конкретизує Кабінет міністрів України та/або органи місцевого самоврядування.

Водночас, коли йдеться про покарання за порушення правил паркування, виключна компетенція належить Верховній Раді і делегована комусь бути не може.

Кабінет міністрів України

В принципі, Кабінет Міністрів України відіграє роль у формуванні політики в різних сферах суспільного життя у межах його передбачених законом повноважень.

Щодо паркувального простору роль Кабінету Міністрів значно зросла з прийняттям у 2009 році Державних правил паркування транспортних засобів.

Хоча відповідному законодавству України бракувало ясності, в 2011 році Вищий адміністративний суд України підтвердив, що Кабінет Міністрів України має повноваження встановлювати правила паркування на всій території України.

Крім того, Кабінет Міністрів також є ключовим директивним органом щодо функціонування автостоянок та розрахунку плати за паркування.

Водночас Кабінет Міністрів України не може регулювати державні санкції за порушення правил паркування.

На підставі викладеного вище можна зробити висновок, що роль Кабінету Міністрів України є досить великою.

Київська міська рада і державна адміністрація

Міські вулиці й площі належать до муніципальної власності, внаслідок чого, відповідно до статті 41 Конституції України, користуватися муніципальною власністю може кожен у межах, встановлених законодавчими актами.

Закон зобов'язує органи місцевого самоврядування забезпечити безперешкодний і безпечний рух вулицями міста як першочергове завдання серед їхніх інших обов'язків. Крім того, місцеві органи влади несуть відповідальність за відповідність міських вулиць вимогам безпеки.

Київська міська рада має повноваження визначати місце розташування, здійснювати контроль за діяльністю паркувальних майданчиків, в тому числі контролювати сплату користувачами за послуги паркування.

Варто відзначити, що Київська міська рада прийняла київські Правила паркування транспортних засобів ще 2007 року, тобто до того, як подібні правила були встановлені Кабінетом Міністрів на загальнодержавному рівні. Київські Правила паркування й досі чинні. Згідно з нашим розумінням, муніципальні правила застосовуються в усіх випадках, за винятком положень, які вочевидь не відповідають загальнодержавним Правилам паркування.

Здійснювати контроль і нагляд за дотриманням Правил паркування транспортних засобів у місті Києві доручено Департаментові транспортної інфраструктури Київської міської державної адміністрації.

Крім того, КМДА зобов'язана за законом створити паркувальні майданчики, кількість [місць на] яких становить 10% від офіційної чисельності населення Києва, хоча це не зовсім ясно, як цей обов'язок має бути реалізованим (наприклад, якщо для цього має бути підтримка з боку Київської міської ради).

На підставі викладеного вище можна зробити висновок, що закон цілком ясний щодо обов'язку Київської міської ради організувати паркувальний простір таким чином, щоб забезпечити надійний і безпечний дорожній рух у Києві.

Міністерство внутрішніх справ /Національна (дорожня) поліція

Перш за все, Міністерство внутрішніх справ зобов'язане контролювати дотримання правил паркування, затверджених Кабінетом міністрів.

Конкретніше кажучи, згідно з державними правилами паркування транспортних засобів, оператори паркування зобов'язані повідомляти посадовим особам Державної автомобільної інспекції, яка є частиною Міністерства, про порушення правил паркування.

У той же час, зазначене положення не достеменно ясне. Якщо казати конкретніше, залишається неясним, як дорожня поліція повинна реагувати на такі повідомлення та які заходи належить уживати (наприклад, виписка штрафів, буксирування автомобілів тощо).

2. ЮРИДИЧНЕ ВИЗНАЧЕННЯ ПАРКУВАЛЬНОГО МІСЦЯ

Виділені майданчики для паркування

Виділені автостоянки є елементом міської вуличної мережі і належать саме муніципалітетам.

Ці паркувальні майданчики мають бути позначені синьою розміткою. Платні автостоянки повинні бути додатково обладнані спеціальними дорожніми знаками і паркоматами.

Крім того, як варіант виділені майданчики для паркування можуть бути оснащені парканами та іншим обладнанням для запобігання крадіжкам автомобілів (в даному випадку можна запропонувати послуги з відповідального зберігання - докладніше це питання розглядається нижче). Лічильні пристрої, що контролюють оборот автомобілів, також є необов'язковими.

Виділені стоянки діляться на вуличні автостоянки і паркувальні майданчики в межах пішохідної зони.

Спеціально обладнані стоянки

Спеціально обладнані стоянки знаходяться за межами вулиць. Вони мають бути обладнані огородженням і низкою інших елементів інфраструктури.

Водночас лічильні пристрої, що контролюють оборот автомобілів, є необов'язковими.

Спеціально обладнані стоянки може бути на землі або під землею. Ця категорія також включає в себе автостоянки, призначені на відповідальне зберігання автомобілів (питання додатково розглядається нижче).

Місця для зберігання автомобілів (паркінги)

В принципі, оператори паркування не несуть відповідальності за збереження автомобілів. Водночас сторони можуть укласти публічно-правовий договір зберігання відповідно до статті 977 Цивільного кодексу України. У цьому випадку оператор, як вважається, гарантує безпеку автомобіля і несе відповідальність за завдану шкоду.

Автостоянки, які надають послуги зберігання підпадають під визначення "паркінгу" і мають окрему нормативно-правову базу - Правила зберігання транспортних засобів на автостоянках. Для ясності, загальнодержавні Правила паркування транспортних засобів не поширюються на роботу паркінгів.

Паркінги можуть бути денними, нічними і довготерміновими, розташовуватись як у громадських місцях (поза вулицями) та будь-яких інших пунктах. Як виняток закон дозволяє створення нічних автостоянок безпосередньо на вулицях, за умови, що такі вулиці характеризуються надзвичайно низькою інтенсивністю дорожнього руху.

3. ПІЛЬГОВЕ ПАРКУВАННЯ

Місцеві мешканці

Місцеві жителі не мають якихось особливих привілеїв в плані доступу до паркувальних майданчиків.

Інваліди

Закон передбачає обов'язок держави забезпечувати справедливий рівень доступності міської інфраструктури для інвалідів (стаття 4 Закону України «Про основи соціальної захищеності інвалідів»).

Крім того, стаття 30 Закону надає інвалідам право на безоплатне паркування автомобілів відповідно до встановлених державою норм.

Постанова Кабінету Міністрів України № 585 від 25 травня 2011 року встановлює, що інваліди мають право паркувати свої автомобілі на безкоштовних автостоянках (пункт 5).

