

ЗАТВЕРДЖЕНО

Наказ Міністерства інфраструктури України

від \_\_\_\_\_ № \_\_\_\_\_

СТРАТЕГІЧНИЙ ПЛАН РОЗВИТКУ  
Державного підприємства  
«Державний автотранспортний науково-дослідний  
і проектний інститут» (ДП «ДержавтотрансНДІпроект»)  
Міністерства інфраструктури України  
на середньостроковий період 2014 – 2020 рр.

м. Київ

## ЗМІСТ

	С.
1. Вступ	5
1.1. Мета розробки Стратегічного плану розвитку	5
1.2. Опис концептуальних та методологічних засад Стратегічного плану розвитку ДП «ДержавтотрансНДІпроект»	5
1.3. Нормативно-правова база	6
1.3.1. Підстави для розробки	6
1.3.2. Законодавство та державні програмні документи	6
2. Загальні відомості про суб'єкт господарювання	10
2.1. Організаційно-правова форма	10
2.2. Види економічної діяльності згідно КВЕД	10
2.3. Належність до переліку об'єктів, які мають стратегічне значення для економіки та безпеки держави та належність до об'єктів, які не підлягають приватизації	10
2.4. Опис основних унікальних характеристик та можливостей підприємства	10
2.5. Інші відомості	12
3. Аналіз поточного стану діяльності підприємства	12
3.1. Перелік основних напрямів та видів діяльності підприємства	12
3.1.1. Напрями діяльності інституційного та системоутворюючого характеру	12
3.1.2. Спеціалізовані напрями та види господарської діяльності підприємства	12
3.2. Аналіз зовнішнього середовища	14
3.2.1. Макроекономічний аналіз	14
3.2.2. Аналіз поточної ситуації за напрямами діяльності інституційного та системоутворюючого характеру	17
3.2.3. Аналіз поточної ситуації за спеціалізованими напрямами та видами діяльності підприємства	18
3.3. Аналіз внутрішнього середовища	25
3.3.1. Фінансові показники	25
3.3.2. Техніко-економічні показники	25
3.3.3. Організаційна структура, менеджмент, персонал та кадровий склад	26
3.3.4. Матеріально-технічна база	27
3.4. Узагальнений SWOT-аналіз ДП «ДержавтотрансНДІпроект»	27
3.4.1. Сильні сторони (Strengths)	27

3.4.2. Слабкі сторони (Weakness)	28
3.4.3. Можливості (Opportunities)	29
3.4.4. Загрози (Threats)	30
3.5. Можливі сценарії розвитку зовнішнього середовища, що розглядаються	31
3.6. Висновки	31
4. Місія	32
5. Стратегічні напрями та цілі	32
5.1. Стратегічні напрями та цілі діяльності підприємства у макроекономічному вимірі	32
5.2. Стратегічні напрями та цілі діяльності підприємства у мікроекономічному вимірі	32
5.2.1. Стратегічні цілі діяльності за напрямками інституційного та системоутворюючого характеру	33
5.2.2. Стратегічна ціль діяльності за спеціалізованими напрямками та видами господарської діяльності підприємства	33
6. Пріоритетні завдання	34
6.1. Пріоритетні завдання для досягнення стратегічних цілей діяльності у макроекономічному вимірі	34
6.2. Пріоритетні завдання для досягнення стратегічних цілей діяльності підприємства у мікроекономічному вимірі за напрямками інституційного та системоутворюючого характеру	34
6.2.1. Пріоритетні завдання за напрямом технологічного та інструментального забезпечення впровадження на автомобільному транспорті сучасних технічних регламентів, правил, норм та стандартів	34
6.2.2. Пріоритетні завдання за напрямом наукового, інформаційно-аналітичного та експертного забезпечення діяльності автомобільного транспорту	34
6.2.3. Перелік завдань за напрямом наукового, інформаційно-аналітичного та експертного забезпечення діяльності автомобільного транспорту, що здійснюються на постійній основі	35
6.3. Пріоритетні завдання за загальною стратегічною ціллю діяльності за спеціалізованими напрямками та видами господарської діяльності підприємства	36
6.4. Коригування пріоритетів стратегії розвитку ДП «ДержавтотрансНДІпроект» відповідно до динаміки зовнішнього середовища	37
7. Першочергові заходи	38
7.1. Першочергові заходи щодо досягнення стратегічних цілей діяльності	38

7.2. Першочергові заходи щодо технологічного та інструментального забезпечення впровадження на автомобільному транспорті сучасних технічних регламентів, правил, норм та стандартів	38
7.3. Першочергові заходи за напрямом наукового, інформаційно-аналітичного та експертного забезпечення діяльності автомобільного транспорту	39
8. Інвестиційна діяльність	39
8.1. План підтримання діяльності та інвестиційного розвитку ДП «ДержавтотрансНДІпроект» в межах власних ресурсів	40
8.2. План інвестиційного розвитку ДП «ДержавтотрансНДІпроект» за рахунок залучення зовнішніх ресурсів	41
8.2.1. Загальна потреба у зовнішньому фінансуванні на створення лабораторної бази на період до 2020 року	42
8.2.2. Пропозиції щодо першочергового пріоритетного фінансування оснащення випробувального центру обладнанням для проведення стендових і дорожніх випробовувань транспортних засобів	43
9. Результати	45
10. Висновки	46
Додатки:	
Додаток 1. Перелік основних показників, що характеризують економічний потенціал ДП «ДержавтотрансНДІпроект» станом на 2013 рік	47
Додаток 2. Динаміка основних показників наявності та використання економічного потенціалу ДП «ДержавтотрансНДІпроект» у 2011 - 2014 роках	53
Додаток 3. Деталізація показників, що характеризують економічний потенціал ДП «ДержавтотрансНДІпроект» станом на 2013 рік, в частині обсягів виробленої продукції за основними напрямками діяльності	60
Додаток 4. Деталізація динаміки показників наявності та використання економічного потенціалу ДП «ДержавтотрансНДІпроект» у 2011 - 2014 роках в частині обсягів виробленої продукції за основними напрямками діяльності	65
Додаток 5. Інформаційна довідка про виконання ДП «ДержавтотрансНДІпроект» найбільш важливих для галузі науково-дослідних та дослідно-конструкторських робіт за 2008-2014 рр.	72
Додаток 6. Створення науково-дослідного випробувального центру перспективних технологій безпечного, екологічно сприятливого та енергоефективного автомобільного транспорту	77
Додаток 7. Інформація про діяльність ДП «ДержавтотрансНДІпроект» у сфері стандартизації	84
Додаток 8. Організаційна структура ДП «ДержавтотрансНДІпроект»	86
Додаток 9. Копії документів з акредитації та призначення	87

## 1. Вступ

### 1.1. Мета розробки Стратегічного плану розвитку

Стратегічний план розвитку Державного підприємства «Державний автотранспортний науково-дослідний і проектний інститут» (ДП «ДержавтотрансНДІпроект»), яке належить до сфери управління Міністерства інфраструктури України, розроблено з метою задоволення потреб галузі в науковому, технологічному та нормативно-правовому забезпеченні її відновлення з подоланням поточних кризових явищ, і подальшого сталого розвитку з посиленням впливу інноваційної політики, та, відповідно, підвищення ефективності науково-дослідної, інноваційної, нормотворчої та фінансово-господарської діяльності ДП «ДержавтотрансНДІпроект», оптимізації використання ресурсів та їх концентрації на найбільш перспективних і значущих для Держави напрямках розвитку із отриманням державної підтримки.

Стратегічний план розвитку ДП «ДержавтотрансНДІпроект», як суб'єкта господарювання, спрямований на збереження і розвиток існуючих та освоєння нових напрямів діяльності в поточних кризових умовах та на перспективу, які б забезпечили збереження та подальший розвиток наукової й технологічної бази інституту, необхідної для реалізації його місії.

Стратегічний план розвитку також вирішує завдання щодо проведення узгодженої інвестиційної політики ДП «ДержавтотрансНДІпроект» на виконання наказу Міністерства інфраструктури України від 20.01.2014 № 29.

### 1.2. Опис концептуальних та методологічних засад Стратегічного плану розвитку ДП «ДержавтотрансНДІпроект»

Стратегічний план розвитку розглядається як важливий інструмент ефективного управління підприємством, значимість якого особливо підвищується саме в кризові часи.

Стратегічний план розвитку за структурою та наповненням розроблено з врахуванням вимог Методичних рекомендацій з питань методологічного забезпечення складання середньо- та довгострокових стратегічних планів розвитку державних підприємств, державних акціонерних товариств та господарських структур, затверджених наказом Міністерства економічного розвитку і торгівлі України від 14.08.2013 № 971 (далі – Методичні рекомендації) з врахуванням специфіки діяльності ДП «ДержавтотрансНДІпроект» як науково-дослідного інституту в сфері управління Мінінфраструктури України та застосуванням сучасних підходів і міжнародного досвіду щодо стратегічного планування, забезпечення діяльності та розвитку науково-дослідної установи з врахуванням кризових явищ в економіці.

Стратегічний план розвитку ДП «ДержавтотрансНДІпроект» на середньострокову перспективу розроблено на період 2014 – 2020 років.

В умовах значної невизначеності план розвитку розглядається не стільки з точки зору набору стандартизованих фінансових показників, скільки з точки зору плану дій в залежності від реалізації різних факторів ризику та, відповідно, різних сценаріїв.

При цьому сформовані «розумно-нечіткі» цілі, які задають ключові напрями розвитку і пріоритети підприємства, залишають певну свободу в плані їх конкретної трактовки за поточних умов та можливостей. Це дозволяє притримуватись генерального напрямку руху одночасно з отриманням необхідної гнучкості.

В кризових умовах також зростає значимість координуючої функції плану, яка забезпечує узгоджені дії як всіх підрозділів підприємства, так і узгоджені спільні дії

ДП «ДержавтотрансНДІпроект» та Міністерства інфраструктури України в напрямку досягнення поставлених стратегічних цілей.

Стратегічний план розвитку сформовано таким чином, що він дозволяє приймати адекватні та найбільш ефективні оперативні рішення у відповідь на поточні зміни зовнішнього середовища.

Таким чином, зниження рівня деталізації (за критерієм забезпечення того рівня деталізації, який є достатнім для прийняття управлінських рішень), підвищення гнучкості та оперативності є ключовими особливостями стратегічного плану розвитку ДП «ДержавтотрансНДІпроект».

### 1.3. Нормативно-правова база

#### 1.3.1. Підстави для розробки

Стратегічний план розвитку ДП «ДержавтотрансНДІпроект» на середньостроковий період 2014–2020 років розроблено на виконання наказу Міністерства інфраструктури України від 20.01.2014 № 29 з урахуванням Методичних рекомендацій з питань методологічного забезпечення складання середньо- та довгострокових стратегічних планів розвитку державних підприємств, державних акціонерних товариств та господарських структур, затверджених наказом Міністерства економічного розвитку і торгівлі України від 14.08.2013 № 971, відповідно до законів України «Про управління об'єктами державної власності» і «Про державне прогнозування та розроблення програм економічного і соціального розвитку України».

#### 1.3.2. Законодавство та державні програмні документи

Стратегічний план розвитку ДП «ДержавтотрансНДІпроект» спирається в основному на такі основні законодавчі та нормативно-правові документи:

1. Конституція України.
2. Господарський кодекс України.
3. Цивільний кодекс України.
4. Кодекс цивільного захисту України.
5. Кодекс законів про працю України.
6. Податковий кодекс України.
7. Кодекс України про адміністративні правопорушення.
8. Закон України «Про транспорт».
9. Закон України «Про автомобільний транспорт».
10. Закон України «Про дорожній рух».
11. Закон України «Про ліцензування певних видів господарської діяльності».
12. Закон України «Про захист прав споживачів».
13. Закон України «Про підтвердження відповідності».
14. Закон України «Про стандарти, технічні регламенти та процедури оцінки відповідності».
15. Закон України «Про стандартизацію».
16. Закон України «Про охорону праці».
17. Закон України «Про охорону навколишнього природного середовища».
18. Закон України «Про Основні засади (стратегію) державної екологічної політики України на період до 2020 року».
19. Закон України «Про охорону атмосферного повітря».
20. Закон України «Про енергозбереження».
21. Закон України «Про альтернативні види палива».
22. Закон України «Про внесення змін до деяких законів України щодо виробництва та використання моторних палив з вмістом біокомпонентів».

23. Закон України «Про внесення змін до деяких законів України щодо сприяння виробництву та використанню біологічних видів палива».
24. Закон України «Про приєднання України до Угоди про прийняття єдиних технічних приписів для колісних транспортних засобів, предметів обладнання та частин, які можуть бути встановлені та/або використані на колісних транспортних засобах, і про умови взаємного визнання офіційних затверджень, виданих на основі цих приписів, 1958 року з поправками 1995 року».
25. Закон України «Про деякі питання ввезення на митну територію України та реєстрації транспортних засобів» (щодо поетапного запровадження екологічних норм «ЄВРО-2»...«ЄВРО-6»).
26. Закон України «Про приєднання України до Європейської угоди щодо роботи екіпажів транспортних засобів, які виконують міжнародні автомобільні перевезення (ЄУТР)».
27. Закон України «Про ціни і ціноутворення».
28. Закон України «Про місцеві державні адміністрації».
29. Закон України «Про місцеве самоврядування в Україні».
30. Закон України «Про колективні договори і угоди».
31. Закон України «Про державні цільові програми».
32. Закон України «Про наукову і науково-технічну діяльність».
33. Закон України «Про транспортно-експедиторську діяльність».
34. Закон України «Про перевезення небезпечних вантажів».
35. Закон України «Про транзит вантажів».
36. Закон України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо усунення надмірного державного регулювання у сфері автомобільних перевезень».
37. Закон України «Про приєднання України до Конвенції про договір міжнародного автомобільного перевезення вантажів».
38. Декрет Кабінету Міністрів України від 10.05.93 № 46-93 «Про стандартизацію і сертифікацію».
39. Указ Президента України «Про невідкладні заходи із забезпечення безпеки дорожнього руху» від 20.11.2007 № 1121.
40. Указ Президента України «Про приєднання України до Угоди про міжнародні перевезення швидкопсувних харчових продуктів та про спеціальні транспортні засоби, які призначені для цих перевезень (УПШ)» від 02.04.2007 № 262.
41. Угода про прийняття єдиних умов періодичних технічних оглядів колісних транспортних засобів і про взаємне визнання таких оглядів (Віденська угода 1997 року), затверджена Указом Президента України від 28.02.2006 № 159.
42. Положення про Міністерство інфраструктури України, затверджене Указом Президента України від 12.05.2011 № 581.
43. План заходів з імплементації Угоди про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським Співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони, на 2014-2017 роки, затверджений розпорядженням Кабінету Міністрів України від 17.09.2014 № 847-р.
44. Постанова Кабінету Міністрів України від 17.05.2012 № 397 «Деякі питання визначення середньострокових пріоритетних напрямів інноваційної діяльності галузевого рівня на 2012-2016 роки».
45. Постанова Кабінету Міністрів України від 25.02.2009 №207 «Про затвердження Переліку документів, необхідних для здійснення перевезення вантажу автомобільним транспортом у внутрішньому сполученні».

46. Постанова Кабінету Міністрів України від 18.01.2001 №30 «Про проїзд великогабаритних та великовагових транспортних засобів автомобільними дорогами, вулицями та залізничними переїздами».

47. Постанова Кабінету Міністрів України від 18.02.97 № 176 «Про затвердження Правил надання послуг пасажирського автомобільного транспорту».

48. Постанова Кабінету Міністрів України від 03.12.2008 № 1081 «Про затвердження Порядку проведення конкурсу з перевезення пасажирів на автобусному маршруті загального користування».

49. Постанова Кабінету Міністрів України від 09.02.2011 №738 «Деякі питання сертифікації транспортних засобів, їх частин та обладнання».

50. Наказ Міністерства транспорту та зв'язку України від 02.07.2010 № 427 «Про затвердження Ліцензійних умов провадження господарської діяльності з надання послуг з перевезення пасажирів, небезпечних вантажів, багажу автомобільним транспортом», зареєстрований в Міністерстві юстиції України 27.07.2010 № 562/17857.

51. Наказ Міністерства транспорту та зв'язку України від 12.04.2007 № 285 «Про затвердження Порядку визначення класу комфортності автобусів, сфери їхнього використання за видами сполучень та режимами руху», зареєстрований в Міністерстві юстиції України 14.05.2007 за № 499/13766.

52. Наказ Міністерства транспорту та зв'язку України від 07.05.2010 № 278 «Про затвердження Порядку розроблення та затвердження паспорта автобусного маршруту», зареєстрований в Міністерстві юстиції України 17.06.2010 за № 408/17703.

53. Наказ Міністерства інфраструктури України від 15.07.2013 № 480 «Про затвердження Порядку організації перевезень пасажирів та багажу автомобільним транспортом», зареєстрований в Міністерстві юстиції України 31.07.2013 за № 1282/23814.

54. Наказ Міністерства інфраструктури від 17.08.2012 № 521 «Про затвердження Порядку затвердження конструкції транспортних засобів, їх частин та обладнання та Порядку ведення реєстру сертифікатів типу транспортних засобів та обладнання і виданих виробниками сертифікатів відповідності транспортних засобів або обладнання», зареєстрований в Міністерстві юстиції України 14.09.2012 за № 1586/21898.

55. Наказ Міністерства транспорту України від 10.02.1998 № 43 «Про затвердження Норм витрат палива і мастильних матеріалів на автомобільному транспорті».

56. Положення про технічний комітет стандартизації ТК 80 «Дорожній транспорт», затверджене наказом Державного комітету України з питань технічного регулювання та споживчої політики від 06.03.2007 за № 48.

57. Положення про технічний комітет з акредитації, затверджене наказом Національного агентства з акредитації України від 28.12.02 № 96.

58. Положення про технічне обслуговування і ремонт дорожніх транспортних засобів автомобільного транспорту, затверджене наказом Міністерства транспорту України від 30.03.98 № 102, зареєстроване в Міністерстві юстиції України 28.04.98 за № 268/2708.

59. Порядок перевірки технічного стану транспортних засобів автомобільними перевізниками, затверджений наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 05.08.2008 № 974, зареєстрований в Міністерстві юстиції України 01.09.2008 за № 794/15485.

60. Наказ Міністерства транспорту та зв'язку України від 17.11.2009 № 1175 «Про затвердження Методики розрахунку тарифів на послуги пасажирського автомобільного

транспорту», зареєстрований у Міністерстві юстиції України 27.11.2009 за № 1146/17162.

61. Наказ Міністерства транспорту та зв'язку України від 20.05.2006 № 489 «Про затвердження Експлуатаційних норм середнього ресурсу акумуляторних свинцевих стартерних батарей колісних транспортних засобів і спеціальних машин, виконаних на колісних шасі», зареєстрований у Міністерстві юстиції України 08.06.2006 за № 695/12569.

62. Наказ Міністерства транспорту та зв'язку України від 20.05.2006 № 488 «Про затвердження Експлуатаційних норм середнього ресурсу пневматичних шин колісних транспортних засобів і спеціальних машин, виконаних на колісних шасі», зареєстрований у Міністерстві юстиції України 15.06.2006 за № 712/12586.

63. Наказ Міністерства транспорту та зв'язку України від 02.07.2008 № 795 «Про затвердження Правил експлуатування акумуляторних свинцевих стартерних батарей колісних транспортних засобів і спеціальних машин, виконаних на колісних шасі», зареєстрований в Міністерстві юстиції України 25.07.2008 за № 689/15380.

64. Наказ Міністерства інфраструктури України від 26.07.2013 № 549 «Про затвердження Правил технічної експлуатації коліс та пневматичних шин колісних транспортних засобів категорій L, M, N, O та спеціальних машин, виконаних на їх шасі», зареєстрований в Міністерстві юстиції України 22.08.2013 за № 1452/23984.

65. Наказ Міністерства інфраструктури України від 26.07.2013 № 550 «Про затвердження Правил експлуатації колісних транспортних засобів», зареєстрований в Міністерстві юстиції України 22.08.2013 за № 1453/23985.

66. Наказ Міністерства транспорту України від 14.10.97 № 363 «Про затвердження Правил перевезень вантажів автомобільним транспортом в Україні», зареєстрований в Міністерстві юстиції України 20.02.98 за № 128/2568.

67. Наказ Міністерства внутрішніх справ України від 26.07.2004 № 822 «Про затвердження Правил дорожнього перевезення небезпечних вантажів», зареєстрований в Міністерстві юстиції України 20.08.2004 за № 1040/9639.

Стратегічний план розвитку ДП «ДержавтотрансНДІпроект», як провідного науково-дослідного інституту Мінінфраструктури України, ґрунтується на принципах максимально можливого задоволення потреб автомобільного транспорту у науковому, технологічному та нормативно-правовому забезпеченні його сталого розвитку і спрямований на реалізацію положень, насамперед, таких документів державного стратегічного планування та програмних документів:

1. Транспортна стратегія України на період до 2020 року, схвалена розпорядженням Кабінету Міністрів України від 20.10.2010 № 2174-р.

2. Концепція Державної цільової економічної програми розвитку автомобільного транспорту на період до 2015 року, схвалена розпорядженням Кабінету Міністрів України від 03.08.2011 № 732-р.

3. Національний план дій з охорони навколишнього природного середовища на 2011 – 2015 роки, затверджений розпорядженням Кабінету Міністрів України від 25.05.2011 № 577-р.

4. Державна цільова економічна програма енергоефективності і розвитку сфери виробництва енергоносіїв з відновлюваних джерел енергії та альтернативних видів палива на 2010 – 2015 роки, затверджена постановою Кабінету Міністрів України від 01.03.2010 № 243.

5. Галузева програма забезпечення безпеки руху на автомобільному транспорті на 2013-2015 роки, затверджена наказом Мінінфраструктури України від 04.04.2013 № 210

(із доповненнями, внесеними наказом Міністерства інфраструктури України від 8.04.2014 № 171).

6. Галузева програма підвищення енергоефективності у сферах транспорту та зв'язку на 2010 – 2014 роки, затверджена рішенням колегії Міністерства транспорту та зв'язку України від 17.09.2009 № 18.

## **2. Загальні відомості про суб'єкт господарювання**

ДП «ДержавтотрансНДІпроект» є державним унітарним підприємством і діє як державне комерційне підприємство.

ДП «ДержавтотрансНДІпроект» засноване на державній формі власності, підпорядковане та належить до сфери суб'єкта управління об'єктами державної власності – Міністерства інфраструктури України.

### **2.1. Організаційно-правова форма**

за КОПФГ 140 ДЕРЖАВНЕ ПІДПРИЄМСТВО

### **2.2. Види економічної діяльності згідно КВЕД**

72.19 «Дослідження й експериментальні розробки у сфері інших природничих і технічних наук»;

71.12 «Діяльність у сфері інжинірингу, геології та геодезії, надання послуг технічного консультування в цих сферах»;

85.59 «Інші види освіти, не віднесені до інших угруповань»;

71.20 «Технічні випробування та дослідження»;

58.14 «Видання журналів і періодичних публікацій».

### **2.3. Належність до переліку об'єктів, які мають стратегічне значення для економіки та безпеки держави та належність до об'єктів, які не підлягають приватизації**

ДП «ДержавтотрансНДІпроект» не включено до переліку об'єктів, які мають стратегічне значення для економіки та безпеки держави.

ДП «ДержавтотрансНДІпроект» згідно з Законом України «Про перелік об'єктів права державної власності, що не підлягають приватизації» входить до переліку об'єктів, які не підлягають приватизації.

### **2.4. Опис основних унікальних характеристик та можливостей підприємства**

ДП «ДержавтотрансНДІпроект» є багатопрофільним науково-дослідним інститутом в сфері управління Мінінфраструктури України, унікальним за своїми можливостями, базою та науковим потенціалом.

ДП «ДержавтотрансНДІпроект» щорічно здійснює значні обсяги робіт з наукового та технологічного забезпечення діяльності автомобільного транспорту, у тому числі оперативне наукове, інформаційно-аналітичне, експертне забезпечення.

ДП «ДержавтотрансНДІпроект» є органом затвердження типу та нотифікованою ООН технічною службою України з оцінки відповідності конструкції колісних транспортних засобів, приладдя та частин до них (з метою затвердження типу) за Женевською угодою 1958 року, центром з видачі міжнародних сертифікатів технічного огляду за Віденською угодою 1997 року, акредитованим за міжнародними стандартами щодо управління системами сертифікації, сертифікації систем управління, випробувань, інспектування відповідності продукції та послуг на автомобільному транспорті, призначене організаційно-методичним центром із сертифікації дорожніх транспортних засобів в системі УкрСЕПРО. Інститут надає виробникам України міжнародні ідентифікаційні коди (WMI) виробника КТЗ та символи (VIS), що входять в структуру ідентифікаційного номеру (VIN) КТЗ.

ДП «ДержавтотрансНДІпроект» є єдиним в Україні органом із сертифікації, що розробив та погодив із спеціальним Органом Європейського Союзу Політику безпеки

системи цифрових тахографів, забезпечує обіг карток до них на підставі затвердження типу карток й сертифікатів безпеки, сумісності та надійності згідно з вимогами ЄУТР.

ДП «ДержавтотрансНДІпроект» створило та продовжує нарощувати унікальні в Україні технологічні можливості (лабораторну базу) для проведення досліджень, розробок та випробовувань продукції (транспортних засобів, двигунів та інших складових частин, експлуатаційних матеріалів, традиційних, сумішевих та альтернативних моторних палив тощо) відповідно до стандартів ЄС та міжнародних технічних регламентів в частині екологічних норм «ЄВРО», вимог до безпечності конструкції, енергоефективності, експлуатаційних та споживчих властивостей, забезпечуючи доступ країні к сучасним технологіям у галузі транспорту та машинобудування.

Інститут має унікальний досвід розроблення та створення імпортозамінних технологій та високотехнологічного випробувального обладнання, що не поступаються закордонним аналогам.

Інститут є провідною експертною організацією у сфері оцінювання антропогенних викидів дорожнім транспортом відповідно до вимог Кіотського протоколу з використанням європейських методик вищого рівня.

Інформаційна довідка про виконання ДП «ДержавтотрансНДІпроект» найбільш важливих для галузі науково-дослідних робіт за 2008 – 2014 рр. наведена у додатку 5.

Інститут володіє необхідними ресурсами: кадровим складом для виконання наукових досліджень: 1 доктор наук; 15 кандидатів наук, а також 12 аспірантів та здобувачів; 193 працівники з повною вищою освітою; матеріально-технічною базою, необхідною для виконання науково-дослідних робіт, та унікальним комплексом обладнання для проведення випробовувань і досліджень.

ДП «ДержавтотрансНДІпроект» має висококваліфіковані кадри, зокрема понад 30 сертифікованих та атестованих аудиторів з питань підтвердження відповідності, сертифікації систем управління якістю, акредитації випробувальних лабораторій та інспекційних органів, науково-технічних експертиз у сфері колісних транспортних засобів та послуг автомобільного транспорту.

Інститут створив та утримує в актуалізованому стані фонд міжнародних технічних регламентів ООН (Правил ЄЕК ООН), стандартів, нормативних документів щодо конструкції та технічної експлуатації колісних транспортних засобів, проектної документації інфраструктури автомобільного транспорту, що налічує майже 10000 найменувань.

