

МАГІСТЕРСЬКА КВАЛІФІКАЦІЙНА РОБОТА

12.05 – МКР. 2228 “С” 2023.12.07. 023 ПЗ

БОЙКА БОГДАНА ЛЕОНІДОВИЧА

2024 р.

**НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ БІОРЕСУРСІВ
І ПРИРОДОКОРИСТУВАННЯ УКРАЇНИ**

Факультет аграрного менеджменту

УДК 005.511(083.92):656.015

ПОГОДЖЕНО

**Декан факультету аграрного
менеджменту**

_____ **Анатолій ОСТАПЧУК**
(підпис) (ПІБ)

“ _____ ” _____ 2024 р.

**ДОПУСКАЄТЬСЯ ДО
ЗАХИСТУ**

**Завідувач кафедри виробничого
та інвестиційного менеджменту**

_____ **Тетяна ВЛАСЕНКО**
(підпис) (ПІБ)

“ _____ ” _____ 2024 р.

МАГІСТЕРСЬКА КВАЛІФІКАЦІЙНА РОБОТА

на тему «ПРОЕКТ ВІДКРИТТЯ БАГАТОРІВНЕВОГО ПАРКІНГУ»

Спеціальність 073 «Менеджмент»

Освітня програма Управління інвестиційною діяльністю та міжнародними проектами

Орієнтація освітньої програми освітньо-професійна

Гарант освітньої програми

д.е.н., професор

_____ (підпис)

Лідія ШИНКАРУК
(ПІБ)

Керівник магістерської кваліфікаційної роботи

д.е.н., професор

_____ (підпис)

Лідія ШИНКАРУК
(ПІБ)

Виконав

_____ (підпис)

Богдан БОЙКО
(ПІБ студента)

КИЇВ – 2024

**НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ БІОРЕСУРСІВ
І ПРИРОДОКОРИСТУВАННЯ УКРАЇНИ
Факультет аграрного менеджменту**

ЗАТВЕРДЖУЮ

**В.о. завідувача кафедри виробничого та
інвестиційного менеджменту**

к.е.н., доцент _____ Тетяна ВЛАСЕНКО
(підпис)

“ _____ ” _____ 2023 року

З А В Д А Н Н Я

**ДО ВИКОНАННЯ МАГІСТЕРСЬКОЇ КВАЛІФІКАЦІЙНОЇ РОБОТИ
СТУДЕНТУ**

Бойка Богдана Леонідовича

(прізвище, ім'я, по батькові)

Спеціальність 073 «Менеджмент»

(код і назва)

Освітня програма «Управління інвестиційною діяльністю та міжнародними проектами»

(назва)

Орієнтація освітньої програми освітньо-професійна

(освітньо-професійна або освітньо-наукова)

Тема магістерської кваліфікаційної роботи «Проект відкриття багаторівневого паркінгу»

затверджена наказом ректора НУБіП України від 07 грудня 2023 р. №2228 «С»

Термін подання завершеної роботи на кафедру 29 листопада 2024 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. розглянути закордонний досвід розвитку ринку надання послуг з паркування транспортних засобів;
2. проаналізувати особливості внутрішнього ринку надання послуг з паркування транспортних засобів;
3. проаналізувати особливості надання послуг з паркування транспортних засобів;
4. розробити бізнес-план проекту відкриття багаторівневого паркінгу;
5. сформулювати пропозиції щодо реалізації бізнес-плану проекту.

Дата видачі завдання “15” грудня 2023 р.

Керівник магістерської кваліфікаційної роботи _____

(підпис)

Лідія ШИНКАРУК

(прізвище та ініціали)

Завдання прийняв до виконання _____

(підпис)

Богдан БОЙКО

(прізвище та ініціали студента)

РЕФЕРАТ

магістерської кваліфікаційної роботи

Бойка Богдана Леонідовича

на тему: «Проект із відкриття багаторівневого паркінгу»

Магістерська кваліфікаційна робота на тему «Проект із відкриття багаторівневого паркінгу» складається з титульної сторінки, змісту, вступу, трьох основних розділів, висновків та списку використаних джерел. У роботі представлено 8 таблиць і 7 рисунків. Список літератури містить 44 джерела. Загальний обсяг роботи складає 54 сторінки.

У першому розділі розглянуто закордонний досвід розвитку ринку надання послуг з паркування транспортних засобів, внутрішній ринок надання послуг з паркування транспортних засобів, а також особливості надання послуг з паркування транспортних засобів.

Другий розділ присвячено розробці бізнес-плану проекту з відкриття багаторівневого паркінгу. Представлено концепцію бізнес-плану, його ціль та завдання; зазначено загальну характеристику бізнесу, визначено цільову аудиторію; розроблено маркетинговий план проекту та проаналізовано конкурентне середовище; визначено організаційну структуру підприємства та описано виробничий план проекту; розраховано основні фінансові показники діяльності та оцінено ефективність реалізації проекту; визначено основні ризики, з якими може зіткнутись проект із відкриття багаторівневого паркінгу та основні напрямки по управлінню ними.

У третьому розділі наведено практичні рекомендації з реалізації бізнес-плану із відкриття багаторівневого паркінгу.

Ключові слова: багаторівневий паркінг, бізнес-план, проект фінансова оцінка, ризики бізнесу, маркетингова стратегія, інвестиційна привабливість.

ЗМІСТ

ВСТУП	6
РОЗДІЛ 1. ТЕНДЕНЦІЇ РОЗВИТКУ РИНКУ НАДАННЯ ПОСЛУГ З ПАРКУВАННЯ ТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ	9
1.1. Закордонний досвід розвитку ринку надання послуг з паркування транспортних засобів	9
1.2. Внутрішній ринок надання послуг з паркування транспортних засобів.....	15
1.3. Особливості надання послуг з паркування транспортних засобів.....	17
РОЗДІЛ 2. БІЗНЕС-ПЛАН ПРОЕКТУ З ВІДКРИТТЯ БАГАТОРІВНЕВОГО ПАРКІНГУ	23
2.1. Резюме проекту	23
2.2. Концептуальне значення та цілі проекту.....	23
2.3. Загальна характеристика бізнесу та особливості цільової аудиторії	24
2.4. Аналіз конкурентного середовища та маркетингова складова проекту	28
2.5. Організаційно-виробничий план	31
2.6. Оцінка ефективності проекту	38
2.7. Управління ризиками проекту.....	43
РОЗДІЛ 3. ПРОПОЗИЦІЇ З РЕАЛІЗАЦІЇ БІЗНЕС-ПЛАНУ ПРОЕКТУ З ВІДКРИТТЯ БАГАТОРІВНЕВОГО ПАРКІНГУ	46
ВИСНОВКИ.....	48
СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ.....	50

ВСТУП

Актуальність теми. Автомобіль став невід'ємною складовою повсякденного життя сучасних людей. З часом цей зв'язок лише зміцнюється, адже кількість автомобілів зростає, тоді як дорожня інфраструктура та місця для паркування, особливо в центральних районах міст, залишаються незмінними. В наш час звичним стало придбання місця для паркування разом із житлом, що свідчить про те, що паркувальні місця стали активом, яке можна продати або здати в оренду, а також використовувати для надання відповідних послуг.

На поточному етапі розвитку автомобілізації в містах України питання виділення територій для паркування автомобілів стало особливо актуальним. Водії часто стикаються з ситуаціями, коли витрати часу на пошук місця для паркування перевищують час, необхідний для поїздки. З іншого боку, плата за паркування може розглядатися як своєрідний податок або орендна плата за тимчасове використання земельних ділянок чи приміщень. Це відкриває широкі можливості для регулювання з боку місцевих органів влади.

Таким чином, пошук балансу між інтересами автомобілістів, які є споживачами паркувальних послуг, та містом або власником паркувального об'єкта, який їх надає, є ключовим моментом, що має бути врахованим під час розробки бізнес-плану для забезпечення послуг з паркування транспортних засобів.

Проблематика розробки бізнес-планів для розвитку різних суб'єктів господарювання у різних сферах діяльності стала предметом всебічного дослідження як зарубіжними, так і вітчизняними науковцями і практиками. Серед них можна відзначити таких вчених, як К. Барроу, П. Барроу, Р. Браун, Б. Форд, Д. Бористайн, П. Пруэтт, С.Ф. Покропивний, Н.В. Данік, О.С. Кваша, Л.А. Лаврів, С.М. Макаренко, Н.М. Олійник, М.В. Масловська, Н.О. Перевозчикова, О.В. Михайленко, А.А. Лобас, Г.О. Селезньова, В.В. Сиров та інші. Однак варто зазначити, що розробка бізнес-планів у контексті новітніх тенденцій у сфері паркувальних послуг залишається недостатньо дослідженою темою. Це підкреслює актуальність вибраної проблематики.

Метою дослідження є теоретичне та аналітичне дослідження планування та організації бізнес-діяльності підприємства багаторівневого паркінгу.

Виходячи з поставленої мети, у роботі поставлені такі **завдання**:

- розглянути закордонний досвід розвитку ринку надання послуг з паркування транспортних засобів;
- проаналізувати особливості внутрішнього ринку надання послуг з паркування транспортних засобів;
- проаналізувати особливості надання послуг з паркування транспортних засобів;
- розробити бізнес-план проекту відкриття багаторівневого паркінгу;
- сформулювати пропозиції щодо реалізації бізнес-плану проекту.

Об'єктом дослідження є процес планування та реалізації бізнес-плану розробки проекту відкриття багаторівневого паркінгу.

Предметом дослідження є теоретичні, методологічні та практичні аспекти планування та організації бізнес-діяльності.

Методи дослідження. Для досягнення мети та вирішення завдань, поставлених у рамках нашої магістерської роботи, було використано широкий спектр наукових методів. Теоретична частина дослідження спирається на методи аналізу та синтезу, узагальнення і порівняння, а також статистичного аналізу. Для візуалізації даних застосовувалися табличні та графічні методи. У практичній частині та розроблених рекомендаціях реалізовано проектний аналіз, прогностичне моделювання та економічне моделювання, супроводжуване обробкою статистичних даних. Застосування зазначених методів сприяло досягненню поставлених цілей і отриманню практичних результатів.

Теоретична цінність і практична значущість отриманих результатів полягає у можливості подальшої реалізації розробленого проекту та наданні рекомендацій для практичного використання.

Апробацію результатів дослідження магістерської роботи було здійснено на VIII Міжнародній науково-практичній конференції «Інклюзивний розвиток

національної економіки: глобальні тенденції, можливості України та роль агропродовольчого сектору, досвід і співпраця з ЄС».

РОЗДІЛ 1. ТЕНДЕНЦІЇ РОЗВИТКУ РИНКУ НАДАННЯ ПОСЛУГ З ПАРКУВАННЯ ТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ

1.1. Закордонний досвід розвитку ринку надання послуг з паркування транспортних засобів

Сучасна політика організації паркування в розвинутих міських центрах базується на принципі підвищеної вартості утримання автомобіля в центральних районах та місцях підвищеного громадського інтересу. Зокрема, в таких містах, як Лондон, Стокгольм і Осло, запроваджено платний в'їзд у центр і високі тарифи на паркування. Ці зміни спрямовані на зменшення кількості вуличних паркомісць, водночас підтримуючи створення підземних паркінгів, як-от у Франції, де підземні стоянки відкривають простір на вулицях для громадських потреб.

Коли нові паркінги будуються поза межами вулиць, частину наявних вуличних місць перетворюють на зони для пішоходів або велосипедистів. Розвинуті міста Європи віддають перевагу пішохідним та велосипедним зонам, поступово зміщуючи автомобільне паркування на периферію. Для обмеження доступу приватних автомобілів у громадські простори встановлюють фізичні бар'єри, такі як стовпчики, огорожі або автоматичні болларди, що дозволяють керувати доступом транспорту за розкладом або в екстрених випадках [22].

Дефіцит місць для паркування, типовий для багатьох країн, є причиною вибору альтернативних видів транспорту. У Великобританії, попри сплачене місце, громадяни часто не можуть його використовувати через брак парковок, що мотивує їх пересідати на таксі, громадський транспорт чи велосипеди. У деяких районах Лондона скоротилася кількість автомобілів через обмежені можливості для паркування, що демонструє ефективність таких змін у стимулюванні екологічно сталих альтернатив [23].