Отож, видається, що чинні правила передбачають пільговий доступ інвалідів до місць безоплатного паркування, за умови їх наявності в межах майданчика для паркування.

Крім того, загальнодержавні Правила паркування вимагають, щоб на автостоянках виділялося принаймні одне місце для стоянки автомобілів, що належать інвалідам (стаття 22). Для ясності, це правило не поширюється на паркінги.

Ветерани

Ветерани війни мають право на безоплатне паркування відповідно до пункту 17.11 Правил паркування транспортних засобів у місті Києві. Зміст цього положення детальніше не розкривається.

Транспортні засоби юридичних осіб

Згідно з Правилами паркування транспортних засобів у місті Києві на майданчиках для паркування певна частина місць може призначатися для переважного паркування транспорту юридичних осіб і автомобілів державних відомств.

Посольства і міжнародні організації

Згідно зі статтею 4 ЗУ «Про місто Київ – столицю України», київська міська влада зобов’язана забезпечувати належне функціонування органів державної влади та посольств іноземних держав.

Кажучи конкретніше, відповідно до київських Правил паркування транспортних засобів, КДМА повинна визначити майданчики для безоплатного паркування

автомашин іноземних представництв та міжнародних організацій на їхнє письмове клопотання (пункт 17.3.7).

Транспортні засоби спеціального призначення

Правила паркування транспортних засобів в м. Києві застерігають безоплатне паркування спеціальних транспортних засобів, як-от: поліції, швидкої допомоги, комунальних служб тощо. (пункт 17.11).

Лікарні, школи та ін.

Згідно з пунктом 17.3.5.3 Правил паркування транспортних засобів в м. Києві заборонено виділяти майданчики для платного паркування перед лікарнями, школами та іншими подібними державними закладами.

Крамниці / ресторани / готелі

За законом і на підставі договору з муніципальним оператором торговельні заклади, ресторани і готелі мають право на виділення майданчиків для паркування за умови дозволу ДАІ (пункт 17.3.6 Правил паркування в Києві).

Щодо виділення майданчиків, у 2013 році, з ухваленням змін до загальнодержавних Правил паркування транспортних засобів, згідно з якими було заборонено передавати виділені майданчики для паркування в користування будь-яких підприємств, окрім операторів, ця можливість була обмежена.

Організації постачання

Оператори логістичних компаній не мають якихось особливих пільг щодо доступу до майданчиків для паркування.

Державні заходи

Відповідно до пункту 17.3.8 київських Правил паркування транспортних засобів, паркування під час святкування окремих державних свят провадиться безоплатно.

4. ОСОБЛИВОСТІ ОБСЛУГОВУВАННЯ В ПАРКІНГАХ

Послуги паркінгів як публічний договір

У Цивільному кодексі України визнано поняття приєднання і публічного договору (ст.ст. 633, 634).

Точніше кажучи, згідно зі ст. 633 Цивільного кодексу України, публічним є договір, в якому одна сторона — підприємець взяла на себе обов'язок здійснювати … надання послуг кожному, хто до неї звернеться.

Зберігання моторних транспортних засобів комерційним підприємством підпадає під ознаки публічного договору зберігання, передбаченого ст. 977 ЦКУ.

Умови публічного договору встановлюються ідентичними для всіх споживачів, за винятком тих, для кого законом передбачені пільги.

За ст. 634 Цивільного кодексу України, одна особа може запропонувати інший укласти договір приєднання, умови якого встановлені наперед в стандартних формах і не можуть мінятися другою стороною.

Цивільно-правова природа зберігання автотранспорт-них засобів

За договором зберігання одна сторона (зберігач) зобов'язується зберігати річ, яка передана їй другою стороною (поклажодавцем), і повернути її поклажодавцеві у схоронності (ст. 936 Цивільного кодексу України).

Договір зберігання укладається писемно. Письмова форма договору вважається дотриманою, якщо прийняття речі на зберігання посвідчене розпискою, квитанцією або іншим документом, підписаним зберігачем (ст. 937 Цивільного кодексу України).

Зберігач зобов'язаний зберігати річ протягом строку, встановленого у договорі зберігання (ст. 938 Цивільного кодексу України).

Зберігач має право передати річ на зберігання іншій особі у разі, якщо він вимушений це зробити в інтересах поклажодавця і не має можливості отримати його згоду.

Професійний зберігач відповідає за втрату (нестачу) або пошкодження речі, якщо не доведе, що це сталося внаслідок непереборної сили […] або внаслідок умислу чи грубої необережності поклажодавця (ст. 950 Цивільного кодексу України). Окрім цього, Зберігач відповідає за втрату (нестачу) або пошкодження речі після закінчення строку зберігання лише за наявності його умислу або грубої необережності.

Юридична відповідальність оператора паркування за шкоду

За договором зберігання автотранспортних засобів зберігач зобов'язується не допускати проникнення в них сторонніх осіб (ст. 977 ЦК України). Окрім цього, українське законодавство виключає обмеження відповідальності виконавців послуг за завдану споживачам шкоду, за винятком завданої внаслідок непереборної сили (ст. 1209 ЦК України).

У той самий час, відповідно до Постанови Верховного Суду України від 13 жовтня 2010 р., оператор майданчиків для платного паркування транспортних засобів може нести відповідальність за зберігання автотранспортних засобів, якщо виконано дві такі умови: майданчик для паркування справді оснащено обладнанням для запобігання незаконного заволодіння автомобілями і оператор паркування пропонує зберігання автотранспортних засобів як окрему послугу. Цю позицію також поділяє Вищий адміністративний суд України (Постанова ВАСУ від 7 вересня 2011 р. (справа № К/9991/5802/11).

Таким чином, служби паркування не передбачають відповідальності оператора за шкоду, заподіяну користувачам у зв'язку з викраденням автомобіля. Ця відповідальність може бути включена як складник додаткових послуг зберігання.

Захист прав споживачів

Відповідно до статті 178 Господарського кодексу України суб’єкт господарювання, який безпідставно ухиляється від виконання публічного зобов'язання, повинен відшкодувати другій стороні завдані цим збитки в порядку, визначеному законом. Це положення здається доволі декларативним, бо ж натепер немає закону, що передбачає механізм такої компенсації.