В цілому діяльність ДП «ДержавтотрансНДІпроект» спрямована на розвиток та вдосконалення наукової, технологічної та правової бази автомобільного транспорту на засадах забезпечення виконання міжнародних договорів України та адаптації законодавства України до законодавства ЄС, із зосередженням на таких основних аспектах, як безпечність транспортних процесів, екологічна безпека, соціальна спрямованість, якість та ефективність надання послуг, конкурентоспроможність національних операторів транспортних процесів і виробників транспортних засобів, компонентів до них, реалізація транзитного потенціалу держави, енергоефективність транспортного сектору, впровадження альтернативних моторних палив, розроблення імпортозамінних технологій, випробувального та аналітичного обладнання для галузі, розвиток випробувальної та науково-дослідницької бази як інструменту для забезпечення технічного регулювання Міністерством інфраструктури України у галузі відповідно до сучасних міжнародних вимог тощо.

Опис характеристик та можливостей підприємства наведено у розділі 3 та додатках 5, 6 і 7.

## 2.5. Інші відомості

ДП «ДержавтотрансНДІпроект» не має ознак підвищеної небезпеки та домінування на загальнодержавному ринку товарів (робіт, послуг).

ДП «ДержавтотрансНДІпроект» не належить до містоутворюючих підприємств.

## 3. Аналіз поточного стану діяльності підприємства

### 3.1. Перелік основних напрямів та видів діяльності підприємства

#### 3.1.1. Напрями діяльності інституційного та системоутворюючого характеру

За напрямом технологічного та інструментального забезпечення впровадження на автомобільному транспорті сучасних технічних регламентів, правил, норм та стандартів здійснюються такі поточні види діяльності:

- забезпечення діяльності та подальший розвиток випробувальних дослідницьких лабораторій, отримання доступу України до новітніх технологій розроблення та дослідження конкурентоспроможної продукції та підтвердження її відповідності вимогам національних і міжнародних технічних регламентів та стандартів;

- розроблення вітчизняних технологій (імпортозаміщення);

- забезпечення доступу України до сучасних технологічних рішень і розробок у транспортній галузі та машинобудуванні;

- розроблення пропозицій щодо удосконалення нормативно-правової бази з технічного регулювання галузі;

- науково-дослідні та дослідно-конструкторські роботи (НДДКР).

За напрямом наукового, інформаційно-аналітичного, експертного забезпечення діяльності автомобільного транспорту здійснюються такі види діяльності:

- надання пропозицій до стратегічних документів державного та галузевого рівнів, наукове супроводження процесів удосконалення нормативно-правової бази;

- наукова, інформаційна, експертно-аналітична підтримка;

- підвищення рівня компетенції персоналу автомобільного транспорту.

Аналіз поточного стану діяльності та потенціалу розвитку за даними напрямками діяльності наведено у розділі 3.2.2 та додатках 5, 6 і 7.

#### 3.1.2. Спеціалізовані напрями та види господарської діяльності підприємства

Випробування та підтвердження відповідності:

Випробування:

- колісних транспортних засобів, їхніх складових частин та приладдя на визначення відповідності вимогам з активної та пасивної безпеки, екологічним стандартам, визначення рівня енергоефективності та інших споживчих характеристик, визначення відповідності конструкції і технічного стану вимогам резолюції ЄКМТ до «особливо зелених і безпечних» вантажних автомобілів, вимогам до газобалонних колісних транспортних засобів тощо;

- експлуатаційних матеріалів (моторних палив, зокрема різних рецептур традиційних та нових видів альтернативних і сумішевих палив, мастильних матеріалів тощо) щодо визначення відповідності вимогам якості та споживчих характеристик, впливу використання на забруднення навколишнього середовища тощо;

- дослідницькі з метою розроблення чи впровадження новітніх технологій.

Підтвердження відповідності:

- колісних транспортних засобів та їх складових частин (нових і тих, що були в користуванні і ввозяться в Україну), запасних частин та приладдя колісних транспортних засобів (встановлення відповідності колісних транспортних засобів та їх складових частин, запасних частин та приладдя колісних транспортних засобів, ідентифікація, технічний нагляд);

- систем управління якістю організацій та підприємств;
- послуг пасажирського автотранспорту;
- послуг з ремонту та технічного обслуговування колісних транспортних засобів, складових частин;

- послуг із встановлення відповідності конструкції колісних транспортних засобів умовам (вимогам), викладеним у дозволі на переобладнання, технічний нагляд.

Науково-технічна експертиза (НТЕ) нормативної документації на конструкцію колісних транспортних засобів з питань:

- проектів технічних умов (ТУ) колісних транспортних засобів, їх складових, причепів, експлуатаційних матеріалів;

- споживчих властивостей шин;

- споживчих властивостей акумуляторних батарей;

- переобладнання колісних транспортних засобів;

- колісних транспортних засобів, переобладнаних для роботи на зрідженому нафтовому газі та стисненому природному газі (інженерний сервіс газобалонних КТЗ та експертиза переобладнання);

- безпеки типу і товарознавчої експертизи для отримання дозволу на ввезення колісних транспортних засобів.

Нормування експлуатаційних витрат моторних палив на автомобільному транспорті:

- проведення досліджень, розроблення та наукове супроводження системи нормування експлуатаційних витрат моторних палив автомобільним транспортом України, надання консультацій і роз'яснень суб'єктам господарювання, розроблення періодичних змін і доповнень до нормативного документу «Норми витрат палива і мастильних матеріалів на автомобільному транспорті»;

- розроблення базових тимчасових індивідуальних норм витрат палива за заявками власників колісних транспортних засобів, а також базових тимчасових без обмеження сфери дії та постійних норм витрат палива за заявками заводів-виробників колісних транспортних засобів.

Наукове супроводження нормування та розробка тимчасових норм середнього ресурсу пневматичних шин.

Проведення міжнародних технічних оглядів колісних транспортних засобів.

Забезпечення обігу карток до цифрових тахографів.

Навчання та підвищення кваліфікації персоналу автотранспортних підприємств:

- навчання, підготовка, підвищення кваліфікації спеціалістів автомобільного транспорту;

- проведення науково-технічних семінарів тощо.

Здійснення НДДКР та розробка обґрунтування для проектів нормативних документів.

Роботи з підтвердження відповідності процесів та послуг органом з інспектування здійснюються згідно з міжнародним стандартом ДСТУ ISO/IEC 17020 щодо:

- технічного стану колісних транспортних засобів вимогам міжнародних договорів, та на звернення замовників, власників;

- виробництва колісних транспортних засобів та їх частин згідно із додатком 2 до Женевської угоди 1958 року;

- послуг з обслуговування контрольних пристроїв (тахографів) згідно з вимогами ЄУТР;

- спеціальних транспортних засобів та їх обладнання для перевезення швидкопсувних харчових продуктів;

- послуг Технічному регламенту з технічного обслуговування і ремонту;

- системи управління безпекою перевезень;
- технічного обслуговування і ремонту транспортних засобів, їх складників.

Забезпечення процесів організації перевезень (атестація автобусів за параметрами комфортності, комплексне обстеження пасажиропотоків маршруту, визначення класу комфортності, надання свідоцтв про погодження конструкції КТЗ тощо).

Науково-методичне забезпечення у сфері економічної діяльності галузі, техніко-економічне обґрунтування договірних цін на послуги підприємств автомобільного транспорту (розрахунки тарифу на послуги з перевезень пасажирів та вантажів тощо).

Нормативне та експертне забезпечення у сфері діяльності випробувальних лабораторій України, забезпечення нормативними документами, проведення експертизи комплексу документів випробувальних лабораторій, участь у роботі комісій з акредитації випробувальних лабораторій, тощо.

Проектні роботи (щодо промислового та цивільного будівництва).

Підготовка та періодичне видання спільно з Укравтодором галузевого науково-виробничого журналу «Автошляховик України», інша видавнича та рекламна діяльність.

Розробка національних стандартів (ДСТУ), міждержавних стандартів (ГОСТ) та стандартів організацій України (СОУ).

Забезпечення обігу міжнародних ідентифікаційних кодів виробника колісних транспортних засобів.

Реалізація нормативних документів згідно з Агентською угодою.

Інші види статутної діяльності.

### **3.2. Аналіз зовнішнього середовища**

#### **3.2.1. Макроекономічний аналіз**

Передбачаються такі тенденції розвитку автомобільного транспорту України:

- значущість автомобільного транспорту, як важливої складової економіки, постійно зростатиме в оглядовій перспективі;

- зростання попиту на транспортні засоби індивідуального користування та частки витрат, пов'язаних із придбанням автомобілів (зараз в Україні 160 автомобілів на 1000 жителів, тоді як у розвинених країнах 350-700 автомобілів на 1000 жителів);

- реалізація Угоди про асоціацію між Україною та ЄС та створення Зони вільної торгівлі з ЄС забезпечить розвиток торгівельно-економічних зв'язків, сприятиме розвитку міжнародних автомобільних перевезень, у тому числі транзитних, збільшить обсяг імпорту автомобілів;

- приєднання до транс'європейської транспортної мережі;

- зростання потреби галузі в джерелах енергії, перш за все, внаслідок підвищення мобільності населення (переважно за рахунок споживання палива легковими автомобілями індивідуального користування);

- збільшення використання альтернативних джерел енергії на транспорті, що потребують відповідних технологій використання та контролю застосування.

За прийнятим сценарієм розвитку, автомобільний транспорт України має задовольняти зростаючий попит у мобільності населення та у вантажообігу в економіці країни. Окремим питанням залишається якість транспортних послуг та конкурентоспроможність вітчизняних перевізників.

Особливої уваги потребують зростаючі багатомільярдні збитки суспільства, які зумовлені техногенним тиском автомобільного транспорту на довкілля, втратами від дорожньо-транспортних пригод, енергетичною залежністю від зовнішніх джерел постачання палив.

Більш детальний аналіз загальних тенденцій та прогнози розвитку автомобільного транспорту наведено у відповідних звітах з науково-дослідних робіт, що виконувалися ДП «ДержавтотрансНДІпроект» останніми роками за замовленнями Мінінфраструктури України та інших органів центральної виконавчої влади, зокрема у звіті з НДР 2013 р. «Проведення дослідження основних проблем функціонування галузі транспорту та розробка прогнозу її розвитку на період до 2020 року» (№ державної реєстрації 0113U007345) та у звіті з НДР 2012 р. «Розроблення методики розрахунку та визначення обсягів викидів парникових газів від пересувних джерел» за договором від 17.01.2012 № 4/2012/НДР з Державним агентством екологічних інвестицій України в рамках підготовки щорічного національного кадастру антропогенних викидів та абсорбції парникових газів відповідно до зобов'язань України за Рамковою конвенцією Організації Об'єднаних Націй про зміну клімату та Кіотським протоколом до неї (№ державної реєстрації №0112U001736).

Аналіз негативних факторів, що впливають на діяльність автомобільного транспорту

Поточна політична та соціально-економічна ситуація в країні призводять до несприятливого інвестиційного клімату та високої кінцевої вартості кредитних коштів, що ускладнює вчасне оновлення основних фондів та модернізацію галузі. Застаріла, неоптимальна структура парку та суттєве відставання рівня екологічних вимог та вимог до безпечності конструкції колісних транспортних засобів (від запроваджених в країнах ЄС вимог) тощо, в цілому низький технологічний рівень переважної частини рухомого складу, недосконалість технологій організації перевезень (зокрема логістики), створює умови для збільшення собівартості перевезень та транспортної складової вартості товарів на ринку України в цілому, погіршення конкурентоздатності вітчизняних перевізників. Суттєвим негативним фактором є недостатньо розвинута та неадекватна сьгоднішнім транспортним потокам інфраструктура.

Нормативно-правова база галузі потребує гармонізації з законодавством ЄС.

В даний час відсутнє системне управління і координація роботи пасажирського автотранспорту в межах регіону (області, району, міста). Немає розрахунків потреби в перевезеннях, не визначені стандарти якості і рівні транспортного обслуговування, яких потрібно досягти, відсутнє системне інформаційне забезпечення перевезень в містах, на приміських і міжміських маршрутах за межами автостанцій. Не вирішені питання забезпечення транспортного обслуговування жителів сільської місцевості, громадян з обмеженою мобільністю, нелегальних перевезень, компенсації за перевезення пасажирів пільгових категорій та за регульованими тарифами, планування та розвиток ефективних, безпечних, якісних, взаємоузгоджених маршрутних мереж.

Відсутнє ліцензування вантажних перевезень, що не відповідає законодавству країн ЄС, нерозвинені системи транспортних вузлів та мереж, логістики, інтермодальних перевезень та спеціалізації транспортних засобів.

Законодавчо встановлені різні умови оподаткування суб'єктів, що надають транспортні послуги, призвели до їх розукрупнення, несправедливої конкуренції, коли частина суб'єктів виконує вимоги законодавства щодо безпеки перевезень, а інша - ні, одна частина несе фінансове навантаження щодо сплати податків до бюджету, а інша – у незначній мірі, при виконанні тієї ж роботи.

Існує необхідність розроблення нормативно-правових актів, спрямованих на забезпечення переходу від сертифікації колісних транспортних засобів в системі УкрСЕПРО, що не відповідає законодавству країн ЄС і закінчує своє існування, до оцінки їх відповідності згідно положень Женевської Угоди 1958 року та нормативно-правової бази, розробленої відповідно до законодавства ЄС. На теперішній час роботи

із сертифікації транспортних засобів та їхніх частин в системі УкрСЕПРО проводять понад 40 органів із сертифікації. Значна частина (приблизно одна третина) від цієї кількості органів є органами приватної форми власності. Контролюючими органами неодноразово встановлювались факти систематичної неправомірної видачі сертифікатів відповідності без проведення належних перевірок (випробувань, експертиз і т.і.). Собівартість послуг із сертифікації, що проводяться в порушення законодавства без проведення необхідних робіт, які надають такі органи, є набагато меншою у порівнянні із собівартістю таких послуг, які надає ДП «ДержавтотрансНДІпроект», що ставить його у нерівні конкурентні умови.

Є необхідність перегляду існуючих нормативно-правових документів щодо класифікації автобусів за параметрами комфортності, сертифікації послуг пасажирського автомобільного транспорту

Питомі витрати моторних палив та викиди шкідливих речовин на одиницю пробігу сьогодні значно збільшуються внаслідок заторів та неоптимальної структури транспортних потоків у містах.

Щодо ринкових умов, слід також зазначити швидко зростаючий рівень конкуренції на ринку транспортних послуг, в автомобілебудуванні та поступову втрату вітчизняними автоперевізниками позицій на зовнішніх ринках та навіть на внутрішньому ринку внаслідок технологічного відставання, браку інвестицій та інших чинників.

Важливим фактором суттєво підвищеного фону шкідливих (у тому числі канцерогенних) речовин у містах та зменшення моторесурсу техніки є проблема низької якості моторних палив, зокрема, підвищеного вмісту в них таких компонентів як сірка та особливо небезпечних ароматичних вуглеводнів, випадки наявності у складі товарних палив «альтернативних», не передбачених конструкцією двигунів компонентів тощо. Необдумане та неоптимальне використання таких моторних палив як стиснутого природного і зрідженого нафтового газів, особливо палив з відновлюваних джерел (біопалив), сумішевих палив, та «альтернативних» компонентів, що входять до складу товарних традиційних моторних палив нафтового походження, відсутність у багатьох випадках належної адаптації транспортних засобів для роботи на сумішевих та альтернативних паливах призводить до збільшення викидів шкідливих речовин, погіршення експлуатаційних властивостей транспортних засобів та зменшення моторесурсу техніки.

Недотримання екологічних вимог, вимог безпеки до конструкції колісних транспортних засобів та низька енергоефективність.

Наведені вище фактори переважно визначатимуть негативну динаміку шкідливого впливу автотранспорту на довкілля.

Фактором, що певною мірою визначає на законодавчому рівні позитивну динаміку зменшення техногенного навантаження, є поетапне запровадження в Україні відповідно до Закону України «Про деякі питання ввезення на митну територію України та реєстрації транспортних засобів» екологічних норм «ЄВРО».

Разом з тим, в Україні сьогодні в значній мірі відсутні належні інституційні, організаційні й правові основи та технологічні (інструментальні) можливості для забезпечення належного контролю, навіть вже фактично застарілих рівнів екологічних норм «ЄВРО», що поступово впроваджуються із запізненням від країн ЄС.

Аварійність на автомобільному транспорті та тяжкість наслідків дорожньо-транспортних пригод (ДТП) є також однією із найгостріших проблем держави. Щорічно в Україні в ДТП гине до декілька тисяч осіб, та декілька десятків тисяч чоловік зазнають травм.

3.2.2. Аналіз поточної ситуації за напрямками діяльності інституційного та системоутворюючого характеру

Підприємством здійснюються такі ключові роботи:

- науково-дослідні та дослідно-конструкторські роботи;
- дослідження ефективності діяльності транспортно-дорожнього комплексу України, проведення досліджень та розробка пропозицій до концепцій, стратегій, програм його розвитку і реформування;
- дослідження гармонізації законодавства України у сфері транспорту з нормами законодавства ЄС, виконання науково-дослідних робіт з проблем гармонізації;
- теоретичні дослідження із застосуванням методів математичного моделювання та експериментальні дослідження впливу автомобільного транспорту на навколишнє природне середовище, викидів забруднюючих речовин та антропогенних викидів парникових газів у атмосферне повітря, методичне забезпечення та участь у підготовці національних кадастрів відповідно до зобов'язань України за Рамковою конвенцією ООН про зміну клімату та Кіотським протоколом до неї;
- теоретичні та експериментальні дослідження, дослідно-конструкторські і доводочні роботи за зразками нових типів колісних транспортних засобів та їх складових частин, оцінювання відповідності безпечності конструкції, екологічної безпечності і енергоефективності колісних транспортних засобів (КТЗ) та їх складових частин;
- теоретичні та експериментальні дослідження екологічних і енергетичних показників та паливної економічності колісних транспортних засобів та їх двигунів при застосуванні традиційних, сумішевих, альтернативних, біологічних і газових видів моторних палив та застосуванні дослідних зразків нових видів добавок і присадок до моторних палив;
- дослідження та удосконалення організації і методів діагностування, технічного обслуговування та поточного ремонту колісних транспортних засобів;
- розробка стандартів, норм і нормативів задля підвищення економічної ефективності діяльності галузі, методологічне забезпечення функціонування системи нормування витрат палива, шин, акумуляторів, інших складових частин і витратних матеріалів під час експлуатації КТЗ;
- виконання науково-дослідних технологічних розробок з проблем безпеки руху;
- виконання конструкторських розробок;
- виконання інженерних випробувань для проектування і виконання комплексної проектно-кошторисної документації.

Перелік найбільш важливих для галузі науково-дослідних та дослідно-конструкторських робіт, виконаних ДП «ДержавтотрансНДІпроект» у 2008 – 2014 роках наведено у додатку 5.

Перспективним напрямом системоутворюючого інноваційного розвитку ДП «ДержавтотрансНДІпроект» є реалізація загальнонаціонального проекту у галузі транспорту – створення науково-дослідного випробувального центру перспективних технологій безпечного, екологічно сприятливого та енергоефективного автомобільного транспорту (далі – випробувального центру). Загальною метою проекту є запровадження сучасних світових стандартів та отримання Україною доступу до перспективних технологій безпечного, екологічно сприятливого та енергоефективного транспорту відповідно до поставлених сучасністю викликів до галузі.

Випробувальний центр створюється ДП «ДержавтотрансНДІпроект», який є нотифікованою ООН державною технічною службою із виконання Україною міжнародних зобов'язань у транспортній галузі. Інститут створив певні технічні можливості для реалізації проекту, а також має висококваліфікований персонал та

власні високотехнологічні розробки, що не поступаються закордонним аналогам. Зокрема, інститут вперше в Україні створив можливості для випробовування двигунів на відповідність нормам «ЄВРО-2», та здійснює комплекс робіт з метою запровадження випробовування автомобілів на відповідність більш високим міжнародним екологічним нормам.

Фахівці ДП «ДержавтотрансНДПроект» за дорученням Мінінфраструктури України беруть участь у сесіях робочих груп Комітету Внутрішнього Транспорту ЄЕК ООН у Женеві, де очолюють робочі групи з «Автомобільного транспорту» (SC.1) та «Експертів ЄУТР», у роботі «Всесвітнього форуму з гармонізації правил у галузі колісних транспортних засобів» (WP.29), «З безпеки дорожнього руху» (WP.1), «З перевезення швидкосувних харчових продуктів» (WP.11) у роботі відповідних груп Міжнародного Транспортного Форуму в рамках Європейської Конференції Міністрів Транспорту.

Інститут виконує функції секретаріату технічного комітету стандартизації ТК 80 «Дорожній транспорт», всього за період діяльності якого в галузі автомобільного транспорту було розроблено та видано 162 національні стандарти та 2 стандарти організацій України (СОУ), в тому числі гармонізованих з міжнародними нормативними документами – 147 та за останні три роки вийшли із друку 20 національних стандартів.

У співпраці з місцевими органами виконавчої влади – організаторами перевезень ДП «ДержавтотрансНДПроект» на підставі власних розробок виконує в регіонах науково-технічні роботи щодо оптимізації роботи пасажирського автомобільного транспорту, а саме: оптимізацію регіональної мережі автобусних маршрутів загального користування, оптимізацію структури парку автобусів, якими здійснюється перевезення пасажирів на цих маршрутах, розробку регіональних програм розвитку пасажирського автотранспорту.

3.2.3. Аналіз поточної ситуації за спеціалізованими напрямками та видами діяльності підприємства

3.2.3.1. Роботи з підтвердження відповідності (сертифікації) та випробовування:

1) КТЗ, їх складових частин в системі сертифікації УкрСЕПРО та пов'язаних з цим випробувань, починаючи з 1996 року.

Обсяги робіт із сертифікації та випробувань КТЗ в значній мірі залежать від обсягів виробництва КТЗ та їх складових частин в Україні та імпорту цієї продукції в Україну, тенденція до скорочення яких намітилась в 2013 році.

Очікується значне зменшення доходів від виконання робіт із сертифікації транспортних засобів та їхніх складових частин впродовж 2014-2015 років, що пояснюється також іншими чинниками і підтверджується негативними тенденціями зменшення попиту на такі послуги через: прояви недобросовісної конкуренції та порушення вимог нормативних документів з боку інших органів із сертифікації та випробувальних лабораторій.

Передбачається перехід протягом 2014-2016 років від сертифікації КТЗ та їх складових частин в системі сертифікації УкрСЕПРО до системи затвердження типу цієї продукції у відповідності до постанови Кабінету Міністрів України від 09.02.2011 № 738 «Деякі питання сертифікації транспортних засобів, їх частин та обладнання» та Порядку затвердження конструкції транспортних засобів, їх частин та обладнання, затвердженого наказом Міністерства інфраструктури України від 17.08.2012 № 521, що ґрунтується на положеннях Женевської угоди 1958 року та європейських принципах підтвердження відповідності. Наказом Мінінфраструктури України від 01.03.2013

№ 126 ДП «ДержавтотрансНДІпроект» визначене уповноваженим органом затвердження типу транспортних засобів та їх частин.

2) послуг пасажирського автомобільного транспорту з 2005 року.

Сертифікація цього виду послуг добровільна і здійснюється виключно за власним бажанням перевізника на підставі його заявки та стандартами органу сертифікації – ДП «ДержавтотрансНДІпроект».

Обсяги сертифікації послуг залежать, в основному, від участі перевізників у конкурсах на право здійснювати перевезення на маршрутах загального користування. Намітилась тенденція до скорочення обсягів через недобросовісну конкуренцію з боку інших органів із сертифікації.

3) добровільна сертифікація послуг з технічного обслуговування та ремонту КТЗ.

Метою отримання сертифікатів відповідності на послуги з технічного обслуговування і ремонту КТЗ є застосування таких сертифікатів з метою реклами, а також виконання вимог виробників КТЗ щодо наявності сертифіката відповідності для отримання статусу «авторизованих виконавців». Сертифікацію послуг з технічного обслуговування і ремонту КТЗ на сьогодні здійснюють більше 30 органів із сертифікації, в основному Центри стандартизації та метрології, що розташовані територіально близько до замовників на сертифікацію, що дозволяє значно здешевити проведення робіт із сертифікації, тому обсяги робіт за цим напрямком сертифікації незначні, проте стабільні.

4) послуг з встановлення відповідності конструкції транспортних засобів вимогам, викладеним у дозволі на переобладнання.

З огляду на те, що обсяги переобладнання транспортних засобів зменшуються, можна прогнозувати зменшення попиту на послуги із сертифікації цього виду в найближчі два роки до 5%.

5) добровільна сертифікація систем управління якістю (СУЯ) підприємств – виробників транспортних засобів, їх складових частин та приладдя в державній системі сертифікації УкрСЕПРО на відповідність вимогам ДСТУ ISO 9001:2009.

Сертифікацію СУЯ в системі сертифікації УкрСЕПРО здійснюють більше 40 органів із сертифікації. Доля ДП «ДержавтотрансНДІпроект» на ринку зазначених послуг незначна. В найближчі роки можна прогнозувати зменшення попиту на такі послуги.

б) випробовування КТЗ та їхніх складових частин та приладдя щодо визначення відповідності вимогам з активної та пасивної безпеки, відповідності екологічним стандартам та визначення рівня енергоефективності, споживчих характеристик тощо.

Обсяги робіт з випробовування колісних транспортних засобів та їхніх складових частин та приладдя в основному є віддзеркаленням обсягів робіт за напрямом сертифікації колісних транспортних засобів та їх складових частин, запасних частин та приладдя колісних транспортних засобів, та залежить від тих же самих факторів.

Розширення можливостей випробувальної бази ДП «ДержавтотрансНДІпроект» створить можливості укладання договорів на випробовування продукції також і з закордонними виробниками.

Здійснюються випробовування дослідних зразків традиційних та альтернативних видів палива, добавок і присадок до палива з визначенням їх впливу на енергетичні, екологічні та економічні показники КТЗ і ДВЗ.

Напрямок має значний потенціал зростання з огляду на затвердження Технічного регламенту на моторні палива.

Випробовування дослідних зразків пристроїв, традиційних та альтернативних видів палива, добавок і присадок до палива з визначенням їх впливу на енергетичні, екологічні та економічні показники КТЗ і ДВЗ.

Цей напрям має дуже значний потенціал зростання у випадку отримання можливостей з проведення на власній випробувальній базі (у ВЦ КТЗ ДП «ДержавтотрансНДІпроект») повного комплексу сертифікаційних випробувань продукції відповідно до встановлених законодавством вимог.

Розширення технічних можливостей випробувальної та в цілому наукової бази ДП «ДержавтотрансНДІпроект» відповідно до загальносвітового рівня створить цілком реальні умови укладання договорів на проведення НДДКР також і з закордонними науково-дослідними установами, інжиніринговими компаніями та виробниками. При цьому можливості зовнішніх ринків (за умови інтеграції інституту в відповідні міжнародні проекти) на порядки перевищують сьогоднішні можливості внутрішнього ринку України.

### 3.2.3.2. Науково-технічна експертиза нормативної документації на конструкцію колісних транспортних засобів

Відповідно до Порядку переобладнання транспортних засобів, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 21.07.2010 р. № 607, та п. 37 Порядку державної реєстрації (перереєстрації), зняття з обліку автомобілів, автобусів, а також самохідних машин, сконструйованих на шасі автомобілів, мотоциклів усіх типів, марок і моделей, причепів, напівпричепів, мотоколясок, інших прирівняних до них транспортних засобів та мопедів, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 07.09.98 № 1388, переобладнання транспортного засобу, здійснюється за погодженням з виробниками транспортних засобів та їх складових частин, що мають ідентифікаційні номери, або з ДП «ДержавтотрансНДІпроект» чи Центром безпеки дорожнього руху та автоматизованих систем при МВС.

З початку 2009 року відмічається загальна тенденція зменшення кількості звернень замовників з питань проведення науково-технічної експертизи (НТЕ) переобладнання КТЗ, що пов'язане зі зменшенням як виготовлення, так і ввезення в Україну КТЗ, обсягів перевезень пасажирів та вантажів, надання послуг автомобільним транспортом.