Акт про регулювання дорожнього руху 1984 року (Велика Британія) наділяє органи місцевого самоврядування правом організовувати паркувальні зони, видавати дозволи, регулювати час і способи оплати паркування, а також запроваджувати пільгові умови. Цей закон не обмежує встановлення тарифів;

місцева влада самостійно визначає їх через початковий та додатковий збори, або через фіксовану плату, яка не залежить від тривалості паркування. Важливо, що плата призначена для покращення мобільності та забезпечення вільного простору, а не для комерційного прибутку [6].

Згідно зі статтею 33, органи місцевої влади можуть організовувати off-street парковки – як закриті, так і відкриті, на власній або контрольованій ними території. Вони також можуть адаптувати будівлі під паркувальні зони для тимчасового користування. Правила паркування, встановлені місцевими органами, можуть відрізнятися для місцевих жителів і сторонніх осіб і передбачають різні умови щодо вартості, періоду безоплатного паркування та надання пільг [6].

Основні повноваження органів місцевої влади у сфері організації платного паркування включають:

- 1) визначення зон для паркування;
- 2) стягнення плати за видачу паркувальних дозволів;
- 3) регулювання тривалості паркування та способів оплати;
- 4) надання пільг для певних категорій користувачів.

Органи місцевої влади зобов'язані також вести облік доходів і витрат, пов'язаних з паркуванням, для прозорості й оптимізації використання міських просторів [6].

Органи місцевого самоврядування мають право збирати плату за паркування, включаючи штрафи за порушення паркувальних правил, що формують частину доходів місцевого бюджету. У разі перевищення запланованих надходжень, додаткові кошти можуть спрямовуватися на підтримку паркувальних зон (off-street parking) та на розвиток громадського транспорту, покращення стану доріг і транспортної інфраструктури, а також реалізацію транспортної стратегії Лондона [24].

Британська асоціація паркування (British Parking Association) виступає як провідна професійна організація, що опікується управлінням у сфері паркування та дорожнього руху в Європі. Включаючи близько 700 членів, асоціація діє на

неприбутковій основі, підтримуючи співпрацю між урядом, місцевими органами та приватними операторами парковок. Метою діяльності організації є підвищення якості управління паркувальними зонами шляхом впровадження інновацій, технологій, підвищення стандартів професійної діяльності та безпеки. Вона також надає членам юридичні консультації, організовує обговорення питань та перспектив паркування на щорічних конференціях [23].

Європейська комісія, в межах Стратегії «Європа 2020», розробила План розвитку Єдиного Європейського Транспортного Простору [19]. Крім того, Європейський парламент ухвалив Резолюцію щодо Зеленої книги з міської мобільності (2008) та затвердив Звіт про План дій з міської мобільності (2009). Згідно з цим планом дій, відповідальність за міську мобільність покладається на місцеві, регіональні та національні органи влади, при цьому рішення приймаються у правовому полі, яке забезпечують ЄС та національні інституції. У цьому контексті місцеві збори за паркування визнаються як джерело фінансування [20].

Розвиток ринку надання послуг з паркування транспортних засобів у різних країнах свідчить про активне впровадження інноваційних технологій, які підвищують ефективність паркувальної інфраструктури та покращують зручність для водіїв. Аналіз досвіду таких країн, як Швеція, Норвегія, Японія, США та Німеччина, дозволяє виділити кілька важливих аспектів, які можуть бути корисними для України в контексті розвитку ринку паркування.

У Канаді питаннями організації паркувального простору опікуються місцеві органи влади, які впроваджують як платні, так і безоплатні місця. З метою оптимізації процесу широко використовуються цифрові технології, як-от система PayBySky, що інтегрується з бортовою системою діагностики автомобіля і дозволяє здійснювати оплату за допомогою смартфона. Ця система забезпечує автоматичне вирахування плати за паркування, що дає можливість муніципалітетам підвищити доходи та полегшити доступ водіїв до паркувальних місць [26].

Варто відзначити скандинавські країни. Відомі скандинавські країни, зокрема Швеція та Норвегія, займають провідні позиції в розвитку концепції інтелектуальних паркінгів. Інтелектуальні паркінги представляють собою системи, які автоматично обліковують зайнятість місць для паркування, використовуючи сенсорні технології та датчики. Завдяки цим системам водії можуть отримати інформацію про наявність вільних місць у реальному часі через мобільні додатки або інші інформаційні канали.

Такі технології знижують час, витрачений на пошук паркувального місця, зменшують затори, а також дозволяють ефективно використовувати обмежений простір для паркування. Це має особливо велике значення у великих містах з високою щільністю населення. Крім того, система інтелектуальних паркінгів дає можливість легко інтегрувати інші технології, такі як автоматизовані системи оплати або мобільні додатки для резервування місць. Інтеграція таких технологій дозволяє забезпечити більш зручне та ефективне використання міських паркувальних ресурсів.

Японія є світовим лідером у галузі автоматизованих паркінгів. У великих містах Японії, де земельні ресурси є дуже обмеженими, активно розвиваються технології вертикального паркування, що дозволяють максимально використовувати доступний простір для зберігання транспортних засобів. Ці паркінги можуть бути повністю автоматизованими, що знижує потребу у великій кількості робочої сили і зменшує ймовірність помилок людського фактору.

Автоматизовані паркінги в Японії дозволяють компактно розміщувати автомобілі на кількох рівнях, а спеціальне обладнання забезпечує швидке і безпечне переміщення автомобіля в паркувальне місце. Це дозволяє оптимізувати використання обмежених міських територій, що особливо важливо в умовах високої щільності населення та великої кількості транспортних засобів. Інноваційні підходи до паркування можуть бути впроваджені й в Україні, зокрема в мегаполісах, де дефіцит паркувальних місць стає однією з основних проблем.

Система електронних платформ для бронювання паркувальних місць активно розвивається в США. Мобільні додатки дозволяють водіям не тільки бронювати місця на паркінгах заздалегідь, але й отримувати актуальну інформацію про вартість паркування, доступність місць та можливість продовження часу парковки. Важливо, що такі платформи забезпечують зручний інтерфейс, інтегруючи всі необхідні послуги в одному додатку, що спрощує процес користування паркувальними послугами.

Цей досвід може бути корисним для України, де рівень цифровізації ще не досяг такого ж рівня, як у розвинених країнах, але є потенціал для розвитку. Інтеграція таких додатків дозволить українським водіям отримувати інформацію про наявність вільних місць та здійснювати оплату за паркування без необхідності фізично взаємодіяти з автоматами або паркувальниками. Це підвищить зручність використання паркінгів і допоможе оптимізувати їх завантаження.

У Німеччині, одній з найбільш розвинутих європейських країн, активно розвивається концепція багаторівневих паркінгів, що мають інтегровані зарядні станції для електричних автомобілів. Зростання популярності екологічно чистих транспортних засобів, таких як електромобілі, викликає потребу в створенні спеціалізованої інфраструктури для їх зарядки. Багаторівневі паркінги, що включають зарядні станції, дозволяють одночасно вирішувати проблему нестачі місць для паркування та сприяти розвитку «зеленого» транспорту.

Цей підхід може бути інтегрований в Україні, де кількість електромобілів поступово збільшується, а інфраструктура для їх зарядки ще не встигла розвинути в достатньому обсязі. Створення багаторівневих паркінгів з відповідною інфраструктурою для електромобілів буде відповідати європейським тенденціям і сприятиме популяризації екологічно чистого транспорту в Україні.

Інтеграція закордонного досвіду в Україну може здійснюватися через ряд ключових кроків. Перш за все, варто звернути увагу на розвиток інтелектуальних паркінгів з використанням сучасних сенсорних та мобільних технологій. Це

дозволить вирішити проблему дефіциту паркувальних місць у великих містах України та зменшити негативний вплив на навколишнє середовище.

Додатково, розширення мережі зарядних станцій для електричних автомобілів та інтеграція їх у багаторівневі паркінги допоможе стимулювати розвиток екологічного транспорту. В Україні також існує потенціал для впровадження автоматизованих паркінгів, зокрема у великих міських агломераціях, де площа для розширення традиційних паркувальних місць є обмеженою.

Не менш важливим є розвиток цифрових платформ для бронювання паркувальних місць, що дозволить підвищити зручність для водіїв та забезпечити ефективне використання паркувальних ресурсів. Однак, для успішної реалізації цих інновацій необхідно також вирішити питання щодо розвитку відповідної інфраструктури та цифрової грамотності серед користувачів, а також забезпечити підтримку з боку держави та місцевих органів влади [26].

Таким чином, досвід таких країн, як Швеція, Японія, США та Німеччина, є цінним для України і може бути успішно адаптований в контексті розвитку паркувальної інфраструктури

Отже, вивчення іноземного досвіду є важливим для розвитку національної транспортної інфраструктури, оскільки проблеми паркування в зарубіжних і вітчизняних містах подібні. Відповідно до досліджень, для ефективного управління транспортною інфраструктурою необхідно розробити законодавчі акти, що підтримують громадський транспорт; запровадити обмеження на використання приватних авто в центрах міст; регулювати державні субсидії з урахуванням маршрутної протяжності, обсягу перевезень та економічної ефективності; а також оптимізувати систему пільг на проїзд для окремих груп населення. Крім того, пропонується розвивати екологічні види транспорту, посилити контроль за паркуванням у центрі міст, впроваджувати пільги для місцевих жителів і осіб з інвалідністю, створювати перехоплюючі стоянки для

розвантаження центральних зон міст та автоматизовані системи управління дорожнім рухом для підвищення ефективності транспортних потоків.

1.2. Внутрішній ринок надання послуг з паркування транспортних засобів

Розглянемо ринок послуг з утримання паркувальних майданчиків та забезпечення зберігання транспортних засобів на них. Об'єктом цього ринку є послуги, спрямовані на підтримку майданчиків для паркування в належному стані та надання можливості зберігання транспортних засобів.

Товарні межі цього ринку охоплюють сукупність однорідних послуг, що задовольняють аналогічні потреби споживачів, які можуть перейти від одного виду послуг до іншого у межах цього ринку. З огляду на специфічні вимоги до регулювання послуг паркування, товарні межі ринку обмежуються саме послугами утримання паркувальних майданчиків і зберігання на них транспорту.

Територіальні межі ринку зберігання транспортних засобів охоплюють населені пункти, в яких провадиться діяльність, спрямована на зберігання автотранспорту.

Ринок послуг з утримання паркувальних майданчиків є регіональним і функціонує на основі взаємодії виробників, продавців і споживачів цих послуг у межах визначеної території. Цей ринок залежить від сукупності організаційних, економічних, соціальних, правових та інвестиційних чинників, які мають регіональну специфіку [6].

Споживачами послуг зберігання транспортних засобів є особи, що користуються спеціально відведеними місцями для їх розміщення. Основними учасниками ринку є оператори — суб'єкти господарювання, які відповідають за облаштування та утримання паркувальних майданчиків.

Станом на початок 2022 року в Україні нараховано 6596 паркувальних майданчиків, з яких 4756 є відведеними, а 1840 — спеціально обладнаними. Найбільше таких майданчиків розташовано в Полтавській (1229),

Дніпропетровській (1227) областях та Києві (1209). Найменше — в Одеській (57), Донецькій (61) та Черкаській (66) областях [25].

Платні майданчики складають 2484 (38% загальної кількості), з яких лише 24% обладнані паркоматами, а 10% — в'їзними/виїзними терміналами. У 2021 році кількість таких автоматизованих майданчиків зросла, зокрема на 94 одиниці з паркоматами і на 5 з терміналами. У Дніпропетровській, Львівській, Івано-Франківській та інших областях наявні автоматизовані паркомісця, проте в більшості регіонів такі пристрої поки що не встановлені [25].