Стаття 18 ЗУ «Про захист прав споживачів» містить доволі довгий перелік умов, за яких суд може визнати договір недійсними під тим оглядом, що вони порушують принцип справедливості щодо споживача. Серед цих умов, окрім іншого, є й такі:

надання можливості одностороннього припинення дії договору без законних причин або встановлювати вищу ціну, порівняно з тією, що була погоджена на момент укладення договору;

обмеження юридичної відповідальності в разі смерті або ушкодження здоров'я споживача;

обмеження юридичної відповідальності виконавця послуг за зобов’язаннями, взятими його агентами;

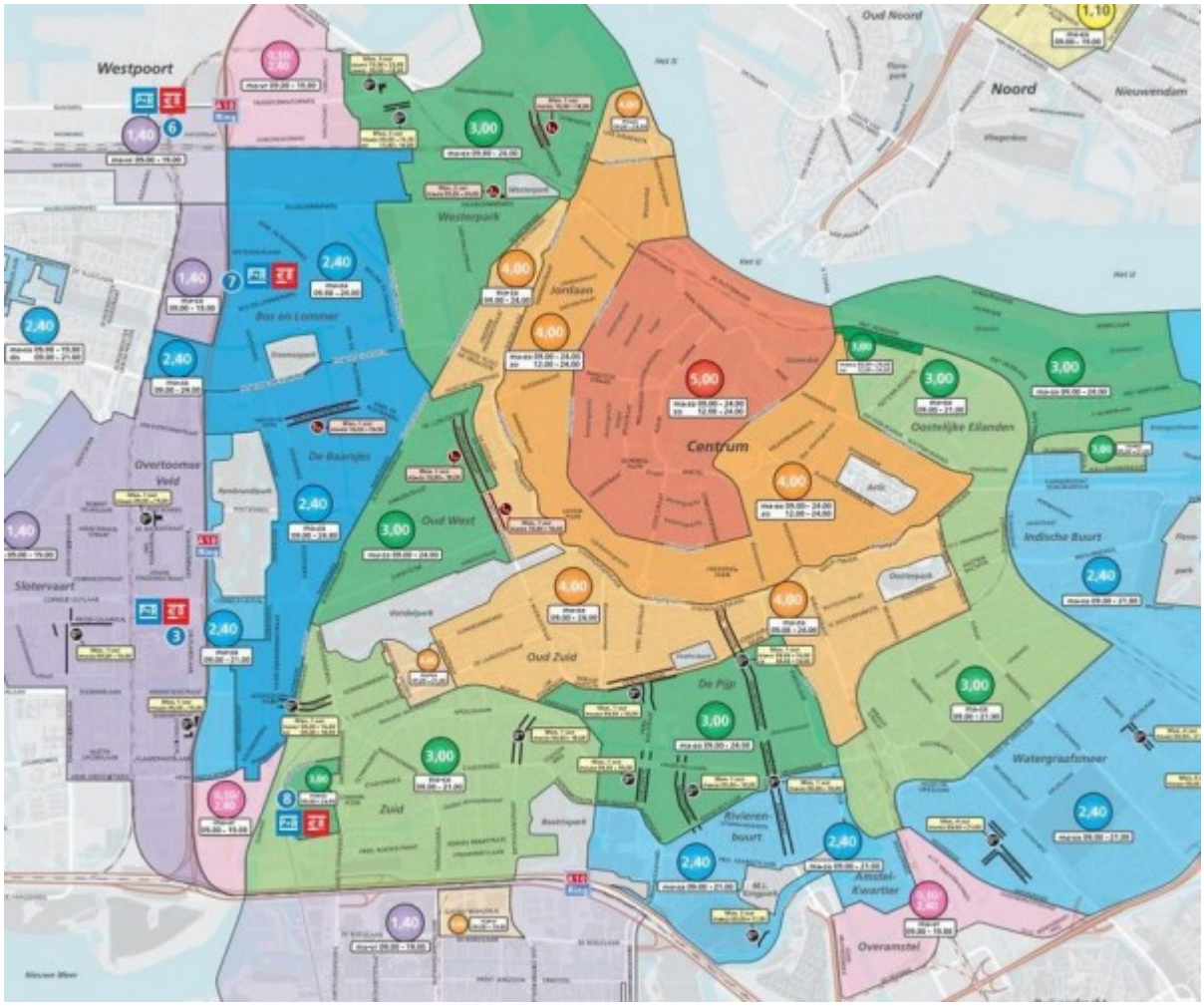
можливість передавати свої права та обов'язки за договором третій особі, якщо це може стати наслідком зменшення гарантій, що пропонує виконавець робіт.

Останнім, але не менш важливим моментом є те, що відповідно до державних правил паркування, оператори повинні інформувати користувачів про умови та умови використання паркувальних майданчиків.

Додаток VII

ПОРІВНЯЛЬНЕ ДОСЛІДЖЕННЯ: 5 ПРАКТИЧНИХ ПРИКЛАДІВ

1. АМСТЕРДАМ, НІДЕРЛАНДИ



Загальний огляд

Населення:	826 659
Населення столичної округи:	1 600 000
Вартість паркування біля тротуару:	від € 0,10/год. до € 5,00 / год.
Парк автомобілів:	260 600 зареєстрованих а/м
Площа міста / щільність населення:	219 км² / 4908 жителів/км²
Платних паркомісць на вулиці:	// місць

Проблема

Амстердам потерпав від забруднення повітря, а ЄС вимагав від міст держав-членів підвищення рівня дотримання стандартів якості повітря. Приблизно 40% забруднення повітря в Амстердамі спричиняло 10% автомобілів. До 1993 року викиди відпрацьованих газів з транспортних засобів жодним чином не

реєстрували. З метою поліпшити дотримання норм якості повітря місто вирішило націлити заходи на паркування, а надто вуличні майданчики.

Стратегія

Щоб протидіяти наслідкам десятиліть орієнтації політики на автомобілі була запроваджена плата за паркування, застосування якої відтак поширили і на вирішення питань якості повітря, що виникли внаслідок ухвалення директив ЄС щодо викидів NO2. Голландський уряд вирішили дотримуватися найжорсткіших з інтерпретацій норм ЄС.