НТЕ щодо КТЗ, переобладнаних для роботи на зрідженому нафтовому газі та стисненому природному газі.

Обсяги робіт за напрямком «Надання суб'єктам господарювання Свідоцтв стосовно переобладнання для роботи на газових моторних паливах» у 2014-2015 роках найвірогідніше залишаться на рівні 2013 року. Збільшення обсягів робіт можна очікувати лише у разі зниження вартості газових моторних палив або збільшенням вартості традиційних рідких палив.

НТЕ і надання замовникам висновків можливості переобладнання КТЗ для роботи на газових моторних паливах або щодо заміни силових агрегатів, двигунів і кузовів. Обсяги робіт за цим напрямком найвірогідніше знизяться внаслідок введення акцизу на перереєстрацію КТЗ після переобладнання.

НТЕ щодо проектів технічних умов (ТУ) колісних транспортних засобів, їх складових, причепів, експлуатаційних матеріалів.

Виконуються значні обсяги робіт. Очікується їх збільшення за напрямом НТЕ щодо проектів ТУ на моторні палива та інші експлуатаційні матеріали з огляду прийнятий Технічний регламент на моторні палива.

### 3.2.3.3. Нормування експлуатаційних витрат моторних палив на автомобільному транспорті

Нормування експлуатаційних витрат палива на автомобільному транспорті з метою методичного забезпечення планування потреб підприємств, установ і організацій у паливі та мастильних матеріалах при експлуатуванні автомобільного транспорту,

контролю витрат і сприяння економії моторних палив і підвищення безпечності дорожнього руху здійснюється відповідно до Норм витрат палива і мастильних матеріалів на автомобільному транспорті, затверджених наказом Мінтрансу від 10.02.98 № 43.

Цей документ, що має нормативно-технічний характер, був введений в дію ще у 1995 році. З того часу до нього вносився ряд змін, а наказом Міністерства інфраструктури України від 24.01.2012 № 36 введена в дію принципово нова редакція документа, розроблена ДП «ДержавтотрансНДІпроект», яка ґрунтується на вдосконаленій системі коригування нормативних витрат палива залежно від умов експлуатації автомобілів та обладнання, надає суб'єктам господарювання широкі можливості та інструмент для ефективного управління ресурсами та їх економії.

ДП «ДержавтотрансНДІпроект» супроводжує систему нормування витрат моторних палив автомобільним транспортом, у тому числі розробляє базові норми за замовленнями суб'єктів господарювання, розробляє пропозиції до проектів наказів Мінінфраструктури щодо періодичного надання статусу «постійних» нормам на техніку, що успішно пройшли апробацію, та внесення інших доповнень до нормативного документу.

Аналіз обсягів замовлень розробки індивідуальних базових норм суб'єктами господарювання у 2013 році показує, що позитивним фактором є затвердження Мінінфраструктури України у 2012 році принципово нової редакції Норм витрат палива і мастильних матеріалів на автомобільному транспорті. Більш демократична, гнучка та адекватна система нормування дозволила перейти на її користування також правоохоронним органам України у системі Міністерства внутрішніх справ, Служби безпеки України (які раніше користувалися відомчими нормами).

Разом з цим, робота щодо розроблення та перегляду норм витрат палива є вкрай необхідною для бізнесу та контролюючих органів. Саме застосування науково обґрунтованих норм витрат палива є основою для зменшення вартості товарів і послуг в економіці України, зменшення транспортної складової ВВП, зменшення витрат перевізників та замовників перевезень, можливості обґрунтованого встановлення тарифів на перевезення пасажирів та вантажів.

Аналізуючи тенденції останніх років, можна очікувати відносно стабільні обсяги робіт та надходження коштів від цього напряму діяльності, або невеликий (орієнтовно до 2% щороку) спад замовлень, зумовлений кризовими явищами в економіці та певним насиченням ринку з огляду на низьку купівельну спроможність суб'єктів господарювання, що замовляють розроблення базових лінійних норм витрат палива.

#### 3.2.3.4. Наукове супроводження нормування та розробка тимчасових норм середнього ресурсу пневматичних шин

Розробка та видання збірників типових норм середнього ресурсу пневматичних шин в періодичних бухгалтерських виданнях одночасно із випуском нових моделей шин виробниками не призвело до значного зменшення кількості звернень за розрахунками тимчасових норм середнього ресурсу пневматичних шин. Очікується незначне зменшення надходжень від розробки норм середнього ресурсу пневматичних шин після затвердження змін до Експлуатаційних норм середнього ресурсу пневматичних шин колісних транспортних засобів і спеціальних машин, виконаних на колісних шасі, затверджених наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 20 травня 2006 № 488, зареєстрованих у Міністерстві юстиції України 15 червня 2006 за № 712/12586, якими передбачено суттєве розширення переліку постійних норм середнього ресурсу пневматичних шин колісних транспортних засобів.

### 3.2.3.5. Проведення міжнародних технічних оглядів колісних транспортних засобів

ДП «ДержавтотрансНДІпроект» в сфері міжнародних технічних оглядів КТЗ діє у двох напрямках: визначення відповідності конструкції і технічного стану КТЗ вимогам резолюції ЄКМТ відповідно до наказу Міністерства транспорту України від 10.01.1999 № 7 «Про здійснення заходів щодо організації перевірки відповідності конструкції і технічного стану дорожніх транспортних засобів вимогам Резолюцій Європейської Конференції Міністрів транспорту» та визначення відповідності технічного стану КТЗ вимогам Віденської угоди 1997 року відповідно до наказу Міністерства транспорту та зв'язку України від 09.01.2009 № 8 «Про заходи щодо забезпечення виконання Угоди про прийняття єдиних умов періодичних технічних оглядів колісних транспортних засобів і про взаємне визнання таких оглядів».

Обсяги робіт за напрямком «перевірка КТЗ за вимогами резолюцій ЄКМТ» мають тенденцію до зменшення через постійне запровадження у ЄС більш високих вимог до екологічного рівня КТЗ та безпечності їх конструкції, що передбачає усунення КТЗ екологічного рівня, наприклад ЄВРО-3, від участі у багатосторонній квоті ЄКМТ. Оскільки в поточній структурі парку замовників автомобілі категорії Євро-3 складають приблизно 2/3 загального обсягу, то доходність від цього виду робіт може зменшитись пропорційно. Часткова компенсація очікується від поновлення парку КТЗ і зростання частки автомобілів ЄВРО-5 у загальному обсязі, але таке оновлення парку стримується складною ситуацією в економіці країни.

ДП «ДержавтотрансНДІпроект» надавав 40% послуг від зазначеного ринку послуг України. Наразі цей показник скорочується, що пов'язано з розширенням мережі надавачів послуг.

Обсяги робіт за напрямком «міжнародний техогляд КТЗ» вже у 2014-2015 роках можуть скоротитися до нуля у зв'язку зі зміною законодавства – набранням чинності постановою Кабінету Міністрів України від 30.01.2012 № 137 «Про затвердження Порядку проведення обов'язкового технічного контролю та обсягів перевірки технічного стану транспортних засобів, технічного опису та зразка протоколу перевірки технічного стану транспортного засобу», згідно з якою протокол обов'язкового технічного контролю може застосовуватися як альтернатива Міжнародному сертифікату технічного огляду. У квітні 2013 зразок протоколу обов'язкового технічного контролю як альтернативу Міжнародному сертифікату технічного огляду нотифіковано ООН відповідно до пункту 4 Доповнення 2 до Угоди про прийняття єдиних умов періодичних технічних оглядів колісних транспортних засобів і про взаємне визнання таких оглядів та розміщено на його офіційному сайті. Але за оптимістичним прогнозом таке скорочення буде поступовим і становитиме орієнтовно 20% на рік.

### 3.2.3.6. Забезпечення обігу карток до цифрових тахографів

Відповідно до проекту Угоди про асоціацію між Україною та Європейським Союзом і його державами – членами протягом 5 років з дати набрання чинності цієї Угодою в національному транспортному секторі мають бути впроваджені положення відповідних Регламентів ЄС, які передбачають обов'язкове використання тахографів.

ДП «ДержавтотрансНДІпроект» координує діяльність з впровадження на автомобільному транспорті цифрових тахографів та забезпечує обіг карток до них, що передбачено затвердженням на рівні органів ЄС організаційної структури, системи баз даних, політики безпеки, отриманням сертифікатів безпеки, функціональності, стійкості та сумісності карток відповідно до вимог ЄС. Згідно з Політикою українського Органу сертифікації (CA), версія 1.0 (Ukrainian CA Policy, version 1.0),

затвердженою 26.03.2010 Європейським Головним Органом сертифікації (European Root Certification Authority).

Впровадження обов'язкового використання тахографів на автомобільному транспорті на внутрішніх перевезеннях не дає підстав для очікування стрімкого зростання попиту на картки до цифрового тахографа, оскільки у відповідному нормативно-правовому акті відсутня вимога про обов'язкове встановлення тільки цифрового тахографа. Враховуючи нижчу вартість аналогових тахографів у порівнянні з цифровими, попит на останні майже відсутній.

3.2.3.7. Навчання та підвищення кваліфікації персоналу автотранспортних підприємств

Протягом 2012-2014 років проведено 39 семінарів для суб'єктів господарської діяльності з надання послуг пасажирського та вантажного автомобільного транспорту.

Наразі спостерігається зменшення кількості звернень на проведення навчання персоналу пов'язане з обмеженням фінансової спроможності автоперевізників.

Окрім навчання та підвищення кваліфікації персоналу автотранспортних підприємств з перевізниками, членами конкурсних комітетів різних рівнів та працівниками органів виконавчої влади ДП «ДержавтотрансНДІпроект» проводить семінари стосовно роз'яснень законодавства.

За оптимістичним прогнозом та створенням певних умов, обсяги робіт за напрямом підвищення кваліфікації, а також надання консалтингових послуг, мають значний потенціал збільшення.

3.2.3.8. Здійснення НДДКР за договорами (за замовленнями) на створення науково-технічної продукції

Спостерігається тенденція щодо зменшення фінансування (у затверджених останніми роками Планах науково-дослідних та дослідно-конструкторських робіт Мінінфраструктури України) на виконання науково-дослідних робіт за договорами на створення науково-технічної продукції за замовленнями Мінінфраструктури України, що фінансуються з державного бюджету.

Частка у фінансових надходженнях за цим напрямом є невеликою останніми роками у зв'язку із браком бюджетного фінансування наукових досліджень як у галузі транспорту, так і в інших галузях, за якими інститут періодично також отримує замовлення на проведення НДДКР.

З 2010 року відсутні державні цільові програми щодо розробки (гармонізації) нормативних документів – національних стандартів України.

3.2.3.9. Оптимізація роботи пасажирського автомобільного транспорту

Оптимізація роботи пасажирського автомобільного транспорту здійснюється за заявками місцевих органів виконавчої влади – організаторів перевезень, а також окремих перевізників. Вирішення питання щодо оптимізації функціонування маршрутної мережі складне і потребує певних досліджень маршрутної мережі конкретного міста або регіону саме фахівцями у галузі пасажирських перевезень, які можуть надати незалежну експертну оцінку щодо її функціонування.

На підставі обстеження роботи автобусів на маршрутах загального користування здійснюється визначення пасажиропотоків і відповідності кількості та місткості автобусів потребам перевезень, а також ефективність використання рухомого складу, відповідність структури парку автобусів, що здійснюють перевезення на маршруті, потребам пасажирів щодо комфортності і якості перевезень, а також, щодо забезпечення обсягів перевезень. Розробляються проекти оптимізації роботи пасажирського автотранспорту, програми чи рекомендації.

### 3.2.3.10. Атестація автобусів за параметрами комфортності

ДП «ДержавтотрансНДІпроект» проводить роботи з атестації автобусів за параметрами комфортності, керуючись Порядком визначення класу комфортності автобусів, сфери їхнього використання за видами сполучень та режимами руху, затвердженим наказом Мінтрансв'язку від 12.04.2007 № 285, зареєстрованим у Міністерстві юстиції 14.05.2007 за № 499/13766. Також ДП «ДержавтотрансНДІпроект» було призначено методичним центром для організаційної роботи з органами класифікації. Методичним центром були визначені сім органів класифікації, що проводили роботи з атестації автобусів за параметрами комфортності в різних регіонах України. За весь час проведення робіт з атестації автобусів за параметрами комфортності органами класифікації були напрацьовані пропозиції щодо покращення умов перевезень пасажирів автобусами, підвищення рівня комфортності та безпеки перевезень пасажирів, а також нові підходи до проведення атестації автобусів з урахуванням сучасної нормативної бази ЄС.

### 3.2.3.11. Науково-методичне забезпечення у сфері економічної діяльності автомобільного транспорту, техніко-економічне обґрунтування договірних цін на послуги підприємств автомобільного транспорту

Інститутом за зверненнями замовників виконуються науково-технічні розробки щодо підвищення ефективності діяльності підприємств галузі, забезпечення прозорості бізнесу:

- визначення рівня економічно обґрунтованих тарифів на перевезення пасажирів та вантажів;
- розроблення техніко-економічних обґрунтувань;
- здійснення оцінки ефективності діяльності підприємств автотранспорту тощо.

### 3.2.3.12. Нормативне та експертне забезпечення у сфері діяльності випробувальних лабораторій України, участь у роботі комісій з акредитації випробувальних лабораторій тощо.

Обсяги доходів за цим напрямом є невеликими, але із впровадженням норм права, адаптованих до законодавства ЄС, доходи від цієї діяльності матимуть тенденцію до збільшення.

### 3.2.3.13. Проектні роботи для промислового та цивільного будівництва.

Інститут відповідає за зберігання великого фонду унікальних проектів і напрацювань в цій сфері.

Обсяг замовлень на виконання проектних робіт може бути збільшений за умов поживлення економіки.

### 3.2.3.14. Підготовка та періодичне видання галузевого науково-виробничого журналу «Автошляховик України», інша видавнича та рекламна діяльність.

Видання здійснюється на даний час дуже обмеженим тиражем через малий попит на спеціалізовані наукові публікації та в умовах конкуренції з іншими спеціалізованими виданнями.

### 3.2.3.15. Участь у розробці проектів нормативних та нормативно-технічних документів.

Напрямок потребує подальшого розвитку та визначення джерел його фінансування (значний обсяг робіт здійснюється на безоплатній основі).

### 3.2.3.16. Забезпечення обігу міжнародних ідентифікаційних кодів виробника КТЗ

Обсяги робіт за цим напрямом невеликі та визначаються загальною активністю на ринку виробництва КТЗ.

3.2.3.17. Реалізація нормативних документів згідно з Агентською угодою з Міністерством економічного розвитку і торгівлі України

Обсяги робіт за цим напрямом залишаються порівняно невеликими, але відносно стабільними.

### 3.3. Аналіз внутрішнього середовища

#### 3.3.1. Фінансові показники

Таблиця 1. Основні фінансові показники підприємства (тис. грн.)

Показники	2013 р.		2014 р.
	план	факт	план
Дохід, всього	39027,1	47915,0	39970,0
в т.ч. чистий дохід від реалізації послуг	36300,0	44408,0	36900,0
Витрати, всього	35092,1	42789,0	35789,0
Собівартість реалізації послуг	25708,0	32058,0	26509,0
Адміністративні витрати	5373,0	6305,0	5688,0
Чистий прибуток	3935,0	5126,0	4181,0
Інвестиції у розвиток виробничої сфери за рахунок власних коштів, в т.ч.			
капітальні інвестиції	2075,0	2098,0	2162,0
модернізація, модифікація основних засобів	809,3	833,0	1647,0
Сплата платежів до бюджету та цільових фондів, в т.ч.			
до держбюджету	1265,7	1265,0	515,0
до цільових фондів та інші платежі	19990,0	22824,0	20570,0
	8530,0	10022,0	8780,0
	11460,0	12802,0	11790,0

#### 3.3.2. Техніко-економічні показники

Таблиця 2. Основні техніко-економічні показники підприємства

Показники	2013 р.		2014 р.
	план	факт	план
Обсяг, НТП, тис. грн.	36300,0	44408,0	36900,0
Фонд оплати праці, тис. грн.	17630,0	21534,0	18013,0
Середня кількість в еквіваленті повної зайнятості, чол.	245,0	242,0	249,0
Середньомісячна продуктивність праці, грн.	12347,0	15292,0	12349,4
Середньомісячна заробітна плата, грн.	5997,0	7415,0	6028,0

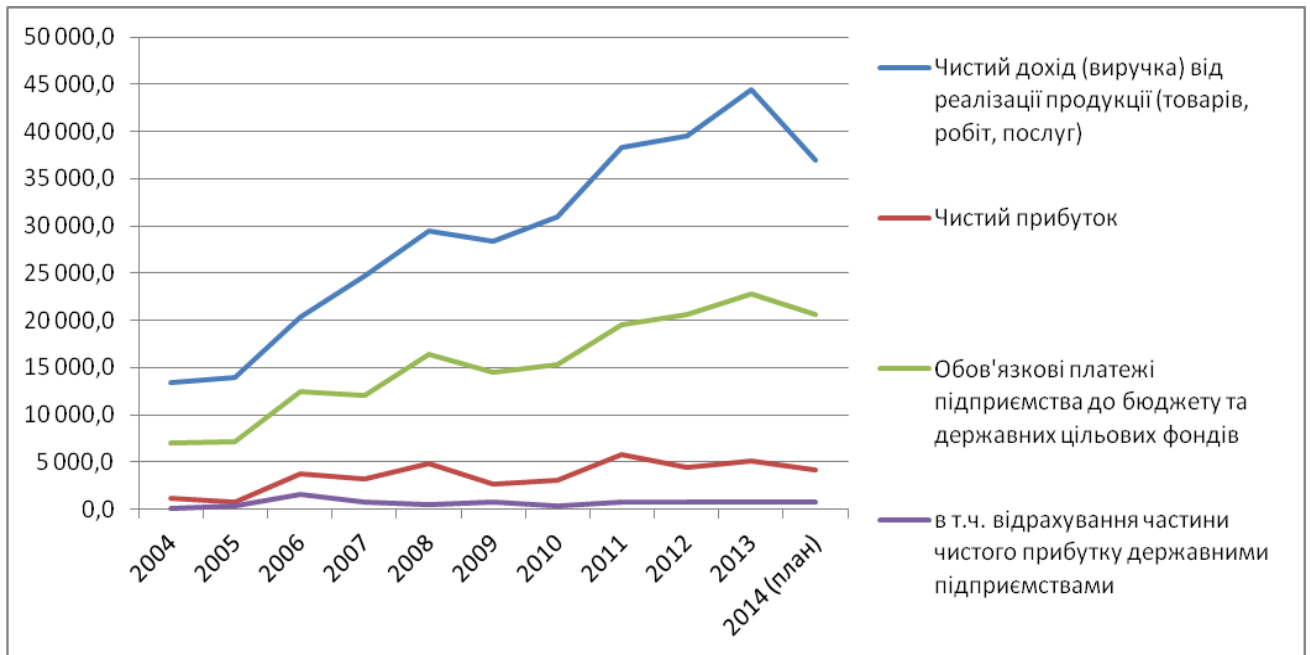


Рис. 1. Динаміка основних техніко-економічних показників підприємства

Повний перелік основних показників, що характеризують економічний потенціал ДП «ДержавтотрансНДІпроект» станом на 2013 рік та динаміка основних показників наявності та використання економічного потенціалу ДП «ДержавтотрансНДІпроект» у 2011 – 2014 роках наведені відповідно у додатках 1 і 2 до Стратегічного плану розвитку.

У додатках 3 і 4 ці показники наведено у розгорнутій формі за окремими напрямками діяльності.

### 3.3.3. Організаційна структура, менеджмент, персонал та кадровий склад

ДП «ДержавтотрансНДІпроект» є галузевою науковою установою з персоналом високої кваліфікації, а тому з метою запобігання відтоку кваліфікованих фахівців до комерційних структур зі значно вищою заробітною платою (що на жаль має місце і негативно впливає на діяльність), необхідно підтримувати високу мотивацію до праці.

Положеннями про оплату праці передбачені окремі види доплат, надбавок та соціально-заохочувальних виплат, що сприяють мотивації праці.

Посадові оклади розраховуються на підставі Схем посадових окладів відповідно до Галузевої угоди і переглядаються відповідно до законодавчо встановленого розміру мінімальної заробітної плати.

Таблиця 3. Кадровий склад ДП «ДержавтотрансНДІпроект»

	на 31.12.2013 (факт)	на 31.12.2014 (план)
1. Загальна чисельність працюючих, в т.ч.:	256	249
1.1. Апарат управління	44	43
1.2. Наукові відділи	162	158
1.3. Проектна частина	1	1
1.4. Допоміжний персонал, в т.ч.:	49	47
1.4.1. Робочі, водії	43	43
2. Кількість працівників з повною вищою освітою, з них:	194	194
2.1. Докторів наук	1	1
2.2. Кандидатів наук	15	15

### 3.3.4. Матеріально-технічна база

Інститут має унікальну, сучасну, найбільш потужну в Україні та універсальну базу для проведення сертифікаційних та інших видів випробувань колісних транспортних засобів та складових до них, зокрема:

- технологічні можливості з випробовування продукції колісних транспортних засобів та двигунів на відповідність вимогам щодо викидів шкідливих речовин та визначення паливної економічності;

- обладнання для проведення великого переліку видів випробувань та видів продукції, що може випробовуватися згідно зі сферою акредитації випробувального центру ДП «ДержавтотрансНДІпроект»;

- технологічні можливості з усестороннього забезпечення проведення на базі інституту виробниками дослідних та передсертифікаційних робіт, направлених на удосконалення конструкції колісних транспортних засобів та їх окремих складових (двигунів, паливних систем, гальмівних систем тощо).

У склад випробувального центру інституту входять три лабораторії:

- Лабораторія випробувань та діагностики дорожніх транспортних засобів;
- Лабораторія дослідження використання палив та екології;
- Випробувальна лабораторія «Технічна служба з випробувань дорожніх транспортних засобів».

Інститут має розвинуту загальну матеріально-технічну базу (комп'ютерне і програмне забезпечення та в цілому наявну виробничу інфраструктуру будівлі інституту), дослідницьке обладнання і прилади, комп'ютерну і розмножувальну техніку, програмне забезпечення для виконання досліджень з питань охорони довкілля, безпеки, екології, енергоощадження на автомобільному транспорті.

Проводяться роботи із створення науково-дослідного випробувального центру перспективних технологій безпечного, екологічно сприятливого та енергоефективного автомобільного транспорту з автополігоном у складі, як багатofункціонального об'єкту.

Наявні навчальні класи та обладнання для проведення навчання з підвищення кваліфікації керівників і спеціалістів, діяльність яких пов'язана з наданням послуг автомобільного транспорту.

Фонд міжнародних технічних регламентів ООН (Правил ЄЕК ООН), стандартів, нормативних документів щодо конструкції та технічної експлуатації колісних транспортних засобів, проектної документації інфраструктури автомобільного транспорту налічує майже 10000 примірників та постійно актуалізується.

Інститут має власну бібліотеку з широкою номенклатурою видань.

### 3.4. Узагальнений SWOT-аналіз ДП «ДержавтотрансНДІпроект»

Узагальнений SWOT-аналіз ДП «ДержавтотрансНДІпроект» виконано в цілому для організації на основі попереднього аналізу середовища її окремих підрозділів та за різними напрямками діяльності (станом на II квартал 2014 року).

#### 3.4.1. Сильні сторони (Strengths)

Серед сильних сторін ДП «ДержавтотрансНДІпроект» найбільш значущими з точки зору внутрішніх можливостей розвитку, а також створення конкурентних переваг організації, вважаються такі:

S1. Багаторічний досвід діяльності у багатьох сферах автомобільного транспорту та дорожньо-транспортного комплексу в цілому;

S2. Добра репутація та визнання на ринку;

S3. Високий загальний рівень компетентності в галузі за багатьма напрямками діяльності;

- S4. Стабільний фінансовий стан протягом багатьох років;
- S5. ДП «ДержавтотрансНДІпроект» створив та упродовж багатьох років підтримує внутрішню кадрову політику;
- S6. Відносно сучасна, найбільш потужна та різнопланова в Україні база для проведення сертифікаційних та інших видів випробувань продукції;
- S7. Актуалізований фонд міжнародних технічних регламентів ООН (Правил ЄЕК ООН), стандартів, нормативних документів щодо конструкції та технічної експлуатації колісних транспортних засобів, проектної документації інфраструктури автомобільного транспорту;
- S8. Порівняно добре розвинута загальна матеріально-технічна база (комп'ютерне і програмне забезпечення та в цілому наявна виробнича інфраструктура будівлі інституту);
- S9. Наявність навчальних класів, обладнання, досвідчених фахівців та багаторічного напрацьованого досвіду участі у наукових розробках для проведення навчання з підвищення кваліфікації керівників і спеціалістів, діяльність яких пов'язана з наданням послуг автомобільного транспорту;
- S10. Унікальний в Україні досвід та можливості з розробки новітніх технологій і обладнання для забезпечення проведення випробувань та НДДКР у галузі машинобудування;
- S11. Зв'язки з науковими школами, підприємствами галузі та установами як в Україні, так і за кордоном. Успішний досвід міжнародного співробітництва, участь у роботі ЄЕК ООН, ЄКМТ, міжнародних проектах тощо;
- S12. Участь у проектах технічної допомоги ЄС;

#### 3.4.2. Слабкі сторони (Weakness)

Серед слабких сторін ДП «ДержавтотрансНДІпроект» найбільш значущими з точки зору ускладнення умов розвитку підприємства є такі:

W1. Вразливість інституту як галузевої науково-дослідної установи, яка здійснює значні обсяги робіт некомерційного характеру в інтересах галузі;

W2. Надто залежна від зовнішніх факторів (недостатньо стійка) модель диверсифікації комерційних напрямів діяльності підприємства, як науково-дослідної установи. Нестабільність законодавства та умов ведення бізнесу;

W3. Відсутність економічної можливості забезпечити проведення на власній випробувальній базі (у ВЦ КТЗ ДП «ДержавтотрансНДІпроект») повного комплексу сертифікаційних випробувань продукції відповідно до встановлених законодавством та перспективних з огляду на інтеграцію до ЄС вимог;

W4. Відсутність достатнього обсягу власних фінансових ресурсів для створення у прийнятні часові рамки повноцінної лабораторної бази та випробувального полігону з відповідною інфраструктурою відповідно до повного обсягу сучасних вимог міжнародних технічних регламентів, які вже запроваджені або поетапно запроваджуються в Україні відповідно до потреб (в інтересах) галузі, суспільства;

W5. Відсутність достатнього обсягу власних фінансових ресурсів для реалізації нових напрямів діяльності у сфері виробництва КТЗ та в інших сферах, що потребують значних капіталовкладень в розвиток виробничої бази та/або залучення значних інтелектуальних ресурсів;

W6. Недостатньо розвинута на підприємстві система отримання та аналізу інформації щодо галузі та ринку послуг (особливо в частині конкурентного середовища). В цілому недостатньо розвинута маркетингова діяльність підприємства;

W7. Існуючі обмеження щодо конкурування на ринку праці створюють труднощі в залученні та утриманні висококваліфікованих фахівців певних спеціальностей для потреб підприємства (висококваліфікованих програмістів тощо);

W8. Недостатнє використання сучасних технологій для управління діяльністю підрозділів інституту;

W9. Надто ускладнені в угоду численним формалізованим вимогам та обтяжливі системи управління якістю ДП «ДержавтотрансНДІпроект», що вимагають значних ресурсів для їх підтримання, але є недостатньо ефективними з огляду на їх, значною мірою, формальний характер в системах УкрСЕПРО і НААУ;

W10. Недостатньо високий рівень використання сучасних інформаційних технологій;

W11. Поступова дискваліфікація частини персоналу, який постійно виконує (на потоці) одноманітні формалізовані функції з надання послуг, або щодо термінових оперативних завдань підрозділів ЦОВВ, без достатнього часу та фінансових засобів для проведення належних досліджень;

W12. Недостатньо активна участь у фінансованих міжнародних програмах, грантових проектах;

W13. Недостатній досвід та недостатні ресурси, які зазвичай необхідні для усестороннього поглибленого опрацювання, супроводження та реалізації класичного стратегічного плану розвитку підприємства (як багатопрофільної науково-дослідної установи, що значно ускладнює завдання) з використанням сучасних світових напрацювань у цій сфері (формалізованих процедур, техніки тощо).