На відведених платних майданчиках, обладнаних паркувальними автоматами, налічується 9128 паркувальних місць, що відповідає середньому навантаженню 20 місць на один автомат згідно з вимогами Правил паркування [25]. Загальна кількість місць на паркувальних майданчиках перевищує 179 тисяч, з яких понад 15,6 тисяч призначені для транспортних засобів осіб з інвалідністю, що становить 9% від усіх місць. Найменшу частку таких місць зафіксовано в Закарпатській та Чернігівській областях (1%), Сумській (3%), Київській, Волинській, Вінницькій та Запорізькій — по 4% [25].

Оплата через мобільні послуги можлива в Києві (74,6 тис. місць), а також у Дніпропетровській (6,2 тис.), Харківській (2,5 тис.), Львівській (1,5 тис.), Полтавській (1,1 тис.) та інших областях. Загалом обслуговування майданчиків для паркування здійснюють 905 суб'єктів господарювання, серед яких 12% становлять комунальні підприємства, 50% — приватні, а 38% мають інші організаційно-правові форми. Найбільша кількість підприємств зосереджена в Києві (206), Львівській (177), Херсонській (142) та Дніпропетровській (112) областях; найменша — в Київській і Черкаській (по 2 підприємства) та Харківській (5) [25].

Середня вартість паркування в Україні складає 7 гривень за годину, з найвищими тарифами у Львівській області (29 грн/год), Києві (25,32 грн/год), Закарпатській, Сумській і Хмельницькій областях (15 грн/год), найнижчими — в Харківській (3,6 грн/год) та Одеській (4 грн/год) областях. Деякі області,

зокрема Донецька, Житомирська, Запорізька, ухвалили рішення про безкоштовне паркування [25].

Основними бар'єрами для нових суб'єктів господарювання, які прагнуть вийти на ринок послуг утримання паркувальних майданчиків, є [4]:

1. Організаційні та адміністративні обмеження: для отримання права на надання таких послуг потрібно укласти договір із місцевою владою на конкурсних засадах.

2. Економічні обмеження: новим учасникам необхідно інвестувати в облаштування територій та встановлення паркоматів, вартість яких сягає 33 000 грн (без урахування витрат на їх встановлення).

3. Регіональні відмінності: у деяких регіонах ринок паркувальних послуг ще не розвинений. У місцях, де він функціонує, існують відмінності у правовому статусі надавачів послуг, способах допуску на ринок, а також співвідношенні попиту і пропозиції.

4. Необхідність регіональної взаємодії: ефективний розвиток ринку залежить від балансу між державним та місцевим регулюванням і механізмами саморегуляції, що дозволяє гармонізувати суспільні та бізнес-інтереси.

5. Внутрішні регіональні фактори: такі чинники, як статус населеного пункту, чисельність населення, транспортна інфраструктура, інвестиційна привабливість, екологічна ситуація, визначають особливості функціонування ринку в конкретному регіоні.

6. Ефективність ринку паркувальних послуг у регіонах залежить не лише від внутрішніх факторів, але й від загальних тенденцій на національному ринку, що формують попит у країні.

1.3. Особливості надання послуг з паркування транспортних засобів

Регулювання процесу організації та порядку паркування транспортних засобів у населених пунктах здійснюється відповідно до Правил паркування. Згідно з пунктом 3 статті 4 цих Правил, «відведені майданчики для паркування» визначаються як місця на проїзній частині, дорогах або тротуарах, обладнані

відповідно до вимог Правил паркування та Правил дорожнього руху, затверджених постановою Кабінету Міністрів України від 10 жовтня 2001 р. № 1306 [26,27].

Організація розміщення паркувальних майданчиків за конкретними адресами здійснюється органами місцевого самоврядування за погодженням із Державною автоінспекцією Міністерства внутрішніх справ відповідно до статті 8 Правил паркування [27]. Крім того, відповідно до підпункту 8 пункту «а» статті 28 Закону України «Про місцеве самоврядування в Україні», до компетенції виконавчих органів сільських, селищних і міських рад належить складання та затвердження переліку місць для паркування транспортних засобів [5].

Додатково, підпункт 4 пункту «а» статті 30 цього ж Закону надає місцевим органам право приймати рішення щодо облаштування громадських вбиралень, стоянок та майданчиків для паркування з подальшим контролем їхньої діяльності [5]. Закон України «Про благоустрій населених пунктів», пункт 6 частини другої статті 10, відносить до повноважень місцевих органів визначення місць для паркування на об'єктах благоустрою [4].

Таким чином, місцеві органи самоврядування мають право ухвалювати рішення щодо розташування, облаштування та функціонування майданчиків для паркування. Належне облаштування таких майданчиків є необхідною умовою для надання відповідних послуг населенню.

Автостоянки є спеціально облаштованими відкритими майданчиками, призначеними для тимчасового або довгострокового зберігання легкових автомобілів і мототранспортних засобів, незалежно від форми власності. На таких об'єктах можуть бути присутніми гаражі, навіси, приміщення для персоналу та інші конструкції, необхідні для їх функціонування, з дотриманням вимог щодо обладнання та ведення документації. Режим роботи автостоянок узгоджується з місцевими органами влади, а охоронні послуги є обов'язковими, з можливістю надання додаткових послуг з обслуговування транспортних засобів.

Вибір місця для облаштування паркувальних майданчиків вимагає узгодження їх розташування з компетентними органами. Оскільки такі майданчики знаходяться в межах проїзної частини, доріг або тротуарів, для їх розміщення необхідне рішення відповідної установи. Відповідно до частини другої статті 83 Земельного кодексу України, всі землі населених пунктів, які не є приватною або державною власністю, належать до комунальної власності. Зокрема, землі загального користування, такі як вулиці, площі та сквери, не можуть передаватися у приватну власність [5].

Стаття 60 Закону України «Про місцеве самоврядування в Україні» визначає, що місцеві органи самоврядування здійснюють від імені громад правомочності щодо управління об'єктами комунальної власності. Ці органи можуть передавати їх у постійне чи тимчасове користування фізичним та юридичним особам, укладати угоди про оренду або купівлю-продаж, визначати умови використання та фінансування об'єктів, що передаються в користування або оренду, а також вирішувати питання їх відчуження [5].

Згідно зі статтями 6 та 7 Закону України «Про дорожній рух», компетенція відповідних рад включає прийняття рішень, що стосуються розміщення, обладнання та функціонування майданчиків для паркування автомобілів і стоянок таксі на території населених пунктів. Ці органи також здійснюють контроль за дотриманням правил, що регулюють умови розміщення та функціонування таких майданчиків. Відповідно до статті 8 Правил паркування, розміщення паркувальних майданчиків за конкретними адресами виконується місцевими органами самоврядування у встановленому порядку за погодженням з Державтоінспекцією МВС.

Таким чином, органи місцевого самоврядування виступають уповноваженими суб'єктами, які в установленому порядку вирішують питання організації паркувальних майданчиків, визначають їх місця розташування та виконують інші необхідні заходи, включаючи передачу земельних ділянок у користування [6].

При плануванні розміщення паркувальних майданчиків на вулицях і дорогах населених пунктів слід враховувати такі аспекти:

- 1) Наявність та характеристики комунікацій і інженерних мереж.
- 2) Умови для забезпечення безпеки дорожнього руху, включаючи видимість у плані та повздовжньому профілі.
- 3) Параметри поперечних і поздовжніх ухилів.
- 4) Розташування зелених насаджень.
- 5) Стан покриття проїзної частини.

Згідно з вимогами, заборонено розміщення паркувальних майданчиків на вулицях з двома смугами руху шириною менше 7,5 метра. Проектування, будівництво, реконструкція, ремонт та утримання майданчиків для паркування мають проводитися відповідно до чинного законодавства, державних будівельних норм, стандартів і технічних умов, а також зазначених правил. Загальні вимоги до проектування паркувальних майданчиків регулюються Правилами паркування та Державними будівельними нормами (ДБН Б.2.2-5:2011).

При проектуванні майданчиків для паркування слід передбачати виділення щонайменше 10% місць (але не менше одного) для транспортних засобів загального призначення, які використовують особи з інвалідністю, а також для спеціальних транспортних засобів. Відстань від входу на платний паркувальний майданчик до найближчого з цих місць не повинна перевищувати 50 метрів за найкоротшою траєкторією руху. Такі місця мають бути чітко позначені відповідними дорожніми знаками та розміткою (п. 4.20.5 ДБН Б.2.2-5:2011).

Розміри паркувального місця для транспортних засобів, якими керують особи з інвалідністю, або спеціальних транспортних засобів, повинні становити щонайменше 5,0 м x 3,5 м. Відповідно до пункту 5.6.13 ДБН Б.2.2-5:2011, паркувальні майданчики повинні відповідати всім нормам, стандартам і вимогам у сфері благоустрою населених пунктів. Організація та порядок паркування на вулицях і дорогах населених пунктів мають здійснюватися згідно з правилами паркування.

При проектуванні майданчиків для паркування необхідно враховувати такі нормативні параметри:

1) Розміри паркувальних місць (з урахуванням мінімальних допустимих зазорів безпеки 0,5 м) мають становити: для легкових автомобілів – 2,3 м × 5,0 м, для вантажних автомобілів – 3,0 м × 8,0 м, для автопоїздів – 3,5 м × 20,0 м, для туристичних автобусів – 3,5 м × 15,0 м. Зазори безпеки допускається збільшувати до 0,7 м.

2) Мінімальна ширина проїздів: 8 м – для двобічного руху, 4,0 м – для однобічного руху.

3) Радіуси заокруглення бортового каменя повинні становити не менше ніж 6 м.

Конфігурація та розміри майданчика для паркування визначають можливість організації в'їзду і виїзду, що може включати одно- або багаторядне розміщення транспортних засобів. Автомобілі можуть бути розташовані з одного боку проїзду або уздовж обох сторін, паралельно, перпендикулярно або під кутом до осі проїзду. При цьому важливо дотримуватися вимог щодо раціонального використання території, забезпечення безпеки руху для транспорту та пішоходів, а також розділення їхніх напрямків руху в межах паркувального майданчика і на прилеглих вулицях.

Рух автомобілів на території майданчика слід організувати однобічно, а для майданчиків з місткістю понад 100 місць – без перетворюючих і зустрічних потоків. У разі, якщо на паркувальному майданчику кількість транспортних засобів не перевищує 50, дозволяється зустрічний і перехресний рух, за умови, що інтенсивність не перевищує 5 одиниць на годину. Для майданчиків, що вміщують понад 50 автомобілів, має бути не менше ніж два в'їзди та виїзди: один – для регулярного руху (головний), інші – для аварійної евакуації, які виходять на внутрішньоквартальні проїзди житлового району. Кількість аварійних виїздів розраховується таким чином: один виїзд на кількість від 50 до 200 автомобілів, з додатковим виїздом на кожні наступні повні або неповні 200 транспортних засобів.

Згідно з чинним законодавством, паркувальні майданчики повинні бути оснащені паркувальними автоматами. Згідно з пунктом 4 Правил паркування, паркувальний автомат є технічним пристроєм для сплати за користування платними паркувальними місцями з можливістю використання платіжних карток та готівки. Обов'язковою є установка паркувальних автоматів на кожні 20 паркувальних місць з обох боків проїзної частини, дороги або тротуару, а також наявність інформаційних знаків, що інформують про можливість мобільного паркування.

Таким чином, паркувальний автомат (паркомат) є пристроєм, який оператор зобов'язаний придбати для організації своєї діяльності, облаштувавши ним паркувальний майданчик відповідно до вимог, викладених у пункті 14 Правил паркування.

Згідно зі статтею 522 Закону України «Про дорожній рух», особи, які користуються майданчиками для платного паркування, зобов'язані сплачувати плату за паркування транспортних засобів за кожну годину відповідно до тарифів, які встановлюються органами місцевого самоврядування в порядку, затвердженому Кабінетом Міністрів України. Також, згідно з пунктом 3 статті 281 Закону України «Про благоустрій населених пунктів», тарифи на послуги з користування майданчиками для паркування мають формуватися на основі економічних обґрунтувань. Пункт 15 Правил зберігання передбачає, що плата за зберігання транспортних засобів на автостоянках справляється відповідно до затверджених тарифів з видачею квитанції або касового чека. Таким чином, органи місцевого самоврядування наділені повноваженнями щодо встановлення тарифів на паркування або визначення безоплатності цих послуг, з урахуванням необхідності економічної обґрунтованості тарифів у разі їх платності.