Для збирання всіх платежів, обслуговування паркувальних лічильників і організації роботи контролерів було створене муніципальне підприємство, відоме як Cition. Cition мав здійснювати нагляд за реалізацією пілотної системи автоматизованого розпізнавання номерних знаків як способу вдосконалення контролю за дотриманням вимог. Цей контроль дотримання правил паркування головно здійснювали піші наглядачі, що патрулювали вулиці. Часто це виявлялося зовсім неефективним, вимагаючи великого числа працівників з обмеженою дальністю роботи. Автофургон же ж, оснащений технікою для автоматизованого розпізнавання номерних знаків, під'єднаною до центрального пункту керування через GPS, міг відразу визначити й повідомляти в центр управління інформацію про те, чи сплачено за стоянку автомобіля і чи не збіг вже оплачений час. Програма ся виявилася досить успішною.

Програма

Платні майданчики для паркування можна знайти майже скрізь у побудованих до 1940 року кварталах Амстердама і вони швидко з'являються в нових районах. До кінця 2010 року кожен паркомат було замінено на автомати на основі технології для реєстрації номерного знаку. Для забезпечення оплати використовується майже 3000 машин лічильників. Платними є більшість паркувальних майданчиків на вулицях в межах кільцевої дороги A10, а також у деяких районах за межами кільцевої. Для обмеженого використання на вулицях, на яких проживають власники машин, останнім видають спеціальні дозволи. Існують квоти на кількість таких дозволів, внаслідок чого черга на придбання цих дозволів розтягнулася на десять років.

Кожен район Амстердам має договір із комунальним підприємством "Cition". "Cition" має сплачувати штраф, якщо не стягуватиме через паркомати платні з користувачів. У 2013 році місто провело конкурс на керування паркуванням на основі нових показників ефективності. Тендер був відкритий для інших компаній, окрім "Cition", яку вважали як підприємство у становищі стратегічної переваги з огляду на володіння внутрішньою інформацією. Незважаючи на спроби стимулювати конкуренцію, "Cition" зуміла виграти і новий тендер.

Доходи від парковки вкладаються в інфраструктурні проекти з допомогою Фонду мобільності Амстердама. Вони мають бути використані в програмах мобільності межах всього міста, а не межах тільки району, де їх було зібрано. Паркувальні кошти надходять від плати через паркомати, штрафів та виторгу від реалізації дозволів на паркування. Кожен район нині зобов'язаний передавати центральній частині місту ~ 30% своїх надходжень від паркування. Близько 31% коштів з Фонду мобільності витрачається на велосипедні проекти,

ще 18% -- на поліпшення громадського транспорту та 13% -- безпеку дорожнього руху.

Амстердам також має перехоплюючі автостоянки на зупинках громадського транспорту за межами центру міста, щоб водіям не було великої потреби їздити своїми авто в перевантажений центр.

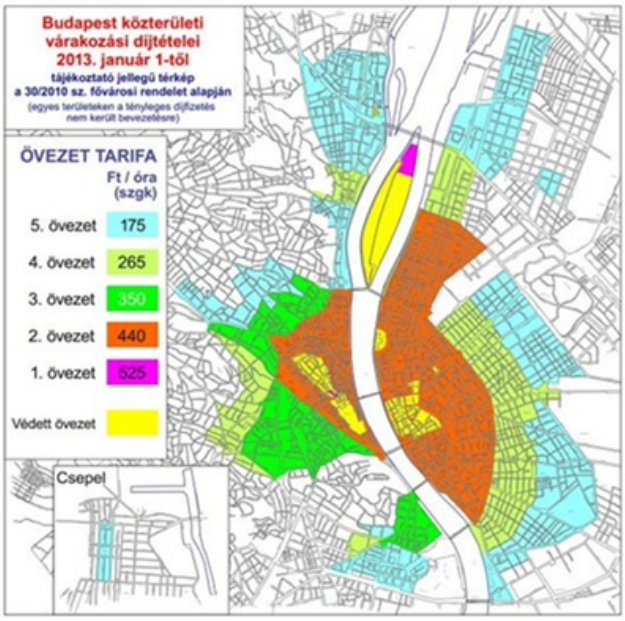
Результат

Внаслідок запровадження платного вуличного паркування, посилення контролю за дотриманням вимог і організації перехоплюючих автостоянок вдалося на 20% зменшити автомобільний рух у центрі міста, а також скоротити на 20% час для пошуку місць для паркування. Як вважається, це справді забезпечило поліпшення якості повітря. Популярність поїздок на велосипеді зростає ось вже 20 років, і тепер на такий спосіб пересування припадає частка 38%. 25% подорожей здійснюється пішим порядком, а ще 18% -- громадським транспортом.

Додаткова інформація

https://www.amsterdam.nl/parkeren-verkeer/parkeren-amsterdam/street-parking/street-parking-rates/

2. БУДАПЕШТ, УГОРЩИНА



Загальний огляд

Населення:	1 700 000
Населення з передмістями:	3 300 000
Вартість паркування біля тротуару (понад 3 год.):	від 535 форинтів/год. (1,67 євро) до 175 форинтів/год. (0,55 EUR)
Площа міста / щільність населення:	525 км ² / 3348 жителів/км²

Проблема

У 1980-90-х роках Будапешт зазнав швидкої автомобілізації, разом з якою прийшли проблеми з великими заторами і паркуванням. Автомобілі паркували на тротуарах, на смугах руху і на пішохідних переходах. На вулицях бракувало ладу і зручностей для пересування пішоходів і велосипедистів.

Стратегія

Місто намагалося привести плату за паркування та інші транспортні питання в більшу відповідність до цілей росту – концентрації забудови високої щільності поряд із магістралями в центральних районах з потенційно обмеженою ємкістю вулиць. Досконаліше управління паркуванням являло собою частину збільшення зручності доступу до центру для всіх. Було розроблено нову стратегію паркування з такими цілями:

- Спрямування автомобілів, що ставлять на стоянку на час понад 2-3 годин (в основному жителів приміської зони) в позавуличні паркінги-гаражі.

- Для підвищення конкурентоспроможності громадського транспорту порівняно з приватним транспортом ціни на вуличне паркування були підвищено так, щоб воно стало принаймні таким самим дорогим, як і пересування на громадському транспорті. При підвищенні витрат на громадський транспорт піднімалася й плата за паркування для того, щоб зробити паркування (і, отже, користування особистим транспортом) дорожчим, ніж користування громадським транспортом.
- Забезпечення паркувальних місць місцевим жителям, службам, установам і комерційним автомобілям.
- Створення кращого балансу між пропонуванням і попитом на паркінг

Програма

Транспортна система Будапешта централізована під началом Комітету з міських операцій — групи осіб, що формують політику, які ухвалює ключові рішення щодо розвитку громадського транспорту, паркування і немоторизованих способів пересування. Для оперативного керування транспортною системою Комітет створив *Budapesti Közlekedési Központ* (Будапештський транспортний центр). Транспортний центр стежить в режимі реального часу за здійсненням оплати, застосуванням блокаторів колеса і буксируванням на великих екранах, відкритих для всіх співробітників.