#### 3.4.3. Можливості (Opportunities)

Серед існуючих обставин, або таких, що можуть виникнути в майбутньому і бути використані для досягнення стратегічних цілей діяльності ДП «ДержавтотрансНДІпроект» розглядають такі:

O1. Очікуване сприйняття України світовим співтовариством як держави, яка підтримує стабільний політичний і економічний курс;

O2. Зростання темпів розвитку економіки і зовнішньоекономічної діяльності, як підґрунтя для збільшення обсягів надходжень замовлень на надання послуг та виконання робіт, в тому числі дослідницького характеру;

O3. Очікування запровадження вимог Угоди про асоціацію Україна – ЄС, що сприятиме пожвавленню економічної активності, переформатуванню бізнес-стосунків з одного сконцентрованого потоку взаємовідносин на більш широкі ринки товарів та послуг;

O4. Реалізація комплексу реформ в частині дерегуляції економіки, створення прозорих умов для діяльності бізнесу, управління та підвищення ефективності господарської діяльності на транспорті;

O5. Удосконалення державної фіскальної політики та політики ціноутворення на транспортні послуги, що сприятиме залученню інвестицій в галузь;

O6. Зростання інвестицій у розвиток транспорту загального користування, в тому числі іноземних, що забезпечить можливості держави до більш широкої участі у створенні повноцінної лабораторної бази та випробувального полігону з відповідною інфраструктурою;

O7. Можливість використання ресурсів ЄС для вирішення внутрішніх питань у рамках відповідних інструментів допомоги, зокрема в цілях практичної імплементації в Україні стандартів ЄС;

O8. Дослідження умов і розробка пропозицій щодо коригування Угоди про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом і його державами-

членами, з іншої сторони у напрямку технічної і фінансової допомоги ЄС для розвитку матеріально-технічної бази, проведення спільних досліджень організаціями держав-членів ЄС для зняття технічних бар'єрів у торгівлі;

О9. Розробка пропозицій щодо коригування Угоди про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом і його державами-членами, з іншої сторони у напрямку технічної і фінансової допомоги ЄС для розвитку бази даних про зареєстровані транспортні засоби з метою виконання у майбутньому технічних функцій КВА, аналогічних функціям (ФРН);

О10. Створення на державному рівні (із можливим залученням фінансової та технологічної допомоги ЄС) спроможностей щодо утворення на базі потужностей ДП «ДержавтотрансНДІпроект» сучасного науково-дослідного випробувального центру перспективних технологій безпечного, екологічно сприятливого та енергоефективного автомобільного транспорту з полігоном у складі та відповідною інфраструктурою, що забезпечить проведення випробувань у повному обсязі згідно з сучасними вимогами міжнародних технічних регламентів, розширення кола потенційних замовників за рахунок провідних світових виробників транспортних засобів та широкий перелік інших можливостей в цілому для галузі;

О11. Створення на законодавчому рівні спроможностей щодо утворення з використанням потужностей, напрацювань та потенціалу ДП «ДержавтотрансНДІпроект» єдиної бази даних комплексного інформаційного забезпечення діяльності галузі;

О12. Розширення участі України в міжнародних наукових проектах;

О13. Прийняття нової редакції Закону України «Про автомобільний транспорт»;

О14. Замовлення розробки проектів нормативно-правових актів, проведення досліджень різних аспектів функціонування транспортно-дорожнього комплексу України, реалізації транспортно-економічних зв'язків держави та адаптації законодавства до європейського з розробкою відповідних прогнозів.

#### 3.4.4. Загрози (Threats)

Серед існуючих, або таких, що можуть виникнути в майбутньому, умов, процесів або явищ, які можуть перешкоджати розвитку ДП «ДержавтотрансНДІпроект» та досягненню стратегічних цілей його діяльності, розглядають такі:

T1. Нестабільна політична та економічна ситуація, фінансова криза, курсові коливання;

T2. Можливі зміни в національному законодавстві, особливо з огляду на загальні тенденції необґрунтованої з огляду на значний рівень небезпеки транспортних процесів дерегуляції економіки;

T3. Несприятливий інвестиційний клімат;

T4. Наявність недобросовісної конкуренції та масового грубого порушення вимог законодавства конкуруючими суб'єктами в цілому на ринку послуг, що надає ДП «ДержавтотрансНДІпроект»;

T5. Загроза подальшої деіндустріалізації України з фактичною остаточною втратою наукової і технологічної бази та машинобудування;

T6. Системна відсутність достатнього фінансового забезпечення науково-дослідних робіт;

T7. Нездорова конкуренція на ринку науково-технічних послуг;

T8. Скорочення та відтік фахового кадрового потенціалу у випадку достатньо тривалого часу нестабільного функціонування підприємства;

T9. Відсутність замовлень та фінансування на розроблення нормативних документів з боку виробників КТЗ у зв'язку з відсутністю у них нових, оригінальних

розробок КТЗ та проведення ними робіт лише щодо складання КТЗ з машинокомплектів;

T10. Відсутність повноважень у інституту на функціонування Єдиного методичного центру з підвищення кваліфікації керівників і спеціалістів з внутрішніх перевезень на автомобільному транспорті;

T11. Відсутні єдині вимоги для всіх навчальних центрів з підвищення кваліфікації керівників і спеціалістів, діяльність яких пов'язана з наданням послуг автомобільного транспорту, затримання у впровадженні норм адаптованих до законодавства ЄС щодо сертифікації компетентності менеджерів автомобільних перевезень;

T12. Створена занадто велика конкуренція між навчальними центрами. По суті в кожному районі може бути організоване підвищення кваліфікації спеціалістів автомобільного транспорту місцевими фахівцями.

### **3.5. Можливі сценарії розвитку зовнішнього середовища, що розглядаються**

За наявними прогнозами в умовах значної поточної невизначеності розглядаються три можливі сценарії розвитку зовнішнього середовища, які визначатимуть відповідні пріоритети стратегії розвитку ДП «ДержавтотрансНДІпроект»:

I. Негативний сценарій (і відповідна йому стратегія масштабного скорочення з наступним відновленням і розвитком на основі комплексу жорстких антикризових заходів) є можливим за умов переважання комплексу негативних зовнішніх факторів, які знаходяться поза межами (можливостями) впливу на них підприємством.

II. Сценарій відносної стабільності (і відповідна йому стратегія збереження поточного стану на відносно стабільному рівні) розглядається за умов поступового покращення наявної соціально-економічної ситуації в країні, можливостей ефективної протидії комплексу негативних зовнішніх факторів та вдалого використання потенційних можливостей, ґрунтуючись лише на дуже обмежених внутрішніх ресурсах підприємства.

III. Оптимістичний сценарій (і відповідна йому стратегія інтенсивного розвитку) розглядається за умов сприяння Держави інноваційному розвитку галузі та її відповідної науково-технологічної бази.

### **3.6. Висновки**

З огляду на багатопрофільну діяльність інституту та великий перелік різноспрямованих факторів, узагальнений опис систематизованих внутрішніх і зовнішніх чинників, виконаний у SWOT-аналізі на етапі їх інвентаризації, є доволі складним для вирішення завдання формування в одному документі всіх можливих стратегій на полях "S-O", "S-T", "W-O", "W-T" одночасно для всіх напрямів діяльності.

Тому для ДП «ДержавтотрансНДІпроект», як для підприємства з високим рівнем диверсифікації, стратегії розвитку розроблюються на різних організаційних рівнях.

Найбільш ефективним підходом є відокремлення з попереднім ранжируванням найбільш узагальнених системних стратегій для інституту в цілому з наступною організацією розроблення «локальних» середньострокових та короткострокових (ділових, функціональних та операційних) стратегій за окремими напрямками діяльності окремими підрозділами організації із забезпеченням їх відповідної координації та розподілу ресурсів з огляду на місію та довгострокові стратегічні цілі організації в цілому.

Базуючись на аналізі факторів зовнішнього середовища для транспортного сектору економіки України в цілому, що опосередковано стосуються діяльності інституту, аналізі факторів зовнішнього середовища за основними напрямками і видами діяльності інституту, аналізі внутрішнього середовища, опису систематизованих

внутрішніх і зовнішніх чинників, виконаних у SWOT-аналізі на етапі їх інвентаризації, аналізі основних потреб галузі та центральних органів виконавчої влади в діяльності галузевого державного науково-дослідного інституту, можливих сценаріях розвитку зовнішніх умов, що розглядаються, а також приймаючи до уваги діючу нормативно-правову базу і програмні документи Уряду, цим Планом сформульовано узагальнені пріоритети діяльності підприємства, стратегічні цілі та напрями, а також пріоритетні завдання і заходи.

#### **4. Місія**

Наукове, технологічне та нормативно-правове забезпечення автомобільного транспорту щодо його безпечності, ефективності, конкурентоспроможності та сталого розвитку

#### **5. Стратегічні напрями та цілі**

##### **5.1. Стратегічні напрями та цілі діяльності у макроекономічному вимірі**

Основна діяльність ДП «ДержавтотрансНДІпроект» спрямована на наукове, технологічне та нормативно-правове забезпечення, підвищення ефективності функціонування й конкурентоспроможності та сталого розвитку автомобільного транспорту за такими стратегічними напрямками:

- безпека;
- енергозбереження та альтернативні джерела енергії;
- захист довкілля;
- задоволення потреб в перевезеннях та їх ефективність.

Стратегічні цілі діяльності ДП «ДержавтотрансНДІпроект», досягнення яких у сукупності повинно забезпечити реалізацію його місії за визначеними стратегічними напрямками у макроекономічному вимірі:

За стратегічним напрямом (Безпека):

- зменшення кількості загиблих й травмованих людей з поступовим приведенням питомих показників до показників провідних країн ЄС;
- зменшення макроекономічних втрат суспільства від аварій на транспорті.

За стратегічним напрямом (Енергозбереження та альтернативні джерела енергії):

- зменшення питомого споживання енергії транспортом з поступовим приведенням до показників провідних країн ЄС;
- збільшення частки альтернативних джерел енергії у загальній структурі енергозабезпечення транспорту.

За стратегічним напрямом (Захист довкілля):

- зменшення забруднення довкілля транспортом з поступовим приведенням питомих показників до показників провідних країн ЄС;
- зменшення макроекономічних втрат суспільства від забруднення довкілля транспортом;

За стратегічним напрямом (Задоволення потреб в перевезеннях та їх ефективність):

- задоволення потреб економіки та населення в перевезеннях;
- підвищення якості та ефективності транспортного обслуговування;
- створення передумов для ефективної діяльності бізнесу;
- підвищення конкурентоспроможності галузі;
- підвищення ефективності використання ресурсів.

##### **5.2. Стратегічні напрями та цілі діяльності у мікроекономічному вимірі**

Стратегічні напрями та цілі діяльності у мікроекономічному вимірі спрямовані на збереження і розвиток існуючих та освоєння нових напрямів діяльності ДП «ДержавтотрансНДІпроект» як суб'єкта господарювання.

5.2.1. Стратегічні цілі діяльності за напрямами інституційного та системоутворюючого характеру

Стратегічними напрямами діяльності за напрямами інституційного та системоутворюючого характеру є:

- технологічне та інструментальне забезпечення впровадження у галузі сучасних світових стандартів та відповідного технічного регулювання.
- наукове, інформаційно-аналітичне, експертне забезпечення діяльності автомобільного транспорту.

За напрямом технологічного та інструментального забезпечення впровадження у галузі сучасних світових стандартів та відповідного технічного регулювання встановлено такі стратегічні цілі:

- отримання доступу до новітніх технологій;
- надання галузі інструменту для забезпечення впровадження сучасних світових стандартів у сферах безпечності, екологічних властивостей та енергоефективності конструкції транспортних засобів;
- підвищення загального рівня технічної компетенції, розвиток наукового та інженерного потенціалу;
- ефективна інтеграція в міжнародні процеси;
- отримання можливостей для розроблення вітчизняних технологій та створення попиту на них у галузі.

За напрямом наукового, інформаційно-аналітичного, експертного забезпечення діяльності підгалузі автомобільного транспорту встановлено такі цілі:

- створення сучасної високотехнологічної системи інформаційного забезпечення автомобільного транспорту задля підвищення ефективності її функціонування;
- розвиток наукового потенціалу та компетенцій відповідно до сучасних світових вимог;
- ефективна інтеграція в міжнародні процеси;
- розвиток спроможностей та підвищення професійного рівня робіт з метою участі у формуванні стратегії розвитку автомобільного транспорту та наукового супроводження процесів удосконалення нормативно-правової бази;
- розвиток спроможностей та підвищення професійного рівня робіт з оперативного наукового, інформаційно-аналітичного, експертного забезпечення.

5.2.2. Стратегічна ціль діяльності за спеціалізованими напрямами та видами господарської діяльності підприємства

За спеціалізованими напрямами та видами господарської діяльності інституту встановлено таку загальну ціль для підприємства: «Збереження та подальший розвиток наукової й технологічної бази інституту, необхідної для реалізації його місії та задоволення потреб галузі з утворенням більш стійкої та ефективної моделі диверсифікації комерційних напрямів діяльності підприємства», для досягнення якої у розділі 6 встановлено відповідний комплекс пріоритетних завдань.

Відповідно до розділу 3.6 виробничі відділи ДП «ДержавтотрансНДІпроект» на постійній основі розроблюють «локальні» середньострокові та короткострокові (ділові, функціональні та операційні) стратегії за окремими напрямами діяльності, забезпечують їх виконання та вчасне коригування відповідно до зміни поточних умов діяльності. При цьому забезпечується відповідна координація і розподіл ресурсів з

огляду на місію та стратегічні цілі організації в цілому, а також з врахуванням поточних зовнішніх умов.

## **6. Пріоритетні завдання**

**6.1.** Пріоритетними завданнями для досягнення стратегічних цілей діяльності у макроекономічному вимірі є:

- проведення підприємством наукових досліджень та розроблення пропозицій до проектів стратегічних документів державного та галузевого рівнів, спрямованих на сталий розвиток автомобільного транспорту;

- розроблення та реалізація внутрішніх планів робіт ДП «ДержавтотрансНДІпроект» з наукового, технологічного, інструментального, інформаційного-аналітичного та експертного забезпечення щодо супроводження реалізації стратегічних документів державного та галузевого рівнів.

Інші завдання для досягнення стратегічних цілей діяльності у макроекономічному вимірі є спільними з завданнями, які необхідно вирішити для досягнення стратегічних цілей діяльності ДП «ДержавтотрансНДІпроект» за напрямками інституційного та системоутворюючого характеру.

**6.2.** Пріоритетні завдання для досягнення стратегічних цілей діяльності підприємства у мікроекономічному вимірі за напрямками інституційного та системоутворюючого характеру

**6.2.1.** Пріоритетне завдання за напрямом технологічного та інструментального забезпечення впровадження на автомобільному транспорті сучасних технічних регламентів, правил, норм та стандартів

Створити на базі потужностей ДП «ДержавтотрансНДІпроект» Національний науково-дослідний випробувальний центр перспективних технологій безпечного, екологічно сприятливого та енергоефективного автомобільного транспорту відповідно до міжнародних технічних регламентів та директив ЄС.

Дослідницький центр є комплексом випробувальних лабораторій з високотехнологічним обладнанням і висококваліфікованим персоналом, спеціальних випробувальних доріг та споруд, що здійснюють широкий спектр науково-дослідних і дослідно-конструкторських робіт, а також випробування колісних транспортних засобів, їхніх систем і компонентів, експлуатаційних матеріалів за параметрами активної, пасивної, екологічної безпечності, паливної економічності тощо.

Основний комплекс споруд і лабораторій дослідницького центру будуватиметься окремими пусковими чергами в період до 2020 року. Строки введення в експлуатацію окремих споруд і лабораторій визначатимуться окремими документами із фінансового забезпечення проекту.

**6.2.2.** Пріоритетні завдання за напрямом наукового, інформаційно-аналітичного та експертного забезпечення діяльності автомобільного транспорту

- створити на базі ДП «ДержавтотрансНДІпроект» систему інформаційного забезпечення галузі автомобільного транспорту задля підвищення ефективності її функціонування (2015-2018 роки);

- забезпечити підвищення загального рівня технічної компетенції фахівців ДП «ДержавтотрансНДІпроект» відповідно до рівня аналогічних установ провідних країн ЄС та інших розвинутих країн світу, забезпечити розвиток наукового та інженерного потенціалу інституту, а також покращити його інституційні спроможності щодо забезпечення підвищення кваліфікації фахівців галузі в цілому (на постійній основі);

- забезпечити участь інституту в міжнародних дослідницьких та інших спільних проектах (на постійній основі).

6.2.3. Перелік завдань за напрямом наукового, інформаційно-аналітичного та експертного забезпечення діяльності автомобільного транспорту, що здійснюються на постійній основі

- підтримка, інформаційне та наукове супроводження діяльності автомобільного транспорту. Участь у роботах з відстеження та аналізування регуляторного впливу та ефективності актів законодавства у сфері транспорту, формування науково обґрунтованих пропозицій щодо їх удосконалення;

- супроводження та технічне, нормативне, технологічне та інструментальне забезпечення виконання за дорученням Мінінфраструктури України окремих завдань з міжнародних договорів та угод у сфері транспорту, участь у роботі експертних груп робочих органів організацій, до кола відання яких належать питання виконання цих договорів та угод;

- участь у роботах, що забезпечують інтеграцію транспортної системи України до європейської та світової транспортних систем, адаптація транспортного законодавства, технічних регламентів та стандартів, технологічного та нормативно-технічного забезпечення транспортної галузі до законодавства ЄС;

- участь у спільних проектах щодо наукових досліджень у сфері транспорту у співпраці з науковими центрами Комітету з Внутрішнього Транспорту ООН (КВТ ООН), Міжнародного Транспортного Форуму/Європейської Конференції Міністрів транспорту (МТФ/ЄКМТ), Організації Економічного Співробітництва та Розвитку (ОЕСР), Організації Чорноморського Економічного співробітництва (ОЧЕС);

- дослідження та діяльність з реалізації їх результатів щодо соціальних аспектів діяльності транспорту та інфраструктури, зокрема щодо безпеки транспортних засобів та транспортних процесів, охорони праці, зниження шкідливого впливу транспорту на навколишнє середовище та здоров'я людей, переходу до монетаризації перевезень пасажирів (адресної грошової допомоги), часу роботи (керування транспортним засобом) та відпочинку екіпажів автомобільних транспортних засобів, створення належних умов для пересування маломобільних категорій пасажирів, перепідготовка, спеціальне навчання та підтвердження компетенції персоналу автомобільного транспорту тощо;

- наукове обґрунтування та участь у здійсненні реформи системи технічного регулювання України у сфері автомобільного транспорту, приведення системи підтвердження відповідності конструкції та технічного стану колісних транспортних засобів до вимог міжнародних договорів України (Женевська угода 1958 року, Віденська угода 1997) та законодавства ЄС (Директива 2007/46/ЄС, Директива 2009/40/ЄС), а також практична діяльність з технічного регулювання;

- створення відповідних технологій та потужностей для досліджень і випробувань колісних транспортних засобів, їх систем та частин, зокрема автополігону, згідно з вимогами міжнародних технічних регламентів та відповідних ним Директивам ЄС щодо активної, пасивної, екологічної безпеки, енергоефективності, альтернативних видів палива (понад 130 технічних регламентів);

- виконання функцій нотифікованого ООН органу затвердження типу та індивідуального затвердження конструкції колісних транспортних засобів та їх частин згідно з вимогами Женевської угоди 1958 року, а також нотифікованого ООН органу, відповідального за видачу Міжнародного сертифіката технічного огляду колісного транспортного засобу за Віденською угодою 1997;

- виконання робіт з підтвердження відповідності: процесів та послуг органом з інспектування згідно з міжнародним стандартом ISO/IEC 17020; технічного стану колісних транспортних засобів вимогам міжнародних договорів, та на звернення замовників, власників; виробництва колісних транспортних засобів та їх частин згідно із додатком 2 до Женевської угоди 1958 року; послуг з обслуговування контрольних пристроїв (тахографів) згідно з вимогами ЄУТР; спеціальних транспортних засобів та їх обладнання для перевезення швидкопсувних харчових продуктів; послуг Технічному регламенту з технічного обслуговування і ремонту; системи управління безпекою перевезень; технічного обслуговування і ремонту транспортних засобів, їх складників;

- розроблення нормативної бази, ведення фонду нормативних документів, проектної документації галузі автомобільного транспорту та його інфраструктури;

- надання послуг з проведення науково-технічної експертизи з питань: можливості внесення змін до конструкції колісних транспортних засобів (переобладнання) за умови дотримання відповідності вимогам до безпечності; відповідності нормативних та нормативно-технічних документів (технічних умов, кодексів усталеної практики, технологічних процесів, конструкторської документації); нормування витрат на технічну експлуатацію колісних транспортних засобів; організації перевезень пасажирів та вантажів;

- надання інформаційних послуг щодо нормативної бази автомобільного транспорту; постійних та тимчасових норм витрат експлуатаційних матеріалів та складників колісних транспортних засобів; розрахунку витрат на організацію перевезень (вартості послуг); організації маршрутної мережі пасажирського автомобільного транспорту; ідентифікаційних ознак, технічних характеристик, документів з підтвердження відповідності, екологічних норм щодо колісних транспортних засобів; документів з підтвердження обслуговування контрольних пристроїв (тахографів); технологій та норм утилізації колісних транспортних засобів; інформаційного забезпечення виробників для цілей технічного обслуговування та ремонту;

- науково-методичне забезпечення у сфері економічної діяльності галузі, техніко-економічне обґрунтування договірних цін на послуги підприємств автомобільного транспорту;

- надання послуг з підвищення кваліфікації персоналу автомобільного транспорту, суб'єктів обов'язкового технічного контролю, контролю технічного стану транспортних засобів перевізниками;

- надання консалтингових послуг з питань, що стосуються наведених вище завдань та в цілому за проблематикою транспортної та суміжних галузей економіки.

**6.3.** Пріоритетні завдання за загальною стратегічною ціллю діяльності за спеціалізованими напрямками та видами господарської діяльності підприємства:

- збереження і розвиток існуючих та нових напрямів діяльності ДП «ДержавтотрансНДІпроект» як суб'єкта господарювання, які б забезпечили збереження та подальший розвиток наукової й технологічної бази інституту, необхідної для реалізації його місії та задоволення потреб галузі;

- підсилення існуючих та створення нових конкурентних переваг ДП «ДержавтотрансНДІпроект», як суб'єкта господарювання, на внутрішньому та зовнішньому ринках;

- розроблення пропозицій щодо змін до національного законодавства, а також реалізація інших заходів, спрямованих на мінімізацію негативного впливу на діяльність інституту негативних явищ в економіці (в першу чергу за напрямками діяльності, що мають значний потенціал розвитку інституту, який стримується

зовнішнім жорстким конкурентним середовищем та випадками недотримання іншими суб'єктами господарювання вимог законодавства у повній мірі);

- впровадження підрозділами інституту культури ефективного стратегічного планування діяльності на основі сучасних світових напрацювань у цій сфері та відповідне підвищення кваліфікації працівників. Забезпечення узгодженого розроблення окремими підрозділами інституту планів та стратегій за окремими напрямками діяльності на основі стратегії ДП «ДержавтотрансНДІпроект»;

- комплексний розвиток маркетингової діяльності (у першу чергу за напрямками, де питома вага обсягу реалізованої продукції (робіт, послуг) підприємства на відповідному ринку, є відносно невеликою та існують привабливі потенційні можливості її збільшення);

- підвищення загального рівня технічної компетенції, розвиток наукового та інженерного потенціалу;

- збереження та подальший розвиток можливостей підприємства для конкурування на ринку праці, залучення та утримання висококваліфікованих фахівців певних спеціальностей для потреб підприємства;

- ефективна інтеграція в міжнародні процеси (у тому числі в міжнародні дослідницькі програми та проекти);

- забезпечення більш ефективної координації виробничих та інших підрозділів інституту із застосуванням сучасних технологій в досягненні загальних цілей діяльності інституту, підвищення рівня задоволення замовників та конкурентоздатності підприємства в цілому;

- спрощення процедур систем управління якістю ДП «ДержавтотрансНДІпроект» з метою зменшення витрат часу на забезпечення функціонування та підвищення ефективності таких систем;

- підвищення рівня використання сучасних інформаційних технологій підрозділами підприємства.

Основним зведеним індикатором результативності виконання наведених вище завдань є основні зведені фінансові та техніко-економічні показники діяльності підприємства з врахуванням поточних зовнішніх факторів.

**6.4. Коригування пріоритетів стратегії розвитку ДП «ДержавтотрансНДІпроект»** відповідно до динаміки зовнішнього середовища

В умовах значної поточної невизначеності пріоритети стратегії розвитку ДП «ДержавтотрансНДІпроект» визначатимуться відповідно до сценаріїв розвитку зовнішнього середовища та наявних ресурсів.

Можливі сценарії розвитку, що розглядаються за наявними прогнозами, наведені у розділі 3.5.

#### I. Негативний сценарій розвитку

За негативним сценарієм розвитку (за умов переважання комплексу негативних зовнішніх факторів, які знаходяться поза межами (можливостями) впливу на них підприємством) реалізовуватиметься відповідна йому стратегія масштабного скорочення витрат і незадіяних ресурсів, з наступним відновленням і розвитком, впровадження нових видів робіт, що можуть користуватись попитом, впровадження комплексу жорстких антикризових заходів.

В такому випадку акцент повинен бути зроблений на збереженні виробничого потенціалу підприємства та його унікальних можливостей на ринку з тимчасовим скороченням витрат та створенням умов для забезпечення подальшого переходу до реалізації сценарію відтворення відносної стабільності відповідно до базових показників діяльності 2013 року.

Відповідна антикризова стратегія буде розроблена окремо відповідно до конкретного масштабу проблем забезпечення діяльності інституту, спричинених можливим загостренням соціально-економічної кризи в країні.

## II. Сценарій відносної стабільності

За сценарієм відносної стабільності, який розглядається за умов поступового покращення наявної соціально-економічної ситуації в країні, наявності можливостей ефективної протидії комплексу негативних зовнішніх факторів та вдалого використання потенційними можливостями, ґрунтуючись лише на дуже обмежених внутрішніх ресурсах підприємства, реалізуватиметься відповідна йому стратегія збереження поточного стану підприємства на відносно стабільному рівні з мінімально можливим скороченням та орієнтацією на перспективні види діяльності.

## III. Оптимістичний сценарій

За оптимістичним сценарієм, за умов сприяння Держави інноваційному розвитку галузі та її відповідної науково-технологічної бази, реалізуватиметься стратегія інтенсивного розвитку із повноцінним виконанням завдань за напрямками діяльності інституційного та системоутворюючого характеру, що дозволить досягнути визначені стратегічні цілі діяльності інституту.

