

НУБІП України

НУБІП України

**МАГІСТЕРСЬКА КВАЛІФІКАЦІЙНА РОБОТА**

12.05 – МКР. 1915 “С” 2022.12.29. 025 ПЗ

НУБІП України

**МОРОВІЮКА ДМИТРА ВІТАЛІЙОВИЧА**

**2023 р.**

НУБІП України

НУБІП України

НУБІП України

НУБІП України

НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ БІОРЕСУРСІВ  
І ПРИРОДОКОРИСТУВАННЯ УКРАЇНИ

Факультет аграрного менеджменту

УДК 005.511(083.92)631.576.3:633.15

ПОГОДЖЕНО

ДОПУСКАЄТЬСЯ ДО  
ЗАХИСТУ

Декан факультету аграрного  
менеджменту

В.о. завідувача кафедри  
виробничого та інвестиційного  
менеджменту

Анатолій ОСТАПЧУК

Тетяна ВЛАСЕНКО

(підпис)

(ПШБ)

(підпис)

(ПШБ)

2023 р.

2023 р.

МАГІСТЕРСЬКА КВАЛІФІКАЦІЙНА РОБОТА

на тему «БІЗНЕС-ПЛАН ВІДКРИТТЯ АВТОПАРКОВКИ»

Спеціальність 073 «Менеджмент»

Освітня програма Управління інвестиційною діяльністю та міжнародними проектами

Орієнтація освітньої програми освітньо-професійна

Гарант освітньої програми

д.с.н., професор

Лідія ШИНКАРУК

(підпис)

(ПШБ)

Керівник магістерської кваліфікаційної роботи

к.е.н., доцент

Тетяна АРТЮХ

(підпис)

(ПШБ)

Виконав

Дмитро МОРОЗЮК

(підпис)

(ПШБ студента)

КИЇВ – 2023

НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ БІОРЕСУРСІВ  
І ПРИРОДОКОРИСТУВАННЯ УКРАЇНИ  
Факультет аграрного менеджменту

ЗАТВЕРДЖУЮ

В.о. завідувача кафедри виробничого та  
інвестиційного менеджменту

д.е.н., професор

Марина ДСЛІНІ

(підпис)

2022 року

ЗАВДАННЯ

ДО ВИКОНАННЯ МАГІСТЕРСЬКОЇ КВАЛІФІКАЦІЙНОЇ РОБОТИ  
СТУДЕНТУ

Морозюку Дмитру Віталійовичу  
(прізвище, ім'я, по батькові)

Спеціальність 073 «Менеджмент»

(код і назва)

Освітня програма «Управління інвестиційною діяльністю та міжнародними  
проектами»

Орієнтація освітньої програми освітньо-професійна  
(назва)  
(освітньо-професійна або освітньо-наукова)

Тема магістерської кваліфікаційної роботи «Бізнес-план відкриття автопарковки»  
затверджена наказом ректора НУБіП України від 29 грудня 2022 р. №1915 «С»

Термін подання завершеної роботи на кафедру 10 листопада 2023 р.

(рік, місяць, число)

Вихідні дані до магістерської кваліфікаційної роботи: закони та нормативно-правові  
акти України; словникові та довідникові джерела; електронні джерела; вітчизняні та  
іноземні джерела

Перелік питань, що підлягають дослідженню.

1. Визначення особливостей функціонування ринку надання послуг паркування транспортних засобів в Україні.
2. Розробити бізнес-план відкриття автопарковки.
3. Здійснити оцінку ефективності реалізації розробленого бізнес-плану.

Дата видачі завдання «30» грудня 2022 р.

Керівник магістерської кваліфікаційної  
роботи

Тетяна АРТЮХ

(підпис)

(прізвище та ініціали)

Завдання прийняв до виконання

Дмитро МОРОЗЮК

(підпис)

(прізвище та ініціали студента)

## РЕФЕРАТ

# НУБІП України

Морозюк Д. В. Бізнес-план відкриття автопарковки: магістр. кваліф. робота : спец. 073 «Менеджмент» / Морозюк Дмитро Віталійович; НУБіП України: кафедра інвестиційного менеджменту; керівник Т. О. Артюх, к.е.н., доцент. Київ, 2023. 75 с.

# НУБІП України

**Анотація.** Сьогодні, приватний автомобіль в Україні переважає над іншими видами транспорту, тому активний розвиток сучасних великих міст невід'ємно пов'язаний з транспортними проблемами. Основні заходи щодо їх

# НУБІП України

вирішення направлені на покращення пропускної спроможності вулиць та зменшення заторів. Однак, досить гостро постає питання розміщення особистого автотранспорту в житлових комплексах та виділення паркувальних зон. Це

# НУБІП України

пов'язано із тим, що кількість особистих автомобілів у жителів одного будинку може значно виходити за рамки тих показників паркомісць, які передбачені нормами на їх проектування.

# НУБІП України

Одночасно часто неконтрольовані і не сплановані урбанізаційні процеси приводять до того, що підвищується використання особистих автомобілів і подовжується радіус доступності до необхідної інфраструктури, що відповідно

# НУБІП України

подовжує шлях руху автомобіля по місту. Дані процеси викликають необхідність переглянути існуючі підходи до проектування споруд для зберігання/стоянки автомобілів та інших мототранспортних засобів, а також архітектурно-

# НУБІП України

просторову організацію міст, де парковки автомобільного транспорту мають стати важливою і невід'ємною частиною транспортної інфраструктури.

# НУБІП України

Дане дослідження описує теоретичні та практичні аспекти розробки бізнес-плану з відкриття автопарковки. Розкрито та охарактеризовано особливості надання послуг з паркування транспортних засобів. Проаналізовано внутрішній та закордонний ринок надання послуг з паркування транспортних засобів.

Визначено та охарактеризовано основні цілі, завдання бізнес плану відкриття автопарковки. Охарактеризовано особливості бізнес-плану інвестиційного проекту, проаналізовано конкурентне середовище проекту.

Розроблено організаційний та маркетинговий план проекту з відкриття автопарковки. Проведено оцінку ефективності проекту, а також проведено аналіз можливих ризиків та можливостей реалізації відкриття автопарковки.

Розроблено пропозиції щодо реалізації бізнес-плану з відкриття автопарковки та подальшого його розвитку.

**Ключові слова:** бізнес-план, ефективність проекту, ризики проекту, інвестиції, автопарковка, послуги з паркування транспортних засобів.

НУБІП України

НУБІП України

НУБІП України

НУБІП України

НУБІП України

## ЗМІСТ

ВСТУП.....	7
РОЗДІЛ 1 ТЕНДЕНЦІЇ РОЗВИТКУ РИНКУ НАДАННЯ ПОСЛУГ З ПАРКУВАННЯ ТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ.....	10
1.1. Особливості надання послуг з паркування транспортних засобів.....	10
1.2. Особливості внутрішнього ринку надання послуг з паркування транспортних засобів.....	19
1.3. Закордонний досвід розвитку ринку надання послуг з паркування транспортних засобів.....	27
РОЗДІЛ 2 БІЗНЕС-ПЛАН ВІДКРИТТЯ АВТОПАРКОВКИ.....	35
2.1. Резюме проекту.....	35
2.2. Концептуальне значення та цілі проекту.....	36
2.3. Загальна характеристика бізнесу.....	39
2.4. Аналіз конкурентного середовища та маркетингова складова проекту.....	42
2.5. Організаційно-виробничий план.....	46
2.6. Оцінка ефективності проекту.....	53
2.7. Управління ризиками проекту.....	56
РОЗДІЛ 3 ПРОПОЗИЦІЇ РЕАЛІЗАЦІЇ БІЗНЕС ПЛАНУ.....	58
ВІСНОВКИ.....	60
СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ.....	69
ДОДАТКИ.....	

НУБІП України

НУБІП України

НУБІП України

## ВСТУП

# НУБІП України

**Актуальність теми.** Зміна рівня автомобілізації, особливо, у великих містах України, крім різноманітних благ, додала людям водночас і багато проблем. Одна з них – паркування, що вже тривалий час хвилює не тільки автомобілістів, а й пересічних громадян – пішоходів. Автомобіль вже є невід'ємною частиною життя людей. І цей зв'язок зміцнюється, автотранспорту стає більше, а доріг і паркувальних місць не стає більше.

Таким чином, сьогодні гостро постає питання виділення паркувальних зон.

Водії часто стикаються з ситуаціями, коли водіння займає менше часу, ніж пошук місця для паркування. З іншого боку, плата за паркування транспортного засобу є своєрідним податком до місцевого бюджету, а точніше орендною платою за тимчасове користування землею чи нерухомістю і тому, її регулювання відкриває величезні можливості для міст України.

Дослідженню проблем розробки бізнес-планів діяльності суб'єктів господарювання у різних сферах соціально-економічного напрямку присвячені праці вітчизняних та іноземних вчених: М. М. Алексєєвої, Р. Браун,

Д. Бористайнф, С. Ф. Покропивного, Л. А. Лавріва, Г. Д. Львовського,

В. Д. Маркової, Макаренко, Н. М. Олійник, М. В. Масловської, М. Пашути,

Н. О. Перевозчикова, Т. С. Плюти, Ц. Пруэти, К. Й. Щугачевської,

О. В. Михайленко, А. А. Лобас, Ю. Смаковської, В. В. Сирова, Г. О. Швиденко,

Б. Форд, В. А. Чичун та інших науковців.

Аналіз публікацій науковців щодо проблем розробки бізнес-планів діяльності суб'єктів господарювання у різних сферах соціально-економічного спрямування свідчить про те, що за існуючих умов трансформаційних змін, виникає потреба поглибленої уваги до процесу складання бізнес-планів з

надання послуг щодо паркування транспортних засобів, що й обумовило вибір

теми магістерської кваліфікаційної роботи, її актуальність, мету та завдання дослідження.

# НУБІП України

**Мета і завдання дослідження.** Метою магістерської кваліфікаційної роботи є узагальнення теоретичних аспектів щодо розробки бізнес-плану відкриття автопарковки та розробка практичних рекомендацій щодо її організації та подальшої діяльності для забезпечення надання якісних послуг з паркування автотранспортних засобів, підвищення безпеки дорожнього руху та поліпшення рівня життя населення. Для досягнення поставленої мети в процесі дослідження були поставлені наступні завдання.

- охарактеризувати сутність та особливості надання послуг з паркування транспортних засобів;

- здійснити аналіз внутрішнього ринку надання послуг з паркування транспортних засобів;

- здійснити аналіз закордонного ринку надання послуг з паркування транспортних засобів;

- охарактеризувати основні цілі та завдання бізнес-плану відкриття автопарковки;

- охарактеризувати особливості бізнес-плану інвестиційного проекту;

- здійснити аналіз маркетингового середовища проекту;

- розробити організаційний план проекту з відкриття автопарковки;

- здійснити оцінку ефективності проекту з відкриття автопарковки;

- здійснити аналіз можливих ризиків відкриття автопарковки та способів їх мінімізації;

- розробити пропозиції щодо реалізації бізнес-плану з відкриття автопарковки.

**Об'єктом дослідження** є процес розробки та реалізації бізнес-плану з відкриття автопарковки.

**Предмет дослідження** – це сукупність теоретичних та практичних аспектів пов'язаних із процесом розробки та організації бізнес-плану з відкриття автопарковки.

**Методи дослідження.** При вирішенні поставлених завдань для досягнення мети застосовувались наступні методи дослідження: системного узагальнення;



аналізу і синтезу; порівняльного аналізу; графічного та табличного відображення.

Інформаційною основою дослідження стали: нормативно-правові акти України; вітчизняні та зарубіжні інформаційні джерела; статистичні дані у сфері надання послуг з паркування автотранспортних засобів.

**Практична цінність результатів дослідження** полягає у розробці проекту та рекомендацій щодо реалізації бізнес-плану з відкриття автопарковки та подальшого забезпечення її функціонування.

### **Обсяг та структура магістерської кваліфікаційної роботи.**

Магістерська кваліфікаційна робота складається із вступу, трьох розділів, висновків, списку використаних джерел і викладена на 75 сторінках. Робота містить 9 таблиць, 8 рисунків та 1 додаток. Список використаних джерел налічує 44 найменування.

НУБІП України

НУБІП України

НУБІП України

НУБІП України

## РОЗДІЛ 1

ТЕНДЕНЦІ РОЗВИТКУ РИНКУ НАДАНИЯ ПОСЛУГ З ПАРКУВАННЯ  
ТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ

## 1.1. Особливості надання послуг з паркування транспортних засобів

В умовах постійного зростання кількості автотранспортних засобів, особливо, гостро постає проблема їх вільного пересування у великих містах, уникнення перешкод вільного руху, зокрема припаркованих транспортних засобів. Тому особливої ваги набуває завдання щодо створення максимально необхідної кількості місць для паркування транспортних засобів з урахуванням існуючої та перспективної транспортної інфраструктури великих міст. На поліпшення ситуації у містах України необхідно запровадити досвід із надання послуг паркування транспортних засобів, що успішно використовується в галузі паркування в європейських країнах.

Вимоги до розміщення, облаштування та функціонування майданчиків для паркування транспортних засобів на певній території спираються на наступні нормативно-правові акти: Закон України «Про місцеве самоврядування в Україні» [24]; законів України «Про автомобільні дороги» [28], «Про дорожній рух» [29], «Про автомобільний транспорт» [30], «Про транспорт» [31], «Про благоустрій населених пунктів» [32]; Постанова Кабінету Міністрів України «Про Правила дорожнього руху» [33]; Постанова Кабінету Міністрів України «Про затвердження Правил паркування транспортних засобів» [26]; Податковий кодекс України [23].

Регламентація організації та порядку паркування транспортних засобів на вулицях і дорогах населених пунктів регулюється Правилами паркування, де зазначені основні терміни та вимоги. Згідно пункту 3 статті 4 Правил паркування, поняття «відведені майданчики для паркування» – це майданчики для паркування, розміщені в межах проїзної частини вулиці, дороги або тротуару та обладнані відповідно до вимог цих Правил і Правил дорожнього руху.

Місце для паркування – місце стоянки одного транспортного засобу на майданчику для паркування, позначене дорожньою розміткою відповідно до Правил дорожнього руху [26].

Майданчики для паркування є об'єктами благоустрою і повинні відповідати нормам, нормативам, стандартам у сфері благоустрою населених пунктів. Статтею 8 Правил паркування передбачено, що розміщення майданчиків для паркування за окремими адресами здійснюється у встановленому порядку органами місцевого самоврядування за погодженням з уповноваженим підрозділом Національної поліції.

Підпункт 8 пункту «а» статті 28 Закону України «Про місцеве самоврядування в Україні» засвідчує, що до власних (самоврядних) повноважень виконавчих органів сільських, селищних, міських рад віднесено й підготовку та затвердження переліку спеціально відведених місць для паркування транспортних засобів.

Разом з тим, підпункт 4 пункту «а» статті 30 Закону України «Про місцеве самоврядування в Україні» свідчить, що до власних (самоврядних) повноважень виконавчих органів сільських, селищних, міських рад віднесено й прийняття рішень про організацію громадських вбиралень, стоянок та майданчиків для паркування автомобільного транспорту, здійснення контролю за їх діяльністю відповідно до закону.

Згідно пункту 6 частини другої статті 10 Закону України «Про благоустрій населених пунктів» до повноважень виконавчих органів сільських, селищних, міських рад належить й визначення місць стоянок транспортних засобів та майданчиків для паркування на об'єктах благоустрою.

Відповідно до статті 6 Закону України «Про дорожній рух» до компетенції міських рад та їх виконавчих органів, районних рад та районних державних адміністрацій у сфері дорожнього руху належить, зокрема, встановлення порядку і здійснення заходів щодо забезпечення охорони транспортних засобів на платних стоянках та в колективних гаражах; прийняття рішень про розміщення, обладнання та функціонування майданчиків для паркування

транспортних засобів та стоянок таксі на вулицях і дорогах населених пунктів, здійснення контролю за дотриманням визначених правилами паркування транспортних засобів вимог щодо розміщення, обладнання та функціонування майданчиків для паркування; затвердження вимог до облаштування майданчиків для паркування транспортних засобів з урахуванням норм, нормативів, стандартів у сфері благоустрою населених пунктів, державних будівельних норм, технічних умов, Правил дорожнього руху та інших нормативних документів; впровадження в межах відповідного населеного пункту автоматизованої системи контролю оплати вартості послуг з паркування, затвердження технічних вимог та завдання до цієї системи.

Відповідно до підпункту 14.1.104 пункту 14.1 статті 14 майданчики для платного паркування – це площа території (землі), що належить на правах власності територіальній громаді або державі, на якій відповідно до рішення органу місцевого самоврядування здійснюється платне паркування транспортних засобів [23].