Комітет визначив чотири паркувальні зони з різною платою, залежно від щільності, потужності транспортної системи та документально підтвердженої завантаженості паркувальних майданчиків. Паркування дорожче, ніж квиток на транспорт у двох зонах у самому центрі. Найдорожча зона - це історичний центр, де існує бажання звести дорожній рух на мінімум.

Місто використовує електронні лічильники, які уможливлюють різні форми оплати, а в деяких районах — і по телефону. [1] Місто також використовує спеціальні паркувальні датчики, щоб краще бачити ступінь використання паркувальних майданчиків і передавати цю інформацію загалові в режимі реального часу.

Для посилення контролю за дотриманням, місто використовує змонтовані на мініавтобусах прилади для зчитування номерних знаків, на кшталт Амстердама і Москви, та сенсорну техніку, що попереджати контролерів про порушників. Контролери також оснащені пристроями GPS-локації, які забезпечують обмін даними з оператором паркування і центральним органом державного управління.

Будапешт має договір на основі механізму будівництво-експлуатація-передача з приватною компанією, яка встановила всі лічильники, веде експлуатаційну діяльність і забезпечує контроль дотримання. Очікується, що після кількох років приватні компанії навчать персонал і передадуть системи місту.

Результат

У більш дорогих зонах у самому центрі заповнюваність становить близько 70-80% через вищу плату за паркування і наявність чисельних позавуличних паркінгів. Конфлікти через паркування можна, як правило, спостерігати там, де

плата нижча або її немає, і де заповнюваність може становити і 110%. Такого, втім, у Будапешті тепер практично немає.

Додаткова інформація

http://www.budapest.com/travel/getting_around/parking_in_budapest.en.html

3. ЛІОН, ФРАНЦІЯ

Загальний огляд

Населення міста:	500 000
Населення з передмістями:	2 210 000
Площа міста / щільність населення:	48 км² / 10,370 жителів/км2
Вартість паркування біля тротуару (макс. 1год 30 хв.):	€ 2,0/год.
Платних паркомісць на вулиці:	35 000
Громадських автостоянок:	23 000 місць (30 автостоянок)
Перехоплюючих автостоянок:	6000 (18 автостоянок)
Паркомісць на приватних автостоянках (за оцінками):	76 000

Проблема

Вважалося, що паркування на вулиці в Ліоні, як і в інших французьких містах, забирає надто багато суспільного простору, позбавляючи міське середовище привабливості. Довготривале паркування в ключових районах, особливо тих, хто приїздить з передмістя, послаблювало економічну динаміку міста.

Стратегія

Місто була створена програма вуличного паркування, в якій пріоритет віддавався короткотерміновому паркуванню, аби стримувати жителів передмістя від поїздок на роботу на машині, і заохочувати їх користуватися альтернативними способами транспорту. У результаті кількість платних паркомісць на вулиці поступово збільшувалася впродовж кількох років, так само як кількість перехоплюючих автостоянок на околицях міста — на пересадкових вузлах громадського транспорту — для заохочення більшого обсягу поїздок у центр міста альтернативними видами транспорту.

Програма

Місто Ліон керує паркуванням на вулиці з допомогою сервісного контракту з приватним оператором. Тривалість дії цього договору — один (1) рік з можливістю трикратного (3) продовження. Оператор відповідає за:

- встановлення, заміну й демонтаж паркувальних лічильників;
- експлуатацію та технічне обслуговування паркоматів
- збирання плати за паркування;
- комерційну звітність;
- обслуговування клієнтів і зв'язки з громадськістю;

Операторові виплачують паушальну винагороду, незалежно від виторгу, який залишається місту Ліону. Основною причиною такого механізму є те, що

відповідно до французького законодавства приватна компанія не може примушувати до виконання законів. Оскільки оператор не може забезпечувати дотримання правил паркування, було б менш привабливо, якби дохід оператора залежав від суми платежів, що сплачують користувачі послуг паркування. Місто Ліон є власником всіх паркувальних лічильників, включаючи основний фонд і запасні частини.

Ліон Парк Ото, компанія з власністю мішаного типу (Société d'Economie Mixte - SEM) була створена 1969 року кількома місцевими органами влади спеціально для експлуатації вуличних і позавуличних паркувальних об'єктів. Проте, згідно з нормами французького права, компанія має проходити конкурс на подовження чинних контрактів. Через це довговічність такого типу компанії є не дуже певною.

У 2010 році місцева влада отримала змогу звільняти муніципальні публічні компанії (Sociétés Publiques Locales - SPL) від тендерів при дотриманні наступних умов: 100% капітальних інвестиції має здійснювати державний сектор, вони мають розподілятися принаймні між двома органами місцевого самоврядування і компанія не допускаються до участі в контрактах, які виходять за рамки її діяльності та межі юрисдикції своїх акціонерів. Ліон Парк Ото зрештою залишився SEM, що не перетворився на SPL. Ліон Парк Ото також дозволено займатися додатковими видами діяльності (наприклад, спільне використання автомобілі, консультації), доки вони залишаються вторинними по відношенню до основної діяльності.

У 2006 році в штаті було 60 паркувальників, які здійснювали контроль за 16000 паркомісцями на вулицях, тобто на 1 контролера припадало приблизно 250 місць для паркування. Вони виписували 40 000 штрафів за місяць (тобто 2,5 штрафи на одне місце за місяць). У цілому ситуація з паркуванням була визнана задовільною. Блокіратори застосовуються рідко, а буксирування автомобілів, як правило, має місце за неправильне паркування, а не несплату (як у Києві). Розмір штрафів у Ліоні такий самий, як і всюди, бо його встановлено державою.