### 7. Першочергові заходи

#### 7.1. Першочергові заходи щодо досягнення стратегічних цілей діяльності

Для досягнення встановлених стратегічних цілей діяльності підприємства здійснюються такі першочергові заходи:

- розроблення «локальних» (на рівні підрозділів інституту) середньострокових та короткострокових стратегій розвитку за окремими напрямками діяльності ДП «ДержавтотрансНДІпроект» та календарних планів заходів відповідно до визначеної стратегії підприємства із забезпеченням їх подальшого виконання з відповідною координацією та розподілом ресурсів, а також вчасного коригування відповідно до зміни поточних умов діяльності;

- проведення наукових досліджень та розроблення пропозицій до проектів стратегічних документів державного та галузевого рівнів, спрямованих на розвиток автомобільного транспорту із застосуванням інноваційної моделі розвитку та досягнення наведених у розділі 6.1 стратегічних цілей у макроекономічному вимірі, з врахуванням досвіду провідних країн світу, зокрема технологічно розвинутих країн ЄС, а також наукове супроводження проектів нормативно-правових актів на виконання у встановленому порядку доручень Міністерства інфраструктури України.

#### 7.2. Першочергові заходи щодо технологічного та інструментального забезпечення впровадження на автомобільному транспорті сучасних технічних регламентів, правил, норм та стандартів

Пріоритетні заходи за завданням «Створити на базі потужностей ДП «ДержавтотрансНДІпроект» Національний науково-дослідний випробувальний центр перспективних технологій безпечного, екологічно сприятливого та енергоефективного автомобільного транспорту відповідно до міжнародних технічних регламентів та директив ЄС»:

- надати обґрунтування для виділення коштів ЄС (що надаються Україні) для реалізації принаймні перших етапів проекту за найбільш актуальними пусковими чергами об'єкту (2014 – 2017 рр.);

- забезпечити організацію замовлення, виготовлення, постачання та введення в експлуатацію обладнання першочергових пускових комплексів на площах лабораторій

діючого випробувального центру ДП «ДержавтотрансНДІпроект» за умови залучення зовнішніх фінансових ресурсів (2014 – 2017 рр.);

- вирішити питання відведення земельної ділянки під проектування та будівництво споруд автополігону та дослідницького центру в цілому за умови принципового вирішення питання залучення зовнішніх фінансових ресурсів під проект;

- виконати комплекс передпроектних робіт (за умови вирішення питання відведення земельної ділянки);

- виконати першочергову частину комплексу проектних робіт (2015 – 2016 рр. за умови залучення зовнішніх фінансових ресурсів);

- виконати підготовчі будівельні роботи щодо створення випробувального полігону для проведення досліджень у сфері активної, пасивної безпеки та енергоефективності транспортних засобів (розчищення та планування майданчиків, створення інфраструктури) за умови бюджетного фінансування, отримання дозвільних документів щодо землевідведення та закінчення виконання основної частини проектних робіт та їх затвердження (2015 – 2018 рр.);

- будівництво першої черги споруд та інфраструктури автополігону за умови бюджетного фінансування (2016 – 2018 рр.);

- завершення повного комплексу проектних робіт та будівництво другої черги споруд та інфраструктури автополігону за умови бюджетного фінансування (2018 – 2020 рр.);

- розроблення пропозицій та вирішення організаційних питань із забезпечення функціонування випробувального центру з автополігоном у складі.

Наступні етапи проектування і будівництва споруд автополігону та лабораторних корпусів і інфраструктури дослідницького центру (в період 2019 – 2024 рр.) будуть визначені (з внесенням відповідних змін до Стратегічного плану розвитку підприємства) відповідно до прийнятих рішень та на підставі затвердженої проектної документації тощо.

**7.3.** Першочергові заходи за напрямом наукового, інформаційно-аналітичного та експертного забезпечення діяльності автомобільного транспорту

Пріоритетні заходи за завданням «Створити на базі ДП «ДержавтотрансНДІпроект» систему інформаційного забезпечення галузі автомобільного транспорту задля підвищення ефективності її управління (2015 – 2018 рр.):»:

- розроблення пропозицій до проекту Концепції інформаційного забезпечення галузі автомобільного транспорту задля підвищення ефективності її функціонування (2015 рік);

- розроблення пропозицій до проектів нормативно-правових актів, які реалізовуватимуть Концепцію інформаційного забезпечення галузі автомобільного транспорту (2016 – 2018 рр.).

Система інформаційного забезпечення галузі автомобільного транспорту повинна стати важливою інфраструктурною складовою єдиного інформаційного середовища транспортно-дорожнього комплексу та аналітичних інформаційних систем для підтримки управління розвитком і регулювання процесів функціонування автомобільного транспорту.

## **8. Інвестиційна діяльність**

Інвестиційна діяльність, що здійснюється ДП «ДержавтотрансНДІпроект», спрямована на:

- розвиток науково-дослідної та випробувальної бази для технологічного забезпечення впровадження у галузі сучасних світових стандартів та відповідного технічного регулювання з досягненням встановлених цілей проведення НДДКР та забезпечення інноваційного характеру розвитку галузі (див. опис у додатку б);

- підтримання інфраструктури та сталої роботи інженерно-технічних мереж, забезпечення виробничого процесу та життєдіяльності підприємства, розвиток загальної виробничої сфери, покращення умов праці і навколишнього середовища.

Інвестиційна діяльність інституту складається з двох напрямків, що ґрунтується на:

- власних ресурсах, що застосовуються з метою підтримування інфраструктури та сталої роботи інженерно-технічних мереж, підтримання та збереження існуючої високотехнологічної спеціалізованої та загальної виробничої бази, що дозволяє забезпечити статутну діяльність підприємства на хоча б мінімально необхідному рівні;

- залученні адекватних масштабу проблем, що вирішуються, зовнішніх джерел фінансування, спрямованих на досягнення місії підприємства та встановлених на макроекономічному рівні цілей для всієї галузі автомобільного транспорту.

### **8.1. План підтримання діяльності та інвестиційного розвитку ДП «ДержавтотрансНДІпроект» в межах власних ресурсів Внутрішні інвестиції**

Інститутом прогнозується на період до 2020 року вкладання власних коштів у розвиток інституту 14925 тис. грн., що складає на рівні 2,5 млн. грн. щорічно, за період з 2015 – 2020 рр. прогнозується інвестувати 12763 тис. грн. (таблиця 4).

Таблиця 4. Джерела інвестиційної діяльності (тис. грн.)

Показники	2013 р.		2014 р.	2015 р.	2016 р.	2017 р.	2018 р.	2019 р.	2020 р.
	план	факт	план	план	план	план	план	план	план
Амортизаційні врахування	737	821	741	858	903	940	958	982	1005
Частина чистого прибутку	1338	1338	1421	869	1153	1195	1244	1296	1360
<b>Всього *</b>	<b>2075</b>	<b>2159</b>	<b>2162</b>	<b>1727</b>	<b>2056</b>	<b>2135</b>	<b>2202</b>	<b>2278</b>	<b>2365</b>

\* - примітка: маються на увазі всі можливі джерела для інвестицій (значення може відрізнятись від фактично використаних коштів).

Інвестиційна діяльність, що проводиться ДП «ДержавтотрансНДІпроект» в межах власних фінансових ресурсів, спрямована на підтримання інфраструктури та сталої роботи інженерно-технічних мереж, забезпечення виробничого процесу та життєдіяльності підприємства, розвиток виробничої сфери.

Особлива увага при цьому приділяється пошуку та реалізації економічно обґрунтованих шляхів зменшення споживання підприємством енергетичних (насамперед природного газу) та інших ресурсів.

Інвестиційна діяльність сприяє вдосконаленню та розвитку лабораторно-дослідницької бази, покращенню умов праці і навколишнього середовища та здійснюється, на сьогодні, переважно за рахунок власних коштів, які є недостатніми для комплексного вирішення завдань на автомобільному транспорті в цілому відповідно до місії ДП «ДержавтотрансНДІпроект».

Таблиця 5. Очікувані капіталовкладення на період 2015 – 2020 рр. (тис. грн.)

Показники	2015 р.	2016 р.	2017 р.	2018 р.	2019 р.	2020 р.	Разом
На підтримання функціонування та обмежений розвиток лабораторно-дослідницької бази за найбільш нагальними напрямками	454	1189	276	1652	1446	1500	6517
На забезпечення життєдіяльності будівлі інституту та розвиток інформаційно-технічної бази підприємства у мінімально необхідних обсягах	1273	867	1859	550	832	865	6246

З метою підтримання інфраструктури та сталої роботи інженерно-технічних мереж планується здійснення інвестування у заходи по забезпеченню життєдіяльності будівлі інженерно-лабораторного корпусу, що був введений в експлуатацію у 1974 році.

**8.2.** План інвестиційного розвитку ДП «ДержавтотрансНДІпроект» за рахунок залучення зовнішніх ресурсів

Крім забезпечення України сучасною випробувальною базою для сертифікаційних випробовувань продукції та забезпечення практичної дії сучасних міжнародних стандартів, акцент ставиться на побудову не тільки випробувального та сертифікаційного, а саме науково-дослідницького Центру з відповідними персоналом, інфраструктурою та можливостями.

За світовим досвідом, створення такого центру передбачає витрати на наукоємне високотехнологічне дослідницьке та випробувальне обладнання та є некомерційним проектом для окремого суб'єкту господарювання, але надає великий соціальний та економічний ефект в масштабах всього суспільства.

Практичне запровадження Україною міжнародних стандартів та отримання доступу до технологій контролю за відповідністю транспортних засобів та їх складників встановленим вимогам надає можливість ефективного державного регулювання у цій сфері, роль якого дедалі посилюється розвиненими країнами світу.

Реалізація проекту, зокрема є передумовою підвищення безпечності та екологічності транспортних засобів, а також докорінного реформування системи технічного регулювання у сфері дорожнього транспорту відповідно до міжнародних зобов'язань України та законодавства Європейського Союзу, що дозволить, зокрема:

- створити ефективний і відповідний *acquis communautaire* правовий механізм для забезпечення постачання на ринок України, допуску до експлуатації та використання сучасних і безпечних за конструкцією транспортних засобів, що сприятиме зниженню кількості дорожньо-транспортних пригод та тяжкості їхніх наслідків, зменшенню негативного впливу транспортних засобів на довкілля, впровадженню заходів щодо енергоощадження та вирішення проблеми енергозабезпечення транспорту;

- ефективно використати принципи Угоди щодо взаємного визнання результатів робіт з підтвердження відповідності та сприяти процесу усунення бар'єрів технічного характеру в торгівлі, спростити процедури підтвердження відповідності та зменшити пов'язані з ними витрати українських виробників і споживачів;

- сприяти нейтралізації можливих негативних наслідків від відкриття ринку України, а також підвищенню конкурентоспроможності міжнародних перевізників та експортних можливостей вітчизняної автомобільної промисловості тощо.

Реалізація Плану інвестицій по створенню науково-дослідного випробувального центру можлива за умов залучення зовнішніх фінансових ресурсів. В іншому випадку обмежена реалізація окремих елементів плану може здійснюватися в межах щорічних фінансових планів підприємства і буде постійно відставати від вимог ринку і конкуренції.

Опис проекту наведено у додатку 6.

Нормативно-правова база проекту створення науково-дослідного випробувального центру перспективних технологій безпечного, екологічно сприятливого та енергоефективного автомобільного транспорту наведена у додатку 6.

8.2.1. Загальна потреба у зовнішньому фінансуванні на створення лабораторної бази на період до 2020 року

Таблиця 6. Орієнтовна потреба у зовнішньому фінансуванні першого етапу розвитку лабораторно-дослідницької бази за найбільш актуальними напрямками на період до 2020 року

Напрямок	Потреба у фінансуванні*	Можливості інституту, млн. грн.
1. Створення сучасного лабораторного комплексу та інфраструктури	215,8 млн. грн. (20,75 млн. євро)	6,5
2. Створення випробувальних споруд та доріг (автополігону)	134,1 млн. грн. (12,89 млн. євро)	-
Всього	349,9 млн. грн. (33,64 млн. євро)	6,5

\*Примітки:

1. Орієнтовна вартість визначена в цінах на початок 2008 року та буде уточнюватися з врахуванням інфляції на кожний рік реалізації проекту та фактичної вартості робіт відповідно до затвердженої проектною документацією і результатів проведення відкритих міжнародних торгів на виконання робіт.

2. Наведена вартість відповідає чинним програмним документами, затвердженим Урядом.

Таблиця 7. Орієнтовна вартість створення науково-дослідного випробувального центру перспективних технологій безпечного, екологічно сприятливого та енергоефективного автомобільного транспорту відповідно до діючих стандартів ЄС

Етап	Орієнтовна вартість (млн. євро)*
I етап (за найбільш актуальними напрямками технічного регулювання відповідно до норм ЄС), у тому числі:	33,6
1.1. Придбання, швидке встановлення та введення в експлуатацію найбільш пріоритетного обладнання на вже існуючій випробувальній базі нотифікованої СЕК ООН в рамках Женевської Угоди 1958 року технічної служби України - ДП «ДержавтотрансНДПроект» (основні технічні питання вже опрацьовані з двома провідними у світі та конкуруючими виробниками з ЄС). Як перший швидкий результат - забезпечення практичного впровадження екологічних норм «Євро-4» - «Євро-6» в Україні згідно з вимогами ЄС.	9,4
1.2. Проектування першочергових споруд автомобільного полігону та його інфраструктури	0,7

Етап	Орієнтовна вартість (млн. євро)*
1.3. Будівництво першочергових споруд автомобільного полігону та його інфраструктури, а також придбання і введення в експлуатацію решти пріоритетного випробувального обладнання з розширенням переліку вимог та категорій продукції, що може випробовуватися, у тому числі в частині впровадження вимог до безпечності конструкції транспортних засобів та паливної економічності тощо	23,5
<p>II етап (реалізація повного обсягу вимог, що запроваджуватимуться в Україні відповідно до чинних норм ЄС у галузі (з проектуванням, будівництвом та оснащенням повного комплексу відкритих випробувальних споруд та додаткових лабораторних корпусів).</p> <p><u>Примітка:</u> Терміни введення випробувальних комплексів за окремими пусковими чергами за II етапом можуть бути перенесені на період після 2020 року, зважаючи на подальший розвиток соціально-економічної ситуації в країні.</p>	45,4
Всього	79,0

\* Примітки:

1. Реалізація повного обсягу вимог, що запроваджуватимуться в Україні відповідно до діючих норм ЄС у галузі (з проектуванням, будівництвом та оснащенням комплексу відкритих випробувальних споруд та додаткових лабораторних корпусів) запланована поетапно.

2. Вартість обладнання випробувальних лабораторій, споруд автополігону та інфраструктури випробувального центру наведена на підставі даних провідних інжинірингових фірм та виробників обладнання у цій сфері (всесвітньо відомих фірм HORIBA, AVL, IDIADA тощо).

3. Стратегія фінансування по роках, остаточна вартість створення випробувального центру та її остаточний розподіл між етапами буде визначено за результатами відкритих міжнародних торгів та на підставі затвердженої проектної документації, календарного плану, строків виготовлення обладнання та в цілому термінів виконання робіт і фінансових можливостей.

4. Перелік обладнання, посилання на відповідні стандарти та технічні регламенти наведено у Концепції та попередньому технічному завданні на проектування вітчизняного науково-дослідного випробувального центру перспективних технологій безпечного, екологічно сприятливого та енергоефективного автомобільного транспорту (у двох книгах).

5. Розгорнуті технічні вимоги та посилання на нормативно-правову базу, стандарти і технічні регламенти щодо створення першого в Україні автополігону викладені у Технічному завданні на передпроектні роботи щодо створення автополігону, затвердженому Мінінфраструктури України 30 грудня 2013 року.

8.2.2. Пропозиції щодо першочергового пріоритетного фінансування оснащення випробувального центру обладнанням для проведення стендових і дорожніх випробовувань транспортних засобів

Пропозиції щодо першочергового пріоритетного фінансування оснащення Випробувального центру обладнанням для проведення стендових і дорожніх випробовувань транспортних засобів надано за чотирма окремими пріоритетними завданнями (пусковими чергами) у таблиці 8.

Таблиця 8. Пріоритетні завдання з оснащення Випробувального центру комплексом випробувального та аналітичного обладнання з залученням коштів ЄС, що виділені на підтримку Транспортної Стратегії України до 2020 року

№ з/п	Напрямок інвестицій/комплекс обладнання	Попередня орієнтовна вартість, євро
1	Завдання 1. Дооснащення існуючого і акредитованого випробувального центру обладнанням для забезпечення випробовувань колісних транспортних засобів (легкових автомобілів та комерційної техніки повною масою до 3500 кг) на відповідність екологічним нормам рівнів «Євро-4» - «Євро-6» згідно з Правилами ЄЕК ООН № 83, забезпечення проведення досліджень використання нових рецептур традиційних і альтернативних та сумішевих видів палив, у тому числі біопалив (з визначенням викидів канцерогенних сполук з відпрацьованими газами), забезпечення досліджень змінних елементів каталітичних нейтралізаторів (за Правилами ЄЕК ООН № 103).	3`249`038
2	Завдання 2. Створення випробувального комплексу для випробовування великовантажних автомобілів, автобусів, легкових повно-приводних та гібридних автомобілів за їздовими циклами на відповідність екологічним нормам рівнів «Євро-4» - «Євро-6» згідно з Правилами ЄЕК ООН №№ 24, 49, 83, а також визначення паливної економічності та викидів парникових газів за Правилами ЄЕК ООН № 101.	2`680`673
3	Завдання 3. Оснащення мобільним аналітичним обладнанням для визначення викидів шкідливих речовин під час проведення дорожніх випробовувань транспортних засобів згідно з Правилами ЄЕК ООН № 49.	150`000
4	Завдання 4. Створення випробувального комплексу для проведення стендових моторних випробовувань двигунів великовантажних автомобілів та автобусів за циклами на відповідність екологічним нормам рівнів «Євро-4» - «Євро-6» згідно з Правилами ЄЕК ООН №№ 24, 49, 85, 96.	1`368`846
5	Створення інфраструктури (електропостачання випробувального комплексу, інженерні комунікації, системи автоматизації, проектні, інжинірингові роботи, монтаж, пусконаладжувальні роботи тощо).	1`980`769
	Всього	9`429`327

Зазначений комплекс сучасного обладнання пропонується встановити на базі вже діючого лабораторного корпусу ДП «ДержавтотрансНДІпроект».

Таким чином можуть бути у відносно стислі строки повноцінно вирішені важливі завдання з подальшого створення зазначеного випробувального центру та отримання доступу країни до необхідних технологій і впровадження європейських стандартів у галузі.

## 9. Результати

Зведені ключові показники діяльності інституту, за якими оцінюється досягнення мікроекономічних цілей за сценарієм відносної стабільності (і відповідною йому стратегії збереження поточного стану на відносно стабільному рівні), наведено нижче.

Таблиця 9. Показники плану діяльності інституту

Показники	2013 р.		2014 р.	2015 р.	2016 р.	2017 р.	2018 р.	2019 р.	2020 р.
	план	факт	план	план	план	план	план	план	план
Обсяг, НТП, тис. грн.	36300,0	44408,0	36900,0	36350,0	36930,0	37705,0	38570,0	39530,0	40715,0
Фонд оплати праці, тис. грн.	17630,0	21534,0	18013,0	17017,0	17272,3	17617,7	18005,3	18437,4	18972,1
Середня кількість в еквіваленті повної зайнятості, чол.	245,0	242,0	249,0	235,0	236,0	237,0	238,0	240,0	240,0
Середньо-місячна продуктивність праці, грн.	12347,0	15292,0	12349,4	12890,1	13040,3	13257,7	13504,9	13725,7	14137,2
Середньо-місячна заробітна плата, грн.	5997,0	7415,0	6028,0	6034,4	6099,0	6194,7	6304,4	6401,9	6587,5

Таблиця 10. Кадровий склад ДП «ДержавтотрансНДІпроект» (чол.)

	на 31.12. 2013	на 31.12. 2014	на 31.12. 2015	на 31.12. 2016	на 31.12. 2017	на 31.12. 2018	на 31.12. 2019	на 31.12. 2020
1. Загальна чисельність працюючих, в т.ч.:	256	249	240	241	243	244	245	246
1.1 Апарат управління	44	43	41	40	40	40	40	40
1.2 Наукові відділи	162	158	151	153	156	157	158	159
1.3 Проектний відділ	1	1	1	1	1	1	1	1
1.4 Допоміжний персонал, в т.ч.:	49	47	47	47	46	46	46	46
1.4.1 Робочі, водії	43	43	42	43	42	42	42	42
2. Кількість працівників з повною вищою освітою, з них:	194	194	194	194	194	196	196	196
2.1 докторів наук	1	1	1	1	2	3	4	4
2.2 кандидатів наук	15	15	15	16	18	20	22	24

Таблиця 11. Основні фінансові показники підприємства (тис. грн.)

Показники	2013 р.		2014 р.	2015 р.	2016 р.	2017 р.	2018 р.	2019 р.	2020 р.
	план	факт	план	план	план	план	план	план	план
Дохід, всього	39027,1	47915,0	39970,0	40717,0	41450,0	42362,0	43420,0	44550,0	45975,0
в т.ч. чистий дохід від реалізацій послуг	36300,0	44408,0	36900,0	36350,0	36930,0	37705,0	38570,0	39530,0	40715,0
Витрати, всього	35092,1	42789,0	35789,0	37491,0	38053,0	38815,0	40661,0	41637,0	42845,0
Собівартість реалізації послуг	25708,0	32058,0	26509,0	28238,0	28662,0	29235,0	29907,0	30625,0	31514,0
Адм. витрати	5373,0	6305,0	5688,0	5580,0	5660,0	5766,0	5904,0	6040,0	6215,0
Чистий прибуток	3935,0	5126,0	4181,0	3226,0	3390,0	3515,0	3660,0	3813,0	4002,0
Інвестиції у розв. виробничої сфери за рахунок власних коштів, в т.ч.	2075,0	2098,0	2162,0	1727,0	2056,0	2135,0	2202,0	2278,0	2365,0
Капітальні інвестиції	809,3	833,0	1647,0	1283,0	1456,0	1605,0	1732,0	1758,0	1765,0
Модернізація, модифікація основних засобів	1265,7	1265,0	515	444,0	600,0	530,0	470,0	520,0	600,0
Сплата платежів до бюджету та цільових фондів, в т.ч.	19990,0	22824,0	20570,0	19129,0	16650,0	16550,0	16630,0	16719,0	16825,0
до держбюджету	8530,0	10022,0	8780,0	8070,0	6300,0	6350,0	6400,0	6425,0	6512,0
до цільових фондів та інші платежі	11460,0	12802,0	11790,0	11059,0	10350,0	10200,0	10230,0	10294,0	10313,0

## 10. Висновки

Відповідно до визначеної місії, встановлених цілей та завдань діяльності на макро- та мікроекономічних рівнях, реалізацію Стратегічного плану розвитку ДП «ДержавтотрансНДІпроект» можна вважати важливим елементом забезпечення конкурентоспроможності та сталого збалансованого розвитку автомобільного транспорту, безпеки, енергоощадження та захисту довкілля.

Директор ДП «ДержавтотрансНДІпроект»

А.М. Редзюк

Перелік основних показників, що характеризують економічний потенціал ДП «ДержавтотрансНДІпроект» станом на 2013 рік

№	Напрямок діяльності	Найменування показника	Значення показника	Одиниця виміру	Джерело інформації, алгоритм розрахунку
1	Фінансова діяльність	1.1. Чистий дохід від реалізації продукції (товарів, робіт, послуг)	44 408,00	тис. гривень	форма N 2 "Звіт про фінансові результати (Звіт про сукупний дохід)", ряд. 2000, гр. 3
		1.2. Фінансовий результат від операційної діяльності	6 544,00	тис. гривень	форма N 2 "Звіт про фінансові результати (Звіт про сукупний дохід)", ряд. 2190 (2195), гр. 3
		1.3. Чистий фінансовий результат: прибуток (збиток)	5 126,00	тис. гривень	форма N 2 "Звіт про фінансові результати (Звіт про сукупний дохід)", ряд. 2350 (2355), гр. 3
		1.4. Рентабельність операційної діяльності	14,7	%	показник 1.2 x 100, показник 1.1
		1.5. Рентабельність діяльності	11,54	%	показник 1.3 x 100, показник 1.1
		1.6. Дебіторська заборгованість	1 220,00	тис. гривень	форма N 1 "Баланс (Звіт про фінансовий стан)", сума рядків 1125, 1130, 1135 та 1155; гр. 4
		1.7. Кредиторська заборгованість	8 516,00	тис. гривень	форма N 1 "Баланс (Звіт про фінансовий стан)", сума рядків 1610, 1615, 1620, 1625, 1630 та 1690; гр. 4
		1.8. Довгострокові зобов'язання	0,00	тис. гривень	форма N 1 "Баланс (Звіт про фінансовий стан)", ряд. 1595, гр. 4
2	Маркетингова	2.1. Питома вага обсягу реалізованої продукції (робіт,	-	-	експертна оцінка

№	Напрямок діяльності	Найменування показника	Значення показника	Одиниця виміру	Джерело інформації, алгоритм розрахунку
	діяльність	послуг) підприємства на відповідному ринку:			
		Ринок «Сертифікація КТЗ, їхніх складових частин та приладдя»	4,0	%	- " -
		Ринок «Сертифікація послуг пасажирського автотранспорту»	70	%	- " -
		Ринок «Сертифікація послуг з ремонту та технічного обслуговування КТЗ, складових частин»	10	%	- " -
		Ринок «Сертифікація послуг із встановлення відповідності конструкції КТЗ умовам (вимогам), викладених у дозволі на переобладнання»	80	%	- " -
		Ринок «Сертифікація систем управління якістю організацій та підприємств»	0,1	%	- " -
		Ринок «Дослідницькі випробовування»	10	%	- " -
		Ринок «Сертифікаційні випробовування»	5,5	%	- " -
		Ринок «Перевірка КТЗ за вимогами ЄКМТ)»	40,9	%	- " -
		Ринок інших видів випробовувань КТЗ, ДВЗ, ПММ	5	%	- " -
		Ринок «Науково-технічна експертиза переобладнання КТЗ та їхніх складових частин»	35	%	- " -
		Ринок «Науково-технічна експертиза щодо КТЗ, переобладнаних для роботи на зрідженому нафтовому газі та стисненому природному газі»	-	%	- " -
		Ринок «Науково-технічна експертиза щодо безпеки типу і товарознавчої експертизи колісних транспортних засобів»	0	%	- " -
		Ринок	50	%	- " -

№	Напрямок діяльності	Найменування показника	Значення показника	Одиниця виміру	Джерело інформації, алгоритм розрахунку
		«Науково-технічна експертиза щодо проектів технічних умов (ТУ) КТЗ, їх складових, експлуатаційних матеріалів»			
		Ринок «Погодження конструкції транспортного засобу щодо забезпечення безпеки дорожнього руху»	14	%	- " -
		Ринок «Погодження конструкції КТЗ щодо забезпечення безпеки дорожнього руху» для роботи КТЗ на газових моторних паливах»	50	%	- " -
		Ринок «Ідентифікація небезпечних вантажів, розробка письмових інструкцій на випадок аварії або надзвичайної ситуації»	8	%	- " -
		Ринок «Науково-технічна експертиза з питань споживчих властивостей шин»	0	%	- " -
		Ринок «Науково-технічна експертиза з питань споживчих властивостей акумуляторних батарей»	0	%	- " -
		Ринок «Розроблення тимчасових індивідуальних базових лінійних норм витрат палива»	85	%	- " -
		Ринок «Проведення міжнародних технічних оглядів колісних транспортних засобів»	27	%	- " -
		«Картки до цифрових тахографів»	100	%	- " -
		Ринок «Навчання, підготовка, підвищення кваліфікації та атестація посадових осіб та спеціалістів у галузі автомобільного транспорту»	20	%	- " -
		Ринок «Проведення науково-технічних семінарів»	15	%	- " -
		Ринок «Випробування та атестація автобусів за параметрами комфортності»	45	%	- " -