Отже, до повноважень міських, селищних, сільських рад віднесено:

- залучення на договірних засадах коштів і матеріально-технічних ресурсів юридичних та фізичних осіб для здійснення заходів з благоустрою населених пунктів;
- створення підприємства для утримання об'єктів благоустрою державної та комунальної власності;
- визначення на конкурсних засадах балансоутримувачів таких об'єктів;
- підготовка та затвердження переліку спеціально відведених місць для паркування транспортних засобів;
- прийняття рішень про організацію стоянок та майданчиків для паркування автомобільного транспорту;
- організація та провадження діяльності із забезпечення паркування транспортних засобів;
- затвердження переліку спеціальних земельних ділянок, відведених для організації та провадження діяльності із забезпечення паркування транспортних

засобів;

– встановлення тарифів на послуги з користування майданчиками для платного паркування та інше [13].

Згідно джерела [2] сутність поняття автостоянка тлумачиться як споруда, будівля (частина будинку, споруди) або спеціальний відкритий майданчик, призначений для зберігання тимчасового чи постійного транспортних засобів.

Автостоянки поділяються:

– за термінами зберігання – довготермінові (постійне зберігання транспортних засобів); сезонні (тимчасове зберігання транспортних засобів у зонах відпочинку); денні (розташовані при місцях скупчення людей: супермаркети, автостанції, вокзали, спортивні споруди тощо); нічні – для тимчасового зберігання транспортних засобів на тупикових та малозавантажених вулицях;

– за способом зберігання на – відкриті (навісами або гаражами, закріпленими за автостоянками); змішані (поряд з місцями для відкритого зберігання та навісами або гаражами, є гаражі та навіси, що належать власникам транспортних засобів на правах приватної власності) [27].

Діяльність та правила зберігання автомобілів на автостоянках регламентується Постановою Кабінету Міністрів України «Про затвердження Правил зберігання транспортних засобів на автостоянках» [27]. Основною різницею від паркінгу є те, що на автостоянках відповідальність за збереження транспортних засобів несуть власники автостоянок.

Для облаштування автостоянок необхідно визначитися з їх розташуванням. У зв'язку з тим, що автостоянки розташовані на проїжджій частині вулиці, дорозі чи тротуарі, необхідно прийняти рішення про визначення місця їх розташування суб'єктом з відповідними повноваженнями.

Згідно частини другої статті 83 Земельного кодексу України [12] у комунальній власності перебувають усі землі в межах населених пунктів, крім земельних ділянок приватної та державної власності. Частина четверта статті 83 Земельного кодексу України свідчить, що до земель комунальної власності, які

не можуть передаватись у приватну власність, належать, зокрема, землі загального користування населених пунктів (майдани, вулиці, проїзди, шляхи, набережні, пляжі, парки, сквери, бульвари, кладовища, місця знешкодження та утилізації відходів тощо) [12].

Відповідно до статті 60 Закону України «Про місцеве самоврядування в Україні» органи місцевого самоврядування від імені та в інтересах територіальних громад відповідно до закону здійснюють правомочності щодо володіння, користування та розпорядження об'єктами права комунальної власності, в тому числі виконують усі майнові операції, можуть передавати об'єкти права комунальної власності у постійне або тимчасове користування юридичним та фізичним особам, здавати їх в оренду, продавати і купувати, використовувати як заставу, вирішувати питання їхнього відчуження, визначати в угодах та договорах умови використання та фінансування об'єктів, що приватизуються та передаються у користування і оренду [24].

Згідно статей 6, 7 Закону України «Про дорожній рух» до компетенції відповідних рад відноситься прийняття рішень про розміщення, обладнання та функціонування майданчиків для паркування транспортних засобів та стоянок таксі на вулицях і дорогах населених пунктів, здійснення контролю за дотриманням визначених правилами паркування транспортних засобів вимог щодо розміщення, обладнання та функціонування майданчиків для паркування [25]. Статтею 8 Правил паркування транспортних засобів передбачено, що розміщення майданчиків для паркування за окремими адресами здійснюється у встановленому порядку органами місцевого самоврядування за погодженням з уповноваженим підрозділом Національної поліції.

Під час розміщення майданчиків для паркування на вулицях і дорогах населених пунктів необхідно враховувати:

- наявність та характеристики комунікацій та інженерних мереж;
- умови для забезпечення безпеки дорожнього руху, зокрема видимості в плані та поздовжньому профілі;
- параметри поперечних та поздовжніх ухилів;

– розташування зелених насаджень;

– стан покриття проїзної частини [13].

Забороняється створювати місця для паркування на вулицях із двома смугами руху шириною менше 7,5 метрів. Проектування, будівництво, реконструкція, ремонт та утримання автостоянок здійснюються відповідно до вимог законодавства, державних будівельних норм, стандартів, технічних умов, інших нормативних документів.

Загальні вимоги до проектування майданчиків для паркування визначено Правилами паркування та ДБН Б.2.2-5:2011 [22].

У разі проектування місць паркування, не менше 10% місць (але не менше одного місця) має бути відведено для паркування транспортних засобів загального призначення, якими керують особи з інвалідністю, або транспортних засобів спеціального призначення, які їх перевозять. Відстань від в'їзду на платну стоянку до найближчого місця не повинна перевищувати 50 метрів по найближчій смузі руху. Ці місця необхідно позначати відповідними дорожніми знаками та розміткою (п. 4.20.5 ДБН Б.2.2-5:2011) [15].

Розміри місця для паркування багатоцільових транспортних засобів, якими керують інваліди, або спеціальних транспортних засобів, які їх перевозять, повинні бути не менше 5,0 м x 3,5 м.

Відповідно до п. 5.6.13 ДБН Б.2.2-5:2011 стоянки транспортних засобів повинні відповідати нормам, стандартам і нормам у сфері містобудування.

Організація та порядок паркування транспортних засобів на вулицях і дорогах населених пунктів повинні здійснюватися відповідно до вимог Правил паркування.

При проектуванні автостоянок необхідно враховувати наступні нормативні параметри:

– розміри місця для паркування (з урахуванням мінімально припустимих зазорів безпеки 0,5 м) легкових автомобілів – 2,3 м × 5,0 м, вантажних автомобілів – 3,0 м × 8,0 м, автопоїздів – 3,5 м × 20,0 м, туристичних автобусів – 3,5 м × 15,0 м. Зазори безпеки допускається збільшувати до 0,7 м;

- мінімальна ширина проїздів: 8 м – для проїздів із двобічним рухом, 4,0 м – для проїздів з одnobічним рухом;
- радіуси заокруглення бортового каменя – не менше ніж 6 м [13].

Залежно від конфігурації та розмірів стоянки, організації в'їзду та виїзду може бути прийнято розміщення транспортних засобів в один або декілька рядів, з розміщенням автомобілів з одного боку проїзної частини та з двох протилежних боків, паралельно, перпендикулярно або під кутом до поздовжньої осі проїжджої частини. При цьому всередині автостоянки та на прилеглих до неї вулицях і провулках має бути дотримана вимога щодо раціонального використання відведеної території, забезпечення безпеки руху транспорту та пішоходів (розмежування напрямків їх руху).

Рух автомобілів на території стоянки слід вважати одностороннім, а при стоянці більше 100 машиномісць без зустрічних і пересічних потоків. На стоянках, незалежно від їх місткості, дозволяється зустрічний і поперечний рух транспортних засобів зі швидкістю не більше 5 одиниць на годину.

Місця стоянки понад 50 транспортних засобів повинні мати не менше двох в'їздів-виїздів: один для регулярного руху (основний), інший – для аварійної евакуації транспортних засобів. Аварійні виїзди ведуть у внутрішньоквартальні проїзди житлової забудови. Кількість аварійних виїздів встановлюється з розрахунку – один вихід при кількості понад 50 до 200 транспортних засобів і додатково один виїзд на кожні 200 наступних укомплектованих або неукомплектованих транспортних засобів.

В'їзди та виїзди на автостоянки (автоматичні в'їзно-виїзні термінали) повинні розташовуватися на відстані не менше 6,0 м від краю проїжджої частини.

Перед автоматичними в'їзними та виїзними терміналами спеціально обладнаних автостоянок повинні бути передбачені майданчики для зберігання з розрахунку 10% від кількості транспортних засобів, які прибувають на стоянку в години «пік».

Мінімальна відстань від в'їздів на майданчик для паркування та виїзду з нього дорівнює:



– від перехресть магістральних вулиць загальноміського та районного значення (від меж проїзної частини) – 100 м;

– від перехресть вулиць і проїздів місцевого значення (від межі проїзної частини) – 35 м;

– від зони зупинки масового пасажирського транспорту – 30 м [13].

Майданчики для паркування треба проектувати з твердим покриттям (асфальтобетонне, бетонне, гравійне, щебеневе) та похилами в поздовжньому напрямку осей автомобілів не більше 1 % і в поперечному – не більше 4 %.

Законодавство передбачає обов'язкове забезпечення паркувальних майданчиків паркоматами. Згідно пункту 4 Правил паркування сутність поняття паркувальний автомат тлумачиться як технічний пристрій, призначений для сплати вартості послуг з користування майданчиками для платного паркування з використанням платіжних карток та готівкою. Місця для платного паркування повинні бути обладнані автоматами з розрахунку не менше одного автомата на 20 паркувальних місць обабіч вулиці, дороги чи тротуару та/або інформаційними знаками про можливість і порядок надання послуги «мобільне паркування».

Отже, паркувальний автомат (паркомат) – пристрій, який оператор зобов'язаний придбати для здійснення своєї господарської діяльності та облаштувати ним паркувальний майданчик у кількості, яка відповідає п. 14 Правил паркування.

Відповідно до статті 522 Закону України «Про дорожній рух» під час розміщення транспортних засобів на майданчиках для платного паркування особи, які розміщують транспортні засоби на майданчиках для паркування, сплачують вартість послуг за користування майданчиками для платного паркування за кожну годину паркування згідно з тарифу, який встановлюється органом місцевого самоврядування відповідно до порядку формування цих тарифів, затвердженого Кабінетом Міністрів України.

Відповідно до пункту 3 статті 281 Закону України «Про благоустрій населених пунктів» тарифи на послуги з користування майданчиками для платного паркування транспортних засобів встановлюються органами місцевого

самоврядування відповідно до порядку розроблення цих тарифів затвердженого Кабінетом Міністрів України. Згідно зі статтею 15 Правил зберігання, витрати на зберігання транспортних засобів на стоянках та інші пов'язані з цим послуги оплачуються за розцінками, встановленими відповідно до законодавства, з видачею квитанції або касового чека.

Органи місцевого самоврядування є уповноваженими на встановлення тарифів на послуги з користування майданчиками для платного паркування транспортних засобів або на прийняття рішення про безоплатність паркування.

У разі платності користування майданчиків для паркування транспортних засобів відповідні тарифи мають бути економічно обґрунтованими.

Відсутність комплексного підходу до паркувального простору у містах України:

- сприяє виникненню аварійних ситуацій та дорожньо-транспортних пригод;

- створює труднощі при прибиранні вулично-дорожньої мережі міста (особливо у зимовий час), проведенні робіт з благоустрою території;

- перешкоджає здійсненню повноважень спеціалізованих служб та органів (поліції, пожежної та швидкої допомоги, аварійних та комунальних служб);

- підвищує ймовірність здійснення протиправних дій щодо автотранспортних засобів;

- створює незручності для пішоходів та велосипедистів;

- знижує комфортність жителів мікрорайонів та привабливість бізнес- і торгових центрів, відвідуваність відпочинкових та громадських просторів;

- значно зменшує вільний внутрішньо-квартальний простір, площу зелених зон і газонів, тротуарів;

- призводить до нераціонального використання прибудинкових територій, дитячих та спортивних майданчиків;

- порушує архітектурний вигляд міста [6].

Отже, проведені дослідження свідчать про те, що ріст і розвиток міст України потребує переходу до жорсткої політики в сфері паркування із економічними важелями, створення перехоплюючих парковок, будівництва багаторівневих наземних і підземних паркінгів із використанням автоматизованих систем і модулів, стимулювання жителів міст до переходу на екологічно безпечні види транспортних засобів задля покращення умов проживання населення та функціонування бізнес-середовища.

## 1.2. Особливості внутрішнього ринку надання послуг з паркування транспортних засобів

Розглянемо внутрішній ринок з надання послуг паркування транспортних засобів, з обслуговування автостоянок та забезпечення зберігання транспортних засобів на них. Досліджуваным ринковим продуктом є утримання автостоянок та забезпечення зберігання транспортних засобів на них.

У сучасному місті парковки – невід’ємна частина житлового, офісного, адміністративного комплексів, а також торговельно-розважальних центрів. За видом зберігання транспортних засобів розрізняються: відкриті та закриті автостоянки; гаражі (багатоповерхові, підземні, напівпідземні); гаражі-стоянки боксового типу; змішані.

По розміщенню щодо об’єктів іншого призначення розрізняють окремі, прибудовані, вбудовані, комбіновані стоянки.

Щодо розміщення в міській забудові, можна виділити такі види парковок:

- у зоні об’єктів загальноміського значення міської забудови (громадські, спортивні, культурні, торгові центри, вокзали, аеропорти);

- у комунальних та інших нежитлових зонах;

- у житловій зоні, у тому числі: районні, внутрішньоквартальні, дворові;

- у зоні міського транспорту (площі, вулиці, транспортні розв’язки, мости)

Окремо слід виділити перехоплювальні паркінги, які входять в систему громадського транспорту міст, розташовані в передмістях або в під'їзних зонах до центру міста, ділових центрів, вокзалів, пересадочних вузлів тощо.

Продуктові межі ринку – це сукупність однорідних товарів (послуг), елементів господарського обороту, в межах яких споживач за звичайних умов може переключитися від споживання одного елемента господарського обороту до іншого. Враховуючи специфіку визначення, регулювання та специфіку паркувальних послуг, ринковими межами досліджуваного ринку є саме послуги

з утримання автостоянок та забезпечення зберігання транспортних засобів на них.

Територіальними межами ринку технічного обслуговування місць зберігання транспортних засобів є території населених пунктів у межах відведених для здійснення діяльності, спрямованої на забезпечення зберігання транспортних засобів.

Ринок послуг з обслуговування автостоянок та зберігання транспортних засобів є регіональним. Його основою є система відносин, що виникають у межах певної території та пов'язані з виробництвом, реалізацією та споживанням послуг паркування транспортних засобів, на які впливають організаційні, економічні, соціальні, правові фактори, інвестиційні та інші регіонального характеру.

Споживачами послуг із зберігання транспортних засобів є особи, які розміщують транспортні засоби у місцях, спеціально відведених для організації та здійснення діяльності зі зберігання транспортних засобів. Гравці ринку – постачальники послуг зі зберігання транспортних засобів – оператори. Оператор – комерційна організація, яка забезпечує обладнання та утримання автопарковки.

Активне зростання автомобілізації міст значно знижує ефективність транспортної інфраструктури, яка розвивається повільніше, ніж збільшується кількість автомобілів. Більшість містян вважає, що розширення проїжджої

частини, будівництво нових перехресть і збільшення кількості паркувальних місць у межах норми дозволять вирішити проблеми руху.

Досвід країн і міст, де пік зростання автомобілізації припав на 1980-1990-ті роки, показує протилежне: початковий акцент на розвитку автомобільної інфраструктури натомість призвів до збільшення проблемного руху у великих містах.

Віддавши перевагу руху автомобілів, міста відчули погіршення екологічної ситуації, збільшення ДТП і порушень правил дорожнього руху, хаотичне паркування, перевантаження центрів міст і автомобільних магістралей

автомобілями аж до багатогодинних заток, зниження комфорту пішоходів і велосипедистів, а також місцевих жителів [17, 43].

Тому, проблема паркування автомобілів залишається, адже автовласникам потрібно де їх зберігати, а соціально-побутовій сфері потрібні постійні тимчасові паркувальні місця та майданчики.

Аналіз стану існуючої системи паркування транспортних засобів у містах України засвідчує той факт, що організаційні, нормативно-правові та фінансові умови функціонування зазначеної системи не відповідають потребам міста та європейським стандартам і не в змозі забезпечити належне функціонування

механізму саморозвитку дорожньо-транспортної інфраструктури та паркувального простору.

Існуюча система паркування у вітчизняних великих містах характеризується такими проблемами:

- низьким рівнем дотримання правил паркування;
- низьким рівнем платіжної дисципліни. водії фактично сплачують не за кожну годину паркування, а одноразово за місце, або не сплачують за послуги паркування взагалі;

- необхідністю удосконалення тарифної політики у сфері паркування;
- відсутністю зручних і сучасних інструментів оплати за послуги паркування для водіїв (мобільний додаток, платіжні картки, абонементи, веб-портал тощо);

- невідповідністю паркувальної інфраструктури міст сучасним потребам;
- відсутністю перехресплюючих паркувальних майданчиків;
- низькою якістю послуг з паркування автотранспорту

- малоефективним інформаційним та технічним забезпеченням паркувальної діяльності;

- відсутністю в місті єдиного інструменту обліку та збору даних про стан паркувального простору в режимі онлайн для прийняття управлінських рішень та впровадження відповідних змін.