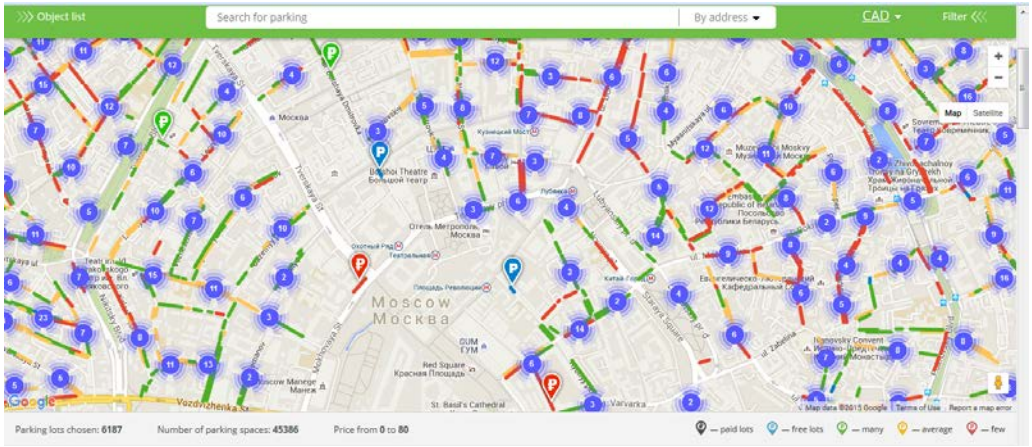
Результат

Зі створенням Ліон Парк Ото, введенням плати за паркування на вулицях в центрі міста, створенням позавуличних паркінгів і перехоплюючих паркувальних майданчиків Ліонові вдалося поліпшити поведінку водіїв на дорозі і під час паркування в центрі міста. Тим не менш, через недостатній рівень контролю місто стикається з низькими рівнями дотримання вимоги сплачувати за паркування на вулиці: як правило, вона становить близько 30%, як у Києві. Ведеться робота на планами внесення змін до законодавства з примусового виконання законів. З січня 2018 року повноваження з контролю за дотриманням правил паркування на вулиці можна буде делегувати приватним операторам, а розмір штрафів встановлюватимуть місцеві органи влади.

Додаткова інформація

http://www.lyon.fr/page/deplacements/le-stationnement.html

4. МОСКВА, РОСІЯ



Загальний огляд

Населення:	12 000 000
Площа міста / щільність населення:	2 511 км² / 4581 жителя/км²
Вартість паркування біля тротуару (макс 1 год. 30 хв.):	80 рублів ($ 1,20 USD)/год.
Автомобільний парк:	6 000 000
Платні парковки:	46 095
Разом паркомісць:	270 000

Проблема

Як і в Києві, автомобілі в Москві паркували на тротуарах, пішохідних переходах, вздовж смуг руху громадського транспорту і всюди, де було місце. Прірва місць для безкоштовного паркування і відсутність контролю за дотриманням спричиняли хаос на вулицях, а надто в будні. Щоб надати легальності стягненню плати за допомоги мініавтобусів, оснащених приладами автоматизованого розпізнавання номерних знаків треба було врегулювати на законодавчому рівні. Безсистемність вуличного паркування впливала на загальну мобільність у місті з хаотичними дорожніми умовами.

Стратегія

Пілотна зона платного паркування була створена 2012 року в перевантаженій частині міста —в районі вулиць Петровка, Каретного ряду і ще 18 прилеглих вулиць. Пілот передбачав встановлення датчиків в дорожнє покриття з метою використання даних про рівні заповнюваності на нещодавно створеному центральному пункті управління та започаткування динамічної тарифікації. До кінця того ж року було зроблено висновок про значну успішність пілотного проекту та його розширення на більше число майданчиків після грудня 2012 року.

Програма

Станом на 2015 рік у Москві встановлено понад 10 000 датчиків в центрі міста і забезпечено контроль оплати паркування з допомогою сканера на базі мініавтобуса, який, як і в Амстердамі, фіксує номерні знаки з допомогою технології автоматизованого розпізнавання. Програма, як кажуть, коштувала $ 100 млн. доларів США, що перевищує вартість програми на основі датчиків у Сан-Франциско (хоча там вона так і не досягла московських масштабів) і ніби виявилася дуже ефективним способом зарадити паркувальному лихові в місті. Паркоматів встановлювалися водночас із датчиками.

Мета полягала в тому, щоб:

- Зменшити кількість паркувальних місць
- Визначити платні паркувальні місця
- Забезпечити видачу дозволів для мешканців
- Поліпшити комунікацію правил паркування місцевим водіями, відвідувачів та мешканців.
- Створити веб-портал для платежів і керування рахунком.

Вебсайт паркування в Москві доволі складний, на нього виводиться інформація в реальному часі про наявність паркування по всьому центру міста. Мала завантаженість позначається піктограмою паркування зеленого кольору, середня — символом жовтого кольору, а відсутність вільних місць — червоного. Інтерактивна карта завантажується на домашню сторінку, коли клієнт входить на веб-сайт. Розлогий розділ «поширені запитання» наповнюється і далі, щоб забезпечити відповіді на всі питання, що їх ставить загал, знайомлячись більше з системою. Встановити зв’язок із операторами паркування можна за допомогою соціальних медіа, електронною поштою або телефоном. Така кількість каналів зв'язку для громадськості допомогла завоювати програмі більшу громадську підтримку.

Вартість установки одного паркувального лічильника становить 600 000 рублів (9 168 USD), а річна експлуатація — 200 000 рублів (3 056 USD). Лічильники вважаються важливим способом привернення уваги громадськості до обов’язковості платити за паркування, хоча більшість водіїв (90%) тепер платить по телефону або SMS, і лише 10% справді користуються лічильником. Оплата з допомогою SMS і мобільного додатку тарифікується щохвилинно. Якщо людина дочасно припиняє паркуватися, гроші за невикористаний час паркування можна використати для майбутньої оплати.