№	Напрямок діяльності	Найменування показника	Значення показника	Одиниця виміру	Джерело інформації, алгоритм розрахунку
		Ринок «Проведення дослідження пасажиропотоків на маршрутах»	50	%	- " -
		Ринок «Розроблення паспортів автобусних маршрутів»	5	%	- " -
		Ринок «Дослідження та розрахунки тарифів на послуги з перевезень пасажирів»	7	%	- " -
		Ринок «Нормативне та експертне забезпечення у сфері діяльності випробувальних лабораторій України за параметрами комфортності»	50	%	- " -
		Ринок «Проектні роботи для промислового та цивільного будівництва»	0,01	%	- " -
		«Дослідження та розроблення тимчасових норм середнього ресурсу пневматичних шин»	100	%	- " -
		Ринок «Підготовка та періодичне видання галузевих науково-виробничих журналів»	10	%	- " -
		Ринок «Розроблення ДСТУ»	-	%	- " -
		«Ведення реєстру міжнародного ідентифікаційного коду виробника»	100	%	- " -
		Ринок «Реалізація нормативних документів згідно з Агентською угодою»	8,5	%	- " -
		Ринок наукових досліджень за рахунок бюджетних коштів	0,01	%	- " -
		2.2. Питома вага продукції, реалізованої за межами держави (експорт)	1,99	%	за даними управлінського обліку підприємства
3	Виробнича діяльність	3.1. Обсяг реалізованої продукції (робіт, послуг)	44 408,00	тис. гривень	форма N 1- підприємництво (річна) "Структурне обстеження підприємства", розділ 3, гр. 2
		3.2. Обсяг продукції, виробленої на	44 408,00	тис.	форма N 1П-НПП

№	Напрямок діяльності	Найменування показника	Значення показника	Одиниця виміру	Джерело інформації, алгоритм розрахунку
		підприємстві (робіт, послуг), усього		гривень	(річна) "Звіт про виробництво та реалізацію промислової продукції", розділ 1, гр. 1 або за даними управлінського обліку підприємства
		3.3. Питома вага витрат на енергоресурси у складі операційних витрат	4,65	%	фінансовий план підприємства, розділ 1, табл. 1, ряд. 001/2, гр. 3
4	Інвестиційна та інноваційна діяльність	4.1. Капітальні інвестиції, усього, у тому числі за джерелами фінансування	721,00	тис. гривень	форма N 2-інвестиції (річна) "Капітальні інвестиції, вибуття й амортизація активів", розділ 2, гр. 1, ряд. 200
		4.1.1. Кошти державного бюджету	0,00	тис. гривень	розділ 2, гр. 1, ряд. 210
		4.1.2. Власні кошти підприємства	721,00	тис. гривень	розділ 2, гр. 1, ряд. 230
		4.1.3. Інші джерела фінансування	0,00	тис. гривень	показник 4.1 - (показник 4.1.1 + показник 4.1.2)
5	Розвиток трудового потенціалу підприємства	5.1. Середньооблікова чисельність штатних працівників	244	осіб	форма N 1-ПВ (квартальна) "Звіт з праці", розділ 1, ряд. 3010 (наростаючим підсумком)
		5.2. Середньомісячна заробітна плата працівників	7 731,70	гривень.	форма N 1-ПВ (квартальна) "Звіт з праці" (наростаючим підсумком), розділ III, ряд. 5010 x 1000 показник 5.1 x кількість місяців у періоді
		5.3. Продуктивність праці	15,16	тис. гривень	<u>показник 3.2</u> показник 5

№	Напрямок діяльності	Найменування показника	Значення показника	Одиниця виміру	Джерело інформації, алгоритм розрахунку
				/ особу	
		5.4. Питома вага працівників, які здійснюють науково-технічну діяльність	68,4	%	форма N 6-ПВ (річна) "Кількість працівників за якісним складом на 31 грудня звітного року": (розділ 1, ряд. 12170 і 12180) x 100) розділ 1, ряд. 12010
6	Стан та використання активів	6.1. Активи, усього	32 048,00	тис. гривень	форма N 1 "Баланс (Звіт про фінансовий стан)", ряд. 1300, гр. 4
		6.2. Оборотні активи	19 867,00	тис. гривень	форма N 1 "Баланс (Звіт про фінансовий стан)", ряд. 1195, гр. 4
		6.3. Основні засоби (первісна вартість)	25 983,00	тис. гривень	форма N 1 "Баланс (Звіт про фінансовий стан)", ряд. 1011, гр. 4
		6.4. Ступінь зносу основних засобів	60,6	%	форма N 1 "Баланс (Звіт про фінансовий стан)", ряд. 1012, гр. 4) x 100 показник 6.3
		6.5. Рентабельність активів	16,8	%	форма N 2 "Звіт про фінансові результати (Звіт про сукупний дохід)", ряд. 2350 (2355), ряд. 3 x 100 (форма N 1 "Баланс (Звіт про фінансовий стан)", ряд. 1300, (гр. 4 + гр. 3) / 2)

## Динаміка основних показників наявності та використання економічного потенціалу ДП «ДержавтотрансНДПроект» у 2011 – 2014 роках

№	Напрямок діяльності	Найменування показника	Одиниця виміру	Роки				Відхилення за період, %; +/-
				2011 (звіт)	2012 (звіт)	2013 (звіт)	2014 (оцінка)	
1	Фінансова діяльність	1.1. Чистий дохід від реалізації продукції (товарів, робіт, послуг)	тис. гривень	38 345,4	39 567,0	44 408,0	36 900,0	83,1/-7508
		1.2. Фінансовий результат від операційної діяльності	тис. гривень	7 779,3	5 832,6	6 544,00	5 049,0	77,2/-1495
		1.3. Чистий фінансовий результат: прибуток (збиток)	тис. гривень	5 754,5	4 394,0	5 126,00	4 181,0	81,6/-945
		1.4. Рентабельність операційної діяльності	%	20,29	14,74	14,74	13,68	
		1.5. Рентабельність діяльності	%	15	11	12	11	
2	Маркетингова діяльність	2.1. Питома вага обсягу реалізованої продукції (робіт, послуг) підприємства на відповідному ринку:	-	-	-	-	-	
		Ринок «Сертифікація КТЗ, їхніх складових частин та приладдя»	%	5,5	5,5	4,0	4,0	100/0
		Ринок «Сертифікація послуг пасажирського автотранспорту»	%	90	85	70	70	100/0
		Ринок «Сертифікація послуг з ремонту та технічного обслуговування КТЗ, складових частин»	%	10	10	10	10	100/0
		Ринок «Сертифікація послуг із встановлення відповідності	%	75	75	80	80	100/0

№	Напрямок діяльності	Найменування показника	Одиниця виміру	Роки				Відхилення за період, %; +/-
				2011 (звіт)	2012 (звіт)	2013 (звіт)	2014 (оцінка)	
		конструкції колісних транспортних засобів умовам (вимогам), викладених у дозволі на переобладнання, технічний нагляд»						
		Ринок «Сертифікація систем управління якістю організацій та підприємств»	%	0,2	0,15	0,1	0,1	100/0
		Ринок «Дослідницькі випробовування»	%	5	5	10	10	100/0
		Ринок «Сертифікаційні випробовування»	%	6,0	6,0	5,5	5,5	100/0
		Ринок «Перевірка КТЗ за вимогами ЄКМТ»»	%	48,8	48,9	40,9	36,0	88,0/-4,9
		Ринок інших видів випробовувань КТЗ, ДВЗ, ПММ	%	5	5	5	5	100/0
		Ринок «Науково-технічна експертиза щодо погодження переобладнання КТЗ та їхніх складових частин»	%	40	40	35	30	85,7/-5,0
		Ринок «Науково-технічна експертиза щодо безпеки типу і товарознавчої експертизи КТЗ»	%	-	-	-	-	
		Ринок «Науково-технічна експертиза щодо проектів технічних умов (ТУ) КТЗ, їх складових, експлуатаційних матеріалів»	%	50	50	50	40	80,0/-10,0

№	Напрямок діяльності	Найменування показника	Одиниця виміру	Роки				Відхилення за період, %; +/-
				2011 (звіт)	2012 (звіт)	2013 (звіт)	2014 (оцінка)	
		Ринок «Науково-технічна експертиза щодо КТЗ, переобладнаних для роботи на зрідженому нафтовому газі та стисненому природному газі»	%	-	-	-	-	
		Ринок «Погодження конструкції КТЗ щодо забезпечення безпеки дорожнього руху»	%	15	12	14	10	71,4/-4
		Ринок «Погодження конструкції КТЗ щодо забезпечення безпеки дорожнього руху» для роботи КТЗ на газових моторних паливах	%	50	50	50	50	100/0
		Ринок «Ідентифікація небезпечних вантажів, розробка письмових інструкцій на випадок аварії або надзвичайної ситуації»	%	20	15	8	8	100/0
		Ринок «Науково-технічна експертиза з питань споживчих властивостей шин»	%	-	-	-	-	
		Ринок «Науково-технічна експертиза з питань споживчих властивостей акумуляторних батарей»	%	-	-	-	-	
		Ринок «Розроблення тимчасових індивідуальних базових лінійних норм витрат палива»	%	85	85	85	90	105,88/5

№	Напрямок діяльності	Найменування показника	Одиниця виміру	Роки				Відхилення за період, %; +/-
				2011 (звіт)	2012 (звіт)	2013 (звіт)	2014 (оцінка)	
		Ринок «Проведення міжнародних технічних оглядів КТЗ»	%	40	33	27	14	51,9/-13
		«Картки до цифрових тахографів»	%	100	100	100	100	100/0
		Ринок «Навчання, підготовка, підвищення кваліфікації та атестація посадових осіб та спеціалістів у галузі автомобільного транспорту»	%	20	25	20	20	100/0
		Ринок «Проведення науково-технічних семінарів»	%	15	15	15	15	100/0
		Ринок «Випробування та атестація автобусів за параметрами комфортності»	%	9	73	45	40	88,9/-5
		Ринок «Проведення дослідження пасажиропотоків на маршрутах»	%	85	85	50	50	100/0
		Ринок «Розроблення паспортів автобусних маршрутів»	%	80	40	5	5	100/0
		Ринок «Дослідження та розрахунки тарифів на послуги з перевезень пасажирів»	%	7	7	7	7	100/0
		Ринок «Нормативне та експертне забезпечення у сфері діяльності випробувальних лабораторій України за параметрами комфортності»	%	50	50	50	50	100/0

№	Напрямок діяльності	Найменування показника	Одиниця виміру	Роки				Відхилення за період, %; +/-
				2011 (звіт)	2012 (звіт)	2013 (звіт)	2014 (оцінка)	
		Ринок «Проектні роботи для промислового та цивільного будівництва»	%	0,01	0,01	0,01	0,01	100/0
		«Наукове супроводження нормування та розробка тимчасових норм середнього ресурсу пневматичних шин»	%	100	100	100	100	100/0
		Ринок «Підготовка та періодичне видання галузевих науково-виробничих журналів»	%	10	10	10	10	100/0
		Ринок «Розроблення ДСТУ»	%	-	-	-	-	
		«Ведення реєстру міжнародного ідентифікаційного коду виробника»	%	100	100	100	100	100/0
		Ринок «Реалізація нормативних документів згідно з Агентською угодою»	%	11,6	14,2	8,5	9,6	113/+1,1
		Ринок наукових досліджень за рахунок бюджетних коштів	%	0,015	0,03	0,01	0,0	100,5/0,01
		2.2. Питома вага продукції, що реалізована за межами держави (експорт)	%	2,73	2,16	1,99	2,00	100,5/0,01
3	Виробнича діяльність	3.1. Обсяг реалізованої продукції (робіт, послуг)	тис. гривень	38 345,4	39 567,0	44 408,0	36 900,0	83,1/-7508
		3.2. Обсяг продукції, виробленої на підприємстві (робіт, послуг), усього	тис. гривень	38 345,4	39 567,0	44 408,0	36 900,0	83,1/-7508
		3.3. Питома вага витрат на	%	4,78	5,28	4,65	6,33	170/1,33

№	Напрямок діяльності	Найменування показника	Одиниця виміру	Роки				Відхилення за період, %; +/-
				2011 (звіт)	2012 (звіт)	2013 (звіт)	2014 (оцінка)	
		енергоресурси у складі операційних витрат						
4	Інвестиційна та інноваційна діяльність	4.1. Капітальні інвестиції, усього, у тому числі за джерелами фінансування	тис. гривень	2 505,0	1 319,0	721,0	1 700,0	235,8/979
		4.1.1. Кошти державного бюджету	тис. гривень	0,00	0,00	0,00	0,00	
		4.1.2. Власні кошти підприємства	тис. гривень	2 505,0	1 319,0	721,0	1 700,0	235,8/979
		4.1.3. Інші джерела фінансування	тис. гривень	0,00	0,00	0,00	0,00	
5	Розвиток трудового потенціалу підприємства	5.1. Середньооблікова чисельність штатних працівників	осіб	239	240	244	240	98,4/-4,0
		5.2. Середньомісячна заробітна плата працівників	гривень	7 116,0	7 293,0	7 731,0	6 700,0	86,7/-1031,7
		5.3. Продуктивність праці	тис. гривень / особу	13,37	13,74	15,17	12,81	84,4/-2,36
		5.4. Питома вага працівників, які здійснюють науково-технічну діяльність	%	65,7	66,2	68,4	67,1	103/1
6	Стан та використання активів	6.1. Вартість активів, усього	тис. гривень	45 821,0	28 822,3	32 048,0	33 048,0	103,1/1000
		6.2. Оборотні активи	тис. гривень	15 352,3	17 268,4	19 867,0	19 800,0	99,7/-67,0

№	Напрямок діяльності	Найменування показника	Одиниця виміру	Роки				Відхилення за період, %; +/-
				2011 (звіт)	2012 (звіт)	2013 (звіт)	2014 (оцінка)	
		6.3. Основні засоби (первісна вартість)	тис. гривень	25 230,7	25 493,7	25 983,0	26 983,0	103,8/1000
		6.4. Ступінь зносу основних засобів	%	60,4	59,4	60,6	62	102,3/1,4
		6.5. Рентабельність активів	%	13,12	15,9	16,8	13	77,3/-3,8

Деталізація показників, що характеризують економічний потенціал ДП «ДержавтотрансНДІпроект» станом на 2013 рік, в частині обсягів виробленої продукції за основними напрямками діяльності

№	Напрям	Найменування показника	Значення показника	Одиниця виміру	Джерело інформації, алгоритм розрахунку
3	Виробнича діяльність	3.1. Обсяг реалізованої продукції (робіт, послуг)	44 408,00	тис. гривень	форма N 1- підприємство (річна) "Структурне обстеження підприємства", розділ 3, гр. 2
		3.2. Обсяг продукції, виробленої на підприємстві (робіт, послуг), усього	44 408,00	тис. гривень	форма N 1П-НПП (річна) "Звіт про виробництво та реалізацію промислової продукції", розділ 1, гр. 1 або за даними управлінського обліку підприємства
		3.2.1. Обсяг продукції, виробленої на підприємстві (робіт, послуг) за окремими видами економічної діяльності згідно КВЕД:	-	-	- " -
		73.10.2-72.19 «Дослідження й експериментальні розробки у сфері інших природничих і технічних наук»	34 247,0	тис. гривень	- " -
		74.20.0-71.12 «Діяльність у сфері інжинірингу, геології та геодезії, надання послуг технічного консультування в цих сферах»	185,0	тис. гривень	- " -
		80.42.0-85.59 «Інші види освіти, н. в. і. у»	452,0	тис. гривень	- " -
		74.30.0-71.20 «Технічні випробування та дослідження»	9 414,0	тис. гривень	- " -
		22.13.0-58.14 «Видання журналів і періодичних публікацій»	110,0	тис. гривень	- " -
		3.2.2. Обсяг продукції, виробленої на	-	-	- " -

№	Нап- рям	Найменування показника	Значення показника	Одиниця виміру	Джерело інформації, алгоритм розрахунку
		підприємстві (робіт, послуг) за окремими напрямками діяльності:			
		Держбюджетні роботи (НДР, НДДКР та розробка проектів нормативних документів) за напрямками діяльності інституційного та системоутворюючого характеру	270,0	тис. гривень	- " -
		Сертифікація (всього), у т.ч.:	10 439,3	тис. гривень	- " -
		- сертифікація КТЗ та їх складових частин (нових і тих, що були в експлуатації і ввозяться в Україну), запасних частин та приладдя КТЗ;	9537,3	тис. гривень	- " -
		- сертифікація послуг пасажирського автотранспорту;	619,4	тис. гривень	- " -
		- сертифікація послуг з ремонту та технічного обслуговування КТЗ, складових частин;	57,0	тис. гривень	- " -
		- сертифікація послуг із встановлення відповідності конструкції КТЗ умовам (вимогам), викладених у дозволі на переобладнання, технічний нагляд;	221,8	тис. гривень	- " -
		- сертифікація систем управління якістю організацій та підприємств.	3,8	тис. гривень	- " -
		Випробування КТЗ та їх складових частин (всього), у тому числі:	8 384,5	тис. гривень	- " -
		- Дослідницькі випробування;	65,7	тис. гривень	- " -
		- сертифікаційні випробування;	1 892,6	тис. гривень	- " -
		- випробування з визначення відповідності колісних транспортних засобів вимогам ЄКМТ;	6 491,9	тис. гривень	- " -
		- інші види випробувань.	0	тис. гривень	- " -
		Науково-технічна експертиза нормативної документації на конструкцію КТЗ (всього), у тому числі:	12 349,4	тис. гривень	- " -

№	Нап- рям	Найменування показника	Значення показника	Одиниця виміру	Джерело інформації, алгоритм розрахунку
		- науково-технічна експертиза щодо переобладнання КТЗ та їхніх складових частин;	11 574,8	тис. гривень	- " -
		- науково-технічна експертиза щодо КТЗ, переобладнаних для роботи на зрідженому нафтовому газі та стисненому природному газі;	140,8	тис. гривень	- " -
		- науково-технічна експертиза щодо безпеки типу і товарознавчої експертизи КТЗ;	0	тис. гривень	- " -
		- науково-технічна експертиза щодо проектів технічних умов (ТУ) КТЗ, їх складових, причепів;	633,8	тис. гривень	- " -
		- науково-технічна експертиза з питань споживчих властивостей шин;	0	тис. гривень	- " -
		- науково-технічна експертиза з питань споживчих властивостей акумуляторних батарей.	0	тис. гривень	- " -
		Нормування експлуатаційних витрат моторних палив на автомобільному транспорті	2 385,8	тис. гривень	- " -
		Проведення міжнародних технічних оглядів КТЗ	1 659,3	тис. гривень	- " -
		Картки до цифрових тахографів	5 729,1	тис. гривень	- " -
		Навчання та підвищення кваліфікації персоналу автотранспортних підприємств (всього), у тому числі:	521,3	тис. гривень	- " -
		- навчання, підготовка, підвищення кваліфікації та атестація посадових осіб та спеціалістів у галузі автомобільного транспорту;	451,7	тис. гривень	- " -
		- проведення науково-технічних семінарів тощо.	69,6	тис. гривень	- " -
		Організація перевезень (випробування та атестація автобусів за параметрами комфортності, проведення дослідження пасажиропотоків на маршрутах, розроблення законодавчих актів у цій сфері, визначення класу комфортності, надання свідоцтв про погодження	813,9	тис. гривень	- " -

№	Нап- рям	Найменування показника	Значення показник а	Одиниця виміру	Джерело інформації, алгоритм розрахунку
		конструкції МТЗ, тощо)			
		Науково-методичне забезпечення у сфері економічної діяльності галузі, техніко-економічне обґрунтування договірних цін на послуги підприємств автомобільного транспорту (Розрахунки тарифу на послуги з перевезень пасажирів)	0	тис. гривень	- " -
		Нормативне та експертне забезпечення у сфері діяльності випробувальних лабораторій України за параметрами комфортності, забезпечення нормативними документами, проведення експертизи комплекту документів випробувальних лабораторій, участь у роботі комісій з акредитації випробувальних лабораторій, тощо	58,4	тис. гривень	- " -
		Проектні роботи для промислового та цивільного будівництва	184,7	тис. гривень	- " -
		Наукове супроводження нормування та розробка тимчасових норм середнього ресурсу пневматичних шин	231,4	тис. гривень	- " -
		Підготовка та періодичне видання галузевого науково-виробничого журналу «Автошляховик України», інша видавнича та рекламна діяльність	80,7	тис. гривень	- " -
		Розроблення ДСТУ	0 (фінансування відсутнє та здійснюється розробка за власні кошти)	тис. гривень	- " -
		«Ведення реєстру міжнародного ідентифікаційного коду виробника»	115,5	тис. гривень	- " -
		Реалізація нормативних документів згідно з Агентською угодою	42,6	тис. гривень	
		Інші види діяльності	1 142,1	тис. гривень	- " -

№	Напрям	Найменування показника	Значення показника	Одиниця виміру	Джерело інформації, алгоритм розрахунку
		3.2.3. Орієнтовний обсяг робіт і послуг інституційного та системоутворюючого характеру (у грошовому еквіваленті), виконаних на безоплатній основі, у тому числі:	2 716,6	тис. гривень	експертні оцінки
		3.2.3.1. За напрямом технологічного та інструментального забезпечення впровадження у галузі сучасних світових стандартів та відповідного технічного регулювання	154,9	тис. гривень	експертні оцінки
		3.2.3.2. За напрямом наукового, інформаційно-аналітичного, експертного, забезпечення діяльності Мінінфраструктури, галузі транспорту	2 561,7	тис. гривень	експертні оцінки

Деталізація динаміки показників наявності та використання економічного потенціалу ДП «ДержавтотрансНДІпроект» у 2011 – 2014 роках в частині обсягів виробленої продукції за основними напрямками діяльності

№	Напрямок	Найменування показника	Одиниця виміру	Роки				Відхилення за період, %; +/-
				2011 (звіт)	2012 (звіт)	2013 (звіт)	2014 (оцінка)	
3	Виробнича діяльність	3.1. Обсяг реалізованої продукції (робіт, послуг)	тис. гривень	38 345,4	39 567,0	44 408,0	36 900,0	83,1/-7508
		3.2. Обсяг продукції, виробленої на підприємстві (робіт, послуг), усього	тис. гривень	38 345,4	39 567,0	44 408,0	36 900,0	83,1/-7508
		3.2.1. Обсяг продукції, виробленої на підприємстві (робіт, послуг) за окремими видами економічної діяльності згідно КВЕД:	-	-	-	-	-	
		73.10.2-72.19 «Дослідження й експериментальні розробки у сфері інших природничих і технічних наук»	тис. гривень	29 246,2	29 412,7	34 247,0	27 454,0	80,2/-6793
		74.20.0-71.12 «Діяльність у сфері інжинірингу, геології та геодезії, надання послуг технічного консультування в цих сферах»	тис. гривень	139,8	48,1	185,0	150,0	81,1/-35
		80.42.0-85.59 «Інші види освіти, н. в. і. у»	тис. гривень	350,0	387,7	452,0	320,0	70,8/-132
		74.30.0-71.20 «Технічні випробування та дослідження»	тис. гривень	8 505,6	9 446,9	9 414,0	8 856,0	94,1/-558

№	Напрям	Найменування показника	Одиниця виміру	Роки				Відхилення за період, %; +/-
				2011 (звіт)	2012 (звіт)	2013 (звіт)	2014 (оцінка)	
		22.13.0-58.14 «Видання журналів і періодичних публікацій»	тис. гривень	103,8	271,6	110,0	120,0	109,1/ 10
		3.2.2. Обсяг продукції, виробленої на підприємстві (робіт, послуг) за окремими напрямками діяльності:	-	-	-	-	-	
		Держбюджетні роботи (НДР, НДДКР та розробка проектів нормативних документів) за напрямками діяльності інституційного та системоутворюючого характеру	тис. гривень	0	689,0	270,0	150,0	55,6/-120
		Сертифікація (всього), у тому числі:	тис. гривень	9 819,0	9 826,0	10 439,3	8 974,5	86,0/-1464,8
		- сертифікація колісних транспортних засобів та їх складових частин (нових і тих, що були в експлуатації і ввозяться в Україну), запасних частин та приладдя колісних транспортних засобів;	тис. гривень	9165,4	9214,7	9537,3	8050,4	84,4/-1486,9
		- сертифікація послуг пасажирського автотранспорту;	тис. гривень	416,8	382,4	619,4	634,1	102,4/ 147
		- сертифікація послуг з ремонту та технічного обслуговування колісних транспортних засобів, складових частин;	тис. гривень	58,0	60,0	57,0	60,0	105,3/3
		- сертифікація послуг із встановлення відповідності конструкції колісних транспортних засобів умовам (вимогам), викладених у дозволі на	тис. гривень	163,4	135,8	221,8	180,0	144,3/98,2

№	Напря́м	Найменування показника	Оди- ниця виміру	Роки				Відхилення за період, %; +/-
				2011 (звіт)	2012 (звіт)	2013 (звіт)	2014 (оцінка)	
		переобладнання, технічний нагляд;						
		- сертифікація систем управління організацій підприємств. та якістю	тис. гривень	15,4	33,1	3,8	50,0	1315,8/46,2
		Випробування колісних транспортних засобів та їх складових частин (всього), у тому числі:	тис. гривень	7 927,3	8 082,8	8 384,5	6550,0	78,1/- 1834,5
		- дослідницькі випробовування;	тис. гривень	58,0	55,6	65,7	100	152,2/ 34,3
		- сертифікаційні випробовування;	тис. гривень	1 465,7	1 629,9	1 892,6	1 400	74/-492,6
		- випробовування з визначення відповідності колісних транспортних засобів вимогам ЄКМТ;	тис. гривень	6 461,6	6 452,9	6 491,9	5 000,0	77,8/- 1426,1
		- інші види випробовувань.	тис. гривень	43,7	51,0	0	50	-/50
		Науково-технічна експертиза та узгодження нормативної документації на конструкцію колісних транспортних засобів (всього), у тому числі:	тис. гривень	11 948,0	10 452,7	12 349,4	9 216,3	74,6/-3133,1
		- науково-технічна експертиза щодо погодження переобладнання колісних транспортних засобів та їхніх складових частин;	тис. гривень	11 325,6	9 585,5	11 574,8	8 589,0	74,2/-2985,8
		- науково-технічна експертиза щодо колісних транспортних засобів,	тис. гривень	140,2	284,5	140,8	110,7	78,6/- 30,1

№	Напрямок	Найменування показника	Одиниця виміру	Роки				Відхилення за період, %; +/-
				2011 (звіт)	2012 (звіт)	2013 (звіт)	2014 (оцінка)	
		переобладнаних для роботи на зрідженому нафтовому газі та стисненому природному газі;						
		- науково-технічна експертиза щодо безпеки типу і товарознавчої експертизи колісних транспортних засобів;	тис. гривень	-	-	-	-	
		- науково-технічна експертиза щодо проектів технічних умов (ТУ) колісних транспортних засобів, їх складових, причепів;	тис. гривень	482,2	582,7	633,8	516,6	81,5/-117,2
		- науково-технічна експертиза з питань споживчих властивостей шин;	тис. гривень	-	-	-	-	
		- науково-технічна експертиза з питань споживчих властивостей акумуляторних батарей.	тис. гривень	-	-	-	-	
		Нормування експлуатаційних витрат моторних палив на автомобільному транспорті	тис. гривень	2 415,5	2 506,1	2 385,8	2 340,0	98,1/-45,8
		Проведення міжнародних технічних оглядів колісних транспортних засобів	тис. гривень	1 010,6	1 104,9	1 659,3	1 300,0	78,3/-359,3
		Картки до цифрових тахографів	тис. гривень	2 548,9	3 828,0	5 729,1	6 200,0	108,2/470,9
		Навчання та підвищення кваліфікації персоналу автотранспортних підприємств (всього), у тому числі:	тис. гривень	388,7	492,9	521,3	442,8	44,9/-78,5