Для найбільших міст України частка паркувальних місць складає (рис. 1.1):

- на відкритих площинних автостоянках – близько 30%;
- у гаражах-боксах – близько 40%;
- у підземних автостоянках – близько 14%;
- у багатоповерхових автостоянках – близько 10%;
- стоячих автомобілів у необладнаних місцях – близько 6% від усього парку [6, с. 57].



Рис. 1.1 Розподіл паркувальних місць на автостоянках різного типу по Україні\*

Примітка. Побудовано за [6, с. 57; 15].

За даними Міністерства розвитку громад та територій України статистика влаштування майданчиків для паркування наступна (табл. 1.1, 1.2).

Таблиця 1.1

### Майданчики для паркування в Україні\*

Тип паркування	Роки				Зміна 2020 р. до 2017 р. (+/-)
	2017	2018	2019	2020	
Майданчики для паркування, од.:	3817	4119	4780	5732	1915
- відведені майданчики	2832	3028	3575	4230	1398
- спеціально обладнані	985	1091	1205	1502	517
Платні майданчики, од.:	1305	1147	1190	1845	540
відведені майданчики	636	521	577	1016	380
- спеціально обладнані	669	626	613	820	160
Безкоштовні майданчики, од.:	2512	2948	3572	3796	1284
- відведені майданчики	2196	2491	2990	3135	939
- спеціально обладнані	316	457	582	661	345

Примітка. Побудовано за [3].

На початок 2022 року в Україні було 6596 паркувальних майданчиків, з них 4756 призначені та 1840 спеціально обладнані.

Таблиця 1.2

### Показники влаштування паркомісць в Україні\*

Місця для паркування	Роки					Зміна 2020 р. до 2016 р. (+/-)
	2016	2017	2018	2019	2020	
Загальна кількість місць для паркування, од.:	95155	100173	106609	106581	146282	51127
відведені майданчики	56561	57166	60398	62293	77365	20804
- спеціально обладнані	38594	43007	46211	44288	68917	30323
- платні майданчики	48043	53592	49463	51367	79302	31259
- безкоштовні майданчики	47112	46581	57146	55214	66980	19868
Кількість місць для паркування інвалдів, од.	9039	9358	9576	9828	13988	4949

Примітка. Побудовано за [3].

Найбільше таких майданчиків обладнано в Полтавській (1229), Дніпропетровській (1227), м. Києві (1209) та Вінницькій (422) областях, а найменше в Одеській (57), Донецькій (61), Черкаси. (66), Сумській (70), Тернопільській (72) обл.

З них 2484 місця для платного паркування (1477 відведених та 1007

спеціально облаштованих), або майже 38% від їх загальної кількості, безкоштовне паркування на 3846 місцях (3005 відведених та 841 спеціально облаштованих).

При цьому лише 354 виділені платні паркувальні майданчики (24%) обладнані 485 паркоматами, а 99 спеціально обладнаних платних паркувальних майданчиків (10% від їх загальної кількості) обладнані в'їзними/виїзними терміналами.

У 2021 році кількість стоянок, обладнаних паркоматами, порівняно з аналогічним показником 2020 року зросла на 94 майданчики, а обладнаних в'їзними/виїзними терміналами – на 5.

На початок 2023 року в Україні (без урахування даних АР Крим, міста Севастополь, Луганської, Харківської та Херсонської областей) налічується 6363 майданчиків для паркування, з яких 4594 – відведених та 1769 – спеціально обладнаних. Показники сфери паркування транспортних засобів станом на 1 січня 2023 року деталізовано представлені у Додатку А.

Найбільша кількість таких майданчиків обладнано в місті Києві (1227), Дніпропетровській (1227), Полтавській (1229) та Львівській (442) областях, а найменша – у Запорізькій (27), Черкаській (57), Донецькій (62) та Миколаївській (67) областях.

З них налічується 2424 майданчика для платного паркування (1492 відведених та 932 спеціально обладнаних), що складає майже 38,1% від їх загальної кількості, а паркування на 3886 майданчиках (3067 відведених та 819 спеціально обладнаних) здійснюється безкоштовно.

При цьому лише 360 відведених майданчиків для платного паркування (24%) обладнані 267 паркувальними автоматами, а 53 спеціально обладнаних майданчиків для платного паркування (6% від їх загальної кількості) обладнано в'їзними/виїзними терміналами.

Кількість майданчиків для паркування, обладнаних паркувальними автоматами поступово зростає.

Майданчики для паркування, обладнані паркувальними автоматами, є у



Дніпропетровській області (226), Івано-Франківській (15), Львівській (35), Миколаївській (3), Одеській області (1), Тернопільській області (14), Хмельницькій області (2), Черкаській (2), Чернівецькій (36) та Чернігівській (7) областях.

Проте в більшості областей паркомати та в'їзні/виїзні термінали взагалі відсутні.

На відведених майданчиках для платного паркування, обладнаних паркувальними автоматами, налічується 9161 місце для паркування, отже в середньому один такий автомат розрахований майже на 20 місць для паркування,

що відповідає вимогам Правил паркування транспортних засобів.

Всього на майданчиках для паркування облаштовано більше 171 тис. місць для паркування, з яких майже 14,2 тис. місць призначені для паркування транспортних засобів інвалідів, що складає 8% від їх загальної кількості.

Найменшу частку місць для паркування транспортних засобів інвалідів обладнано в Закарпатській (2%), Чернігівській (2%) та Сумській (3%) областях. В Івано-Франківській, Київській, Вінницькій та Волинській областях по 4 %.

У Миколаївській, Полтавській, Харківській областях та у місті Києві місця для паркування транспортних засобів інвалідів відсутні.

Можливість оплати за допомогою послуги «мобільне паркування» забезпечена на майданчиках для паркування у місті Києві (майже 8 тис. місць), у Дніпропетровській (6,24 тис. місць), Закарпатській (25 місць), Івано-Франківській (майже 1,1 тис. місць), Київській (36 місць), Львівській (1,5 тис. місць), Одеській (452 місця), Полтавській (майже 1,1 тис. місць), Сумській (40 місць), Хмельницькій (159 місць), та Чернігівській (202 місця) областях.

Обладнання і утримання майданчиків для паркування здійснює 901 суб'єкт господарювання, 107 з яких – комунальні підприємства (майже 12% від загальної кількості), 551 – приватні підприємства (понад 61,1% від загальної кількості) та 243 підприємств інших організаційно-правових форм господарювання (27% від загальної кількості).

Найбільша кількість підприємств, які здійснюють діяльність у сфері

паркування транспортних засобів, налічується в місті Києві (281), Дніпропетровській (112) та Львівській (193) областях.

Середній тариф по Україні на послуги з паркування транспортних засобів складає 7,82 гривень за 1 годину паркування.

Найвищий середній тариф на такі послуги у Львівській та Одеській областях по 25,00 грн/год., у місті Києві – 23,71 грн/год., у Закарпатській області – 20,00 грн/год [3].

Бар'єрами входу на ринок послуг з обслуговування паркінгів для нових суб'єктів господарювання є:

- організаційно-адміністративні перешкоди – укладення договору на конкурентних засадах з органом місцевого самоврядування на відповідній території іншим суб'єктом господарювання;

- економічні бар'єри – облаштування території для надання послуг з утримання паркінгів, встановлення паркоматів тощо. Обов'язковою умовою при наданні зазначених послуг є встановлення паркоматів. Вартість паркомата може становити близько 35000 грн без урахування вартості його встановлення;

- у деяких регіонах України не створені ринки обслуговування автостоянок та зберігання транспортних засобів. У регіонах, де є майданчики, вони відрізняються співвідношенням параметрів попиту та пропозиції, способом допуску на ринок, правовим статусом постачальників відповідних послуг тощо;

- функціонування ефективного регіонального ринку потребує взаємодії невід'ємних складових – державного регулювання, місцевого регулювання та механізму саморегулювання, що дозволяє досягти балансу між суспільними та комерційними інтересами та уникнути протиріч між ними в тому чи іншому регіоні;

- ринкові процеси залежать від ряду внутрішньо-регіональних факторів, таких як статус агломерації (наприклад, столиця, обласний центр), чисельність населення, кількість і типи транспортних засобів, що перебувають у власності/користуванні, характер муніципальних послуг, а також процес регулювання інфраструктури, транспорту, географічного положення та

транспортної доступності, галузевої структури економіки міста, інвестиційної привабливості регіону, соціально-політичного клімату та екологічної ситуації тощо;

Функціонування регіонального ринку обслуговування автостоянок та зберігання транспортних засобів безпосередньо залежить від факторів загальнодержавної ринкової ситуації, які формують розвиток попиту в країні, а також від внутрішньої кон'юнктури регіональних ринків.

Отже, із проведеного дослідження можемо зробити висновок про те, що незважаючи на активний розвиток сектору паркування в Україні, більшість паркінгів облаштовано на спеціально відведених місцях за рахунок використання вуличного простору, дворів та міських майданчиків, які можна використовувати для створення громадських просторів та більш ефективних активів для громадян.

Спеціально обладнані автостоянки у вигляді будівель або їх частин влаштовуються переважно в м. Києві та інших великих містах України. Найчастіше вони розташовані поблизу або в торгово-розважальних центрах і не вирішують проблеми скупчення припаркованих автомобілів у спальних районах, центрах та соціально активних районах міст.

### **1.3. Закордонний досвід розвитку ринку надання послуг з паркування транспортних засобів**

Однією з найважливіших умов подальшого розвитку транспортного комплексу України, його адаптації до кон'юнктури Європейського та світового ринку є підвищення конкурентоспроможності вітчизняного транспорту на ринку транспортних послуг, автосервісі, у тому числі надання послуг з паркування автомобілів. Організація паркування транспортних засобів має значний вплив на пропускну спроможність і безпеку дорожнього руху.

Наведемо досвід організації паркування транспортних засобів розвинених країн Європи та світу (Німеччина, Франція, Великобританія, Нідерланди, Італія,

Фінляндія, США, Японія, Китай), вивчення та впровадження якого в Україні дозволить організувати раціональне паркування автомобілів.

Нова політика паркування в розвинутих містах керується принципом: автомобіль у центрі міста та інших місцях підвищеного громадського інтересу має дорого коштувати своєму власникові. У багатьох містах (Лондон, Стокгольм,

Осло) в центральній частині введена плата за в'їзд і там дуже високі ціни на паркування. Нова політика щодо паркування спрямована на зменшення паркування на вулицях шляхом впровадження підземних паркінгів. У Франції

більшість міст побудували підземні автостоянки, щоб оживити громадські місця на вулицях і площах, переповнених припаркованими автомобілями.

Коли надаються нові паркувальні місця поза вулицею, еквівалентну паркувальну зону на вулиці необхідно видалити. Звільнений простір використовують для інших потреб, наприклад, розширення тротуару чи створення велодоріжок. Найбільш розвинені європейські міста переносять

паркування на периферію, надаючи більше переваг пішоходам, велосипедистам і користувачам громадського транспорту.

Щоб обмежити доступ автомобілів, багато міст встановлюють фізичні бар'єри (стовпи, паркани, вази) на пішохідних і велосипедних доріжках, у зонах

відпочинку та громадських місцях. Шлагбауми можуть бути автоматичними – наприклад, бодларди – для забезпечення регульованого доступу автомобілів у певний час доби або в екстрених випадках [43].

Проблеми з недостатньою кількістю паркувальних місць виникають у багатьох країнах. Так, у Великій Британії навіть сплативши право паркуватися

на певний термін, громадяни не можуть ним повноцінно скористатися через брак місць для паркування. Тому вони знаходять альтернативу: користуються таксі, громадським транспортом, велосипедом або навіть пішки. У деяких районах

Лондона кількість автомобілів зменшилася, що можна пояснити неможливістю знайти місця для паркування власного автомобіля [42].

Відповідно до Закону про регулювання дорожнього руху (Великобританія) 1984 року, місцеві органи влади наділені повноваженнями створювати місця для

паркування, видавати дозволи, регулювати час (тривалість) паркування та способи оплати, а також встановлювати переваги для оплати паркування. Закон 1984 року не встановлює граничного розміру плати за паркування. Розмір плати за паркування встановлюється рішенням місцевої влади. Це може бути початковий внесок («initial fee») за певний період і в подальшому – додатковий внесок («additional fee»), а також певна фіксована сума незалежно від тривалості паркування [13, с. 12].

Додатковим повноваженням місцевих органів влади, яке випливає зі статті 33 цього Закону, є визначення позавуличної стоянки, тобто паркувальних місць уздовж вулиці, які можуть бути як закритими (наприклад, гаражі), так і відкритими. Позавулична парковка також включає приватні автостоянки, гаражі та під'їзні шляхи. Згідно з цією статтею органи місцевого самоврядування в межах своєї компетенції можуть пристосувати для паркінгу будівлю або частину будівлі, а будь-яку земельну ділянку, що належить органу місцевого самоврядування або перебуває у його віданні, для тимчасового використання для парковки. Кожна з місцевих органів влади встановлює свої правила, які можуть відрізнятися для мешканців будинків, що знаходяться на вулиці, та для інших людей, зокрема щодо оплати/безкоштовного паркування, тривалості безкоштовного паркування, пільг тощо. Рівень плати за паркування має встановлюватися з метою покращення організації автомобільного руху, оскільки метою господарювання є формування вільних місць та забезпечення швидкого обороту паркомісць, а не максимізація прибутку [13].

Місцеві органи влади повинні вести облік своїх доходів і витрат, пов'язаних з організованими паркувальними місцями. Основними правами місцевої влади щодо управління платним паркуванням є такі [13]:

- визначення паркувальних місць;
- збір плати за видачу дозволів на паркування;
- регламентація режиму та умов оплати послуг паркування;
- встановити пільги в оплаті.

У Великій Британії діє British Parking Association - професійна асоціація,

що займається питаннями управління в сфері паркування та дорожнього руху в Європі. Це некомерційна організація, яка налічує близько 700 членів. Асоціація співпрацює з державними, місцевими органами влади та приватними операторами паркування для підтримки та покращення управління та

використання місць для паркування транспортних засобів. Діяльність Асоціації спрямована на покращення функціонування сектору паркування в Британії та Європі. Це сприяння впровадженню інновацій та технологій у сфері паркування, підвищення професійного рівня та заохочення професіоналів, підвищення

стандартів, вивчення роботи паркувальних майданчиків, обговорення проблем та перспектив розвитку паркувальної сфери на щорічних заходах, які організовані цією Асоціацією сприяють безпеці в зоні паркування, отримання безкоштовних юридичних консультацій (30 хвилин) для членів Асоціації тощо [42].

Органи місцевого самоврядування можуть стягувати плату (збір) за паркування, у тому числі штрафи за порушення правил паркування, які повертаються до місцевого бюджету. Якщо сума цих коштів перевищує запланований обсяг надходжень до місцевих бюджетів із зазначених надходжень, надлишки можуть бути спрямовані на такі цілі:

- підтримка роботи паркувальних місць (Off-street-parking);

- підтримка розвитку послуг громадського транспорту, дорожніх умов, дорожньої інфраструктури, інших транспортних потреб або транспортної стратегії Лондона [41].

Для виділення зон паркування, у Великобританії використовують дорожню розмітку. Подвійна жовта і червона лінії забороняють паркування. Одинарна жовта може дозволити паркування, але у спеціальних умовах. Одинарна червона накладає обмеження на паркування. Місія для паркування, як і у більшості країн, обладнані спеціальними автоматами для оплати.

Європейська комісія розробила Єдиний європейський план просторового розвитку транспорту, який є складовою стратегії «Європа 2020» [13]. Крім того, Європейський парламент прийняв резолюцію щодо Зеленої книги про міську мобільність 9 липня 2008 року та схвалив звіт про План дій міської мобільності,

підготовлений за його власною ініціативою 23 квітня 2009 року. Відповідно до плану дій щодо міської мобільності відповідальність за політику міської мобільності лежить насамперед на місцевих, регіональних і національних органах влади. Однак рішення, ухвалені на місцевому рівні, приймаються не ізольовано, а в рамках правового та політичного поля, передбаченого політикою та законодавством на національному, регіональному та європейському рівнях. Відповідно до інформації, представленій в цьому плані дій, плата за паркування є одним із місцевих джерел фінансування [40].

В Італії поширені платні паркувальні місця, зосереджені біля історичних, культурних та архітектурних пам'яток і орієнтовані на туристів. Як і в багатьох країнах, межі паркувальних зон позначаються пояснювальною розміткою і знаками, синя розмітка позначає платну парковку, біла – безкоштовну, жовта – для жителів держави.

Німеччина вирішила проблему паркування на законодавчому рівні. Передбачено обов'язкове будівництво підземного паркінгу під кожною спорудою. Також побудовано велику кількість багатоповерхових громадських парковок. На зупинках громадського транспорту практикується паркування перехоплювачів.

Франція обладнує свої місця паркування знаком «P», з часом стоянки і тарифом, виділяють їх білою розміткою та ставлять автомати для оплати. Для цілодобового паркування, також передбачені паркінги, на яких ціни змінюються в залежності від територіального розташування.