Результат

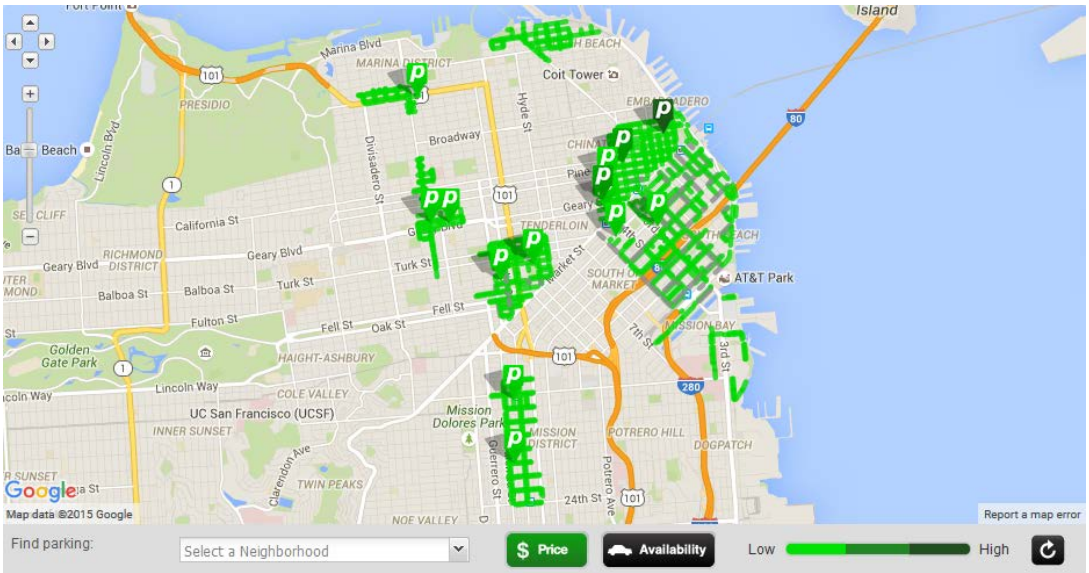
Наприкінці пілотного проекту в 2012 році проведене дослідження показало, що незаконне паркування в пілотної зоні зменшилося на 64%. Це можна пов’язувати з вищими штрафами і посиленим контролем дотримання. Було також підраховано, що середній час завантаженості одного паркомісця скоротився з 4½ годин до 1½ години, вказуючи на пріоритет короткострокового паркування. Надходження від плати та штрафів дозволило місту отримати 34 млн. рублів ($ 1 мільйона доларів США) додаткового доходу, завдячувати яким

слід винятково програмі посиленого контролю з використанням технології розпізнавання номерних знаків.

Додаткова інформація

http://parking.mos.ru/en/

5. САН-ФРАНЦИСКО, США



Загальний огляд

Населення:	852 469
Населення з передмістями:	4 500 000
Площа міста / щільність населення:	232 км² / 18 187 жителів/км²
Вартість паркування:	від 6,00 USD/год. до 0,25 USD/год.
Загальнодоступних паркомісць:	441 950
Пропонування вуличних паркомісць:	275 450 (з лічильниками: 26 750, без лічильників: 248 700)
Пропонування позавуличних паркомісць:	166 500

Проблема

З огляду на збільшення парку автомобілів у Сан-Франциско і прилеглих місцевостях, місто стикалося з дедалі більш неприйнятними заторами.

Стратегія

Місто в 2008 році звернулося з клопотанням про національне фінансування з метою запровадження динамічної тарифікації паркування, що його як спосіб вплинути на затори пропагував професор Каліфорнійського університету в Лос-Анджелесі Дональд Шуп. Це була перша такого роду пілотна програма з використанням датчиків, встановлених в дорожнє покриття з метою вести стеження за завантаженості і обороту транспортних засобів в режимі реального часу. Вартість її становила десь 25 млн. доларів США, включаючи встановлення 6000 датчиків та інших апаратних засобів і програмного забезпечення. У період

з 2011 року по 2013 рік місто вело цю пілотну програму, використовуючи національне фінансування. Програма стала передвісником подібних програм, що пізніше були започатковані в Лондоні, Москві і Ла Спеції.

Програма

Програма SFpark у Сан-Франциско на момент її початку стала найбільшою й найскладнішою реформою вуличного паркування в Сполучених Штатах. SFpark — це бренд для демонстраційного проекту в області паркування муніципального агентства транспорту Сан-Франциско (SFMTA), що фінансованого Департаментом транспорту США. Місто розпочало програму в квітні 2011 року з 6000 обладнаних лічильниками паркомісць на вулиці (25% від загального обсягу пропонування) та 12 250 паркомісць в гаражах в управлінні SFMTA (75% від загального пропонування). Погодинна плата не могла перевищувати $ 6 00/год., або опускатися нижче $ 0,25/год. Починаючи з серпня 2011 року, SFpark коригував ставки вуличного паркування майже раз на вісім тижнів. З допомогою цього проекту SFMTA використовувала тарифікацію для перерозподілу попиту на паркування. Мета полягала в тому, щоб спонукати водіїв паркуватися в гаражах і на майданчиках і майже завжди забезпечити одне вільне місце на кожному майданчику, обладнаному лічильником.

SFMTA поступово і періодично коригувало тарифи на вулиці і в гаражах. Робилося це для того, щоб досягти мінімальної гарантованої кількості вільних місць, так аби було легко майже завжди знайти місце для паркування на кожному майданчику, і щоб у гаражі завжди було вільне місце. Після десятого коригування тарифів Sfpark було досягнуто значного поліпшення ситуації з наявністю паркомісць і коефіцієнтом їх використання як на вуличних, так і на позавуличних парковках. Під час пілотного проекту наявність паркомісць в пілотних районах покращилася на 16%, а в пікові періоди — на 22%, тимчасом як наявність вільних паркомісць у зонах контролю зменшилася на 50%. У критих паркінгах SFpark рівень використання збільшився на 11% в цілому і на 14% в позапікові періоди. Іншими словами, як наявність вільних паркомісць на вулиці, так і коефіцієнт використання позавуличних об’єктів для паркування виявилися кращими саме тоді, коли це мало найбільше значення для скорочення часу пошуку паркування на вулиці в пікові періоди.

Результат

Окрім іншого, досягнення орієнтовних показників наявності вільних місць означає також поліпшення коефіцієнту використання паркувального простору, так що паркомісця — на вулиці чи поза нею — не простоюватимуть.

Протягом дворічного періоду оцінки пілотної програми, що завершився в червні 2013 року, SFMTA внесла десять корективів у тарифи на вуличне паркування з такими наслідками:

- наявність паркомісць в пілотних районах покращилася на 16%, а в пікові періоди — на 22%, тимчасом як наявність вільних паркомісць у зонах контролю зменшилася на 50% (де розцінки залишалися на колишньому рівні $ 2,00/год.). У паркінгах SFpark коефіцієнт використання збільшився на 11% в цілому і на 14% в позапікові періоди. Середня завантаженість гаражів

протягом дня збільшилася з 51% до 59%, тобто на 14,5%. Навіть попри ріст завантаженості, у гаражах SFpark вільні місця для паркування можна було відшукати принаймні протягом 97% часу. Іншими словами, як наявність вільних паркомісць на вулиці, так і коефіцієнт використання позавуличних об'єктів для паркування виявилися кращими саме тоді, коли це мало найбільше значення для скорочення часу, що його витрачаєш, кружляючи в пошуках паркування на вулиці —в пікові періоди.