РОЗДІЛ 2. БІЗНЕС-ПЛАН ПРОЕКТУ З ВІДКРИТТЯ БАГАТОРІВНЕВОГО ПАРКІНГУ

2.1. Резюме проекту

Назва проекту	Багаторівневий паркінг
Організаційно правова форма підприємства	ФОП
КВЕД	52.21.2 — Надання послуг з паркування транспортних засобів
Система оподаткування	Спрощена система оподаткування
Сфера діяльності	Інфраструктура паркування і транспортні послуги
Спеціалізація	Багаторівневе паркування для автотранспортних засобів
Персонал підприємства	1 адміністратор; 4 чергових/охоронця; 1 бухгалтер
Інвестиційні кошти	1955500,00 грн
Очікуваний дохід	35793242,00 грн
Заплановані витрати	12905110,00 грн
Чистий прибуток	19477783,00 грн
ЕВІТДА	21627132,00 грн
Точка безбитковості проекту	61,2%
Чиста приведена вартість проекту	5412537,00 грн
IRR	24,7%
Дисконтований термін окупності проекту	3,1
Простий термін окупності	2,3

Джерело: сформовано автором

2.2. Концептуальне значення та цілі проекту

Концепція бізнес-проекту передбачає створення підприємства, яке надаватиме послуги з паркування транспортних засобів через багаторівневу наземну автостоянку. Основна мета цього підприємства полягає в покращенні організації дорожнього руху, зокрема через впорядкування процесів паркування, впровадження інформаційних технологій та сучасних технічних засобів. Підприємство функціонуватиме у формі приватного підприємства, яке буде платником єдиного податку.

Основні напрямки діяльності підприємства включатимуть:

1. Надання послуг користування платними майданчиками для денного та нічного паркування.
2. Договірна експлуатація фіксованих місць для паркування.

Окрім основних послуг, планується також надання:

1. Послуг з евакуації транспортних засобів.
2. Розробка схем паркувальних майданчиків та встановлення дорожніх знаків.

Функції підприємства включають споживчу, інфраструктурну та економічну діяльність. Серед завдань підприємства – формування нового паркувального простору, утримання збалансованого стану паркувальних місць, забезпечення високих доходів, розвиток пішохідної та транспортної інфраструктури, а також розширення асортименту послуг.

Для успішного запуску бізнесу в галузі паркування необхідно дотримуватися чіткої послідовності дій, яка включає:

1. Ринковий аналіз та визначення цільової аудиторії.
2. Реєстрацію бізнесу та оформлення договору оренди або викупу ділянки.
3. Облаштування території та отримання всіх необхідних дозволів.
4. Наймання персоналу.
5. Проведення рекламної кампанії.

2.3. Загальна характеристика бізнесу та особливості цільової аудиторії

Актуальність проблеми недостатньої кількості паркувальних місць є надзвичайно високою для великих міст, адже з кожним роком спостерігається зростання населення та, відповідно, автомобілів. Це призводить до збільшення випадків паркування автомобілів на газонах, проїзних частинах та тротуарах, що негативно впливає на естетику міського середовища та може створювати перешкоди для проїзду аварійних служб.

У столиці України, де автомобільний потік зростає, існує багато варіантів стоянок, зокрема критих і підземних багаторівневих паркінгів. Проте, навіть з

такою інфраструктурою, часто відчувається нестача місць для паркування, особливо в житлових комплексах, де забудовники не дотримуються необхідних норм щодо забезпечення паркомісцями.

Клієнтами платних парковок зазвичай є водії, які не мають можливості залишити автомобіль у гаражі або на подвір'ї. Серед них здебільшого особи середнього достатку, для яких важливими факторами вибору місця паркування є близькість до місця проживання, упорядкованість території та наявність цілодобової охорони.

Відтак, розробка проекту багаторівневої автостоянки, що відповідає сучасним вимогам та забезпечує баланс між числом автомобілів і паркомісцями в столиці, є актуальною темою для дослідження. Багаторівневі паркінги надають значну перевагу у використанні обмеженої площі, оскільки дозволяють розмістити більше автомобілів на меншій території.

Перевагами багаторівневих автостоянок є:

1. Ефективне використання простору;
2. Можливість розміщення великої кількості автомобілів;
3. Зменшення візуального забруднення території.

Недоліками можуть бути:

1. Вищі витрати на будівництво та обслуговування;
2. Необхідність забезпечення під'їзних шляхів та вентиляційних систем.

Таким чином, реалізація проекту багаторівневої автостоянки може суттєво поліпшити ситуацію з паркуванням у міських умовах.

Розглянемо вимоги, які висуваються до автостоянок. Відстань від паркінгу до житлових будівель не повинна бути меншою за 50 метрів, а для розміщення одного автомобіля передбачено площу в 25 м². Відстань між рядами автомобілів повинна становити не менше 7 метрів, а в'їзд має бути якісно обладнаний. Покриття дороги може включати асфальт, оброблений розчином, що запобігає всмоктуванню нафтопродуктів, або щебінь. Важливим є також відсутність в околиці аналогічних стоянок.

Сьогодні спостерігається зростання кількості особистих автомобілів, що сприяє збільшенню попиту на паркувальні місця. Конкуренція в цій сфері бізнесу є низькою, що відкриває можливості для організації платної автостоянки. Перш ніж інвестувати в стартап, необхідно підготувати детальний бізнес-план. Розглянемо проект багаторівневої автостоянки середнього цінового сегмента у Києві, розрахованої на 100 автомобілів.

Для реалізації такого проекту слід дотриматися ряду умов:

1. Розробити детальний бізнес-план з фінансовими розрахунками;
2. Обрати оптимальне місце для розташування паркінгу;
3. Оформити довгострокові орендні угоди;
4. Отримати необхідну документацію для відкриття;
5. Оформити статус фізичної особи підприємця;
6. Забезпечити благоустрій території;
7. Залучити кваліфікований персонал;
8. Організувати рекламну кампанію.

Основною функцією паркінгу є забезпечення розміщення автомобілів, їх охорона та надання додаткових послуг. Тут можна залишати не лише легкові автомобілі, а й вантажні автомобілі та мототехніку. Надання додаткових сервісів допоможе підвищити конкурентоспроможність, розширити клієнтську базу та збільшити доходи.

Паркінг не обмежується виключно наданням стандартних послуг із розміщення автомобілів. З метою підвищення зручності та ергономічності використання багаторівневої автостоянки доцільно запроваджувати додаткові послуги, які сприятимуть її популярності. До таких послуг можуть належати:

- зберігання автомобільних шин;
- захист від атмосферних опадів і сонця за допомогою брезентів;
- підкачка коліс;
- миття скла автомобіля;
- прогрів замків;

- забезпечення можливості швидкого перекусу (наприклад, фастфуд або автомати з їжею).

У подальшому, після окупності інвестицій і початку отримання прибутку, можливе розширення спектра послуг шляхом облаштування мийки самообслуговування та відкриття майстерні з шиномонтажу.

Цільова аудиторія для проекту багаторівневої автостоянки є досить різноманітною та охоплює кілька ключових груп, кожна з яких має свої специфічні потреби та очікування.

По-перше, жителі міських районів становлять одну з найчисельніших категорій. У великих містах, де автомобілів стає все більше, жителі часто стикаються з проблемою нестачі паркувальних місць. Ця група шукає зручні та доступні рішення для паркування, оскільки багато квартир не мають власних гаражів або паркомісць. Наявність багаторівневої автостоянки дозволить цим особам не лише знайти місце для паркування, але й забезпечить безпечне зберігання їхнього транспорту.

По-друге, працівники офісів і бізнес-центрів також є важливою частиною цільової аудиторії. Вони потребують доступу до паркувальних місць на протязі робочого дня, часто прагнучи уникнути проблем із паркуванням, які можуть впливати на їхню продуктивність. Для них важливо мати можливість залишити автомобіль поруч із робочим місцем у комфортних умовах, а багаторівнева стоянка може запропонувати такі можливості.

Третя група — це водії, які потребують тимчасового зберігання своїх автомобілів під час подорожей або тривалих візитів. Вони можуть шукати місце для паркування на кілька днів або навіть тижнів, тому важливо, щоб стоянка пропонувала зручні умови та послуги, що відповідають їхнім потребам. Для таких водіїв наявність охорони, системи відеоспостереження та можливості надання додаткових сервісів, як-от миття автомобіля, стають вирішальними факторами при виборі паркінгу.

Ще однією важливою категорією є власники автомобілів, які шукають додаткові послуги. Це можуть бути послуги, пов'язані з обслуговуванням автомобілів, такими як шиномонтаж, підкачка покришок, а також миття авто. Зважаючи на зайнятість сучасного життя, багато водіїв віддають перевагу комплексним рішенням, які дозволяють не лише залишити автомобіль на стоянці, а й отримати якісні послуги без зайвих зусиль.

Крім того, не слід забувати про туристів та гостей міста, які можуть потребувати паркування автомобілів на короткий або середній термін. Для цієї аудиторії важливо, щоб стоянка розташовувалася у зручному місці, з легким доступом до транспортних шляхів і туристичних об'єктів.

Таким чином, проект багаторівневої автостоянки має потенціал для задоволення потреб різних груп населення, забезпечуючи не лише паркувальні послуги, але й широкий спектр додаткових сервісів. Це може зробити автостоянку не лише зручним місцем для зберігання автомобілів, але й важливим елементом інфраструктури, що сприяє розвитку міського середовища. В результаті, цільова аудиторія є ключовим аспектом у формуванні успішної стратегії для бізнесу, який прагне стати лідером у сфері паркувальних послуг.

2.4. Аналіз конкурентного середовища та маркетингова складова проекту

Протягом 2000-х років українські міста стикнулися з різким зростанням кількості автомобілів, до якого були невідготівлені. Станом на січень 2021 року, за даними AUTO-Consulting, кількість авто у Києві досягла 400 на 1000 жителів, що перевищує середній показник по Україні — 250 автомобілів на тисячу осіб. Для порівняння, у Варшаві цей показник складає 260 авто, в Таллінні — 180, а у Копенгагені — 205.

У 2022 році в Києві діяли різні типи паркувальних майданчиків:

- понад 1000 майданчиків з майже 60 тисячами паркомісць, закріплених за КП «Київтранспарксервіс»;
- 60 комерційних паркінгів, що надають понад 15 тисяч паркомісць;

- 50 безкоштовних зон біля торговельних центрів і магазинів, де можуть розміститися понад 25 тисяч авто;
- близько 315 тисяч місць, де дозволено паркування згідно з ПДР.

Кількість паркомісць у Києві складає 3 на кожні 100 жителів, тоді як у багатьох європейських містах цей показник досягає 15. На думку експертів, Київ забезпечений паркомісцями лише на 30% від реальної потреби.

Попри низький рівень конкуренції у цьому секторі, домінуючі позиції КП «Київтранспарксервіс» та організаційні вимоги для входження на ринок створюють високий бар'єр для нових учасників, що обмежує розвиток цієї сфери.

Оцінка зовнішнього середовища для відкриття багаторівневого паркінгу відображає ряд важливих тенденцій. Зокрема, європейський вибір України передбачає адаптацію бізнес-процесів до стандартів ЄС, що включає посилення екологічних вимог, популяризацію велоінфраструктури, підтримку електромобілів, зниження рівня викидів та розвиток громадського транспорту. Очікується також збільшення кількості паркомісць, хоча низька купівельна спроможність населення може негативно вплинути на готовність платити за паркування [8].

Аналіз внутрішнього середовища щодо відкриття автопарковки в Києві вказує на відсутність значної конкуренції: КП «Київтранспарксервіс» залишається монополістом із закріпленими 39 300 паркомісцями, з яких 34 100 платних і 4 050 безоплатних. Станом на 2022 рік фактично експлуатувалося 20 000 паркомісць (17 000 платних і 3 000 безоплатних) [8].