№	Напрям	Найменування показника	Одиниця виміру	Роки				Відхилення за період, %; +/-
				2011 (звіт)	2012 (звіт)	2013 (звіт)	2014 (оцінка)	
		- навчання, підготовка, підвищення кваліфікації та атестація посадових осіб та спеціалістів у галузі автомобільного транспорту;	тис. гривень	365,2	378,3	451,7	369,0	81,7/-82,7
		- проведення науково-технічних семінарів тощо.	тис. гривень	23,5	114,6	69,6	73,8	106 /4,2
		Організація перевезень (випробування та атестація автобусів за параметрами комфортності, проведення дослідження пасажиропотоків на маршрутах, розроблення законодавчих актів у цій сфері, визначення класу комфортності, надання свідоцтв про погодження конструкції МТЗ, тощо)	тис. гривень	755,5	553,1	813,9	145,0	18,2/-651,9
		Науково-методичне забезпечення у сфері економічної діяльності галузі, техніко-економічне обґрунтування договірних цін на послуги підприємств автомобільного транспорту (розрахунки тарифу на послуги з перевезень пасажирів)	тис. гривень	5,0	18,0	17,0	20,0	118/+3

№	Напря́м	Найменування показника	Оди- ниця виміру	Роки				Відхилення за період, %; +/-
				2011 (звіт)	2012 (звіт)	2013 (звіт)	2014 (оцінка)	
		Нормативне та експертне забезпечення у сфері діяльності випробувальних лабораторій України за параметрами комфортності, забезпечення нормативними документами, проведення експертизи комплексу документів випробувальних лабораторій, участь у роботі комісій з акредитації випробувальних лабораторій, тощо	тис. гривень	177,5	195,7	58,4	48,0	82,2/-10,4
		Проектні роботи для промислового та цивільного будівництва	тис. гривень	139,8	48,1	184,7	155,0	83,9/-29,7
		Наукове супроводження нормування та розробка тимчасових норм середнього ресурсу пневматичних шин	тис. гривень	119,5	180,0	231,4	192,0	83/-39,4
		Підготовка та періодичне видання галузевого науково-виробничого журналу "Автошляховик України", інша видавнича та рекламна діяльність	тис. гривень	82,7	101,1	80,7	66,4	82,3/-14,3
		Розроблення ДСТУ	тис. гривень	0	0	0	0	
		«Ведення реєстру міжнародного ідентифікаційного коду виробника»	тис. гривень	57,3	112,5	115,5	104,0	90/-11,5

№	Напря́м	Найменування показника	Оди- ниця виміру	Роки				Відхилення за період, %; +/-
				2011 (звіт)	2012 (звіт)	2013 (звіт)	2014 (оцінка)	
		Реалізація нормативних документів згідно з Агентською угодою	тис. гривень	59,7	70,8	42,6	48,0	112,7/5,4
		Інші види діяльності	тис. гривень	895,4	1 323,3	1 142,1	948,0	83/-194,1
		3.2.3. Орієнтовний обсяг робіт і послуг інституційного та системоутворюючого характеру (у грошовому еквіваленті), виконаних на безоплатній основі, у тому числі:	тис. гривень	2 324,6	2 590,2	2 716,6	3 700,0	136,2/983,4
		3.2.3.1. За напрямом технологічного забезпечення впровадження у галузі сучасних світових стандартів та відповідного технічного регулювання	тис. гривень	826,8	520,8	154,9	700,0	451,9/545,1
		3.2.3.2. За напрямом наукового, інформаційно-аналітичного, експертного, забезпечення діяльності Мінінфраструктури, галузі транспорту	тис. гривень	1 497,8	2 069,4	2 561,7	3 000,0	117,1/438,3

Інформаційна довідка про виконання ДП «ДержавтотрансНДІпроект» найбільш важливих для галузі науково-дослідних та дослідно-конструкторських робіт за 2008 – 2014 рр.

За період 2008 – 2014 рр. виконано такі основні науково-дослідні та дослідно-конструкторські роботи:

1. Проведення дослідження основних проблем функціонування галузі транспорту та розробка прогнозу її розвитку на період до 2020 року. Робота внесена до Державного реєстру НДДКР № 0113U007345, 2013 р.

2. Провести дослідження та запропонувати заходи щодо підвищення ефективності діяльності галузі до проекту Державної цільової економічної програми розвитку автомобільного транспорту на період до 2015 року. Робота внесена до Державного реєстру НДДКР № 0112U008003, 2012 р.

3. Провести дослідження та розробити пропозиції щодо надання окремим категоріям громадян адресної грошової допомоги для проїзду громадським транспортом замість компенсації перевізникам за пільгові перевезення. Робота внесена до Державного реєстру НДДКР № 0112U008002, 2012р.

4. Провести дослідження та розробити пропозиції до методики оцінювання втрат від ДТП та обґрунтування економічної ефективності державного фінансування заходів з безпеки дорожнього руху, відповідно до світової практики, 2012 р.

5. Провести дослідження та розробити кваліфікаційні характеристики професій працівників автомобільного транспорту, 2012. За результатами роботи видано Довідник кваліфікаційних характеристик професій працівників.

6. Провести дослідження та розробити пропозиції до проекту Програми створення та облаштування зон сервісного обслуговування осіб і транспортних засобів на під'їзних шляхах до пунктів пропуску через державний кордон України на період до 2017 року, 2012 р.

7. Дослідження впливу кон'юнктури товарних ринків основної номенклатури вантажів на динаміку транзиту територією України та конкуруючих держав і видів транспорту, 2012 р.

8. Провести дослідження щодо впливу на ефективність автомобільного транспорту приєднання України до Додаткового протоколу до Конвенції про договір міжнародного автомобільного перевезення вантажів щодо електронної накладної, 2012 р.

9. Розроблення технології визначення масових викидів забруднюючих речовин колісними транспортними засобами на основі методу відбору проб постійного об'єму (CVS-методу) 2012. Робота внесена до Державного реєстру НДДКР № 0112U006924.

10. Розроблення методики розрахунку та визначення обсягів викидів парникових газів від пересувних джерел. Робота внесена до Державного реєстру НДДКР №0112U001736, 2012 р.

11. Провести дослідження, розробити прогноз та пропозиції щодо розвитку видів транспорту та дорожнього господарства на середньостроковий період до 2015 року відповідно до Транспортної стратегії України. Робота внесена до Державного реєстру НДДКР № 0112U003943с, 2011 р.

11. Проведення дослідження та розробка нормативно-правового документа про порядок застосування первинної транспортної документації для внутрішніх перевезень вантажів автомобільним транспортом та обліку транспортної роботи. Робота внесена до Державного реєстру НДДКР №0112U006067, 2011 р.

12.Проведення дослідження типових форм первинного обліку роботи вантажного автомобіля та їх оптимізація Робота внесена до Державного реєстру НДДКР №0112U006066, 2011 р.

13.Проведення моніторингу стану виконання Закону України «Про комплексну програму утвердження України як транзитної держави у 2002-2010 роках», підготовка висновків та пропозицій щодо подальшої реалізації програми, 2010 р.

14.Моніторинг транспортно-економічних зв'язків України та обсягів перевезень вантажів, визначення потенційних транзитних вантажопотоків, підготовка прогнозу, плану заходів та пропозицій щодо залучення їх до вітчизняної мережі міжнародних транспортних коридорів, 2010 р.

15.Проведення досліджень та аналіз виконання програм створення, функціонування та розвитку міжнародних транспортних коридорів, визначення основних напрямів і підготовка пропозицій для розроблення проекту програми розвитку національної мережі міжнародних транспортних коридорів та логістики на 2011-2015 роки, 2010 р.

16.Оптимізація форми дорожніх листів на внутрішніх вантажних перевезеннях та порядку їх використання, 2010 р.

17.Провести дослідження та розробити проект організаційної системи транспортно-логістичного забезпечення комплексу транспортних послуг, що відповідають вимогам ЄС, під час проведення в Україні фінальної частини чемпіонату Європи 2012 року з футболу, Робота внесена до Державного реєстру НДДКР № 0109U005853, 2009 р.

18.Провести дослідження та розробити рекомендації щодо формування єдиного квитка на основі створення наскрізних тарифів та порядку взаєморозрахунків за них під час проведення фінальної частини чемпіонату Європи з футболу 2012 року «Євро-2012» Робота внесена до Державного реєстру НДДКР № 0109U005854, 2009 р.

19.Провести дослідження актів законодавства щодо приєднання України до Протоколу до Конвенції про договір міжнародного дорожнього перевезення вантажів (КДПВ/СМР) та розробити рекомендації щодо реалізації участі України у вказаному договорі. Робота внесена до Державного реєстру НДДКР № 0109U005852, 2009 р.

20.Розробити Концепцію оновлення автомобільного парку Українського державного підприємства поштового зв'язку «Укрпошта» на 2009-2013 рр., 2009 р.

21.Розробити транспортну політику України та стратегію інтеграції національної транспортної системи у Транс'європейську транспортну мережу міжнародних транспортних коридорів, 2009.

22.Провести дослідження впливу особливостей конструкції нових типів колісних транспортних засобів та сучасних умов експлуатації на споживання палива і мастильних матеріалів з метою вдосконалення чинної системи нормування, 2009 р. Результати впроваджено наказом Міністерства інфраструктури України від 24.01.2012 № 36 «Про затвердження Змін до Норм витрат палива і мастильних матеріалів на автомобільному транспорті», яким затверджено принципово нову систему нормування витрат моторних палив, більш демократичну, яка враховує сучасні умови експлуатації транспорту, та яка надає суб'єктам ефективний інструмент для управління ресурсами та їх економії.

23.Моніторинг транспортно-економічних зв'язків України та розробка прогнозу розвитку обсягів внутрішньо-регіональних та зовнішньоторговельних транспортних потоків за напрямками міжнародних транспортних коридорів. Робота внесена до Державного реєстру НДДКР № 0108U007584, 2008 р.

24.Міжнародний дослідницький проект з питань безпеки дорожнього руху під егідою ОЕСР та МТФ. Звіт міжнародної робочої групи Організації економічного

співробітництва розвитку та Міжнародного транспортного форуму, ISBN 978-92-821-0195-7, OECD/ITF, 2008. Report. Towards zero. Ambitious Road Safety Targets and the Safe System Approach. Звіт. Шлях до нуля. Амбіційні цілі у сфері безпеки дорожнього руху та гармонізування системи безпеки.

25. Розробити національні стандарти України, гармонізовані з міжнародними стандартами ISO на виконання «Міждержавної програми стандартизації механічних транспортних засобів та причепів до них до 2006 року» та Державної програми стандартизації на 2006 – 2010 роки.

26. НДР «Проведення дослідження основних проблем функціонування галузі транспорту та розробка прогнозу її розвитку на період до 2020 року», 2013 р. (№ державної реєстрації 0113U007345).

27. Наукове та експертне забезпечення реалізації пілотного проекту Європейської Комісії «Управління якістю повітря в країнах ЄСІП (AIR-Q-GOV)», 2013-2014 рр.

За замовленням та за сприянням Міністерства інфраструктури України відповідно до законодавчо визначених пріоритетних напрямів розвитку науки і техніки та інноваційної діяльності в Україні за останні роки створено унікальне імпортозамінне обладнання і технології:

- універсальна система аналізу емісії частинок моделі МТ-010 з мікротунелем у складі;

- універсальна система відбору проб постійного об'єму для визначення масових викидів забруднюючих речовин (система CVS моделі «EMMS-CVS-010») із повнопотоковим тунелем;

- сучасна мікропроцесорна система керування моторними стендами для випробовування двигунів;

- універсальна дослідна система автоматизованого збору даних вимірювань під час проведення стендових випробувань ДВЗ та КТЗ;

- сучасна мікропроцесорна система керування роликowymi стендами для випробовування автомобілів;

- обладнання для автоматизації проведення дорожніх випробувань КТЗ (вимірювання, візуалізація та оброблення результатів випробувань);

- програмно-апаратний комплекс «Vehicle Performance Analysis System»;

- спеціалізоване програмне забезпечення «Data-Model Processing System»;

- технологія та обладнання для поглибленого дослідження в відтворюваних умовах реакції холодно-полум'яного окиснення моторних палив;

- сучасна технологія розподіленої системи збору даних вимірювань і управління обладнанням;

- нова ефективна технологія цифрової компенсації явища гістерезису в засобах вимірювальної техніки;

- універсальне комп'ютерне програмне забезпечення для моделювання експлуатаційних характеристик, зокрема, витрати палива, викидів забруднюючих речовин автомобілями при русі в їздових циклах, які задаються у вигляді параметричної матриці тощо.

За замовленнями суб'єктів господарювання та за дорученнями Міністерства інфраструктури України здійснюються теоретичні та експериментальні дослідження нових рецептур традиційних та альтернативних палив.

Державою та суспільством за рахунок створення ДП «ДержавтотрансНДІпроект» імпортозамінних технологій і обладнання були отримані зокрема такі вигоди:

1. Створена інститутом універсальна система відбору проб постійного об'єму для визначення масових викидів забруднюючих речовин (система CVS моделі «EMMS-

CVS-010») із повнопотоковим тунелем – це перша працездатна та атестована система CVS, створена в країнах колишнього Радянського Союзу. Створення цієї системи надало вперше в Україні можливість випробовування колісних транспортних засобів на відповідність екологічним вимогам «ЄВРО» за Правилами ЄЕК ООН № 83, 101, 103, 40 та 47 і дозволило на принципово новому рівні виконувати наукові дослідження для галузі. Інститутом також було розроблено принципово нову перспективну технологію визначення масових викидів КТЗ з низьким рівнем емісії, якій надано назву «система VVS» (Variable Volume Sampling System).

2. Створена інститутом універсальна система аналізу емісії частинок моделі МТ-010 з мікротунелем у складі вперше в Україні дозволила вимірювати емісію твердих частинок автомобільних двигунів в режимах стаціонарних та транзйентних циклів згідно з Правилами ЄЕК ООН № 49, № 96 та іншими стандартами (досі залишається найбільш точною системою у світі). Актуальність виконання цієї роботи підкреслюється тим, що частинки у складі ВГ двигунів є найбільш шкідливим, канцерогенним компонентом. На допустимі норми їх викидів розвиненими країнами накладаються все більш жорсткі обмеження.

3. Створена інститутом сучасна мікропроцесорна система керування моторними стендами для випробовування двигунів дозволила забезпечити в Україні нові можливості з проведення стендових випробовувань двигунів внутрішнього згорання.

4. Створена інститутом універсальна дослідна система автоматизованого збору даних вимірювань під час проведення стендових випробувань ДВЗ та КТЗ дозволяє підвищити якість та зменшити витрати часу на проведення випробовувань.

5. Створена інститутом сучасна мікропроцесорна система керування роликowymi стендами для випробовування автомобілів дозволила отримати в Україні нові технологічні можливості зі стендових випробовувань вантажних автомобілів та автобусів та за метрологічними характеристиками відповідає найкращим світовим аналогам.

6. Універсальне комп'ютерне програмне забезпечення для моделювання експлуатаційних характеристик, зокрема, витрати палива, викидів забруднюючих речовин автомобілями при русі в їздових циклах, які задаються у вигляді параметричної матриці було розроблено у тісній співпраці та на основі напрацювань кафедри «Двигуни і теплотехніка» «Національного транспортного університету» та активно використовується для проведення наукових досліджень та підготовки наукових кадрів в університеті.

7. Створений інститутом програмно-апаратний комплекс «Vehicle Performance Analysis System» є єдиною платформою для функціонування випробувального центру та дозволив отримати нові можливості з проведення доводжувальних робіт та випробовувань продукції за умов значно меншої вартості у порівнянні з закордонними аналогами. На основі цього комплексу розроблюється сучасний комплексний підхід та відповідні технології аналізу експлуатаційних властивостей КТЗ та ДВЗ, що тісно поєднує в одній системі віртуальні (математичне моделювання) та експериментальні методи досліджень тощо.

8. Нова ефективна технологія цифрової компенсації явища гістерезису в засобах вимірювальної техніки дозволяє суттєво зменшити негативний вплив явища гістерезису при вимірюванні фізичних величин, наприклад, зусилля, тиску й, відповідно, принципово покращити точність вимірювання, та використовується у вимірювальному та випробувальному обладнанні.

Інститут постійно закуповує (по мірі можливостей) випробувальне, вимірювальне та аналітичне обладнання від провідних світових виробників.

Зокрема, на базі інституту було вперше в Україні введено в експлуатацію:

- єдиний в країні повноцінний газоаналітичний комплекс (HORIBA, Японія);
- єдиний в країні моделюючий 48-дюймовий роликовий стенд (AVL, Австрія) для випробовування автомобілів за їздовими циклами;
- інше високоякісне обладнання, зокрема: аналітичне обладнання; витратоміри; аналітичні ваги для зважування твердих частинок; різноманітні датчики - перетворювачі фізичних величин; прилади та компоненти.

Щодо забезпечення інститутом можливостей з розроблення вітчизняних технологій та обладнання й здійснення наукової діяльності в цілому слід підкреслити, що розроблення імпортозамінних технологій та обладнання, проведення відповідного комплексу НДДКР, а також придбання сучасного фірмового обладнання від провідних світових виробників для оснащення лабораторій, інша різнопланова наукова діяльність інституту, та взагалі підтримання його життєдіяльності здійснюється переважно за власні кошти ДП «ДержавтотрансНДІпроект», що стало можливим саме за рахунок коштів, отриманих під час здійснення ним багатосторонніх видів діяльності у галузі.

На основі вже створеного інститутом обладнання та отриманих принципово нових можливостей за державним замовленням розробляються нові технології, отримуються нові наукові знання та практичні результати їх впровадження. Створюються умови (технологічні та інструментальні можливості) для забезпечення проведення наукових досліджень, здійснення Державою ефективного технічного регулювання у галузі, надання доступу вітчизняним автовиробникам до сучасних технологій розроблення, створення, випробовування, доведення конструкції (НДДКР) та визначення відповідності конкурентоспроможної продукції для вітчизняного і світових ринків.

Створення науково-дослідного випробувального центру перспективних технологій безпечного, екологічно сприятливого та енергоефективного автомобільного транспорту

### 1. Мета

Підвищити безпечність та енергоефективність дорожніх транспортних засобів, зменшити шкідливий вплив автомобільного транспорту на довкілля і здоров'я людей.

В умовах жорсткої міжнародної конкуренції необхідно отримати доступ до технологій розробки і контролю відповідності колісних транспортних засобів (КТЗ) сучасним вимогам до безпечності конструкції, розширити можливості експорту української продукції та зменшити витрати на доступ до ринків інших країн.

### 2. Нормативно-правова база

Прямі рішення про створення зазначеного науково-дослідного випробувального центру визначені, зокрема, такими документами:

- п. 268 Плану заходів з імплементації Угоди про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським Співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони, на 2014 – 2017 роки, затверджений розпорядженням Кабінету Міністрів України від 17.09.2014 № 847-р.;

- постанова Кабінету Міністрів України від 17.05.2012 № 397 «Деякі питання визначення середньострокових пріоритетних напрямів інноваційної діяльності галузевого рівня на 2012 – 2016 роки»;

- Транспортна стратегія України на період до 2020 року, схвалена розпорядженням Кабінету Міністрів України від 20.10.2010 № 2174-р (розділ «Пріоритети розвитку автомобільного транспорту»);

- Концепція Державної цільової економічної програми розвитку автомобільного транспорту на період до 2015 року, схвалена розпорядженням Кабінету Міністрів України від 03.08.2011 № 732-р.;

- Галузева програма підвищення енергоефективності та зменшення споживання енергоресурсів бюджетними установами шляхом їх раціонального використання у сферах транспорту та зв'язку на 2010 – 2014 роки;

- Галузева програма забезпечення безпеки руху на автомобільному транспорті на 2013-2015 роки, затверджена наказом Мінінфраструктури України від 04.04.2013 № 210 (із доповненнями, внесеними наказом Міністерства інфраструктури України від 8.04.2014 № 171);

- розпорядженням Кабінету Міністрів України від 28.01.2004 № 37-р «Про затвердження плану заходів щодо зменшення негативного впливу автомобільних транспортних засобів на довкілля на 2004 – 2010 роки» (повністю виконано в межах передбачених обсягів фінансування);

- Галузевою програмою енергозбереження та впровадження альтернативних видів палива на транспорті на 2006 – 2010 рр., затвердженою наказом Мінтрансзв'язку від 09.02.2006 № 114 (частково виконано з врахуванням наявних ресурсів).

3. Необхідність створення випробувального центру (як інструменту для забезпечення реалізації державної політики у галузі) також базується на виконанні положень таких нормативно-правових актів:

- Конституція України, ст.16: «Забезпечення екологічної безпеки і підтримання екологічної рівноваги на території України... є обов'язком держави»;

- Закон України «Про охорону навколишнього природного середовища»;

- Закон України «Про охорону атмосферного повітря»;

- Закон України «Про автомобільний транспорт»;
- Закон України «Про дорожній рух»;
- Закон України «Про енергозбереження»;
- Закон України «Про приєднання України до Угоди про прийняття єдиних технічних приписів для колісних транспортних засобів, предметів обладнання та частин, які можуть бути встановлені та/або використані на колісних транспортних засобах, і про умови взаємного визнання офіційних затверджень, виданих на основі цих приписів, 1958 року з поправками 1995 року»;
- Закон України «Про деякі питання ввезення на митну територію України та реєстрації транспортних засобів» (щодо поетапного запровадження екологічних норм «ЄВРО-2»...»ЄВРО-6».);
- Закон України «Про приєднання України до Європейської угоди щодо роботи екіпажів транспортних засобів, які виконують міжнародні автомобільні перевезення (ЄУТР)»;
- Закон України «Про захист прав споживачів»;
- Закон України «Про підтвердження відповідності»;
- Закон України «Про стандарти, технічні регламенти та процедури оцінки відповідності»;
- Указ Президента України «Про невідкладні заходи із забезпечення безпеки дорожнього руху» від 20 листопада 2007 року № 1121;
- Указ Президента України «Про приєднання України до Угоди про міжнародні перевезення швидкопсувних харчових продуктів та про спеціальні транспортні засоби, які призначені для цих перевезень (УПШ)» від 02 квітня 2007 року № 262;
- Угода про прийняття єдиних умов періодичних технічних оглядів колісних транспортних засобів і про взаємне визнання таких оглядів (Віденська угода 1997 року), затверджена Указом Президента України від 28.02.2006 № 159;
- Конвенція про дорожній рух 1968 року;
- Основні засади (стратегія) державної екологічної політики України на період до 2020 року, затверджені Законом України від 21.12.2010 № 2818-VI;
- постанова Верховної Ради України від 05.03.1998 № 188/98-ВР «Основні напрями державної політики в галузі охорони довкілля, використання природних ресурсів та забезпечення екологічної безпеки»;
- Кіотський протокол до Рамкової конвенції ООН про зміну клімату, ратифікований Україною в лютому 2004 р.;
- розпорядження Кабінету Міністрів України від 07.03.2007 № 90-р «Про затвердження плану заходів щодо виконання у 2007 році Загальнодержавної програми адаптації законодавства України до законодавства Європейського Союзу» (п.12 «Транспорт», абзац 5) - визначено компетентний орган, порядок визначення переліку Правил ЄЕК ООН;
- постанова Кабінету Міністрів України від 13.03.2002 № 288 «Про затвердження переліків центральних органів виконавчої влади, на які покладаються функції технічного регулювання у визначених сферах діяльності та розроблення технічних регламентів»;
- постанова Кабінету Міністрів України від 14.02.2001 № 143 «Про порядок визначення переліку єдиних технічних приписів для колісних транспортних засобів, предметів обладнання та частин, які можуть бути встановлені та/або використані на колісних транспортних засобах» (...Покласти на Міністерство транспорту функції компетентного органу щодо забезпечення виконання Угоди ...);
- про Міністерство інфраструктури України, затверджене Указом Президента України від 12 травня 2011 року № 581.