Безкоштовні місця для паркування виділяють зеленою розміткою (зелена зона) для стоянки не більше як 1 доба та синьою розміткою (синя зона) для паркування на період не більше 1,5 год. В місцях де нанесена червона розмітка (червона зона) забороняється паркування. Безкоштовну паркову дозволено з 19:00 по 9:00 год і в обідні години з 12:00 до 13:30. Також широко поширені спеціальні місця для паркування для двохколісних транспортних засобів. При порушенні умов паркування використовуються штрафи або ж використовують евакуатор.

У Канаді питаннями паркування займаються місцеві органи влади. Є платні та безкоштовні паркінги. Активно впроваджуються цифрові технології оплати паркування. Наприклад, за допомогою RayBySky, пристрою, встановленого в бортовій системі діагностики. Оплата здійснюється за допомогою смартфона. Ця система самообслуговування шукає платний парк, розраховує плату та виставляє рахунок. Може стягуватися фіксована щомісячна плата. Впровадження технологій цифрового паркування допоможе звільнити тротуари та вирішити багато поточних проблем. Крім того, муніципалітет отримає більше доходів, а водії матимуть кращий доступ до паркування [44].

У Фінляндії поширені платні та безкоштовні паркувальні місця. Пункти оплати проїзду обладнані спеціальними автоматами та камерами спостереження для контролю. Безкоштовні паркувальні місця надаються лише на певний період, обладнані спеціальними знаками.

У Нідерландах найвищі місячні ціни на паркування в столиці Амстердамі. Через значні проблеми з паркуванням кіоски продають квитки, що дозволяють паркуватися на місцях, позначених синім кольором (синя зона). Дуже поширене паркування-перехоплювач, суть якого полягає в тому, що людина залишає автомобіль при в'їзді в місто в обмін на абонемент на громадський транспорт.

Широко використовується велосипедний транспорт.

Сполучені Штати Америки – це країна, де паркувальних місць втричі більше, ніж автомобілів. Як і в європейських країнах, паркувальні перехоплювачі використовуються на терміналах громадського транспорту. Цінова політика, яку проводить уряд країни, передбачає оплату наземних багатопверхових паркінгів від 2 до 3 доларів, а підземних – від 12 до 40 доларів. Вони використовують електронну систему моніторингу вільних паркувальних місць.

Щоб зареєструвати автомобіль у Китаї та Японії необхідно мати місце для зберігання автомобіля. Китай став першою країною, яка запровадила перехоплення паркування на автостоянках терміналів. Цікавим моментом є те, що в цих країнах є стоянки, призначені спеціально для жінок.



На основі аналізу закордонного досвіду проектування парковок в умовах високоурбанізованого житлового середовища виявлено наступні особливості:

- значне поширення будівництва багаторівневих рампових та автоматизованих автостоянок у період масової автомобілізації;

- плавна інтеграція автостоянок із житловою, громадською, офісною забудовою, а також природним рельєфом та ландшафтом;

- сучасні тенденції великих міст світу (Лондон, Токіо, Сінгапур, міста ОАЕ, міста Європи): екологізація будівель парковок;

- використання кооперованих автостоянок; виділення зони із спільним використанням паркувальних місць;

- рух до поступової відмови від автостоянок;

- адаптивність автостоянок та їх реконструкція під інші функції при зменшенні попиту [6, с. 56].

У науковій літературі розглядається необхідність використання зарубіжного досвіду розвитку транспортної інфраструктури через схожість проблем паркування у вітчизняних та закордонних містах. Таким чином, потреба в реалізації системи заходів щодо регулювання розвитку транспортної

інфраструктури, зокрема [10]: розробка спеціальних законодавчих актів щодо підтримки системи громадського транспорту; запровадження обмежень на використання приватних автомобілів у центрі міст; затвердження фіксованих розмірів розподілу державних дотацій залежно від протяжності маршрутів,

обсягів перевезень та економічної ефективності транспортних послуг;

оптимізація системи надання пільг на проїзд у громадському транспорті окремим категоріям громадян; збільшити кількість екологічно чистих видів міського транспорту; підвищення контрольованості розміщення паркомісць у

центральної частині міст та запровадження пільг лише для мешканців цих районів та людей з інвалідністю; впровадження системи перехоплення

паркування, найбільш ефективною для розвантаження заторів у центрі міста;

впровадження автоматизованих систем організації дорожнього руху для впорядкування організації міського руху та управління транспортними

потокami.

Отже, проведені дослідження дають змогу зробити висновок про те, що в більшості розвинутих країн світу використовуються два види паркувальних місць: платні та безкоштовні. До платних належать наземні та підземні паркінги,

а також відкриті паркувальні місця, обладнані автоматами для оплати наданих послуг паркування, також ці місця позначені спеціальною дорожньою розміткою. Що стосується безкоштовного паркування, то при паркуванні на даному типі паркінгів скрізь існують часові обмеження щодо тривалості паркування.

Місця для вільного паркування позначаються дорожньою розміткою та обладнані відповідними знаками з інформацією про умови паркування.

НУБІП України

НУБІП України

НУБІП України

НУБІП України

НУБІП України

## РОЗДІЛ 2.

## БІЗНЕС-ПЛАН ВІДКРИТТЯ АВТОПАРКОВКИ

## НУБІП України

## 2.1. Резюме проекту

Таблиця 2.1

## Резюме проекту відкриття автопарковки «Автостоянка біля ЖК»\*

Назва	Відкриття автопарковки «Автостоянка біля ЖК»
Ініціатор	Морозюк Дмитро Віталійович
Мета проекту	Відкриття автопарковки, що сприятиме покращенню умов паркування транспортних засобів, умов безпеки руху пішоходів і автотранспорту на території житлового комплексу
Джерела фінансування	Власні кошти
Термін реалізації проекту	3 роки
Термін прогнозу, міс	36
Ставка дисконтування	15,0%
IRR (Внутрішня норма доходності), % на рік	27,2%
Загальний обсяг фінансування проекту	995000 грн
Чистий грошовий потік	4 417 536
NPV (Чистий дисконтований дохід)	7 718 546
NPV (Чистий дисконтований дохід) з урахуванням вартості бізнесу	8 718 546
Термінальна вартість бізнесу	5412537
PB (Простий термін окупності), роки	1,7
DPB (Дисконтований термін окупності), роки	1,7
PI (Індекс доходності за проектом)	3,08

Примітка. \*Сформовано автором.

## НУБІП України

## 2.2. Концептуальне значення та цілі проекту

Концепція відкриття автопарковки біля житлового комплексу полягає у створенні підприємства з паркування транспортних засобів у вигляді однорівневої наземної автостоянки.

Ціль створення підприємства з паркування транспортних засобів – покращення умов паркування транспортних засобів жителів житлового комплексу, умов безпеки руху пішоходів і автотранспорту на його території.

Організаційно-правовою формою реалізації проекту стане приватне підприємство. Приватний підприємець є платником єдиного податку.

Підприємство буде здійснювати господарську діяльність за такими основними напрямками:

- надання послуг із користування майданчиками для платного паркування транспортних засобів (денне та нічне паркування);
- надання на договірних умовах права на експлуатацію фіксованих місць для денного паркування;
- надання на договірних умовах права на експлуатацію фіксованих місць для нічного паркування.

Крім того, планується надавати інші послуги:

- послуги з евакуації транспортних засобів;
- розробка схем паркувальних майданчиків; послуги по встановленню дорожніх знаків та облаштуванню паркувальних майданчиків.

Функції майбутнього підприємства:

1. Споживча
2. Інфраструктурна
3. Економічна

Завдання підприємства з паркування транспортних засобів:

- формування нового паркувального простору;
- утримання належного збалансованого стану паркувального простору;
- забезпечення високих доходів відповідно до рівня розвитку

підприємства;

- участь у розвитку пішохідної і транспортної інфраструктури;
- розвиток асортименту послуг.

Створення бізнесу на основі автомобільної стоянки вимагає дотримання

певної послідовності дій:

- аналіз ринку, цільової аудиторії, вибір типу та місця розташування стоянки;

- реєстрація бізнесу, оформлення договору оренди або викуп ділянки;

- облаштування території, отримання дозволів та висновків

контролюючих органів;

- наймання персоналу;

- проведення рекламної кампанії.

Питання оренди ділянки землі, який буде застосовуватися як автостоянка,

можна вирішити з муніципальними органами міста. Буде обрано міський район, жителів якого мають необхідність забезпечити паркувальними місцями, а потім необхідно знайти відповідну площу для стоянки. Добре, якщо вона буде близько розташована до житлових будинків.

Якщо стоянка біля будівлі не передбачена, то підприємець зобов'язаний пройти досить широке коло погоджень з різними органами. За словами підприємців, узгодження відбувається досить довго. Доводиться спілкуватися з великою кількістю міських служб. При цьому необхідно пам'ятати, що існують місця, в яких обладнати автостоянку взагалі не представляється можливим.

Точну вартість за ділянку землі, необхідний для паркінгу, назвати не можна. До того ж необхідна сума залежить від району, запитів місцевої влади, сусідів. Місцевій владі не вигідно здавати невелику ділянку землі. За дозвіл, як правило, просять від 3 до 5 тисяч доларів. До того ж вартість оренди також буде залежати від місця розташування земельної ділянки, і може становити од 40 до 150 доларів за один квадратний метр.

Після того, як договір був укладений і земельна ділянка виділена для використання підприємцем, необхідно приготувати необхідні документи для

обладнання парковки, після чого провести узгодження в префектурі.

Після цього, документи повинні бути зареєстровані. Реєстрація відбудеться набагато швидше і престиже в разі, якщо у буде позитивне рішення префекта або заступника міського голови. Після цього, можливо приступити до обладнання автостоянки. На те, щоб оформити необхідну документацію, як правило, йде близько двох місяців. До того ж, знадобляться послуги юриста, вартість яких в середньому складе 20-25 тисяч гривень. До слова, конструкція і будівництво також має бути узгоджені в місцевих органах влади.

Конкурентною перевагою майбутньої автостоянки будуть місця із паркувальними терміналами (паркоматами). Паркувальний термінал повинен приймати готівку і банківські картки. Паркувальний термінал може бути додатково оснащений опцією поповнення рахунку мобільного телефону (а також можливістю проводити оплату інших послуг). Ця функція буде зручна як для власників авто, так і для будь-якого пішохода. Крім цього, поповнивши рахунок мобільного телефону, власник авто зможе проводити оплату паркування за допомогою відправки СМС. Паркувальні термінали можна використовувати і як рекламні носії. На бічних сторонах терміналу або зверху встановлюється обладнання для розміщення рекламних банерів, які здаються в оренду рекламним компаніям.

Також на майбутній автостоянці плануються різні варіанти оплати паркування:

Паркувальний абонемент дає право пакуватися щодня без погодинної оплати з 6.00 до 24.00 протягом обраного періоду (місяць або рік). Для придбання паркувального абонементу необхідно:

- скачати квитанцію,
- заповнити квитанцію (ПІБ, адреса, реєстраційний номер транспортного засобу);
- оплатити квитанцію через будь-який банк або он-лайн;
- направити квитанцію на визначену електронну адресу.

Надалі, особистий паркувальний рахунок можна поповнити:

– з рахунку мобільного телефону, відправивши СМС на певний номер;  
 – в особистому кабінеті (банківською картою через платіжні системи, з рахунку мобільного);

- через різні мобільні додатки;
- скретч-картою різних номіналів;
- через термінали.

При реєстрації в Особистому кабінеті вказується номер мобільного телефону, до якого прив'язується сам особистий кабінет і паркувальний рахунок.

Отже, важливим чинником реалізації задуманого є необхідність застосування комплексного підходу до проблематики системності паркування з урахуванням думок і пропозицій всіх учасників дорожнього руху, жителів прилеглої житлової комплексу, а також налагоджена комунікація між комунальними установами та підприємствами, яка сприятиме швидшому вирішенню поставлених завдань.

### 2.3. Загальна характеристика бізнесу

Проблема паркування транспортних засобів на території житлового комплексу є актуальною у зв'язку із:

- невпорядкованим паркуванням автомобілів;
- перевантаженням руху на вулично-дорожній мережі внаслідок зростання кількості транспортних засобів;
- транспортними затримками і заторами;
- підвищеними ризиками аварійності на окремих ділянках і перехрестях;
- збільшенням кількості випадків порушення водіями Правил дорожнього руху в частині паркування транспортних засобів, що перешкоджає дорожньому руху, роботі та проїзду спеціалізованих автомобілів, створює аварійні ситуації;

– низьким рівнем зручності і комфорту для пересування пішки, на велосипедах і громадським транспортом;

- неналежного благоустрою автомобільних доріг;
- незначною пропускнуою здатністю проїзних частин вулиць;
- шкідливим впливом на стан довкілля.

Вирішення даних проблем можливе лише шляхом ухвалення проєкту про організацію автопарковки для транспортних засобів на території житлового комплексу.

Затвердження проєкту з відкриття автопарковки дасть можливість органам місцевого самоврядування здійснити заходи щодо благоустрою території, збільшити надходження до бюджету, сприяти вирішенню завдань із підвищення можливостей усіх суб'єктів у забезпеченні потреб паркування, залучення інвестицій у його розвиток для досягнення сталих економічних умов.

Підприємство пропонуватиме клієнтам (автовласникам) послуги з паркування (зберігання) автомобілів особистого транспорту на добу і більше.

Буде гарантувати безпеку автомобіля, збереження його зовнішнього вигляду і палива в баку, буде нести відповідальність у разі пошкодження автомобіля і оплачувати ремонт за свій рахунок.

Постійним клієнтам будуть надаватися знижки. Наприклад, клієнт може придбати місячний абонемент, за яким йому надається постійне місце на стоянці, при цьому добова вартість стоянки зменшується на 15%.

Для організації автостоянки необхідно зареєструватись як фізична особа-підприємець, платник єдиного податку.

Наступним етапом буде визначення розташування майбутньої стоянки.

Насамперед необхідно знайти район, якому необхідна площа для паркування. Необхідно протягом певного терміну постійно вивчати місцевість на предмет завантаженості припаркованим транспортом, зберігання авто на захищеній площі в довгостроковій перспективі виходить дешевше.

Для визначення розташування майбутньої автостоянки необхідно керуватися такими умовами: як можна ближче до будинків, в максимально щільному районі. У великих і густонаселених місцях перспективним місцем для будівництва буде ще не заселений район, який знаходиться в процесі



будівництва. Таким способом можна отримати максимум автомобілів на стоянку за максимально короткий термін. Чим ближче стоянка буде розташовуватися до житлової зони – тим краще [11].

Також необхідно дослідити обраний район і на наявність конкурентів, тобто інших вже працюють автостоянок. Ідеальна ситуація – якщо конкуренція буде відсутня (в крайньому випадку, якщо це невелика автостоянка, яка не може повністю покривати потреби жителів району в паркувальних місцях).

Площа для майбутньої стоянки має бути не менше 7,5 тис. кв. метрів. Цієї площі вистачить мінімум на 300 автомобілів. Далі необхідно буде провести будівельні роботи:

- заасфальтувати, встановити освітлення (стовпи у кількості не менше 10-15 шт.);

- побудувати кабінку для охоронця (на 2 поверхи);

- обгородити (паркан довжиною в 750-900 м);

- встановити систему відеоспостереження;

- встановити шлагбаум на в'їзді.

Тарифи на послуги з паркування транспортних засобів та розмір паркувального збору будуть сформовані за Розпорядженням виконавчого органу Київської міської ради. За одиницю розрахунку тарифу на послуги з паркування транспортних засобів визначено вартість послуги за 1 машино-годину. В місті визначено 3 територіальні зони (табл. 2.1).

Таблиця 2.2

### Тарифи на послуги з паркування транспортних засобів\*

Територіальна зона платного паркування	Тариф з ПДВ за 1 місяць за 1 годину			
	Легкового автомобіля	Вантажного автомобіля	Авлопоїзд	Автобус
I	35			159
II	25	52	152	114
III	5	10	30	23

Примітка. \*Сформовано на основі [11]

У підприємства з паркування транспортних засобів буде використовуватися лінійна організаційна структура. Для неї характерна

вертикаль: вищий керівник – лінійний керівник (підрозділу) – виконавці. Є тільки вертикальні зв'язки. У простих організаціях окремі функціональні підрозділи відсутні.

Керувати підприємством з паркування транспортних засобів буде власник проекту, який буде виконувати обов'язки головного адміністратора. У його функції увійдуть всі процеси по організації бізнесу на етапі підготовки проекту, включаючи реєстрацію, керівництво, прийом на роботу персоналу і т.д. В процесі діяльності він буде здійснювати взаємодію з партнерами і керувати маркетинговим просуванням. Йому будуть підкорятися інші співробітники.

Для роботи підприємства необхідно буде прийняти на роботу охоронців, паркувальників.