Для оцінки внутрішніх та зовнішніх факторів діяльності багаторівневого паркінгу рекомендується застосувати SWOT-аналіз. Тут «сильні та слабкі сторони» характеризують внутрішній стан підприємства, тоді як «можливості та загрози» пов'язані з впливом зовнішнього середовища. Сильні сторони та можливості сприяють досягненню стратегічних цілей компанії, тоді як слабкі сторони і загрози можуть гальмувати її розвиток та вимагати додаткових заходів для їх нейтралізації.

Тож, варто детальніше розглянути конкурентне середовище та провести SWOT-аналіз (табл.2.1).

Таблиця 2.1

SWOT-аналіз підприємства багаторівневого паркінгу

Сильні сторони (Strengths)	Слабкі сторони (Weaknesses)
Високий попит на послуги; значна підтримка з боку клієнтів; високий рівень рентабельності; належний рівень матеріально-технічного забезпечення; забезпечення послуг з паркування відповідно до сучасних вимог; зручні умови оплати для клієнтів	Низький рівень конкуренції; існування монопольного конкурента на ринку м. Києва, що надає послуги паркування; відсутність ефективної системи інформаційного та рекламного забезпечення.
Можливості (Opportunities)	Загрози (Threats)
Виконання робіт власними силами відповідно до мети та завдань підприємства; залучення альтернативних джерел фінансування; впровадження сучасних технологій, новітніх матеріалів, обладнання для паркування; можливість розширення обсягу та асортименту послуг.	Політична та соціально-економічна нестабільність; валютні коливання; інфляційні ризики; збільшення кількості неофіційних операторів на ринку паркувальних послуг; вплив корупційних факторів.

Джерело: сформовано автором

Ефективне просування бізнесу з надання паркувальних послуг значною мірою залежить від реклами, що підкреслює переваги та безпеку використання автостоянок. Дослідження показують, що для цього виду бізнесу оптимальними є традиційні рекламні засоби, а не лише онлайн-канали. Серед основних методів можна виділити:

1. Розповсюдження рекламних листівок біля паркування та у сусідніх кварталах, включаючи розміщення їх під двірниками авто;
2. Встановлення рекламних знаків поблизу в'їзду на автостоянку;
3. Розміщення оголошень на дошках будинків у найближчих житлових зонах.

Листівки можуть містити інформацію про місце розташування, графік роботи, тарифи та можливі знижки. Якщо автостоянка розташована в спальному районі, доцільно доставити листівки до поштових скриньок мешканців. Також рекомендується інвестувати в якісні вивіски, банери та розтяжки.

Перед встановленням цін на послуги слід провести моніторинг тарифів конкурентів. У разі успішного розвитку бізнесу можна розширити асортимент послуг, додавши автомийку або магазин автозапчастин, що збільшить дохідність підприємства.

Незважаючи на значну ефективність фізичної реклами на початкових етапах, у подальшому слід розглянути можливість просування послуг в Інтернеті, що дасть додатковий охоплення аудиторії. Дохід від паркувальних послуг визначається рівнем заповнюваності стоянки та тарифами, які значно різняться залежно від регіону.

З огляду на наведені аспекти, відкриття бізнесу з паркувальних послуг є цілком досяжною метою, якщо забезпечено достатній стартовий капітал і ретельно розроблено бізнес-план з урахуванням усіх можливих ризиків

2.5. Організаційно-виробничий план

Першим етапом у створенні бізнесу є реєстрація фізичної особи-підприємця як платника єдиного податку, що підпадає під спрощену систему оподаткування. За допомогою порталу «Дія» реєстрація ФОП здійснюється автоматично, без участі держреєстратора, і займає 2-3 дні. Основним видом діяльності відповідно до КВЕД є клас 52.21.2 — Надання послуг з паркування транспортних засобів. На другому етапі слід забезпечити кадровий підбір. Через специфіку діяльності особливих вимог до працівників немає. Для правомірності будівництва стоянки необхідно отримати дозвіл на використання земельної ділянки. Для цього підприємець подає клопотання до органу місцевої влади для погодження відведення землі. Процедура відведення включає:

- попереднє погодження місця розташування;
- розробку проекту відведення ділянки.

Проект погоджують із землекористувачем, органами екології, архітектури та охорони культурної спадщини. Далі, для остаточного рішення про надання ділянки, необхідний висновок державної землепорядної експертизи щодо відповідності документації нормам земельного законодавства. Цей порядок визначено наказом Державного комітету України з земельних ресурсів № 39 від 11.03.1997 р.

Будівництво паркувальних майданчиків має відповідати ДБН В.2.3-15:2007. Для успішного створення автостоянки необхідно врахувати всі вимоги чинного законодавства України. На багаторівневому паркінгу працюватимуть директор і охоронці, які будуть відповідати за організацію паркування та безпеку автомобілів.

Таблиця 2.2

Персонал підприємства багаторівневого паркінгу

Посада	Кількість шт. од	Заробітна плата 1 працівника, грн/міс	Заробітна плата, включаючи податок	Загалом заробітна плата
Адміністратор	1	25 000	29 875	29 875
Черговий/охоронець	4	15 000	17 975	71 700
Бухгалтер	1	12 000	14 340	14 340
Разом:	5	52 000	62 140	115 915

Джерело: сформовано автором

Керівництво підприємством з надання послуг паркування автотранспорту здійснюватиметься власником проекту, який виконуватиме обов'язки головного адміністратора. В його обов'язки входить організація всіх аспектів діяльності на етапі підготовки, включаючи реєстрацію, кадрове забезпечення та управління процесом надання послуг. Адміністратор координуватиме співпрацю з партнерами та реалізацію маркетингових стратегій, а також контролюватиме штат працівників, зокрема найнятих фахівців, таких як бухгалтер.

Для забезпечення ефективної роботи необхідно найняти охоронців, а загальний фонд їхньої заробітної плати становитиме 115 915 грн на місяць. Крім того, важливим аспектом забезпечення безпеки є встановлення систем

відеоспостереження та автоматизованих паркоматів для зручності оплати послуг.

Одним із наступних етапів є оренда земельної ділянки, вартість якої залежатиме від місця розташування паркінгу. Так, ціна на ділянки ближче до центру міста буде суттєво вищою порівняно з периферійними зонами.

Етап облаштування багаторівневого паркінгу включатиме підготовку покриття майданчику, установку відеоспостереження, монтаж паркоматів, а також облаштування робочих місць персоналу. Для привернення уваги клієнтів потрібно подбати про встановлення помітної вивіски.

Сучасні паркінги часто оснащуються автоматичними системами, що підвищують ефективність завдяки автономній роботі. Переваги таких систем включають зниження витрат на утримання персоналу, відсутність черг на виїзді завдяки зручній системі оплати, можливість інкасації коштів через автоматизовану систему, а також швидке коригування тарифів.

Втручання охоронця або адміністратора потрібне лише у виняткових ситуаціях, таких як обслуговування клієнтів із пільгами, втрати клієнтом паркувальної картки чи талона або пошкодження обладнання. Усі дії персоналу документуються у звітах та журналі подій.

Фінансові витрати проекту є однією з основних складових бізнес-плану. Важливо розподілити витрати на постійні (незалежні від обсягу наданих послуг) та змінні (які залежать від кількості наданих послуг). Таблиця 2.3 містить детальний розрахунок усіх витрат, необхідних для функціонування автостоянки.

Реалізація проекту включає щомісячні постійні витрати, які не змінюються з розширенням чи скороченням обсягу послуг, і змінні витрати, які зростають або зменшуються залежно від обсягу наданих послуг.

Таблиця 2.3

Загальні витрати на реалізацію бізнес-плану проекту з відкриття багаторівневого паркінгу, грн

Статті витрат	Всього
Змінні витрати	1 289 280

Канцтовари	37 800
Оплата за водопостачання	20 280
Оплата електроенергію	1 128 000
Впорядкування території і приміщення	103 200
Постійні витрати	11 615 830
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
Всього	12 905 110

Джерело: сформовано автором

Аналіз рисунка 2.1 демонструє поступове зростання витрат у динаміці проекту. Постійні витрати мають тенденцію до щорічного збільшення через такі складові, як заробітна плата, орендна плата за земельну ділянку, а також обов'язковий єдиний соціальний внесок, що постійно зростає. Крім того, підвищуються й інші супутні витрати, які стають невід'ємною частиною загального бюджету проекту в процесі його реалізації.

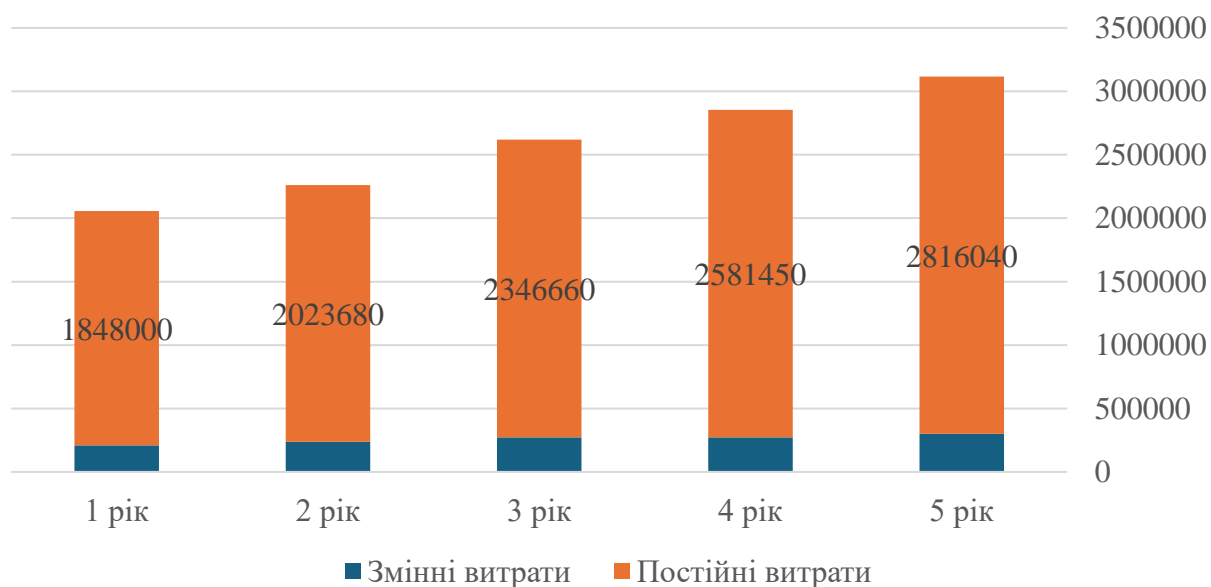


Рис. 2.1. Динаміка витрат по проекту з відкриття багаторівневого паркінгу, грн

Джерело: сформовано автором

Структуру витрат реалізації проекту з відкриття багаторівневого паркінгу можна переглянути на рисунку 2.2.



Рис. 2.2. Структура витрат по проекту з відкриття багаторівневого паркінгу, грн

Джерело: сформовано автором

У структурі витрат проекту з відкриття багаторівневого паркінгу переважають постійні витрати, які становлять 85,32%, тоді як змінні витрати займають лише 9,47%. Це можна пояснити особливістю надання послуг багаторівневого паркінгу, де обсяги змінних витрат не знаходяться у прямій залежності від обсягів наданих послуг з паркування. Даний бізнес має переважно фіксовані витрати, такі як оренда, обслуговування інфраструктури та заробітна плата, що не зростають пропорційно до збільшення кількості клієнтів.

Витрати проекту з відкриття багаторівневого включають не лише орендну плату за земельну ділянку, опалення чи заробітну плату, але й інші суттєві витрати, а саме:

- реєстрацію підприємства (близько 5000 грн);
- оформлення договору оренди земельної ділянки та технічної документації;

- придбання необхідного обладнання (паркомати, шлагбауми тощо);
- облаштування майданчика для паркування, що охоплює благоустрій, покриття, огорожу, розмітку, підключення комунікацій, та будівлю для охоронців;
- первинний маркетинг;
- інші, зокрема непередбачені, витрати.

Структура інвестиційних витрат реалізації проекту з відкриття багаторівневого включають представлено на рисунку 2.3.