Нижче наведено перелік Правил ЄЕК ООН за Женевською Угодою 1958 року, об'єднаних у 11 умовних груп за напрямками, які є еквівалентними відповідним директивам та регламентам ЄС, та випробовування за якими забезпечуватиметься центром:

- 1) Екологічна безпека. Викиди шкідливих речовин (ШР):
  - R49. Викиди ШР двигунами вантажних КТЗ та автобусів;
  - R83. Викиди ШР від легкових автомоб. та легкого комерційного транспорту;
  - R24. Димність дизельних КТЗ та дизелів;
  - R40. Викиди ШР мотоциклами;
  - R47. Викиди ШР мопедами;
  - R96. Викиди ШР двигунами тракторів;
  - R101. Викиди CO<sub>2</sub>;
  - R103. Змінні каталітичні нейтралізатори;
  - R132. Модифіковані пристрої контролю викидів (REC);
  - R133. Вимоги до придатності до переробки. компонентів КТЗ;
- 2) Екологічна безпека. Шум:
  - R117. Шум шин;
  - R9. Рівень зовнішнього шуму триколісних КТЗ;
  - R41. Шум мотоциклів;
  - R63. Шум мопедів;
  - R51. Зовнішній шум;
  - R92. Змінні глушники;
  - R59. Змінні системи глушників;
  - R28. Звукові сигнали,
- 3) Активна безпека. Гальмівні властивості:
  - R13. Гальмівні властивості КТЗ;
  - R13Н. Гальмівні властивості легкових автомобілів;
  - R78. Гальмівні властивості мотоциклів;
  - R90. Гальмівні накладки;
  - R131. Додаткові аварійні системи гальмування (AEBS),
- 4) Активна безпека. Керування:
  - R79. Рульове керування;
  - R130. Системи автоматизованого попередження з'їзду з дороги;
  - R39. Спідометри;
  - R89. Пристрої обмеження швидкості,
- 5) Активна безпека. Освітлення та оглядовість:
  - R1, R2. Фари ближнього і дальнього світла;
  - R5. Ліхтарі-фари;
  - R8. Фари (H1, H2, H3, HB3, HB4, H7, H8, H9, HIR1 та/або HIR21);
  - R20. Фари (H4);
  - R31. Галогенні фари;
  - R57. Фари мотоциклів;
  - R72. Фари мотоциклів галогенні;
  - R50. Освітлювальні пристрої мотоциклів;
  - R56. Фари для мопедів та КТЗ, що прирівнюються до них;
  - R76. Фари ближнього і дальнього світла мопедів;
  - R82. Фари мопедів галогенні;
  - R112. Фари з асиметричними пучками світла;
  - R113. Фари з симетричними пучками світла;
  - R19. Попередні протитуманні фари;
  - R38. Задні протитуманні фари;
  - R87. Денні ліхтарі;

- R7. Габаритні вогні, стоп-сигнали;
- R91. Бокові габаритні вогні;
- R119. Бокові ліхтарі;
- R6. Показчики поворотів;
- R23. Ліхтарі заднього ходу;
- R77. Стоянкові ліхтарі;
- R4. Освітлення заднього номерного знаку;
- R65. Спеціальні попереджувальні вогні;
- R37. Лампи розжарювання;
- R98. Газорозрядні ліхтарі;
- R99. Газорозрядні джерела світла;
- R128. LED - джерела світла;
- R48. Установлення пристроїв освітлення та світлової сигналізації КТЗ;
- R86. Установлення засобів освітлення тракторів;
- R53. Установлення освітлювальних пристроїв мотоциклів;
- R74. Установлення освітлювальних пристроїв мопедів;
- R3. Світловідбивачі;
- R104. Світло-відбиваюче маркування довгих КТЗ;
- R27. Попереджувальні трикутники;
- R69. Задні розпізнавальні знаки тихохідних КТЗ;
- R70. Задні розпізнавальні знаки важких та довгих КТЗ;
- R46. Пристрої непрямої оглядовості (дзеркала заднього огляду тощо) ;
- R81. Установлення дзеркал заднього огляду мотоциклів;
- R71. Оглядовість з кабін тракторів;
- R45. Пристрої для очистки фар,

б) Пасивна безпека:

- R12. Безпека рульового керування;
- R16. Ремені безпеки;
- R14. Місця кріплення ременів безпеки;
- R17. Міцність сидінь;
- R80. Міцність сидінь автобусів;
- R25. Підголівники сидінь;
- R114. Подушки безпеки;
- R44. Утримуючі пристрої для дітей;
- R129. Вдосконалені дитячі утримуючі системи (ECRS);
- R11. Замки і петлі дверей;
- R21. Внутрішнє обладнання;
- R29. Захисні властивості вантажних КТЗ;
- R66. Міцність даху автобусів;
- R22. Захисні шоломи;
- R33. Фронтальний удар. Властивості КТЗ;
- R42. Бампери;
- R93. Передні захисні пристрої;
- R94. Фронтальний удар. Захист водія та пасажирів;
- R73. Боковий удар. Бокові захисні пристрої;
- R95. Боковий удар. Захист водія та пасажирів;
- R32. Удар ззаду;
- R58. Задні захисні пристрої;
- R43. Безпечне скло;
- R126. Системи секціонування;
- R127. Безпека пішоходів,

7) Загальна безпека:

- R26. Зовнішні виступи;
  - R61. Зовнішні виступи КТЗ неіндивідуального користування;
  - R36. Загальні вимоги до конструкції великих автобусів;
  - R52. Загальні вимоги до конструкції малих автобусів;
  - R107. Загальні вимоги до конструкції автобусів;
  - R55. Зчіпні пристрої;
  - R102. Скорочені зчіпні пристрої;
  - R105. Автомобілі для перевезення небезпечних вантажів;
  - R111. Паливні автоцистерни;
  - R34. Пожежна безпека;
  - R118. Горіння матеріалів, які використовуються в конструкції КТЗ;
  - R122. Системи опалення;
  - R115. Системи СПГ, ЗНГ;
  - R67. Газобалонні КТЗ, газова апаратура і балони для ЗНГ;
  - R110. Газобалонні КТЗ, газова апаратура і балони для СПГ;
  - R100. Акумуляторні електромобілі;
  - R35. Розташування педалей керування;
  - R60. Органи керування мотоциклів;
  - R121. Ручні органи керування, контрольні сигнали та індикатори,
- 8) Безпека пневматичних шин для КТЗ:
- R30. Пневматичні шини (M1, O1, O2);
  - R54. Пневматичні шини (M2, M3, N1, N2, O3, O3);
  - R64. Шини запасних коліс (M1, N1);
  - R75. Шини мотоциклів (L1-L5);
  - R88. Пневматичні шини мопедів, велосипедів;
  - R106. Пневматичні шини сільськогосп., лісогосп. машин (T);
  - R108. Відновлені пневматичні шини (M1, O1, O2);
  - R109. Відновлені пневматичні шини (M2, M3, N1, N2, O3, O3),
- 9) Електромагнітна сумісність:
- R10. Радіоперешкоди,
- 10) Експлуатаційні (споживчі) показники:
- R68. Максимальна швидкість;
  - R101. Витрата палива і запас ходу на електротязі;
  - R85. Потужність двигунів;
  - R120. Двигуни для тракторів,
- 11) Захист від несанкціонованого використання:
- R18. Протиугінні засоби КТЗ;
  - R62. Протиугінні пристрої мотоциклів;
  - R97. Охоронна сигналізація КТЗ;
  - R116. Захист від несанкціонованого використання.

#### 4. Опис дослідницького центру з полігоном

Дослідницький центр являє собою комплекс випробувальних лабораторій з високотехнологічним обладнанням і висококваліфікованим персоналом, спеціальних випробувальних доріг та споруд, що здійснюють широкий спектр науково-дослідних і дослідно-конструкторських робіт, а також випробування автомобілів, усіх їхніх систем і компонентів, експлуатаційних матеріалів за параметрами активної, пасивної, екологічної безпечності, паливної економічності тощо.

Створення Центру та його функціонування як високотехнологічного інструменту сприятиме:

- підвищенню безпеки автомобільного транспорту та відповідно зменшенню кількості загиблих й травмованих людей з поступовим приведенням питомих показників до показників провідних країн ЄС;
- зменшенню макроекономічних втрат суспільства від аварій на транспорті;
- зменшенню питомого споживання енергії транспортом з поступовим приведенням до показників провідних країн ЄС;
- розширенню альтернативних джерел енергії і використанню більш чистих альтернативних видів палива та ефективних технологій їх використання;
- зменшити енергетичну залежність країни;
- зменшенню забруднення довкілля транспортом макроекономічних втрат суспільства від забруднення довкілля з поступовим приведенням питомих показників до показників провідних країн ЄС;
- здійсненню ефективного контролю за дотриманням встановлених вимог;
- задоволенню потреб економіки в перевезеннях, підвищенню якості та ефективності транспортного обслуговування, підвищенню конкурентоспроможності галузі в цілому та підвищенню ефективності використання ресурсів;
- вітчизняній промисловості у одержанні сучасних технологій та переваг для розроблення, сертифікації та виробництва конкурентоспроможної продукції для внутрішнього й зовнішнього ринків;
- створенню відповідних вимогам СОТ і ефективних механізмів захисту внутрішнього ринку від недобросовісної конкуренції;
- технологічному забезпеченню інтеграцію вітчизняної транспортної системи до міжнародних транспортних систем щодо рівня вимог до КТЗ і технологій;
- забезпеченню на належному рівні підвищення кваліфікації та контраварійну підготовку водіїв.

Центр також виконуватиме функції технопарку і своєрідного мосту між сучасними «західними» технологіями і вітчизняним виробництвом продукції у сфері автомобілебудування і взагалі машинобудування і приладобудування в галузях транспорту та енергетики, енергозбереження, що забезпечить потужний поштовх до інноваційного напрямку розвитку економіки України, забезпечення її конкурентоспроможності в умовах відкритого ринку.

Види продукції, яка буде досліджуватись на потужностях Центру - це КТЗ усіх категорій та інша техніка, предмети обладнання і частини до КТЗ, експлуатаційні матеріали, новітні технології у сфері транспортування тощо.

#### 5. Основні споживачі послуг Центру:

- органи державного управління та контролю;
- Міністерство інфраструктури України для виконання законодавчо покладених на нього функцій щодо ефективного державного регулювання в галузі, зокрема технічного регулювання та впровадження сучасних стандартів і технологій, контролю відповідності КТЗ вимогам безпечності конструкції, енергоефективності та екологічної безпеки тощо;
- органи ринкового нагляду;
- організації з захисту прав споживачів;
- органи розслідування і дослідження причин ДТП;
- вітчизняні й зарубіжні виробники, постачальники КТЗ і всіх їхніх компонентів, замовники робіт з підтвердження відповідності продукції автомобілебудування для допуску на вітчизняний і зовнішні ринки, вторинного автомобільного ринку;
- автоспорт (включаючи міжнародні спортивні організації);
- постачальники традиційних та альтернативних видів моторних палив;
- розробники інтелектуальних транспортних систем, засобів облаштування доріг;

- оператори ринку переобладнання;
- продавці, власники транспортних засобів та споживачі з метою оцінки споживчих властивостей автомобілів на етапі вибору марки, моделі, комплектації тощо;

- опосередковано – усі громадяни України;
- страхові компанії.

#### 6. Основні вимоги до розміщення центру

Для реалізації проекту необхідно 50 га території (мінімально можливі розміри під обмежений перелік видів випробовувань). Оптимальна площа земельної ділянки - близько 150...200 га.

Схожі центри в Європі мають, наприклад, Російська Федерація [133 га на основні споруди і 2500 га в цілому], Білорусія [близько 220 га загалом], Німеччина [540 га], Іспанія [370 га], Англія [303,5 га], Франція [100 га], Нідерланди [76,5 га], Швеція [700 га] та інші.

#### 7. Вартість

Орієнтовна вартість початкового етапу проекту (в цінах на початок 2008 року відповідно до програмних документів Уряду):

- лабораторний комплекс – 215,8 млн. грн. (20,75 млн. євро);
- автополігон (у мінімальній початковій конфігурації) – 134,1 млн. грн. (12,89 млн. євро).

Всього на перший етап: 349,9 млн. грн. (33,64 млн. євро).

#### 8. Пріоритетні завдання

За першим етапом пропонується вирішення таких пріоритетних завдань.

Придбання, та введення в експлуатацію найбільш пріоритетного обладнання на вже існуючій випробувальній базі нотифікованої ЄЕК ООН в рамках Женевської Угоди 1958 року технічної служби України - ДП «ДержавтотрансНДІпроект» (основні технічні питання вже опрацьовані з двома провідними у світі та конкуруючими виробниками з ЄС). Як перший швидкий результат - забезпечення практичного впровадження екологічних норм «Євро-4» - «Євро-6» в Україні згідно з вимогами ЄС. Орієнтовна вартість вирішення завдання – 9,4 млн. євро.

Проектування першочергових споруд автомобільного полігону та його інфраструктури. Орієнтовна вартість робіт – 0,7 млн. євро.

Будівництво першочергових споруд автомобільного полігону та його інфраструктури, а також придбання і введення в експлуатацію решти пріоритетного випробувального обладнання з розширенням переліку вимог та категорій продукції, що може випробовуватися, у тому числі в частині впровадження вимог до безпечності конструкції транспортних засобів та паливної економічності тощо. Орієнтовна вартість вирішення завдання – 23,5 млн. євро.

Орієнтовна потреба у фінансуванні другого етапу розвитку лабораторно-дослідницької бази на період до 2020 року становить 45,36 млн. євро, що є необхідним для реалізації повного обсягу вимог, що запроваджуватимуться в Україні відповідно до чинних норм ЄС.

Таким чином, загальний обсяг необхідних інвестицій складатиме до 79 млн. євро (33,64 млн. євро на першому етапі для першочергових вимог та 45,36 млн. євро на другому етапі відповідно до повного обсягу вимог країн ЄС). Остаточна вартість створення випробувального центру та її остаточний розподіл між першим, другим та можливо іншими етапами буде визначено за результатами відкритих міжнародних торгів та на підставі затвердженої проектною документацією, календарного плану, строків виготовлення обладнання та в цілому термінів виконання робіт і фінансових можливостей.

Інформація про діяльність ДП «ДержавтотрансНДІпроект» у сфері стандартизації

В 2001-2002 роках ДП «ДержавтотрансНДІпроект», як секретаріат технічного комітету стандартизації ТК 80 «Дорожній транспорт» України згідно з вимогами ДСТУ 1.7:2001 провів роботу із запровадження 86 Правил ЄЕК ООН в Україні як національних стандартів методом «обкладинки» тобто на мові оригіналу.

В 2002-2005 роках за договорами з ДП «УкрНДНЦ» ДП «ДержавтотрансНДІпроект» спільно з членами ТК 80 були проведені роботи з перекладу на українську мову 26 Правил ЄЕК ООН і впровадження їх в Україні як національних стандартів.

На виконання Державної програми стандартизації на 2006 – 2010 роки (постанова Кабінету Міністрів України від 1 березня 2006 р. № 229), щодо гармонізації національних стандартів з європейськими і міжнародними та створення сучасної нормативної бази в галузі автомобільного транспорту за договорами з Мінтрансом України та «Міждержавної програми стандартизації механічних транспортних засобів і причепів» за договорами з ДП «УкрНДНЦ», заплановано розробити 55 проектів національних стандартів. Всі стандарти були розроблені та погоджені у встановленому порядку.

На протязі 2011-2013 років вийшли із друку 20 національних стандартів: ДСТУ 1724:2012; ДСТУ ISO 11992-1:2007; ДСТУ ISO 3779:2012; ДСТУ ISO 3780:2012; ДСТУ ISO 4030:2012; ДСТУ ISO 4106:2007; ДСТУ ISO 10190:2007; ДСТУ ISO 12214:2007; ДСТУ ISO 11992-1:2007; ДСТУ ISO 11992-2:2007; ДСТУ ISO 11992-3:2007; ДСТУ UN/ECE R 49 A, B-02:2005/Зміна № 1; ДСТУ UN/ECE R 56-01:2009; ДСТУ UN/ECE R 57-02:2009; ДСТУ UN/ECE R 72-01:2009; ДСТУ UN/ECE R 80-00:2002/Зміна №1; ДСТУ UN/ECE R 82-01:2009; ДСТУ UN/ECE R 83-03:2002/Зміна 1; ДСТУ UN/ECE R 83-05:2009; ДСТУ UN/ECE R 88-00:2009; ДСТУ UN/ECE R 105-00:2002/Зміна №1.

Пройшли експертизу та редагування перед прийняттям в ДП «УкрНДНЦ» та поданням на затвердження в Міністерство економічного розвитку і торгівлі України 33 проекти національних стандартів.

Для цілей охорони навколишнього середовища і процедур підтвердження відповідності були розроблені та видані у 2004-2005 роках національні стандарти:

- ДСТУ 4276:2004 Система стандартів у галузі охорони навколишнього природного середовища та раціонального використання ресурсів. Атмосфера. Норми і методи вимірювань димності відпрацьованих газів автомобілів з дизелями або газодизелями;

- ДСТУ 4277:2004 Система стандартів у галузі охорони навколишнього природного середовища та раціонального використання ресурсів. Атмосфера. Норми і методи вимірювання вмісту оксиду вуглецю та вуглеводнів у відпрацьованих газах автомобілів з двигунами, що працюють на бензині або газовому паливі.

На виконання постанови Кабінету Міністрів України «Про єдині вимоги до конструкції та технічного стану колісних транспортних засобів, що експлуатуються» була розроблена та видана в 2011 році нова редакція національного стандарту ДСТУ 3649:2010 Колісні транспортні засоби. Вимоги щодо безпечності технічного стану та методи контролювання.

Відповідно до Положення про ТК 80 «Дорожній транспорт» розглянуто спільно з членами ТК 80 та надано відгуки на 144 проекти національних, міждержавних

стандартів та СОУ, які спрямовані на вдосконалення технічного рівня автомобільної галузі.

Для забезпечення однозначної ідентифікації КТЗ оформлено та переоформлено 91 свідоцтво щодо присвоєння міжнародного ідентифікаційного коду виробника КТЗ.

Відповідно до замовлень забезпечено комплектами нормативних документів 208 підприємств автомобілебудівників, експлуатаційних і випробувальних організацій в загальній кількості 834 примірника.

Для вдосконалення інформаційного забезпечення сфери автомобільного транспорту розробляється та щорічно власними силами видається «Каталог нормативних документів, що діють в галузі автомобільного транспорту (з доповненням)», який містить інформацію щодо нових, змінених та скасованих НД.

ДП «ДержавтотрансНДПроект» має актуалізований фонд нормативних документів на продукцію автомобільної галузі, який містить 9729 контрольних примірників НД, в тому числі: ДСТУ, ДСТУ UN/ECE R, ДБН, ДК, КНД, НПАОП, ГСТУ, СОУ, ОСТ, ГОСТ, ГОСТ Р, ISO, ІЕС, EN, АСТМ, BS, DIN, ЕА і інші.

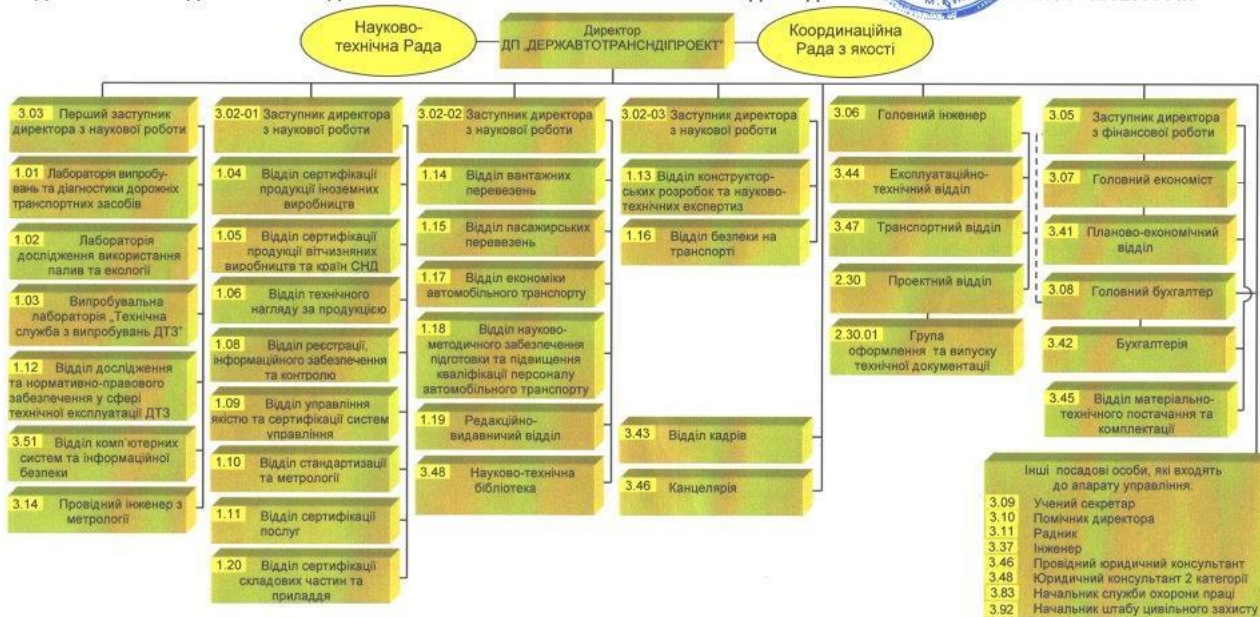
Організаційна структура ДП «ДЕРЖАВТОТРАНСНДІПРОЕКТ»

ПОГОДЖЕНО  
Заступник Міністра  
*[Підпис]*  
30.07.2014

ЗАТВЕРДЖЕНО  
Директор ДП «ДЕРЖАВТОТРАНСНДІПРОЕКТ»  
А.М.Редзюк



ОРГАНІЗАЦІЙНА СТРУКТУРА  
ДЕРЖАВНОГО ПІДПРИЄМСТВА "ДЕРЖАВНИЙ АВТОТРАНСПОРТНИЙ НАУКОВО-ДОСЛІДНИЙ І ПРОЄКТНИЙ ІНСТИТУТ" НА 2014 РІК



Примітка. Умовні позначення реєстраційних номерів посад та структурних підрозділів ДП «ДЕРЖАВТОТРАНСНДІПРОЕКТ» – згідно з таблицею 1 СТП 17-0302 та таблицею 1 СТП 17-0301.

Копії документів з акредитації та призначення



Національний орган України з сертифікації  
СИСТЕМА СЕРТИФІКАЦІЇ УкрСЕПРО

# СЕРТИФІКАТ

## НА СИСТЕМУ УПРАВЛІННЯ ЯКІСТЮ

Зареєстрований у Реєстрі  
Системи сертифікації УкрСЕПРО  
05.02.2014 р.  
№UA2.034.08297-14  
Дійсний до 04.02.2017 р.

Цим сертифікатом посвідчується,  
що СИСТЕМА управління якістю стосовно надання послуг з оцінювання  
відповідності та сертифікації продукції, послуг (код ДКПП 1997 –  
74.30.16.600; код ДКПП 2010 – 71.20.19-02.00); надання послуг з  
технічних випробувань та аналізу (код ДКПП 1997 – 74.30.16.900;  
ДКПП 2010 – 71.20.1),  
що здійснює

### Державне підприємство “Державний автотранспортний науково-дослідний і проектний інститут”

Проспект Перемоги, 57, м. Київ, 03113, Україна; код 01527695

згідно з чинними в Україні нормативними документами,

## ВІДПОВІДАЄ ВИМОГАМ ДСТУ ISO 9001:2009

Контроль відповідності сертифікованої системи управління якістю вимогам зазначеного стандарту здійснюється шляхом проведення технічного нагляду, періодичність і процедури якого регламентуються програмою.

Сертифікат виданий Органом з сертифікації систем якості  
Товариства з обмеженою відповідальністю “Міжгалузевий центр якості “ПРИРОСТ”,  
вул. Микільсько-Слобідська, 6-Д, Київ, 02002,  
тел. 380-44-459-78-19;

наказ №1369 від 20.11.2013 “Про призначення органів із сертифікації на виконання робіт у  
державній системі сертифікації”

Керівник Органу сертифікації



О.Ю. Береговенко



# НАЦІОНАЛЬНЕ АГЕНТСТВО З АКРЕДИТАЦІЇ УКРАЇНИ

НАЦІОНАЛЬНИЙ ОРГАН УКРАЇНИ З АКРЕДИТАЦІЇ

## АТЕСТАТ ПРО АКРЕДИТАЦІЮ



Зареєстрований у Реєстрі

30 липня 2013 року

за № 10042

дійсний до 29 липня 2018 року

Дата первинної акредитації: 29 липня 2004 року

НАЦІОНАЛЬНЕ АГЕНТСТВО З АКРЕДИТАЦІЇ УКРАЇНИ ЦИМ ЗАСВІДЧУЄ  
КОМПЕТЕНТНІСТЬ

**Органу з сертифікації дорожніх транспортних засобів та систем  
управління якістю ДП «ДЕРЖАВТОТРАНСНДПРОЕКТ»**

**03113, м. Київ, проспект Перемоги, 57**

0	1	5	2	7	6	9	5
---	---	---	---	---	---	---	---

(Код ЄДРПОУ)

ВІДПОВІДНО ДО ВИМОГ ДСТУ EN 45011 – 2001 (EN 45011:1998) В СФЕРІ:

**дорожні транспортні засоби, їх складові та приладдя; послуги з перевезення  
автомобільним транспортом, з ремонту та технічного обслуговування  
дорожніх транспортних засобів та їх складових.**

Сфера акредитації визначена додатком до цього атестата.

Додаток є невід'ємною частиною цього атестата і складається з 51 аркуша.

Голова

В.М. Рушак

м. Київ, 01133, вул. Кутузова, 18/7

Зареєстровано у журналі обліку за №550А

НААУ є асоційованим членом та підписантом двосторонньої Угоди з Європейською кооперацією з акредитації (EA) у сферах: «Сертифікація персоналу», «Випробувальні лабораторії», «Калібрувальні лабораторії» та «Сертифікація систем...» НААУ є асоційованим членом Міжнародної кооперації з акредитації лабораторій (ILAC).



НАЦІОНАЛЬНЕ АГЕНТСТВО З АКРЕДИТАЦІЇ УКРАЇНИ  
НАЦІОНАЛЬНИЙ ОРГАН УКРАЇНИ З АКРЕДИТАЦІЇ

**АТЕСТАТ ПРО АКРЕДИТАЦІЮ**



Зареєстрований у Реєстрі  
11 грудня 2012 року  
за № 2Н1127  
дійсний до 10 грудня 2017 року  
Дата первинної акредитації: 11 грудня 2012 року

НАЦІОНАЛЬНЕ АГЕНТСТВО З АКРЕДИТАЦІЇ УКРАЇНИ ЦИМ ЗАСВІДЧУЄ  
КОМПЕТЕНТНІСТЬ

**Випробувального центру колісних транспортних засобів  
ДЕРЖАВНОГО ПІДПРИЄМСТВА  
"ДЕРЖАВНИЙ АВТОТРАНСПОРТНИЙ НАУКОВО-ДОСЛІДНИЙ І  
ПРОЕКТНИЙ ІНСТИТУТ"**

03113, м. Київ, проспект Перемоги, 57

0	1	5	2	7	6	9	5
---	---	---	---	---	---	---	---

(Код ЄДРПОУ)

ВІДПОВІДНО ДО ВИМОГ ДСТУ ISO/IEC 17025:2006 (ISO/IEC 17025:2005) В СФЕРІ:

випробовування колісних транспортних засобів категорій М, N, O, L, нових і таких, що були у користуванні (автомобілі легкові, автобуси, тролейбуси, автомобілі вантажні, кузови та шасі, причепи, напівпричепи, автомобілі спеціальні та спеціалізовані, у тому числі газобалонні і підвищеної прохідності, мотоцикли, мопеди, трицикли, квадроцикли), а також їх частин та обладнання за показниками активної і пасивної безпеки конструкції та технічного стану, паливної економічності, енергетичними і екологічними показниками (зокрема, визначення викидів парникових газів, відповідності екологічним нормам «Євро»); випробовування за фізико-хімічними показниками моторних палив та їх компонентів, моторних олів та охолоджуючих рідин.

Сфера акредитації визначена додатком до цього атестата.  
Додаток є невід'ємною частиною цього атестата і складається з 14 аркушів.

Голова



В. Чекалін

м. Київ, 01133, вул. Кутузова, 18/7

Зареєстровано у журналі обліку за № 762

НААУ є асоційованим членом та підписантом двосторонньої Угоди з Європейською кооперацією з акредитації (EA) у сферах: «Сертифікація персоналу», «Випробувальні лабораторії», «Калібрувальні лабораторії» та «Сертифікація систем менеджменту». НААУ є афілійованим членом Міжнародної кооперації з акредитації лабораторій (ILAC).



# НАЦІОНАЛЬНЕ АГЕНТСТВО З АКРЕДИТАЦІЇ УКРАЇНИ

НАЦІОНАЛЬНИЙ ОРГАН З АКРЕДИТАЦІЇ

## АТЕСТАТ АКРЕДИТАЦІЇ



Зареєстрований у Реєстрі  
06 березня 2012 року  
за № 7A025  
дійсний до 05 березня 2017 року

Дата первинної акредитації: 06 березня 2012 року

НАЦІОНАЛЬНЕ АГЕНТСТВО З АКРЕДИТАЦІЇ УКРАЇНИ ЦИМ ЗАСВІДЧУЄ  
КОМПЕТЕНТНІСТЬ

**Органу з інспектування Державного підприємства «Державний  
автотранспортний науково-дослідний і проектний інститут»**

**03113, м. Київ-113, проспект Перемоги, 57**

0	1	5	2	7	6	9	5
---	---	---	---	---	---	---	---

(Код ЄДРПОУ)

ВІДПОВІДНО ДО ВИМОГ ДСТУ ISO/IEC 17020 – 2001 (ISO/IEC 17020:1998) В ГАЛУЗІ:

**інспектування колісних транспортних засобів (КТЗ) усіх категорій та газобалонних КТЗ; процесів виробництва КТЗ, їхніх частин та обладнання; процесів переобладнання КТЗ для роботи на газових моторних паливах; процесів технічного обслуговування тахографів.**

Галузь акредитації визначена додатком до цього атестата.

Додаток є невід'ємною частиною цього атестата і складається з 18 аркушів.

Голова



*[Signature]*  
В.М.Чекалін

м. Київ, 01008, вул. Михайла Грушевського, 12/2

Зареєстровано у журналі обліку за № 698

НААУ є асоційованим членом та підписантом двосторонньої Угоди з Європейською кооперацією з акредитації (EA) у сфері «Акредитація органів з сертифікації персоналу». НААУ є афілійованим членом Міжнародної кооперації з акредитації лабораторій (ILAC).