Варто зауважити, що для забезпечення максимальної безпеки та ефективності автостоянки необхідно найняти відповідальний персонал. Для максимального ефекту варто встановити систему відеоспостереження.

#### 2.4. Аналіз конкурентного середовища та маркетингова складова проекту

Українські міста виявилися неготовими до зростання в геометричній прогресії автомобілів в 2000-х роках. За даними AUTO-Consulting кількість автомобілів на 1000 жителів Києва в січні 2021 року вперше сягнула 407 одиниць. За рік кількість автомобілів збільшилася майже на 50 тисяч (4,1%). У середньому в Україні цей показник становить 245 авто на 1 тисячу жителів. Це поки менше, ніж в Варшаві (564), проте більше ніж Таллінні (174), Копенгагені (218).

Станом на 2021 рік в Києві розгорнуто та використовується:

більш ніж 1000 паркувальних майданчиків на майже 60 тис. паркомісць, закріплених за КП «Київтранспарксервіс»;  
59 комерційних паркінгів на більш ніж 14,5 тис. паркомісць;

48 безоплатних майданчиків біля торговельних центрів та магазинів, вмісткість яких більш 24 тис. автомобілів; приблизно 300 тис. місць, де паркування не заборонено Правилами дорожнього руху.

На кожні 100 жителів Києва припадає 3 парковочних місця, тоді як в Європі – 16-17 машин. За оцінками експертів, потреба Києва в парковочних місцях задоволена на 30%.

Тому, конкуренція в цьому виді бізнесу дуже невисока. Однак, враховуючи лідерські позиції КП «Київтранспарксервіс» та процес організації даного виду бізнесу слід зазначити про високий бар'єр входу на даний ринок послуг.

Результати оцінки зовнішнього середовища щодо відкриття автопарковки визначаються наступними тенденціями:

- Європейський вибір України, що вимагатиме стандартизації бізнес процесів із стандартами Євросоюзу: надання достатньої уваги екоскладовій; популяризація велотранспорту, електромобілів; популяризація заходів щодо зменшення вихлопних газів; розвиток громадського транспорту; технічні стандарти, тощо;

- збільшення кількості паркомісць;

- низька кувивельна спроможність населення, як один із факторів небажання оплачувати паркування.

Результати оцінки внутрішнього середовища щодо відкриття автопарковки у м. Києві є наступні:

- на ринку надання сервісу паркування відсутній конкурентний тиск з боку інших суб'єктів господарської діяльності. КП «Київтранспарксервіс» є монополістом, за яким закріплено 39379 машино-місць, з них: платних в кількості 35329 машино-місць; безоплатних в кількості 4046 машино-місць.

- Згідно інформації з веб-сайту КП «Київтранспарксервіс» [8] станом на 10 листопада 2020 року, фактично на даний час підприємством експлуатуються 19866 машино-місць, з них: платних в кількості 17846 машино-місць; безоплатних в кількості 2020 машино-місць.

Відповідно 19513 машино-місць, з яких: платні – 17487 машино-місць; безоплатні – 2026 машино-місць, що складає 50 % від законодавчо закріплених за підприємством, з якихось причин решта місць не експлуатуються Підприємством.

Внутрішнє середовище діяльності автопарковки «Автостоянка біля ЖК» слід досліджувати за допомогою SWOT-аналізу «Сильні та слабкі сторони» – фактори, що визначаються внутрішньою ситуацією підприємства. Категорії «можливості та загрози» більше стосуються зовнішніх факторів, які необхідно враховувати при розробці бізнес-плану.

Сильні сторони та можливості відображають позитивні сторони на цьому етапі розвитку компанії. Це елементи, які сприяють досягненню поставлених бізнес-цілей. Слабкі сторони та загрози – це негативні сторони, які заважають розвитку компанії.

Збір усіх даних допомагає зрозуміти, як мінімізувати шкоду, завдану негативними аспектами. В ідеалі після проведення SWOT-аналізу необхідно модернізувати бізнес-стратегію, щоб трансформувати негативні фактори в нові точки можливого зростання.

Таблиця 2.3.

### SWOT-аналіз автопарковки «Автостоянка біля ЖК»

Сильні сторони	Слабкі сторони
Високий попит на послуги; високий рівень підтримки клієнтами; високий рівень окупності витрат; на належному рівні матеріально-технічне забезпечення; надання послуг з паркування транспортних засобів згідно сучасних вимог; зручні умови оплати послуг клієнтами та інші.	Низький рівень конкуренції; існування конкурента із монопольним становищем на ринку в м. Києві із надавання послуг з паркування; відсутність розгалуженої системи інформаційно-рекламного забезпечення
Можливості	Загрози
Власними силами виконувати роботи відповідно до мети та завдань діяльності; залучення альтернативних джерел фінансування; залучення новітніх найсучасніших технологій, матеріалів, машин та механізмів з паркування; можливість розширення обсягів та асортименту робіт та послуг	Політична та соціально-економічна нестабільність; коливання валютного курсу; інфляційні очікування; збільшення операторів надання аналогічних послуг на неофіційних майданчиках; вплив корупційної складової

Примітка. \*Сформовано автором.

Важливе значення для розвитку бізнесу із надання послуг паркування

автотранспортних засобів має реклама про переваги та безпечність паркування авто на автостоянці.

Паркінг – це один з небагатьох видів бізнесу, який краще рекламувати звичними фізичними способами, а не користуватися можливостями інтернету.

Це можуть бути:

- листівки, які будуть лунати поблизу від парковки, а також підкладатись під склоочисники автомобілів, що стоять біля узбіччя і у дворах в найближчих кварталах;

- установка рекламних знаків поблизу від заїзду на парковку;

- клейка реклами на дошках оголошень будинків найближчих кварталів.

В основному використовують листівки з інформацією про місцезнаходження, часу роботи, тарифах, системі знижок. Якщо паркінг в спальному районі, листівки можна просто розкласти по поштових скриньках.

Важливо також замовити і встановити якісну вивіску і кілька банерів або розтяжок. Перед визначенням ціни на послугу, що надається необхідно зібрати інформацію про тарифи конкурентів. При вигідному розкладі згодом можна відкрити магазин запчастин або автомийку, що дозволить підвищити прибуток від підприємства.

Рекламу паркінгу також можна користуватися інтернетом. Однак в першу чергу варто зайнятися фізичною рекламою, так як вона принесе більше користі на ранніх етапах роботи. Потім, вже можна приступати до онлайн-реклами.

Виручка буде залежати від завантаженості стоянки і встановлених тарифів на послугу. Тарифи повністю залежать від регіону. Фахівці підрахували, що будь-яка парковка може окупитися приблизно за 20 місяців.

Відповідно до вище викладеної інформації, можна дійти висновку, що створення власного бізнесу в сфері надання послуг з паркування транспортних засобів – це ідея, яку цілком реально втілити у життя. Головне – мати достатній початковий капітал та раціонально продумати бізнес-план, враховуючи всі можливі ризики.

## 2.5. Організаційно-виробничий план

Першим кроком при відкритті бізнесу буде реєстрація фізичної особи платника єдиного податку групи спрощеного оподаткування. Портал Дія пропонує реєстрацію фізичних осіб-підприємців автоматично, без участі держреєстратора, цей крок займає 2-3 календарних дні. Варто визначити, що основними видами діяльності КВЕД-2010: Клас 52.21 Допоміжне обслуговування наземного транспорту. Наступним кроком буде набір персоналу.

Враховуючи специфіку даного виду бізнесу, специфічних основних вимог до персоналу з паркування автотранспорту немає.

Для визнання чи спростування правомірності будівництва автостоянки необхідно набути права фізичній особі підприємцю на розташування стоянки на відповідній земельній ділянці.

Фізична особа підприємець, для одержання земельної ділянки у постійне користування чи користування на умовах оренди повинна подати до районної, міської державних адміністрацій або сільської, селищної, міської ради клопотання про відведення земельної ділянки. Складання проектів відведення земельних ділянок виконується у дві стадії:

попереднє погодження місця розташування об'єкта;

складання проекту відведення земельної ділянки.

Попереднє погодження місця розташування об'єкта погоджується із землекористувачем, органом по земельних ресурсах, природоохоронним і санітарно-епідеміологічним органами, органами архітектури та охорони культурної спадщини. Матеріали попереднього погодження місця розташування об'єкта є складовою частиною проекту відведення земельної ділянки.

Для прийняття рішення про надання земельної ділянки під розміщення стоянки автомобілів зацікавленій особі необхідно одержати висновок державної землепорядної експертизи щодо відповідності проектної документації вимогам земельного законодавства і діючих нормативно-технічних документів. Порядок проведення цього виду експертизи встановлений Положенням про здійснення

державної, землепорядної експертизи, затвердженим наказом Державного комітету України по земельних ресурсах від 11.03.1997 р. за № 39.

Влаштування майданчиків для паркування проводиться з дотриманням норм ДБН В.2.3-15:2007.

Отже, необхідно з'ясувати та забезпечити дотримання всіх вимог законодавства України щодо розміщення та відведення земельної ділянки під автопарковку.

У автопарковці «Автостоянка біля ЖК» працюватиме директор та охоронці, основними завданнями яких буде організація процесу паркування автомобілів клієнтів та нагляд за дотримання безпеки перебування автомобілів на автостоянці.

Таблиця 2.4

### Персонал підприємства з паркування транспортних засобів

#### «Автостоянка біля ЖК»\*

Посада	Кількість шт. од	Заробітна плата 1 працівника, грн/міс	Заробітна плата, включаючи податок	Загалом заробітна плата
Директор-адміністратор	1	30 590	38 000	38 000
Черговий-охоронець	4	14 490	18 000	72 000
Разом:	5	45 080	56 000	110 000

Примітка. \* Сформовано автором.

Керувати підприємством з паркування транспортних засобів буде власник проекту, який буде виконувати обов'язки головного адміністратора. У його функції увійдуть всі процеси по організації бізнесу на етапі підготовки проекту, включаючи реєстрацію, керівництво, прийом на роботу персоналу тощо. В процесі діяльності він буде здійснювати взаємодію з партнерами і керувати маркетинговим просуванням. Йому будуть підкорятися інші співробітники, включаючи штатний персонал, а також наймані співробітники (бухгалтер).

Для роботи підприємства необхідно буде прийняти на роботу охоронців. Місячний фонд заробітної плати складає 110 тс. грн.

Варто зауважити, що для забезпечення максимальної безпеки та ефективності автостоянки необхідно найняти відповідальний персонал. Для максимального ефекту варто встановити систему відеоспостереження та паркомати для оплати послуг.

В майбутньому буде – оренда земельної ділянки. Ціна оренди земельної ділянки буде варіюватися в залежності від місця розташування автопарковки. Якщо розташування автопарковки буде ближче до центру міста, то оренда земельної ділянки буде суттєво вища, ніж на околиці міста.

Наступним кроком буде облаштування автопарковки. У цей елемент має входити все, починаючи від покриття майданчику, встановлення відеонагляду, встановлення автоматичних паркоматів до облаштування робочого місця всіх співробітників. Також потрібно подбати про вивіску автопарковки, інакше існує ризик залишитися непоміченим клієнтами.

Перевагою сучасних автостоянок є облаштування їх автоматичними паркувальними комплексами, які надають ряд переваг для ефективності бізнесу, а саме: повністю автономна робота паркінгу з можливістю контролю всіх основних процесів адміністратором (власником); підвищена пропускна здатність через відсутність затримок під час оплати на виїзді з парковки; проста оплата за послуги через платіжний термінал або мобільний додаток; гнучка система тарифів; швидке проведення інкасації, оскільки сума отриманої за зміну готівки в грошових ящиках паркоматів відома заздалегідь із звітів; Відсутність витрат на утримання оператора паркування, з огляду на можливі зловживання при зборі оплати за послуги.

Втручання охоронця чи адміністратора передбачено тільки в разі потреби – для вирішення окремих конфліктних або особливих ситуацій: надання послуги парковки пільговикам, втрати клієнтом картки або паркувального талона, пошкодження обладнання автоматичного паркувального комплексу тощо. Всі дії персоналу фіксуються в журналі і звітах.

Витрати на проект є однією з найважливіших складових плану організації бізнесу. Необхідно виокремити постійні і змінні витрати, детально розрахувати



на весь період втілення бізнес-плану щодо відкриття та функціонування парковки.

Детально розраховані всі необхідні загальні витрати представлені у таблиці 2.5.

Реалізація проекту включає місячні постійні витрати (ті, що не змінюються безпосередньо при збільшенні або зменшенні масштабу надання послуг з паркування) і змінні витрати (величина яких безпосередньо залежить від кількості наданих послуг з паркування).

Таблиця 2.5.

**Загальні витрати на реалізацію бізнес-плану з відкриття автопарковки «Автостоянка біля ЖК»\* у розрахунку на 3 роки**

Статті витрат	Всього
<b>Змінні витрати</b>	<b>1 289 280</b>
Канцтовари	37 800
Оплата за водопостачання	20 280
Оплата електроенергію	1 128 000
Впорядкування території і приміщення	103 200
<b>Постійні витрати</b>	<b>11 615 830</b>
Оплата праці	8 544 000
ЄСВ	1 879 680
Оплата бухгалтера на аутсорсі	150 000
Оренда	720 000
Непередбачувані витрати	30 000
Реклама	180 000
Витрати на послуги зв'язку	90 000
Побутова хімія та інвентар для прибирання	22 150
<b>Всього</b>	<b>12 905 110</b>

Примітка. \*Сформовано автором.

Дані рисунку 2.1 свідчать про тенденцію до збільшення у динаміці витрат. Постійні витрати з кожним роком реалізації проекту збільшуються, адже вони відображають заробітну плату, плату оренди земельної ділянки, сплату єдиного соціального внеску, який з кожним роком зростає, а також підвищення інших витрат.

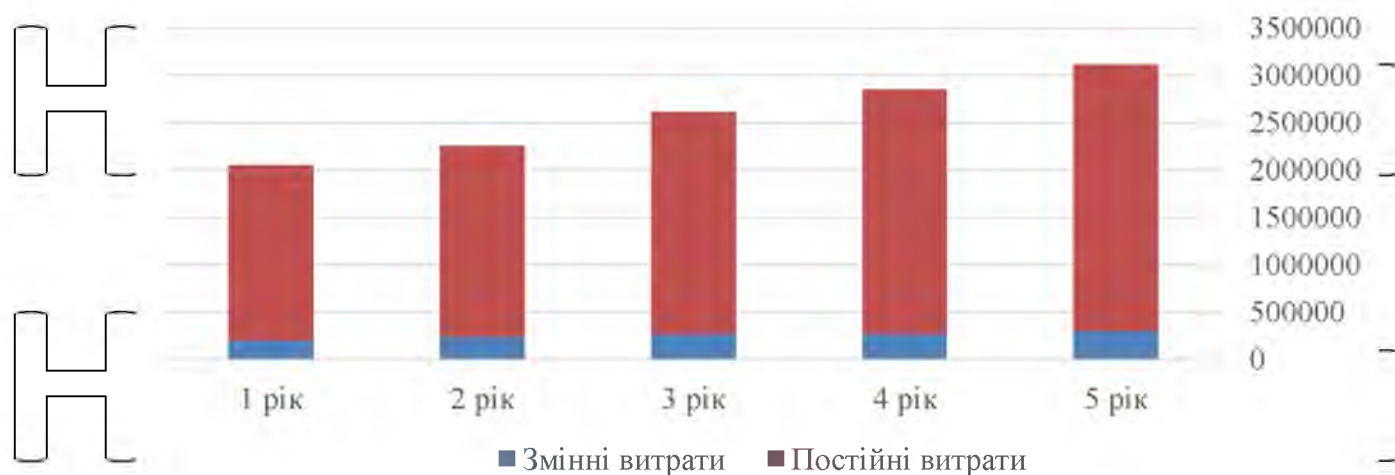


Рис. 2.1. Динаміка витрат по проекту з відкриття автопарковки

«Автостоянка біля ЖК», грн\*

Примітка. \*Побудовано автором.

Структуру витрат реалізації проекту представлено на рисунку 2.2.



Рис. 2.2. Структура витрат по проекту з відкриття автопарковки

«Автостоянка біля ЖК», %\*

Примітка. \*Побудовано автором.

У структурі витрат переважають постійні витрати, які складають 90%. Змінні витрати складають 10%. Це можливо обґрунтувати тим, що діяльність автопарковки спеціалізується на наданні послуг, які не формують прямопропорційну залежність змінних витрат та обсягів надання послуг з паркування автомобілів.

Дані рисунка 2.3 свідчать про те, що розмір виручки поступово приймає

тенденцію до збільшення. Цьому сприяють підвищення ціни на послуги з паркування автотранспорту та збільшення кількості клієнтів.