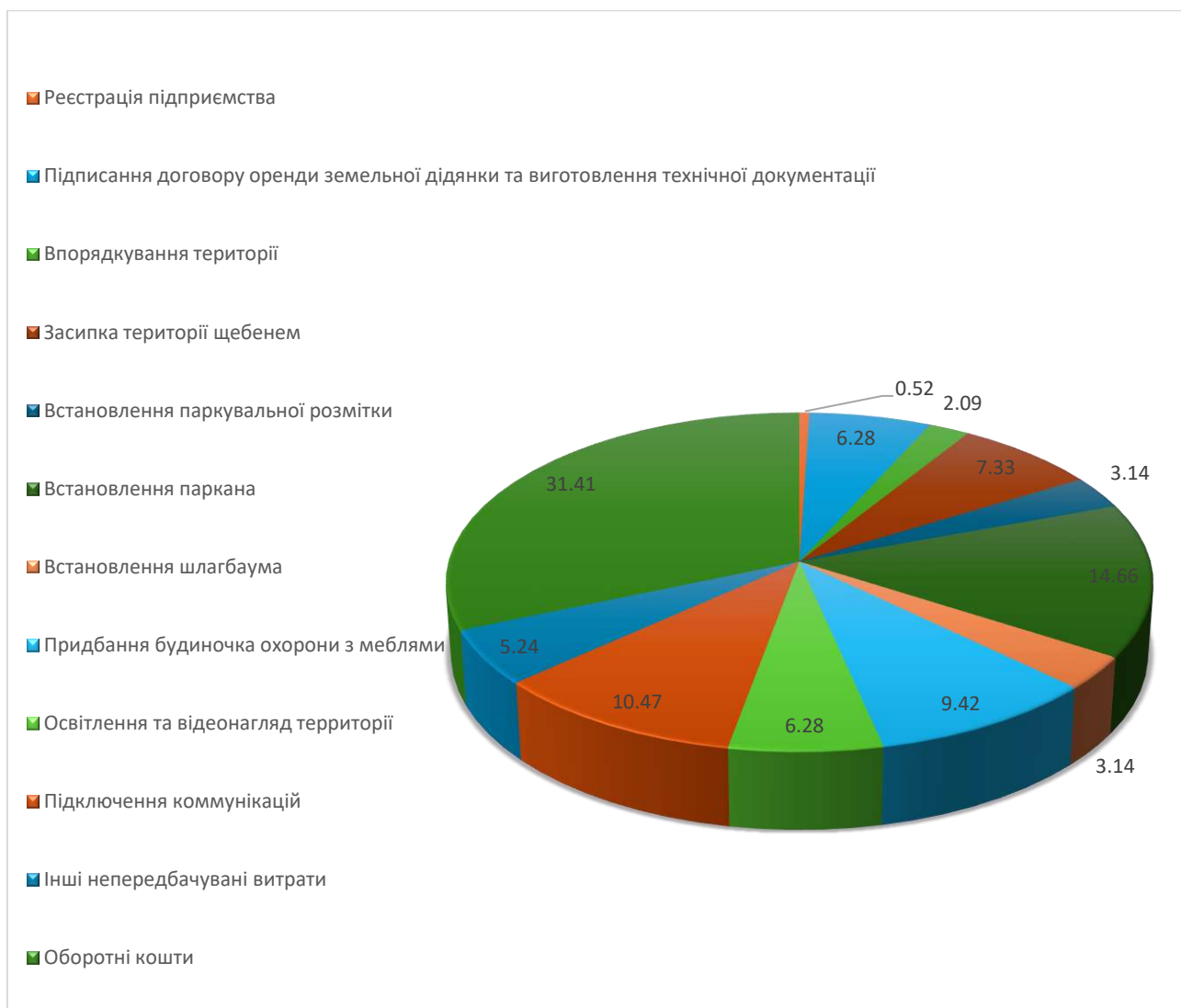


Рис. 2.3. Структура інвестиційних витрат по проекту з відкриття багаторівневого паркінгу, грн

Джерело: сформовано автором

Загальна сума податкових зобов'язань за проектом на 5 років складає 1 040 352 грн (табл. 2.4). Для даного проекту окремо були розраховані Єдиний соціальний внесок (ЄСВ) та Єдиний податок (ЄП).

Таблиця 2.4

Розрахунок розміру податків по проекту з відкриття багаторівневого паркінгу, грн

Податки	1 рік	2 рік	3 рік	4 рік	5 рік	Всього
ЄСВ	141 604	198 000	219 600	264 000	288 000	969 600
ЄП	17 688	17 688	17 688	17 688	17 688	70 752
Всього:	159 292	215 688	237 288	281 688	305 688	1 040 352

Джерело: сформовано автором.

У таблиці 2.4 представлені розрахунки податків для проекту з відкриття багаторівневого паркінгу.

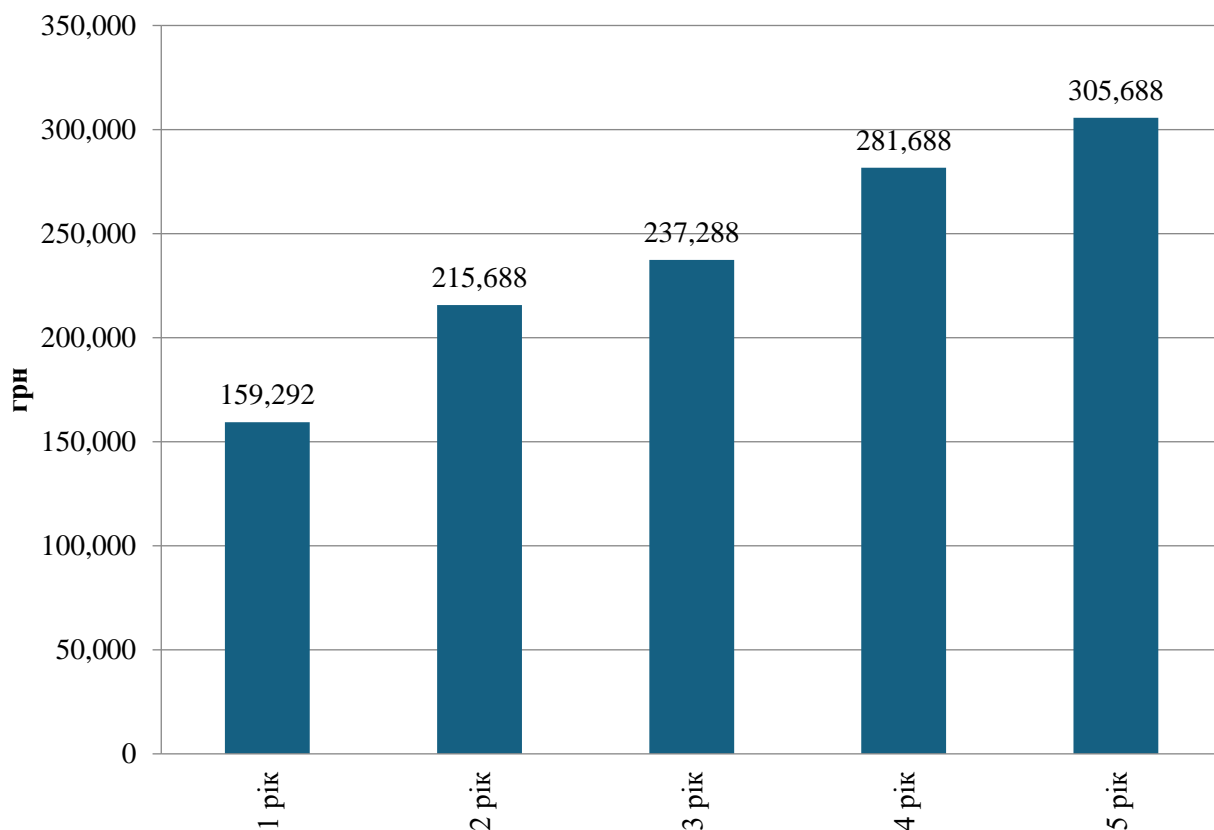


Рис. 2.4. Динаміка розміру податків по проекту з відкриття багаторівневого паркінгу, грн

Джерело: сформовано автором.

На основі спрощеної системи оподаткування, з обранням другої групи ФОП та ставкою ЄСВ 22%, спостерігається поступове збільшення нарахувань і сплати ЄП, що прямо залежить від росту доходу від підприємницької діяльності. Водночас з підвищенням мінімальної зарплати зростає й сума ЄСВ.

2.6. Оцінка ефективності проекту

Для подальшого аналізу у рамках бізнес-плану проекту розглянемо прогнозовані доходи, які передбачаються в межах його реалізації. Для цього необхідно визначити ключові показники, що враховуються під час розрахунків виробничої діяльності та обсягів реалізації.

Доходи проекту включатимуть сплату податку на додану вартість (ПДВ), оскільки передбачено інтеграцію до загальної системи оподаткування. Прогнозовані обсяги продажів детально представлені у таблиці 2.5, а динаміка зростання доходів за роками зображена на рисунку 2.5.

Таблиця 2.5

Динаміка доходів по проекту з відкриття багаторівневого паркінгу, грн.

Стаття доходів	Всього	1 рік	2 рік	3 рік	4 рік	5 рік
Погодин не паркування	20 453 280	2 469 792	3 290 656	3 947 872	4 938 560	5 806 400
Оренда паркувальних місць	10 226 640	1 233 996	1 645 328	1 973 664	2 469 792	2 903 860
Зарядка для електромобілів	5 113 320	616 998	822 664	986 832	1 234 896	1 451 930
<i>Виручка</i>	35 793 242	4 320 786	5 758 648	6 908 368	8 643 248	10 162 192
<i>ПДВ</i>	7 158 648	864 157	1 151 730	1 381 674	1 728 650	2 032 438
<i>Виручка без ПДВ</i>	28 634 594	3 456 629	4 606 918	5 526 694	6 914 598	8 129 754

Джерело: сформовано автором

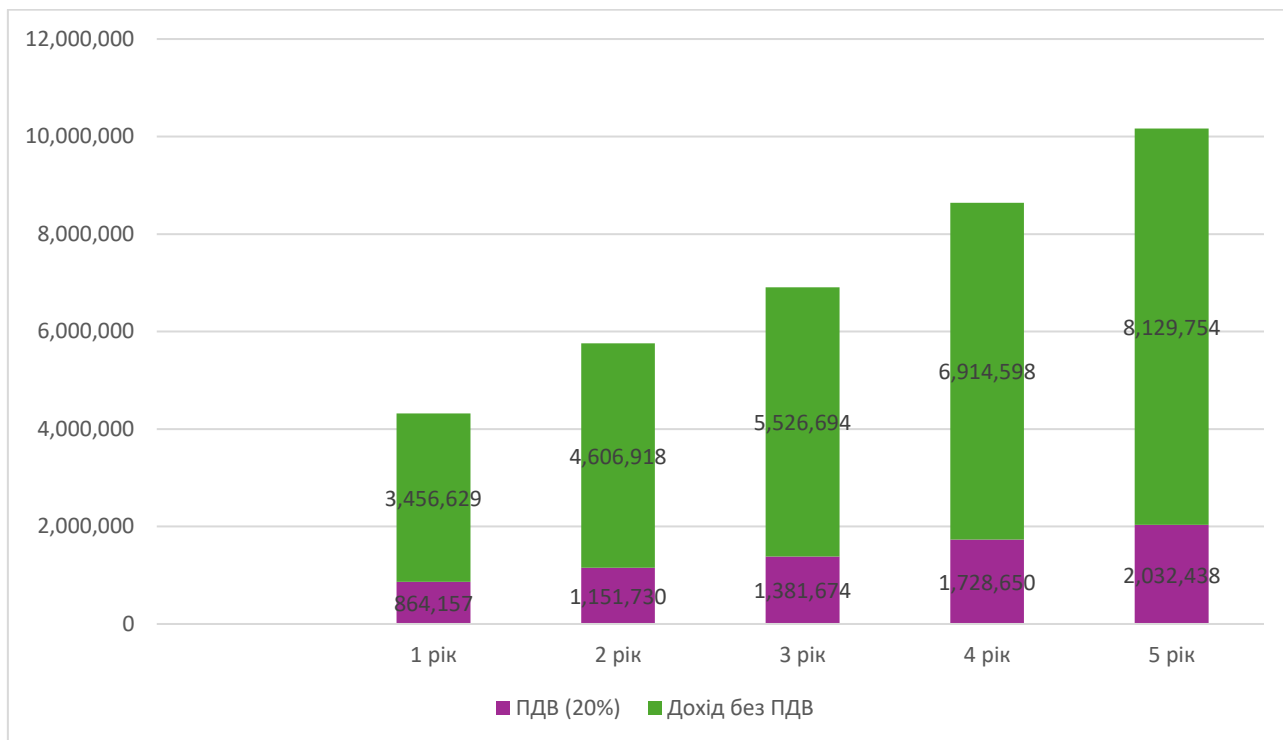


Рис. 2.5. Динаміка доходів проекту з відкриття багаторівневого паркінгу
Джерело: сформовано автором

У таблиці та на рисунку відображена динаміка доходів підприємства з часом за 5 років. Оскільки ми працюємо за загальною системою оподаткування, ми повинні враховувати ПДВ, що відображено на графіку. У перший рік дохід найнижчий. На другому році вже видно приріст доходів. Це також впливатиме на розмір ПДВ та дохід без нього.