- Час пошуків місця для паркування скоротився на 43% (в контрольній зоні — на 13%), або з 11,6 до 6,6 хвилини.
- Пробіг транспортних засобів у км (ПТР) у пілотних районах знизився на 30% — з 13,0 до 9.2 км (на 6% у контрольних районах), а інтенсивність дорожнього руху різко скоротилися.
- За даними SFpark, дотримання вимог оплати покращилося на 21% по буднях і 12% по суботах.
- Завдяки використанню високих технологій SFMTA отримала змогу в режимі реального часу збирати дані про оборот, тривалість стоянки, несплату та інші форми порушення правил паркування що дозволило місту постійно коректувати ціни і правила з метою вдосконалення системи і більш ефективного використання штату контролерів.
- Дуже прозорий, заснований на правилах і керований даними підхід до внесення змін в тарифи на паркування, який забезпечив краще сприйняття з боку клієнтів та рівень їх обслуговування

Додаткова інформація

http://sfpark.org/

Додаток VIII

ФІНАНСОВИЙ ПРОГНОЗ

Припущення

Припущення виділено синім

1 USD = 21,27 UAH

К-сть ДЕННИХ місць

Зона I	2 500
Зона II	5 000
Зона III	7 500
Разом	15 000

Кількість місць на паркомат	20	
Вартість на 1 лічильник	$8 000	170 160 UAH
вкл. доставку і монтаж., без ПДВ		
Строк експлуатації паркоматів	10	
Вартість розмітки/знаків на місце	$60	1 276 UAH
Строк експлуатації розмітки/знаків	10	
Портативний термінал (PDA) на контролера	1	
Вартість портативного темінала (без ПДВ)	$5 000	106 350 UAH
Строк експлуатації PDA	3	
Розробка ПЗ	$50 000	1 063 500 UAH
% паркомісць з станціями заряджання ЕМ	1,0%	
Вартість оснащення місця	$4 500	95 715 UAH
Строк експлуатації зарядної станції	10	
Річна вартість експлуатації/обслуговування ДЕННОГО місця	$80	1 702 UAH
Річна вартість ПЗ на паркомат	$720	15 314 UAH
Річна вартість експлуатації/обслуговування місця з зарядною станцією	$1 000	21 270 UAH
Один контролер може обслуговувати	150 ДЕННИХ місць	
Один менеджер на	30 контролерів	
Один супервайзер на район	10 районів	
Один адміністратор на	1000 паркомісць	
К-сть директорів	2	
Річна платня контролера	$2 300	48 921 UAH
Річна платня менеджера	$3 200	68 064 UAH
Річна платня супервайзера	$4 000	85 080 UAH
Річна платня адміністратора	$2 300	48 921 UAH
Річна платня директора	$5 000	106 350 UAH
Соціальний внесок	40% платні	

Плата

	плата (UAH/год)
Зона I	10
Зона II	7
Зона III	5

Штраф 200 UAH

К-сть оплачених годин на місце

	Платних год/ місце/ рік
Зона I	1600
Зона II	950
Зона III	650

Річна к-сть штрафів на ДЕННЕ місце 15

Паркувальний збір 1307,4 UAH/місце/рік

Ставка ПДВ на плату за паркування 20%

Капіталовкладення

К-сть паркоматів	*750*	
К-сть PDA-терміналів	*100*	
К-сть місць обладнианих зарядними станціями для ЕМ	*150*	
Паркомати	$6 000 000	127 620 000 UAH
Розмітка/знаки	$900 000	19 143 000 UAH
PDA-терміналів	$500 000	10 635 000 UAH
Зарядні станції ЕМ	$675 000	14 357 250 UAH
Розробка ПЗ	$50 000	1 063 500 UAH
РАЗОМ	**$8 125 000**	172 818 750 UAH

Річні експлуатаційні витрати

К-сть контролерів	*100*	
К-сть менеджерів	*3*	
К-сть супервайзерів	*10*	
К-сть адміністраторів	*15*	
Директор + Заст. директора	*2*	
Витрати на експлуатацію/обслуговування	$1 890 000	40 200 300 UAH
Платня	$324 100	6 893 607 UAH
Соціальний внесок	$129 640	2 757 443 UAH
РАЗОМ	**$2 343 740**	49 851 350 UAH

Річний дохід

Зона I	$1 880 583	
Зона II	$1 563 235	
Зона III	$1 145 980	
Разом	$4 589 798	97 625 000 UAH

Штрафи	$2 115 656	45 000 000 UAH

Фінансові результати за рік з погляду оператора

Рік	**1**	**2**	**3**	**4**	**5**	**6**	**7**	**8**	**9**
Капіталовкладення	-8 125 000	0	0	-500 000	0	0	-500 000	0	0
Експлуатаційні витрати	-2 343 740	-2 343 740	-2 343 740	-2 343 740	-2 343 740	-2 343 740	-2 343 740	-2 343 740	-2 343 740
Парк. збір у бюджет міста	-922 003	-922 003	-922 003	-922 003	-922 003	-922 003	-922 003	-922 003	-922 003
Дохід	6 705 454	6 705 454	6 705 454	6 705 454	6 705 454	6 705 454	6 705 454	6 705 454	6 705 454
ПДВ	-1 156 690	-1 156 690	-1 156 690	-1 156 690	-1 156 690	-1 156 690	-1 156 690	-1 156 690	-1 156 690
Додатковий внесок в бюджет міста	-703 031	-703 031	-703 031	-703 031	-703 031	-703 031	-703 031	-703 031	-703 031
РАЗОМ (USD)	**-6 545 010**	**1 579 990**	**1 579 990**	**1 079 990**	**1 579 990**	**1 579 990**	**1 079 990**	**1 579 990**	**1 579 990**
РАЗОМ (UAH)	**-139 212 371**	**33 606 379**	**33 606 379**	**22 971 379**	**33 606 379**	**33 606 379**	**22 971 379**	**33 606 379**	**33 606 379**

IRR **15%**

плата + збір в бюджет Києва

Паркувальний збір	$922 003	19 611 000 UAH
Додатковий внесок в бюджет міста	$703 031	14 953 471 UAH
Річний платіж у бюджет міста	**$1 625 034**	**34 564 471 UAH**