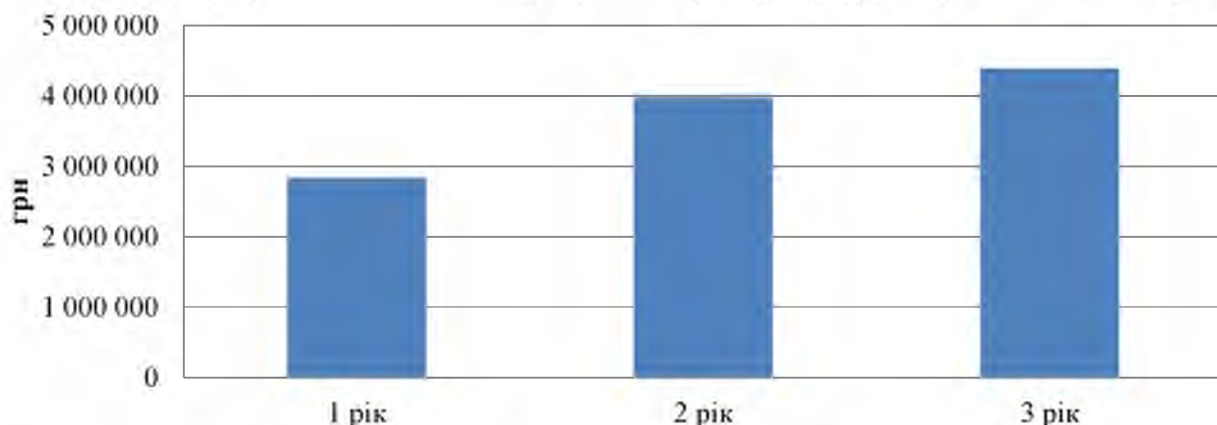


Рис. 2.3. Динаміка виручки реалізації проекту з відкриття автопарковки «Автостоянка біля ЖК»\*

Примітка. \*Побудовано автором.

Витрати – це не тільки оренда земельної ділянки, опалення, заробітна

платя тощо, а також витрати на:

- реєстрація підприємства (5000 грн);
- підписання договору оренди земельної ділянки та виготовлення технічної документації;
- придбання обладнання (паркомату, шлагбауму тощо);
- облаштування майданчика для надання послуг з паркування автотранспортних засобів (впорядкування території, облаштування покриття майданчика, встановлення огорожі, нанесення паркувальної розмітки, підключення комунікацій, придбання будиночка для охоронців тощо);
- початковий маркетинг;
- інші витрати непередбачувані/витрати.

Структура інвестиційних витрат реалізації проекту з відкриття автопарковки «Автостоянка біля ЖК» представлено на рисунку 2.4.

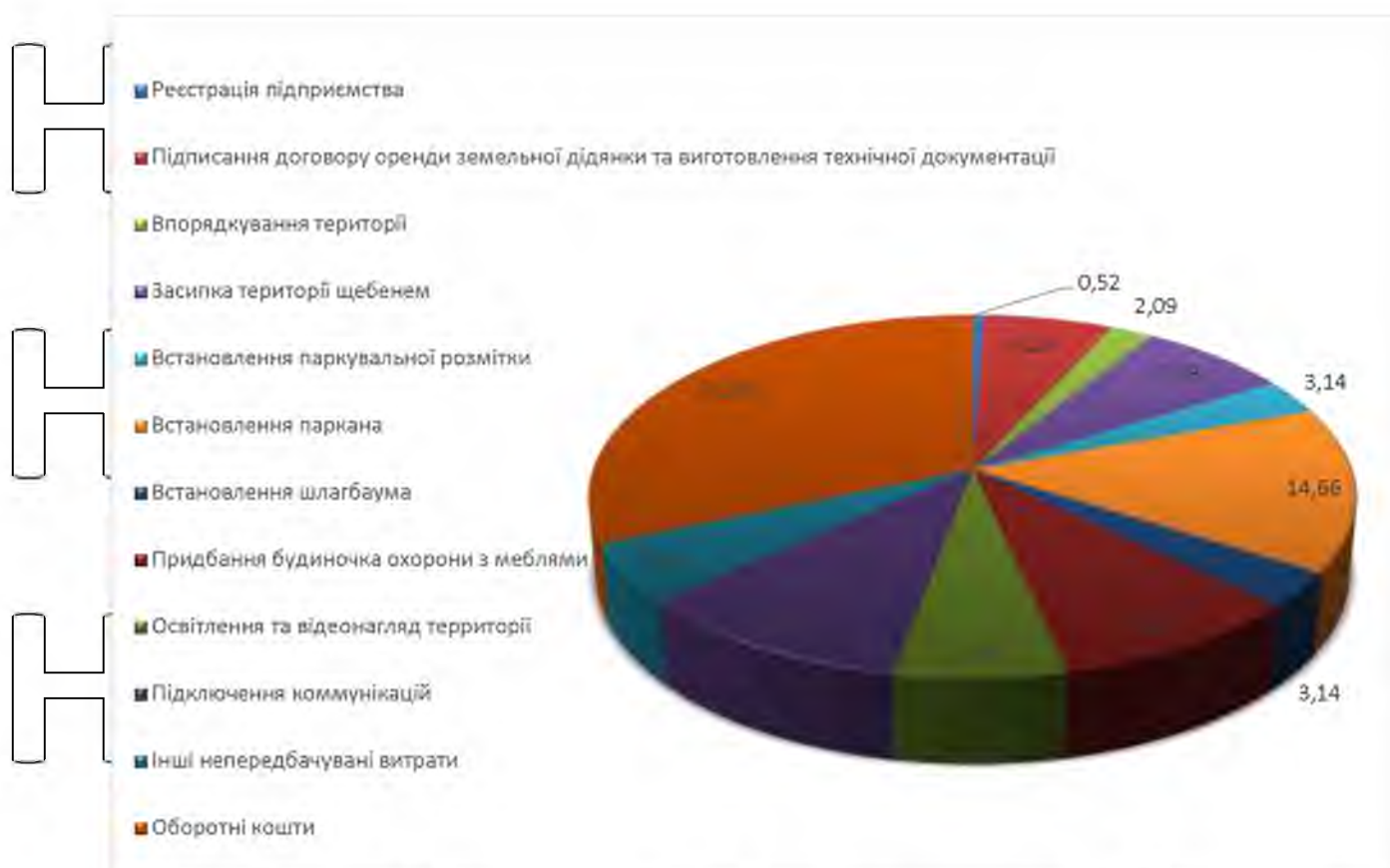


Рис. 2.4. Структура інвестиційних витрат проекту з відкриття автопарковки «Автостоянка біля ЖК», %\*

Примітка. \*Побудовано автором.

Загальна сума розміру податків за проектом за 3 роки становить 1040352 грн (табл. 2.6). Таким чином, для нашого проекту ми розраховували Єдиний соціальний внесок і Єдиний податок окремо.

Розрахунок розміру податків проекту з відкриття автопарковки «Автостоянка біля ЖК», грн\*

Податки	2 рік	3 рік	4 рік	5 рік	Всього
ЄСВ	198 000	219 600	264 000	288 000	969 600
ЄП	17 688	17 688	17 688	17 688	70 752
Всього:	215 688	237 288	281 688	305 688	1 040 352

Джерело: сформовано автором.

Важливо розподілити всю суму на 3 роки функціонування бізнесу (рис. 2.5)

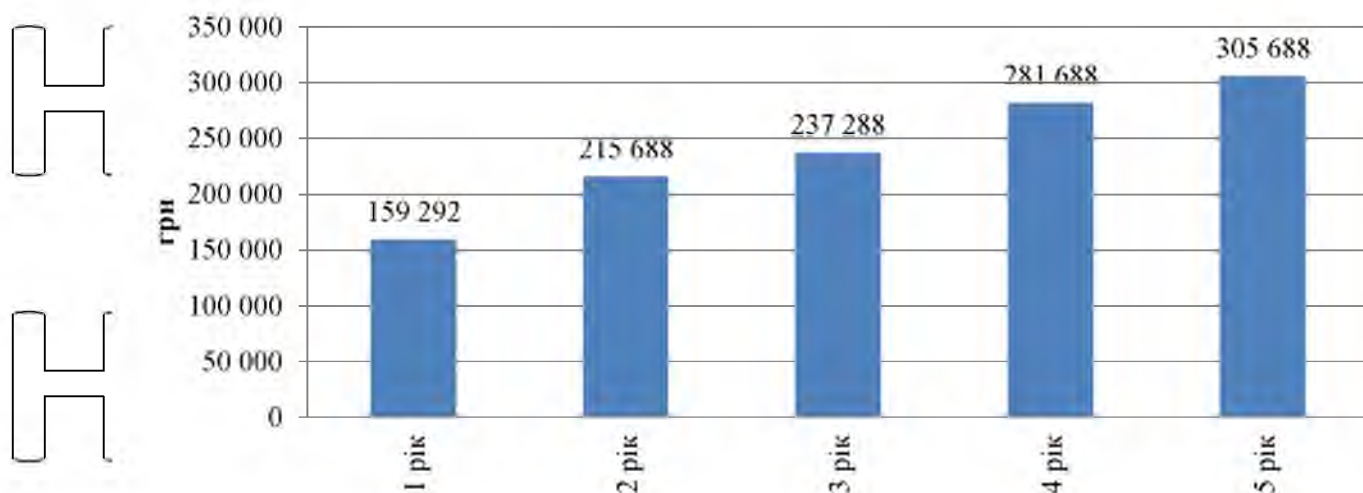


Рис. 2.5. Динаміка розміру податків проекту з відкриття автопарковки

«Автостоянка біля ЖК», %\*

Примітка. \*Посудовано автором

Обрали спрощену систему оподаткування, 2 група ФОП, ЄСВ 22%. На

графіку вище можна спостерігати тенденцію збільшення нарахування та сплати

ЄП, відповідно збільшення доходу від ФОП. Що стосується ЄСВ, то розмір

мінімальної зарплати змінився у бік підвищення, отже, розмір виплати ЄСВ теж

зросли.

## 2.6. Оцінка ефективності проекту

Для реалізації проекту планується залучити власні кошти в розмірі 286500

грн і позикові кошти (банківський кредит) у розмірі 668500 грн. Разом загальна

вартість проекту, за розрахунками бізнес плану, становить 955 000 грн.

Проект слід вважати ефективним, якщо значення IRR не менше необхідної норми прибутку, яка визначається інвестиційною політикою компанії.

Показники основної діяльності представлено на рисунку 2.6:

- середній обсяг надавання послуг – 370 533 грн/міс (за 3 роки діяльності);
- середній обсяг поточних витрат – 215 085 грн/міс (за 3 роки діяльності);
- EBITDA – 155 448 грн/міс (за 3 роки діяльності);
- чистий прибуток – 135 454 грн/міс (за 3 роки діяльності).

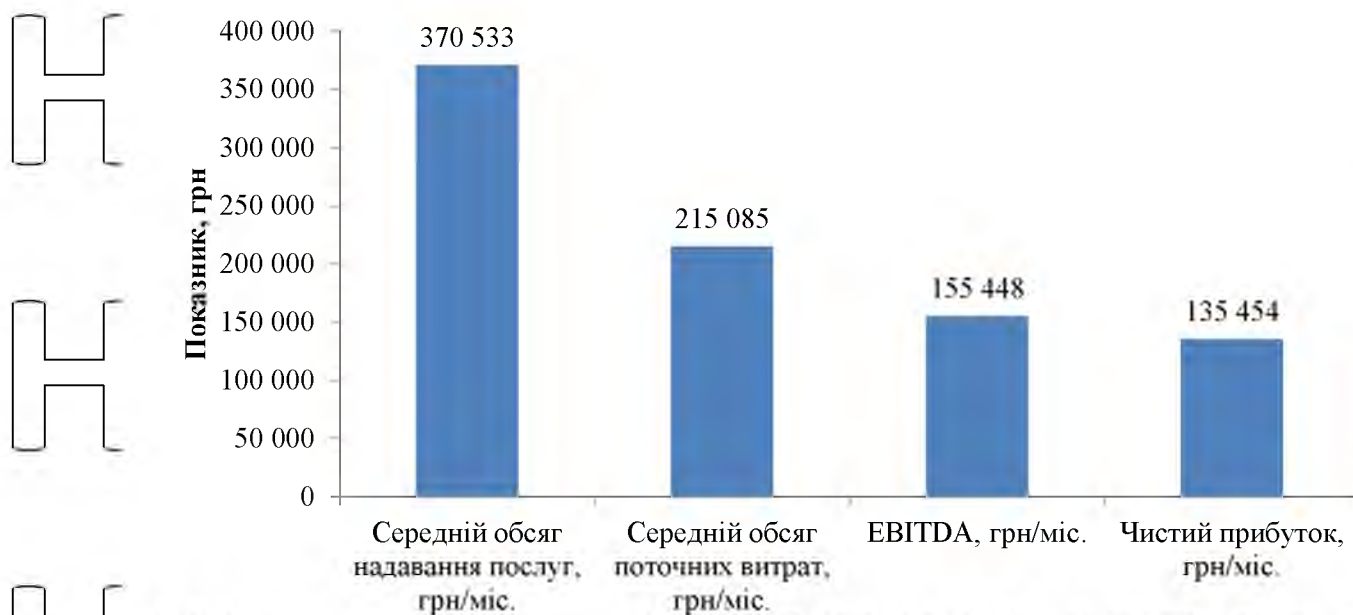


Рис. 2.6. Показники основної діяльності проекту з відкриття автопарковки «Автостоянка біля ЖК», %\*

Примітка. \*Побудовано автором.

Проведемо розрахунки показників продажу послуг з паркування автотранспорту проекту (рис. 2.7).

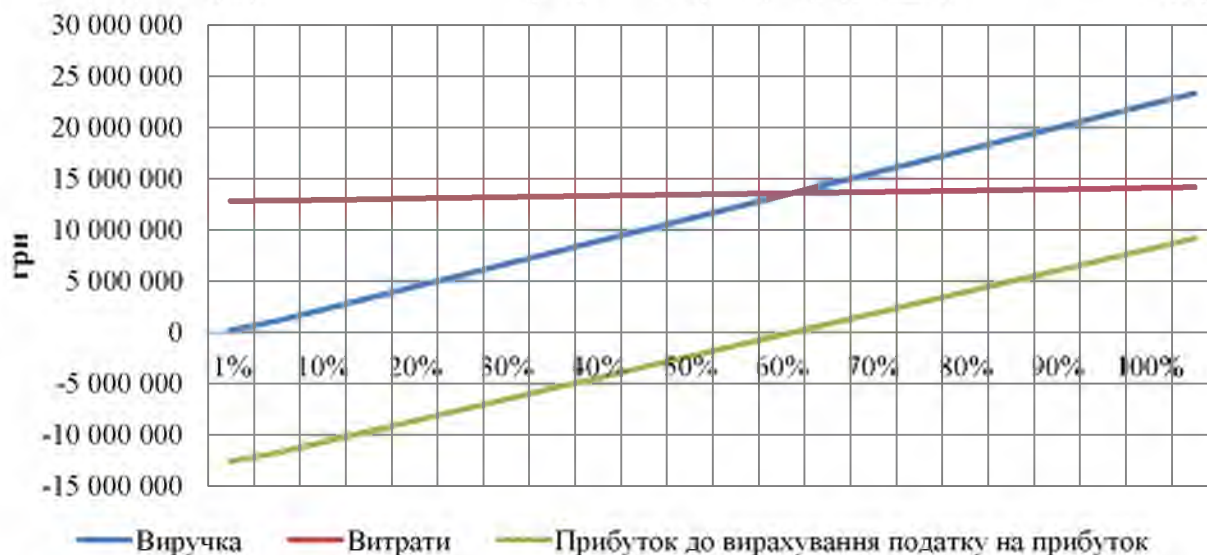


Рис. 2.7. Точка беззбитковості проекту з відкриття автопарковки «Автостоянка біля ЖК», %\*

Примітка. \*Побудовано автором.

Основними показниками продажу послуг автопаркування є наступні (рис.

- Точка беззбитковості, % надання послуг становить – 61,2%;
- Точка беззбитковості, грн надання послуг складає – 13604423;
- Точка беззбитковості, грн в середньому на місяць складає – 226740;
- Величина операційного важеля – 94,2%.

Розрахуємо NPV, дисконтований чистий прибуток. Дисконтований чистий прибуток – сума запланованого потоку платежів, приведена до поточної вартості з урахуванням ставки дисконту. Норма дисконту відображає швидкість зміни вартості грошей у часі. Цей показник обраний на рівні 15% (максимальний прогнозований рівень інфляції на найближчі роки, а також рівень ризику проекту).

Показник цілком реальний. Беручи до уваги такі фактори, як доходи, витрати, кредит, податки, ми бачимо, що проект почне приносити значний дохід і, відповідно, чистий прибуток вже на 3-му році свого існування. Завдяки правильно підбраній ціні на послуги ми не потрапили в мінус, що важливо для невеликої компанії, яка тільки починає надавати послуги.