Для оцінки прибутковості проекту приведемо таблицю 2.6.

Таблиця 2.6

Звіт про фінансові результати проекту з відкриття багаторівневого паркінгу, грн

Статті звіту про прибуток та збитки	Всього	1 рік	2 рік	3 рік	4 рік	5 рік
<i>Виручка</i>	35 793 242	4 320 786	5 758 648	6 908 368	8 643 248	10 162 192
<i>Витрати</i>	14 166 110	2 805 188	2 815 188	2 825 188	2 845 188	2 875 358
<i>Податки</i>	1 199 644	159 292	215 688	237 288	281 688	305 688
<i>Амортизація</i>	955 000	191 000	191 000	191 000	191 000	191 000

<i>Прибуток до вирахування податків, % та амортизації (ЕВІТДА)</i>	21 627 132	1 515 598	2 943 460	4 083 180	5 798 060	7 286 834
<i>Прибуток</i>	19 472 488	1 165 306	2 536 772	3 654 892	5 325 372	6 790 146
<i>Прибуток накопиченим підсумком</i>	44 379 184	1 165 306	3 702 078	7 356 970	12 682 342	19 472 488
<i>Чистий прибуток</i>	19 477 783	1 166 365	2 537 831	3 655 951	5 326 431	6 791 205
<i>Чистий прибуток накопиченим підсумком</i>	44 395 069	1 166 365	3 704 196	7 360 147	12 686 578	19 477 783
<i>Чистий прибуток+амортизація</i>	20 432 783	1 357 365	2 728 831	3 846 951	5 517 431	6 982 205
<i>Чистий прибуток+амортизація накопиченим підсумком</i>	47 260 069	1 357 365	4 086 196	7 933 147	13 450 578	20 432 783

Джерело: сформовано автором

Згідно з представленими фінансовими даними, у проекті багаторівневого паркінгу виділяються ключові показники, такі як чистий прибуток, ЕВІТДА та чистий прибуток з амортизацією. Показник ЕВІТДА є важливим для потенційних інвесторів, оскільки демонструє прибуток, доступний для погашення інвестицій. Цей показник є позитивним, що вказує на перспективність проекту.

Чистий прибуток також демонструє стабільну позитивну динаміку. Додатково враховуючи амортизацію, ці кошти можуть використовуватись як власний капітал для подальших інвестицій.

Ефективність проекту оцінюється за умови, якщо внутрішня норма прибутковості (IRR) перевищує встановлений мінімальний рівень, що відповідає інвестиційній політиці підприємства.

Основні фінансові показники проекту (рис. 2.6):

середній дохід від надання послуг — 370533,00 грн/місяць;

поточні витрати — 215085,00 грн/місяць;

ЕВІТДА — 155448,00 грн/місяць;

чистий прибуток — 135454,00 грн/місяць.

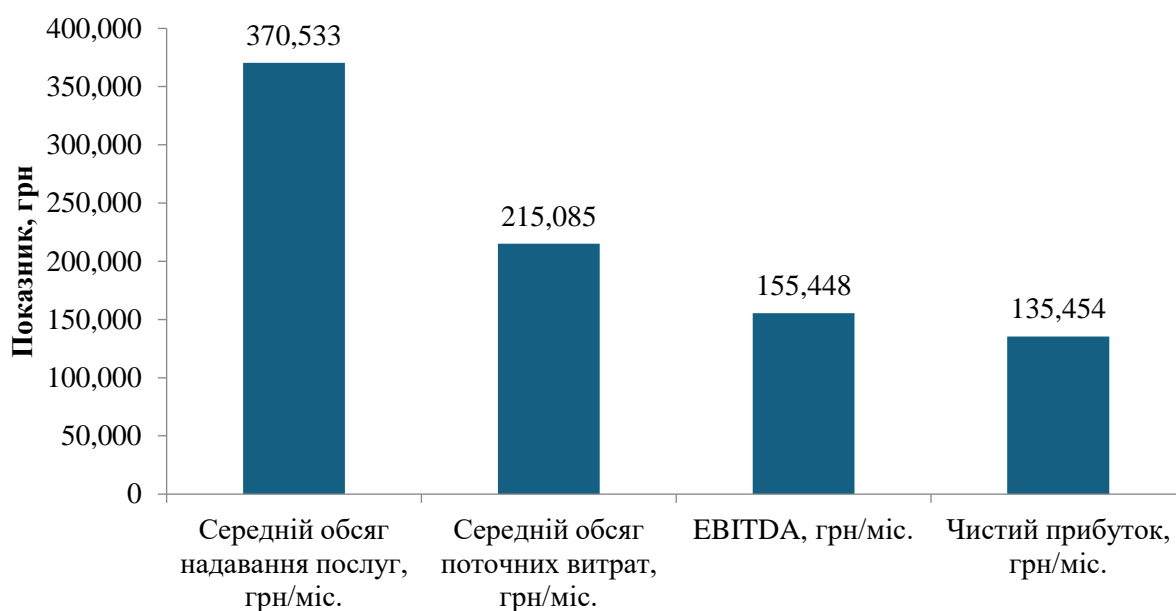


Рис. 2.6. Показники основної діяльності проекту з відкриття багаторівневого паркінгу

Джерело: сформовано автором

Для проведення аналізу фінансової ефективності проекту з відкриття багаторівневого паркінгу було розраховано ключові показники продажу послуг з паркування автотранспорту (рис. 2.7).

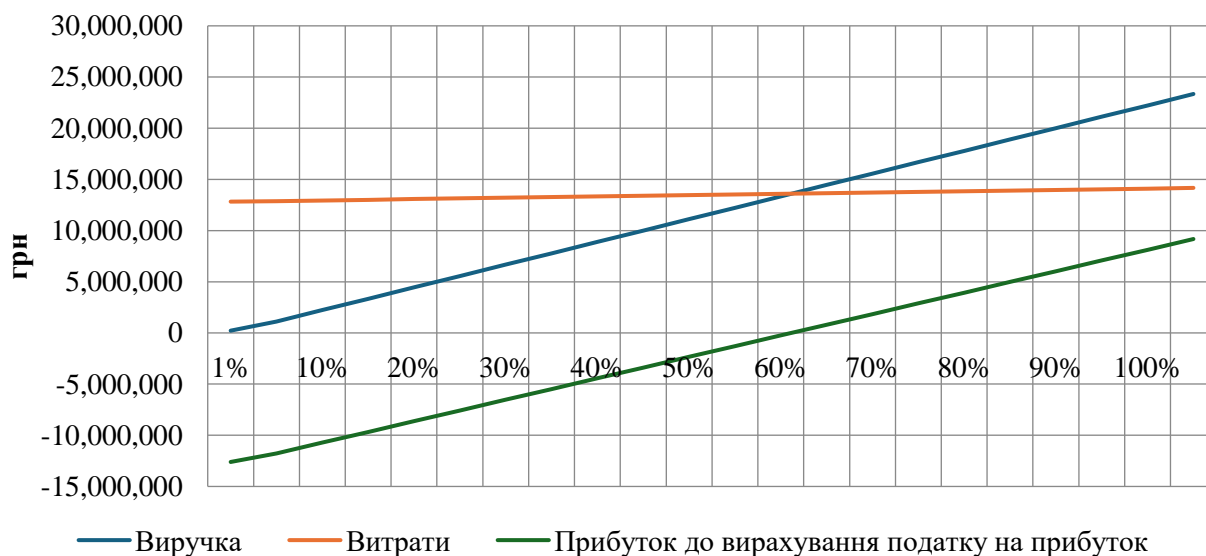


Рис. 2.7. Точка беззбитковості проекту з відкриття багаторівневого паркінгу

Джерело: сформовано автором

Точка беззбитковості проекту, яка визначає мінімальний обсяг продажів для покриття витрат, становить 61,2% (у відсотках від потенційного обсягу надання послуг) або 13 604 423 грн у річному вимірі, що відповідає 226 740 грн у середньомісячному еквіваленті. Величина операційного важеля становить 94,2%, що свідчить про високий рівень чутливості операційного прибутку до змін обсягу продажів.

Для оцінки майбутнього прибутку проекту використано показник чистої приведеної вартості (NPV). Цей показник визначає дисконтований чистий прибуток із врахуванням ставки дисконтування на рівні 15%, що обумовлено прогнозованим рівнем інфляції та ризиками проекту. У нашому випадку NPV становить 3 422 536 грн, що підтверджує привабливість проекту для інвесторів. Внутрішня норма доходності (IRR) дорівнює 24,7% на рік, що значно перевищує поріг капіталізації проекту, а простий термін окупності (PB) складає лише 2,3 роки, що вказує на швидке повернення вкладених інвестицій. Дисконтований термін окупності (DPB) дорівнює 3,1 року.

Таблиця 2.7

Показники ефективності проекту з відкриття багаторівневого паркінгу, грн

Інвестиційні показники	Значення за проектом
Термін прогнозу, міс.	60
Ставка дисконтування	15,0%
IRR (Внутрішня норма доходності), % на рік	24,7%
IRR (Внутрішня норма доходності), % на міс.	6,7%
Загальний обсяг фінансування проекту, грн	1995000,00
Чистий грошовий потік	4417536,00
NPV (Чистий дисконтований дохід)	3422536,00
Термінальна вартість бізнесу	5412537,00
PB (Простий термін окупності), роки	2,3
DPB (Дисконтований термін окупності), роки	3,1

Джерело: сформовано автором

Розрахунки демонструють стабільну позитивну динаміку чистого грошового потоку в розмірі 4 417 536 грн, а термінальна вартість бізнесу становить 5 412 537 грн. Ці фінансові показники аргументують перспективність проекту.

Таким чином, запропонований бізнес-проект відповідає критеріям ефективності й прибутковості. Його реалізація забезпечить створення конкурентоспроможного підприємства з високим рівнем рентабельності, що підтверджує доцільність вкладання коштів у його розвиток.

2.7. Управління ризиками проекту

Управління ризиками проекту є критично важливим аспектом, що забезпечує успішну реалізацію бізнес-планів і проектів. Суть управління ризиками полягає в ідентифікації, оцінці та реагуванні на ризики, які можуть негативно вплинути на досягнення цілей проекту. Згідно з дослідженнями, понад 70% проектів не досягають своїх цілей через недосконале управління ризиками [19].

Ідентифікація ризиків є першим етапом процесу управління ризиками. Вона передбачає систематичний аналіз можливих загроз, які можуть виникнути на різних етапах проекту. Для цього можуть використовуватися різноманітні методи, зокрема:

1. SWOT-аналіз, що дозволяє виявити слабкі та сильні сторони проекту, а також зовнішні можливості та загрози.
2. Мозковий штурм, який залучає команду до виявлення потенційних ризиків.
3. Аналіз сценаріїв, що дозволяє оцінити наслідки різних можливих подій [2].