Таблиця 2.7

### Показники ефективності проекту з відкриття автопарковки

#### «Автостоянка біля ЖК», грн\*

Інвестиційні показники	Значення за проектом
Термін прогнозу, міс.	36
Ставка дисконтування	15,0%
IRR (Внутрішня норма доходності), % на рік	27,2%
IRR (Внутрішня норма доходності), % на міс.	6,7%
Загальний обсяг фінансування проекту, грн	9500
Чистий грошовий потік	4 417 536
NPV (Чистий дисконтований дохід)	7 718 546
NPV (Чистий дисконтований дохід) з урахуванням вартості бізнесу	8 718 546
Термінальна вартість бізнесу	5412537
PB (Простий термін окупності), роки	0,9
DPB (Дисконтований термін окупності), роки	1,7

Примітка. \*Сформовано автором.

Ці економічні та фінансові показники свідчать про хорошу прибутковість

проекту. Проведені розрахунки економічної моделі та комплексу інвестиційних заходів щодо початку проекту – аргументовано.

Отже, можна зробити висновок, що запропонований бізнес-проект гарантує досягнення високих показників господарської діяльності. Реалізація цього проекту дозволить створити ефективно функціонуючий бізнес. Тому, є сенс розпочинати реалізацією даного проекту.

## 2.7. Управління ризиками проекту

Головний ризик відкриття автостоянки – це відсутність клієнтів. За відсутності клієнтів неможливо окупити інвестиції, або цей процес буде довготривалий. Відбувається це зазвичай, коли підприємець не обрав вигідне місце розташування автопарковки. Тому необхідно прийняти виважене рішення щодо вибору місця парковки та кількості населення.

Існують чималі ризики у разі повернення зручного місця парковки його власнику. В такому випадку доведеться переносити автопарковку в інше місце. Тому, якщо ви плануєте відкриття автостоянки закритого типу бажано купувати, а не орендувати земельну ділянку.

Вагомим ризиком даного виду бізнесу може бути крадіжка автомобіля з території автостоянки або навмисне його пошкодження. Захиститися від злочинів транспортних засобів потрібно по максимуму. Охоронців в даному випадку недостатньо, потрібно обладнати територію стоянки системою відеоспостереження. Слід пам'ятати, що в разі викрадення транспортного засобу відповідальність і відшкодування збитків ляже не тільки на плечі охоронців, а й власника автостоянки.

Незважаючи на прогнозне збільшення доходів підприємства мають місце ризики щодо низької прибутковості діяльності, у зв'язку із:

– зростанням з 2023 році розміру збору за місяць для паркування транспортних засобів, пов'язаним із підвищенням мінімальної заробітної плати



та неможливістю значного підвищення тарифів на послуги з паркування через низьку купівельну спроможність населення.

НУБІП України

НУБІП України

НУБІП України

НУБІП України

НУБІП України

НУБІП України

НУБІП України

## РОЗДІЛ 3

## ПРОПОЗИЦІЇ РЕАЛІЗАЦІЇ БІЗНЕС ПЛАНУ

# НУВБІП України

Побудову довгострокових цілей розвитку автопарковки «Автостоянка біля ЖК» пропонується здійснювати в узгодженості з Концепцією Київської міської ради «Про затвердження Концепції розвитку паркувального простору в місті Києві».

# НУВБІП України

Основними завданнями для досягнення стратегічних цілей та забезпечення успішного розвитку підприємства вбачається вжиття заходів за наступними напрямками:

# НУВБІП України

- збільшення доходу підприємства, і як наслідок відрахувань до бюджету;
- поступове підвищення рівня позитивного іміджу підприємства

«Автостоянка біля ЖК»;

# НУВБІП України

- підвищення якості надання та доступності отримання послуг;
- удосконалення та оптимізація внутрішніх бізнес-процесів підприємства, що дозволить забезпечити більш ефективне їх використання;

- створення нових робочих місць, забезпечення належних умов праці та рівня оплати працівникам підприємства.

# НУВБІП України

Реалізація запропонованих заходів призведе до позитивних змін діяльності підприємства, а також у сфері паркування міста, внаслідок чого буде досягнуто.

# НУВБІП України

- покращення організації дорожнього руху, зменшення навантаження на вулично-дорожню мережу житлового комплексу та вулиць міста;

- задоволення попиту водіїв у необхідній кількості паркомісць;

# НУВБІП України

- підвищення зручності користування послугами паркування для водіїв за рахунок запровадження інноваційних технологій, в тому числі сучасних інструментів сплати за паркування;

# НУВБІП України

- введення інноваційних технологій для централізованого управління паркувальним простором підприємства;

- збільшення дохідної частини бюджету підприємства та міста;

- залучення інвестицій у розвиток паркувальної сфери;  
- створення нових робочих місць;  
- покращення екологічного стану житлового комплексу та мікрорайону міста.

# НУБІП України

# НУБІП України

# НУБІП України

# НУБІП України

# НУБІП України

# НУБІП України

# НУБІП України

## ВИСНОВКИ

# НУБІП України

Проведені дослідження у магістерській кваліфікаційній роботі стосувалися узагальнення теоретичних аспектів щодо розробки бізнес-плану відкриття автопарковки та розробка практичних рекомендацій щодо її організації та подальшої діяльності. Основні результати виконаного дослідження полягають у наступному:

# НУБІП України

1. Встановлено, що в умовах постійного зростання кількості автотранспортних засобів, особливо, гостро постає проблема їх вільного пересування у великих містах, уникнення перешкод вільного руху, зокрема припаркованих транспортних засобів. Тому особливої ваги набуває завдання щодо створення максимально необхідної кількості місць для паркування транспортних засобів з урахуванням існуючої та перспективної транспортної інфраструктури великих міст.

# НУБІП України

Визначено та охарактеризовано основні нормативно-правові акти щодо регламентації організації, визначення порядку паркування транспортних засобів на вулицях і дорогах населених пунктів. Місце для паркування – це місце стоянки одного транспортного засобу на майданчику для паркування, позначене

# НУБІП України

дорожньою розміткою відповідно до Правил дорожнього руху. Встановлено, що автостоянки поділяються: за термінами зберігання; сезонні; денні; нічні, за способом зберігання; змішані.

# НУБІП України

Визначено, що ріст і розвиток міст України потребує переходу до жорсткої політики в сфері паркування із економічними важелями, створення перехоплюючих парковок, будівництва багаторівневих наземних і підземних паркінгів із використанням автоматизованих систем і модулів, стимулювання жителів міст до переходу на екологічно безпечні види транспортних засобів задля покращення умов проживання населення та функціонування бізнес-середовища.

# НУБІП України

2. Аналіз внутрішнього ринку з надання послуг паркування транспортних засобів, з обслуговування автостоянок та забезпечення зберігання транспортних

# НУБІП України

засобів на них свідчить про відповідну класифікацію парковок за видом зберігання транспортних засобів: відкриті та закриті автостоянки, гаражі (багатоповерхові, підземні, напівпідземні), гаражі-стоянки боксового типу; змішані. По розміщенню щодо об'єктів іншого призначення розрізняють окремі, прибудовані, вбудовані, комбіновані стоянки.

Визначено, що на початок 2023 року в Україні (без урахування даних АР Крим, міста Севастополь, Луганської, Харківської та Херсонської областей) налічується 6363 майданчиків для паркування, з яких 4594 – відведених та 1769 – спеціально обладнаних. Найбільша кількість таких майданчиків обладнано в місті Києві (1227), Дніпропетровській (1227), Полтавській (1229) та Львівській (442) областях, а найменша – у Запорізькій (27), Черкаській (57), Донецькій (62) та Миколаївській (67) областях. Майданчики для паркування, обладнані паркувальними автоматами, є у Дніпропетровській області (226), Івано-Франківській (15), Львівській (35), Миколаївській (3), Одеській області (1), Тернопільській області (14), Хмельницькій області (2), Черкаській (2), Чернівецькій (36) та Чернігівській (7) областях.

3. Встановлено, що нова політика паркування в розвинутих містах різних країн світу керується принципом: автомобіль у центрі міста та інших місцях підвищеного громадського інтересу має дорого коштувати своєму власникові. У багатьох містах (Лондон, Стокгольм, Осло) в центральній частині введена плата за в'їзд і там дуже високі ціни на паркування. Нова політика щодо паркування спрямована на зменшення паркування на вулицях шляхом впровадження підземних паркінгів.

Визначено, що в більшості розвинутих країн світу використовуються два види паркувальних місць: платні та безкоштовні. До платних належать наземні та підземні паркінги, а також відкриті паркувальні місця, обладнані автоматами для оплати наданих послуг паркування, також ці місця позначені спеціальною дорожньою розміткою. Що стосується безкоштовного паркування, то при паркуванні на даному типі паркінгів скрізь існують часові обмеження щодо тривалості паркування. Місця для вільного паркування позначаються

дорожньою розміткою та обладнані відповідними знаками з інформацією про умови паркування.

4. Розроблено бізнес-план з відкриття автопарковки, концепція якої полягає у створенні підприємства з паркування транспортних засобів у вигляді однорівневої наземної автостоянки. Ціль створення підприємства з паркування транспортних засобів – покращення умов паркування транспортних засобів жителів житлового комплексу, умов безпеки руху пішоходів і автотранспорту на його території. Організаційно-правовою формою реалізації проекту стане приватне підприємство. Приватний підприємець є платником єдиного податку.

Підприємство буде здійснювати господарську діяльність за такими основними напрямками: надання послуг із користування майданчиками для платного паркування транспортних засобів (денне та нічне паркування); надання на договірних умовах права на експлуатацію фіксованих місць для денного паркування; надання на договірних умовах права на експлуатацію фіксованих місць для нічного паркування.

5. Надано загальну характеристику бізнесу та проведена оцінка цільової аудиторії. Наведено переліку послуг, що планує надавати підприємство.

6. Здійснено аналіз конкурентного середовища ринку надання послуг з паркування автотранспортних засобів в Києві. Проведено SWOT-аналіз проекту з відкриття автопарковки, що дало змогу визначити існуючі слабкі і сильні сторони проекту, а також існуючі загрози і можливості розвитку бізнесу. Розроблено маркетингові заходи розвитку проекту на ринку.

7. Розроблено організаційно-виробничий план бізнес-проекту з відкриття автопарковки. Розраховано постійні і змінні витрати проекту та проаналізовано основні етапи процедури відкриття автопарковки.

8. Здійснено розрахунки оцінки рівня ефективності бізнес-проекту. Визначено, що запропонований бізнес-проект гарантує досягнення високих показників господарської діяльності. Реалізація цього проекту дозволить створити ефективно функціонуючий бізнес. Тому, є сенс розпочинати реалізацією даного проекту.

9. Встановлено, що головний ризик відкриття автостоянки, це відсутність клієнтів. Тому необхідно прийняти виважене рішення щодо вибору місця парковки та кількості населення. Вагомим ризиком даного виду бізнесу може бути крадіжка автомобіля з території автостоянки або навмисне його пошкодження. Незважаючи на прогнозне збільшення доходів підприємства мають місце ризики щодо низької прибутковості діяльності, у зв'язку із зростанням в 2023 році розміру збору за місяця для паркування транспортних засобів, пов'язаним із підвищенням мінімальної заробітної плати та неможливістю значного підвищення тарифів на послуги з паркування через низьку купівельну спроможність населення.

10. Запропоновано для досягнення стратегічних цілей та забезпечення успішного розвитку підприємства застосування наступних заходів за наступними напрямками: збільшення доходу підприємства, і як наслідок відрахувань до бюджету; поступове підвищення рівня позитивного іміджу підприємства «Автостоянка біля ЖК»; підвищення якості надання та доступності отримання послуг; удосконалення та оптимізація внутрішніх бізнес-процесів підприємства, що дозволить забезпечити більш ефективне їх використання; створення нових робочих місць, забезпечення належних умов праці та рівня оплати працівникам підприємства.

## СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Абрамова І. С., Птиця Г. Г., Ширін В. В. Довідковий словник термінів та визначень з організації та безпеки дорожнього руху. Харків: ХНАДУ, 2016.

219 с.

2. Автостоянка. *Вікіпедія*. Веб-сайт. URL: <https://uk.wikipedia.org/wiki/%D0%A2%D0%B2%D1%82%D0%BE%D1%81%D1%82%D0%BE%D1%8F%D0%BD%D0%BA%D0%B0> (дата звернення: 13.10.2023 р.)

3. Аналіз стану сфери паркування транспортних засобів станом на 01.01.2021. Міністерство розвитку громад та територій України. URL: <https://www.minregion.gov.ua/napravnidivulnost/zukh/territory-analiz-stanu-sfery-parkuvannya-transportnyh-zasobiv-stanom-na-01-01-2021/> (дата звернення: 23.10.2023 р.)

4. Аналіз стану сфери паркування транспортних засобів станом на 01.01.2023. Міністерство розвитку громад та територій України. URL: <https://mtu.gov.ua/news/34287.html> (дата звернення: 23.10.2023 р.)

5. Благоустрій територій ДБН Б.2.2-5:2011. Планування та забудова міст, селищ і функціональних територій: Державні будівельні норми України, затв. Міністерством регіонального розвитку, будівництва та житлово-комунального господарства України. 2012. 61 с. URL: <https://dreamdinn.ua/wp-content/uploads/2019/01/DBN-B225-2011.pdf> (дата звернення: 20.10.2023 р.)

6. Бондар А. В., Максименко М. А., Панченко Б. С. Розвиток та проблеми паркувального простору в умовах сучасної урбанізації. *Сучасні технології, матеріали і конструкції в будівництві*, 2022. URL: <file:///D:/Downloads/747-%D0%A2%D0%B5%D0%BA%D1%81%D1%82%20%D1%81%D1%82%D0%B0%D1%82%D1%82%D1%96-908-1-10-20220627.pdf> (дата звернення: 21.10.2023 р.)

7. Вимоги до розміщення автомобільних стоянок. Правозахисна організація «Екологія. Право. Людина». Веб-сайт. URL: <http://epl.org.ua/human>



[posts/vvm.gov.do-rozmnishhennya-avtomobilnyh-stovanok/](https://posts.vvm.gov.do-rozmnishhennya-avtomobilnyh-stovanok/) (дата звернення: 13.10.2023 р.)

8. Естановлено тарифи на послуги з користування відведеними майданчиками для платного паркування транспортних засобів. URL:

<https://ktp.kyiv.ua/news/vstanovleno-taryfy-na-posludy-z-korystuvannya->

<v-dvedennyi-mайдanchukamy-dlya-platnogo> (дата звернення: 23.10.2023 р.)

9. Булиці та дороги населених пунктів: ДБН В.2.3-5: 2018. Київ: Мінрегіон України, 2018. 55 с.

10. Габрель М. С. Організаційно-економічний механізм регулювання розвитку транспортної інфраструктури міста : автореф. на здобуття наукового ступеня к.е.н. за спеціальністю 08.00.05 – Розвиток продуктивних сил регіональна економіка. Інститут регіональних досліджень НАН України Львів, 2010. 23с.

11. Домашній бізнес: 1000+1 ідея для власного бізнесу в Україні. URL: <https://homebiznes.in.ua/vidkryttva-platnoji-avtostovanky-zaroblyajemo-u-sferi-poblyh/> (дата звернення: 19.10.2023 р.)

12. Земельний кодекс України від 17 вересня 2023 року №2768-III. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2768-14#Text> (дата звернення: 24.10.2023 р.)

13. Звіт за результатами дослідження ринку послуг утримання майданчиків для паркування та забезпечення зберігання на них транспортних засобів. URL: [https://amc.gov.ua/storage/app/sites/1/imported\\_content/5d690f444cecd.pdf](https://amc.gov.ua/storage/app/sites/1/imported_content/5d690f444cecd.pdf) (дата звернення: 23.10.2023 р.)

14. Кваша О.С., Фоміна В.В. Бізнес-планування у діяльності організації: європейські стандарти, основні методологічні підходи та базові процедури. *Економіка і суспільство*. С. 268–275. URL: [http://www.economyandsociety.in.ua/journal/12\\_ukr/45.pdf](http://www.economyandsociety.in.ua/journal/12_ukr/45.pdf) (дата звернення: 23.10.2023 р.)

15. Куцевич В. В., Кисіль С. С., Білик А. С. та ін., Принципи архітектурно-планувальної організації багатоповерхових автостоянок: колективна наукова монографія. К.: КНУТД, УЦСБ, КНУБА, 2019. 542 с.

16. Побашов О. О. Моделювання впливу мережі паркування на транспортні потоки в містах: монографія. Харків: ХНАМГ, 2010. 170 с.

17. Києць С. С. Нормативна база проектування та будівництва багатоповерхових автостоянок. *Сучасні проблеми архітектури і містобудування: наук.-техн. збірник*. 2013. №33. С. 411-416.

18. Масловська М. В., Перевозчикова Н. О. Особливості процесу бізнес-планування в сучасних умовах розвитку України. *Ефективна економіка*. 2013. № 11. С. 1–3.

19. Міністерство розвитку громад та територій України. Офіційний веб-сайт. URL: <https://www.minregion.gov.ua> (дата звернення: 12.10.2023 р.)

20. Осетрін М. М., Стельмах О. В. Дослідження параметр в роботі стоянки легкових автомобілів. *Містобудування та територіальне планування*. 2001. №9. С. 132–138.

21. Паркінг у новобудові: норми та види. DomRIA: веб-сайт. URL: <https://dom.ria.com/uk/articles/parking-y-novostroike-normy-i-vidy-53325.amp.html> (дата звернення: 12.10.2023 р.)

22. Планування та забудова територій, ДБН Б.2.2-12:2019: Державні будівельні норми України, затв. Міністерством регіонального розвитку, будівництва та житлово-комунального господарства України. URL: <https://dream.dm.ua/wp-content/uploads/2019/07/DBN-B22-12-2019.pdf> (дата звернення: 20.10.2023 р.)

23. Податковий кодекс України від 3 вересня 2023 року №2755-VI. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2755-17#Text> (дата звернення: 20.10.2023 р.)

24. Про місцеве самоврядування в Україні. Закон України від 3 серпня 2023 року № 280/97-ВР. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/280/97-%D0%B2%D1%80#Text> (дата звернення: 12.09.2023 р.)

25. Про дорожній рух. Закон України від 29 жовтня 2023 року № 3353-XII. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3353-12#Text> (дата звернення: 13.09.2023 р.)

26. Про затвердження Правил паркування транспортних засобів. Постанова Кабінету Міністрів України від 6 квітня 2021 року №1342-2009-п URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1342-2009-%D0%BF#Text> (дата звернення: 13.10.2023 р.)

27. Про затвердження Правил зберігання транспортних засобів на автостоянках. Постанова Кабінету міністрів України від 3 липня 2021 року №115-96-п. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/115-96-%D0%BF#Text> (дата звернення: 14.10.2023 р.)

28. Про автомобільні дороги. Закон України від 19 грудня 2021 року № 2862-IV. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2862-15#Text> (дата звернення: 12.10.2023 р.)

29. Про дорожній рух. Закон України від 29 жовтня 2023 року № 3353-XII URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3353-12#Text> (дата звернення: 12.10.2023 р.)

30. Про автомобільний транспорт. Закон України від 23 березня 2023 року № 2344-III. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2344-14#Text> (дата звернення: 13.10.2023 р.)

31. Про транспорт. Закон України від 28 квітня 2023 року № 232/94-ВР. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/232/94-%D0%B2%D1%80#Text> (дата звернення: 13.10.2023 р.)

32. Про благоустрій населених пунктів. Закон України від 9 липня 2023 року № 2320-IX. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2807-15#Text> (дата звернення: 13.10.2023 р.)

33. Про Правила дорожнього руху. Постанова Кабінету Міністрів України від 25 жовтня 2023 року №1105-2023-п. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1306-2001-%D0%BF#Text> (дата звернення: 13.10.2023 р.)

34. Прохорова Т.П., Притиченко Т.І. Маркетингове обґрунтування бізнес-плану підприємства. *Вісник НТУ «ХП»*. 2014. № 34. С. 31.

35. Селезнєва Т.О., Сиров В.В. Система бізнес-планування на підприємстві та її елементи. *Східна Європа. Економіка, бізнес та управління*.

2016. Вип. 4(04). С 228–232. URL: [http://www.easterneurope-ebm.in.ua/journal/4\\_2016/46.pdf](http://www.easterneurope-ebm.in.ua/journal/4_2016/46.pdf) (дата звернення: 14.10.2023 р.)

36. Серета В. Р. Аналіз закордонного досвіду в організації паркування дорожніх транспортних засобів. *Науково-технічний збірник «вісник Національного транспортного університету»*. 2016. Випуск 1 (34). С. 443–446.

37. Холодова С. С. Формування систем паркінгів в центральних ділових частинах великих та найбільших міст: автореф. дис... канд. тех. наук: 05.22.01 / ХНАДУ. Харків, 2013. 24 с.

38. Чичун В. А. Бізнес-планування як фактор успішної підприємницької діяльності. *Соціум. Наука. Культура*. 2010. С. 58–63.

39. British parking association. URL: [https://www.britishparking.co.uk/write/Documents/Annual%20Reports/BPA\\_Annual\\_Report\\_12pp\\_2016\\_AW\\_WEB.pdf](https://www.britishparking.co.uk/write/Documents/Annual%20Reports/BPA_Annual_Report_12pp_2016_AW_WEB.pdf) (дата звернення: 22.10.2023 р.)

40. Le bon coin pour la voiture. URL: <https://www.transport-ukraine.eu/> (дата звернення: 22.10.2023 р.)

41. Legislation. URL: <http://www.legislation.gov.uk> (дата звернення: 22.10.2023 р.)

42. On-street parking in residential areas. URL: <http://www.britishparking.co.uk/write/Documents/Library/position%20papers/Position%20Paper%2004.pdf> (дата звернення: 22.10.2023 р.)

43. Planning and Design for Sustainable Urban Mobility: Global Report on Human Settlements, 2013. URL: <https://mirror.unhabitat.org/pmss/listItemDetails.aspx?publicationID=3503> (дата звернення: 21.10.2023 р.)

44. Solving difficult parking problems with a self-paying meter. *Canadian parking Association*. URL: <https://canadianparking.ca/solving-difficult-parking-problems-with-a-self-paying-meter/> (дата звернення: 22.10.2023 р.)

НУБІП України

НУБІП України

НУБІП України

НУБІП **ДОДАТКИ** України

НУБІП України

НУБІП України

НУБІП України

## Додаток А

# УБІП України

Загальна кількість майданчиків для паркування\*

Таблиця А.1

№ п/п	Адміністративно-територіальний поділ	Загальна кількість майданчиків для паркування, од.				Кількість відведених майданчиків для паркування, од.						Кількість спеціально обладнаних майданчиків для паркування, од.				
		В 2022 році	В 2021 році	В 2022 році	В 2021 році	Майданчиків для платного паркування	з них:			В 2022 році	В 2021 році	майданчиків для платного паркування	з них:			
							Майданчиків для платного паркування, обладнаних паркувальними автоматами	% майданчиків для платного паркування, обладнаних паркувальними автоматами	Майданчиків для безоплатного паркування				майданчиків для платного паркування, обладнаних в'їзними /виїзними терміналами	% майданчиків для платного паркування, обладнаних терміналами	майданчиків для безоплатного паркування	
3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16			
1	АР Крим	0	0	0	0	0	0%	0	0	0	0	0,00%	0			
2	Вінницька	422	422	421	421	4	80%	416	1	1	1	0,00%	0			
3	Волинська	138	133	71	67	56	27%	15	67	66	52	28,85%	15			
4	Дніпропетровська	1227	1227	877	877	462	49%	415	350	350	104	13,46%	232			
5	Донецька	62	61	56	55	0	0%	56	6	6	0	0,00%	6			
6	Житомирська	190	96	150	68	0	0%	150	40	28	0	0,00%	40			
7	Закарпатська	121	102	91	89	38	0%	53	30	13	5	60%	25			
8	Запорізька	27	150	27	82	27	0%	0	0	68	0	0%	0			
9	Івано-Франківська	90	102	82	84	50	30%	32	17	18	12	42%	5			
10	Київська	116	111	96	92	14	0%	82	20	19	0	0%	20			
11	Кіровоградська	158	135	150	125	0	0%	150	8	10	0	0%	8			

Продовження таблиці А.1

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16
12	Луганська	0	0	0	0	0	0	0%	0	0	0	0	0	0%	0
13	Львівська	442	401	222	183	87	35	40%	100	220	218	31	4	13%	185
14	Миколаївська	67	87	67	87	28	3	11%	39	0	0	0	0	0%	0
15	Одеська	129	57	89	40	16	1	6%	73	40	17	0	0	0%	40
16	Полтавська	1229	1229	1017	1017	0	0	0%	1017	212	212	0	0	0%	212
17	Рівненська	97	97	97	97	0	0	0%	97	0	0	0	0	0%	0
18	Сумська	70	70	49	49	22	0	0%	27	21	21	21	0	0%	0
19	Тернопільська	70	72	52	55	15	14	93%	37	18	17	2	2	100%	16
20	Харківська	0	118	0	62	0	0	0%	0	0	56	0	0	0%	0
21	Херсонська	0	307	0	307	0	0	0%	0	0	0	0	0	0%	0
22	Хмельницька	93	93	82	82	2	2	100%	80	11	11	11	0	0%	0
23	Черкаська	57	66	55	58	0	2	0%	55	2	8	2	0	0%	0
24	Чернівецька	145	77	120	68	95	36	38%	25	25	9	25	9	36%	0
25	Чернігівська	177	174	162	157	14	7	50%	148	15	17	0	0	0%	15
26	м.Київ	1227	1209	561	534	561	0	0%	0	666	675	666	0	0%	0
27	м.Севастополь	0	0	0	0	0	0	0%	0	0	0	0	0	0%	0
<b>Всього по Україні</b>		<b>6363</b>	<b>6596</b>	<b>4594</b>	<b>4756</b>	<b>1492</b>	<b>360</b>	<b>24%</b>	<b>3067</b>	<b>1769</b>	<b>1840</b>	<b>932</b>	<b>53</b>	<b>6%</b>	<b>819</b>

Примітка. \* Джерело [4].

Таблиця А.2

## Загальна кількість місць для паркування\*

№ п/п	Адміністративно-територіальний поділ	Загальна кількість місць для паркування, од.		Кількість місць для паркування на відведених майданчиках для паркування, од.					Кількість місць для паркування на спеціально обладнаних майданчиках для паркування, од.				Кіл-ть місць для паркування інвалідів в 2022 році, од.	% місць для паркування інвалідів в 2022 році	Кіл-ть місць для паркування інвалідів в 2021 році, од.	% місць для паркування інвалідів в 2021 році	
		В 2022 році	В 2021 році	Всього в 2022 році	Всього в 2021 році	на майданчиках для платного паркування	на майданчиках для платного паркування, обладнаних паркувальними автоматами	на майданчиках для безоплатного паркування	Всього в 2022 році	Всього в 2021 році	на майданчиках для платного паркування	на майданчиках для платного паркування, обладнаних в'їзними/виїзними терміналами					на майданчиках для безоплатного паркування
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18
1	АР Крим	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0%	0	0%
2	Вінницька	9186	9186	9122	9122	125	125	8997	64	64	64	60	0	393	4%	393	4%
3	Волинська	4499	4218	2303	2072	1575	728	728	2196	2146	1468	728	728	198	4%	186	4%
4	Дніпропетровська	32898	32898	21409	21409	5847	5314	10248	11489	11489	3275	752	7462	2612	8%	2612	8%
5	Донецька	703	697	625	619	0	0	625	78	78	0	0	78	120	17%	117	17%
6	Житомирська	2525	2345	2435	2345	0	0	2435	90	0	0	0	90	560	22%	554	24%
7	Закарпатська	4726	4578	3586	3438	653	0	2933	1140	1140	134	84	1006	77	2%	67	1%



Продовження таблиці А.2

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18
8	Закарпатська	1061	3032	1061	1620	196	0	0	0	1412	0	0	0	0	0%	110	4%
9	Івано-Франківська	2108	1985	1858	1795	144	416	415	250	190	162	88	88	75	4%	91	5%
10	Київська	2698	2689	2186	2183	120	0	2600	512	506	0	0	512	108	4%	104	4%
11	Кіровоградська	2838	2813	2400	2345	0	0	2400	438	468	0	0	438	196	7%	206	7%
12	Луганська	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0%	0	0%
13	Львівська	8027	7516	4022	3271	2007	617	1398	4005	4245	1352	355	2298	650	8%	630	8%
14	Миколаївська	2076	2244	2076	2244	1745	165	330	0	0	0	0	0	0	0%	0	0%
15	Одеська	1713	745	1321	644	649	49	672	392	101	0	0	392	156	9%	65	9%
16	Полтавська	6885	6885	5880	5880	0	0	5880	1005	1005	0	0	1005	0	0%	0	0%
17	Рівненська	1821	1601	1821	1601	0	0	1821	0	0	0	0	0	197	11%	197	12%
18	Сумська	2500	2500	1480	1480	630	0	850	1020	1020	630	0	390	67	3%	67	3%
19	Тернопільська	1133	1369	894	1121	402	387	492	239	248	83	68	156	145	13%	146	11%
20	Харківська	0	6607	0	2751	0	0	0	0	3856	0	0	0	0	0%	1133	17%
21	Херсонська	0	2654	0	2654	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0%	390	15%
22	Хмельницька	1238	1248	1061	1071	388	177	672	177	177	177	177	0	260	21%	260	21%
23	Черкаська	1005	1104	783	879	0	0	783	222	225	0	0	222	86	9%	86	8%
24	Чернівецька	3521	2068	3145	1934	1303	984	1837	376	134	376	9	0	560	16%	559	27%
25	Чернігівська	2569	3724	2362	2357	263	199	2099	207	1367	0	0	207	51	2%	49	1%
26	м.Київ	75282	74603	16605	14571	16605	0	0	58677	60032	58677	0	0	7686	10%	7556	10%
27	м.Севастополь	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0%	0	0%
Всього по Україні		17101 2	17930 9	88435	89406	34826	9161	47678	58677	89903	66398	2321	15072	14197	8%	15578	9%

Примітка. \* Джерело [4].

# ПУБЛІК УкРАЇНИ

Таблиця А.3

## Кількість паркувальних автоматів на відведених майданчиках для платного паркування\*

№ п/п	Адміністративно-територіальний поділ	Кількість паркувальних автоматів на відведених майданчиках для платного паркування в 2022 році, од.	Кількість паркувальних автоматів на відведених майданчиках для платного паркування в 2021 році, од.	Кількість місць для платного паркування на майданчиках з можливістю оплати послугою "об'їзд не паркування" од.	Кількість в'їзних/виїзних терміналів на спеціально обладнаних майданчиках для паркування в 2022 році, од.	Кількість в'їзних/виїзних терміналів на спеціально обладнаних майданчиках для паркування в 2021 році, од.	Кількість суб'єктів господарювання, які здійснюють обладнання і утримання майданчиків для паркування всього, од.					Середній тариф на послуги з паркування транспортних засобів в 2022 році, грн./год.	Середній тариф на послуги з паркування транспортних засобів в 2021 році, грн./год.
							Всього в 2022 році	Всього в 2021 році	у тому числі:				
									комунальних підприємств	приватних підприємств	підприємств інших організаційно-правових форм господарювання		
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
1	АР Крим	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,00	0,00
2	Вінницька	4	4	0	1	1	25	25	7	14	4	8,00	8,00
3	Волинська	37	25	5	16	11	16	12	4	7	5	10,00	8,00
4	Дніпропетровська	310	310	6237	22	22	112	112	4	10	98	15,00	10,00
5	Донецька	0	0	0	0	0	41	41	7	31	3	0,00	0,00
6	Житомирська	0	0	0	0	0	1	0	1	0	0	0,00	0,00
7	Закарпатська	0	0	15	3	3	57	18	1	13	43	20,00	15,00
8	Запорізька	0	0	0	0	0	0	6	0	0	0	0,00	0,00
9	Івано-Франківська	17	17	1066	4	4	9	8	2	7	0	10,00	10,00
10	Київська	3	2	36	0	0	2	2	1	1	0	8,00	5,00
11	Кіровоградська	0	0	0	0	0	15	26	8	4	3	0,00	0,00
12	Луганська	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,00	0,00
13	Львівська	31	50	1511	4	7	193	177	16	115	62	25,00	29,00
14	Миколаївська	3	3	0	0	2	7	23	3	1	3	5,00	5,00
15	Одеська	2	14	452	0	0	15	8	6	1	8	25,00	4,00
16	Полтавська	0	0	1065	0	0	0	0	0	0	0	0,00	0,00
17	Рівненська	0	0	0	0	0	17	19	7	4	6	0,00	0,00
18	Сумська	0	0	40	0	0	23	23	1	22	0	15,00	15,00

Продовження таблиці А.3

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
19	Тернопільська	10	10	0	0	1	9	9	4	2	3	10,00	8,50
20	Харківська	0	0	0	0	55	0	5	0	0	0	0,00	3,60
21	Херсонська	0	0	0	0	0	0	142	0	0	0	0,00	5,00
22	Хмельницька	6	6	159	0	0	8	9	4	0	4	15,00	15,00
23	Черкаська	0	0	0	0	0	5	2	2	3	0	0,00	0,00
24	Чернівецька	36	36	0	9	0	53	19	18	35	0	14,00	14,00
25	Чернігівська	8	8	202	0	0	12	13	10	1	1	7,50	7,50
26	м.Київ	0	0	7916	0	0	281	206	1	280	0	23,71	25,32
27	м.Севастополь	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,00	0,00
<b>Всього по Україні</b>		<b>467</b>	<b>485</b>	<b>18714</b>	<b>62</b>	<b>106</b>	<b>901</b>	<b>905</b>	<b>107</b>	<b>551</b>	<b>243</b>	<b>7,82</b>	<b>6,96</b>

Примітка. \* Джерело [4].

НУБІП України

НУБІП України