Приклади ризиків у проекті з відкриття багаторівневого паркінгу

Тип ризику	Опис ризику	Можливі наслідки
Технічний ризик	Невідповідність технічним вимогам	Затримка в реалізації, перевитрати
Фінансовий ризик	Підвищення витрат на обладнання	Недостатнє фінансування проекту
Організаційний ризик	Втрата ключових співробітників	Зниження продуктивності
Зовнішній ризик	Зміни в законодавстві	Потреба в додаткових ресурсах

Джерело: сформовано автором на основі

Після ідентифікації ризиків наступним етапом є їх оцінка. Оцінка ризиків допомагає зрозуміти ймовірність їх реалізації та потенційний вплив на проект. Для цього застосовуються кількісні та якісні методи:

1. Квалітативна оцінка: полягає у визначенні ймовірності ризику та його впливу на проект за допомогою шкали (наприклад, низький, середній, високий).

2. Кількісна оцінка: використовує статистичні методи для розрахунку ймовірності та впливу ризиків. Це може включати моделювання та аналіз даних.

Після оцінки ризиків необхідно розробити стратегії реагування, які можуть включати:

1. Уникнення ризику: зміна плану проекту для усунення ризику.
2. Зниження ризику: вжиття заходів для зменшення ймовірності або впливу ризику.
3. Передача ризику: передача ризику стороннім організаціям (наприклад, страхування).
4. Прийняття ризику: визнання ризику та підготовка до реагування у випадку його реалізації.

Останнім етапом управління ризиками є моніторинг. Він включає регулярний перегляд ризиків і оцінку ефективності заходів, що були вжиті для їх зменшення. Використання програмного забезпечення для управління проектами

може значно спростити цей процес, дозволяючи відслідковувати зміни в ризиковій ситуації в режимі реального часу.

Управління ризиками є необхідною складовою частиною успішного ведення проектів. Систематичний підхід до ідентифікації, оцінки та реагування на ризики забезпечить не лише виконання поставлених завдань, але й зменшить негативний вплив потенційних загроз. Реалізація ефективних стратегій управління ризиками дозволить значно підвищити ймовірність успішного завершення проекту.

РОЗДІЛ 3. ПРОПОЗИЦІЇ З РЕАЛІЗАЦІЇ БІЗНЕС-ПЛАНУ ПРОЕКТУ З ВІДКРИТТЯ БАГАТОРІВНЕВОГО ПАРКІНГУ

У попередньому розділі було розроблено бізнес-план для відкриття багаторівневого паркінгу, що враховує всі етапи проектування, фінансування та реалізації. Для успішної реалізації даного бізнес-плану важливо врахувати специфіку ринку, в якому ми будемо діяти, а також подбати про вдосконалення послуг, які ми пропонуємо.

Пропозиції для реалізації бізнес-плану:

1. Визначення оптимального місця розташування паркінгу. Необхідно провести детальний аналіз міського середовища та інтенсивності автомобільного трафіку, щоб знайти місце, яке забезпечить максимальну завантаженість паркінгу. Вибір локації біля торгових центрів, офісних будівель або туристичних атракцій дозволить залучити більше клієнтів.

2. Запровадження технологій безконтактного паркування. Використання сучасних технологій, таких як мобільні додатки для бронювання місць та безконтактна оплата, підвищить зручність для клієнтів і забезпечить швидкість обслуговування. Це дозволить зменшити черги та забезпечити оптимальний обіг автомобілів.

3. Диверсифікація послуг паркінгу. Крім основних послуг з паркування, доцільно розглянути можливість надання додаткових послуг, таких як мийка автомобілів, обслуговування шин та прокат автомобілів. Це не лише підвищить рівень обслуговування, але й створить додаткові джерела доходу.

4. Партнерство з місцевими бізнесами. Співпраця з підприємствами, розташованими поблизу паркінгу, дозволить запровадити програми лояльності, які заохочуватимуть клієнтів користуватися послугами паркінгу. Наприклад, знижки на паркування для клієнтів, які відвідують певні магазини або ресторани, можуть сприяти зростанню клієнтської бази.

5. Використання рекламних можливостей. Пошук можливостей для реклами на території паркінгу або в його приміщеннях може стати додатковим

джерелом доходу. Це може включати рекламні щити, інформаційні плакати, а також вітрини для реклами товарів і послуг сусідніх підприємств.

6. Розробка екологічних ініціатив. У рамках реалізації бізнес-плану важливо впровадити екологічно чисті рішення, такі як використання сонячних панелей для енергозабезпечення паркінгу та створення зелених зон. Це підвищить привабливість паркінгу для екосвідомих клієнтів.

7. Проведення маркетингових кампаній. Запуск рекламних кампаній з метою підвищення обізнаності про новий паркінг та його послуги. Використання соціальних мереж, традиційної реклами в ЗМІ та проведення акцій допоможе залучити увагу потенційних клієнтів.

8. Регулярний моніторинг і оцінка ефективності. Важливо встановити систему моніторингу для оцінки заповнюваності паркінгу та задоволеності клієнтів. Це дозволить оперативно вносити зміни до стратегії управління та адаптуватися до змін у попиті.

Реалізація бізнес-плану відкриття багаторівневого паркінгу вимагає комплексного підходу до всіх етапів процесу. Впровадження запропонованих рекомендацій дозволить не лише задовольнити потреби автомобілістів, але й забезпечити фінансову стабільність підприємства. Успішне втілення цього проекту може стати прикладом ефективного використання простору та інноваційного підходу в сфері обслуговування клієнтів.

ВИСНОВКИ

Написання магістерської роботи на тему проекту з відкриття багаторівневого паркінгу дозволило зробити такі висновки:

1. Ринок паркувальних послуг в Україні демонструє зростаючий попит, особливо в умовах урбанізації та обмеженої кількості вільних паркувальних місць у містах. Вибір оптимального розташування багаторівневого паркінгу є ключовим фактором для забезпечення успішної реалізації проекту.

2. Вивчення іноземного досвіду є важливим для розвитку національної транспортної інфраструктури, оскільки проблеми паркування в зарубіжних і вітчизняних містах подібні. Відповідно до досліджень, для ефективного управління транспортною інфраструктурою необхідно розробити законодавчі акти, що підтримують громадський транспорт; запровадити обмеження на використання приватних авто в центрах міст; регулювати державні субсидії з урахуванням маршрутної протяжності, обсягу перевезень та економічної ефективності; а також оптимізувати систему пільг на проїзд для окремих груп населення. Крім того, пропонується розвивати екологічні види транспорту, посилити контроль за паркуванням у центрі міст, впроваджувати пільги для місцевих жителів і осіб з інвалідністю, створювати перехоплюючі стоянки для розвантаження центральних зон міст та автоматизовані системи управління дорожнім рухом для підвищення ефективності транспортних потоків.

3. Було проведено детальний аналіз конкурентного середовища на ринку послуг з паркування автотранспортних засобів у Києві, що дозволило визначити ключових гравців, їх стратегії, сильні й слабкі сторони, а також рівень попиту на послуги паркування. Для оцінки ефективності та потенціалу проекту з відкриття багаторівневого паркінгу був здійснений SWOT-аналіз, що дозволив виявити як внутрішні сильні та слабкі сторони, так і зовнішні можливості та загрози, що виникають на ринку. Це дозволило розробити низку маркетингових заходів, спрямованих на активне просування проекту серед цільових груп споживачів та залучення інвесторів.

4. Крім того, було розроблено організаційно-виробничий план проекту, що включає етапи організації роботи паркінгу, необхідні ресурси та стратегії оптимізації процесів. Було проведено розрахунок постійних і змінних витрат проекту, що дозволяє точно визначити економічну ефективність і потенційну рентабельність бізнесу. Аналіз основних етапів процедури відкриття паркінгу включав правові та технічні аспекти, що необхідно врахувати для успішної реалізації проекту на ринку.

5. Оцінка ефективності проекту підтвердила його доцільність. У нашому випадку NPV становить 3 422 536 грн, що підтверджує привабливість проекту для інвесторів. Внутрішня норма доходності (IRR) дорівнює 24,7% на рік, що значно перевищує поріг капіталізації проекту, а простий термін окупності (PB) складає лише 2,3 роки, що вказує на швидке повернення вкладених інвестицій. Дисконтований термін окупності (DPB) дорівнює 3,1 року.

6. Розроблені заходи для управління ризиками, зокрема ретельне юридичне оформлення прав власності на земельну ділянку та адаптація тарифної політики до купівельної спроможності населення.

7. Реалізація бізнес-плану відкриття багаторівневого паркінгу вимагає комплексного підходу до всіх етапів процесу. Впровадження запропонованих рекомендацій дозволить не лише задовольнити потреби автомобілістів, але й забезпечити фінансову стабільність підприємства. Успішне втілення цього проекту може стати прикладом ефективного використання простору та інноваційного підходу в сфері обслуговування клієнтів.

Таким чином, багаторівневий паркінг є перспективним проектом, здатним забезпечити ефективне вирішення проблем із паркуванням, отримання стабільного прибутку та створення нових можливостей для розвитку міської інфраструктури.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Абрамова Л.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/> (дата звернення: 13.08.2024).
3. Аналіз стану сфери паркування транспортних засобів станом на 01.01.2021. Міністерство розвитку громад та територій України. URL: <https://www.minregion.gov.ua/napryamkidiyalnosti/zhkh/terretory/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: 23.06.2024).
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://dreamdim.ua/wp-content/uploads/2019/01/DBN-B225-2011.pdf> (дата звернення: 20.07.2024).
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: 24.08.2024).
7. Вимоги до розміщення автомобільних стоянок. Правозахисна організація «Екологія. Право. Людина»: Веб-сайт. URL: <http://epl.org.ua/human-posts/vymogy-do-rozmishhennya-avtomobilnyh-stoyanok/> (дата звернення: 13.09.2024).
8. Встановлено тарифи на послуги з користування відведеними майданчиками для платного паркування транспортних засобів. URL:

<https://ktps.kyiv.ua/news/vstanovleno-taryfy-na-poslugy-z-korystuvannya-vidvedenymy-maydanchykamy-dlya-platnogo> (дата звернення: 23.12.2023).

9. Вулиці 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 і 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/vidkryttya-platnoji-avtostoyanky-zaroblyajemo-u-sferi-posluh/> (дата звернення: 19.12.2023).

12. Земельний кодекс України від 17 вересня 2023 року №2768-III. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2768-14#Text> (дата звернення: 24.03.2024).

13. Звіт за результатами дослідження ринку послуг утримання майданчиків для паркування та забезпечення зберігання на них транспортних засобів. URL: https://amcu.gov.ua/storage/app/sites/1/imported_content/5d690f444cecd.pdf (дата звернення: 23.03.2024).

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 (дата звернення: 23.03.2024).

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

17. Кисіль 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: 12.04.2024).

20. Осетрін М.М. Стельмах О.В. Дослідження параметрів роботи 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-v-novostrojke-normy-i-vidy-53325.amp.html> (дата звернення: 12.04.2024).

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://dreamdim.ua/wp-content/uploads/2019/07/DBN-B22-12-2019.pdf> (дата звернення: 20.04.2024).

23. Податковий кодекс України від 3 вересня 2023 року №2755-VI. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2755-17#Text> (дата звернення: 19.05.2024).

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: 12.09.2024).

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: 13.09.2024).

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: 13.09.2024).

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: 14.05.2024).

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: 12.05.2024).

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: 12.10.2024).

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: 13.05.2024).

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: 13.05.2024).

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: 13.10.2024).

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: 11.06.2024).

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

35. Селезньова Г.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 (дата звернення: 14.10.2024)..

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

37. Холодова О.О. Формування систем паркінгів в центральних ділових частинах великих та найбільших місць: 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 (дата звернення: 22.04.2024).

40. Le bon coin pour la voiture. URL: <https://www.transport-ukraine.eu/> (дата звернення: 22.10.2024)..

41. Legislation. URL: <http://www.legislation.gov.uk> (дата звернення: 22.04.2024).

42. On-street parking in residential areas. URL: <http://www.britishparking.co.uk/write/Documents/Library/position%20papers/Position%20Paper%2004.pdf> (дата звернення: 22.05.2024).

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: 21.05.2024).

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: 22.05.2024).