ЗАТВЕРДЖЕНО
Міністерство розвитку громад,
територій та інфраструктури України

Заступник Міністра розвитку громад,
територій та інфраструктури України



_____ Сергій ДЕРКАЧ

«27» травня 2024 року

# СТРАТЕГІЧНИЙ ПЛАН РОЗВИТКУ
державного підприємства «Державний автотранспортний науково-дослідний і проектний інститут»
(ДП «ДержавтотрансНДІпроект»)
на 2024–2028 роки
Код за ЄДРПОУ: 01527695

Київ-2024

## 1. Загальна інформація про Підприємство

Державне підприємство «Державний автотранспортний науково-дослідний і проектний інститут» (далі – ДП «ДержавтотрансНДІпроект», Підприємство) є державним унітарним підприємством і діє як державне комерційне підприємство.

ДП «ДержавтотрансНДІпроект» засноване на державній власності та належить до сфери управління Міністерства розвитку громад, територій та інфраструктури України (далі – Мінінфраструктури, Уповноважений орган управління).

Місцезнаходження: проспект Берестейський, 57, м. Київ, 03113, Україна. Веб-сайт: https://insat.org.ua.

ДП «ДержавтотрансНДІпроект» засноване у 1930 році з метою наукового забезпечення розвитку транспортної галузі в Україні, сьогодні здійснює наукове, експертно-аналітичне, інформаційне, технологічне та нормативно-правове забезпечення галузі автомобільного транспорту, як провідна науково-дослідна установа в зазначеній сфері.

Основні види господарської (економічної) діяльності Підприємства:

- дослідження й експериментальні розробки у сфері інших природничих і технічних наук;
- видання журналів і періодичних видань;
- діяльність у сфері інжинірингу, геології та геодезії, надання послуг технічного консультування в цих сферах;
- технічні випробування та дослідження;
- інші види освіти, не віднесені до інших угруповань.

Наукова та науково-технічна діяльність є основною для Підприємства.

Мета, головні завдання, види і предмет господарської діяльності Підприємства, що охоплюють широкий спектр напрямів, визначено Статутом, затвердженим наказом Мінінфраструктури від 02 листопада 2023 року № 1007 «Про внесення змін до Статуту державного підприємства «Державний автотранспортний науково-дослідний і проектний інститут».

ДП «ДержавтотрансНДІпроект» є науковою установою II класифікаційної групи за результатами оцінювання Міністерством освіти і науки України (далі – МОН) ефективності наукової та науково-технічної діяльності Підприємства відповідно до його завдань (свідоцтво МОН «Про державну атестацію наукової установи» від 10.11.2023, серія ДА № 00645).

ДП «ДержавтотрансНДІпроект» включено до Державного реєстру наукових установ, яким надається підтримка держави (за № 3305 в базі даних цього реєстру) згідно з наказом МОН від 19 грудня 2023 року № 1536 «Про включення наукових установ та закладів вищої освіти до Державного реєстру наукових установ, яким надається підтримка держави» (свідоцтво МОН від 19.12.2023 № 03283, серія ДР).

Відповідно до постанови Кабінету Міністрів України від 10 листопада 2021 року № 1206 «Про наукові об'єкти, що становлять національне надбання» Комплексу науково-дослідного обладнання Випробувального центру колісних транспортних засобів державного підприємства «Державний автотранспортний науково-дослідний і проектний інститут», який розроблений, створений та впроваджений власними силами Підприємства, надано статус Національного надбання.

Це перший і єдиний науковий об'єкт у сфері управління Мінінфраструктури, що отримав такий статус.

ДП «ДержавтотрансНДІпроект» за підсумками 2023 року посів 1 місце у номінації «Сумарна номінація» Національного бізнес-рейтингу (представництва міжнародного Союзу Національних бізнес-рейтингів в Україні) серед підприємств України,

що здійснюють діяльність за КВЕД 72.19 Дослідження й експериментальні розробки у сфері інших природничих і технічних наук. Тобто, серед 20 провідних науково-дослідних установ та конструкторських бюро України.

У 2021 році ДП «ДержавтотрансНДІпроект» було нагороджено почесним званням «Лідер року» серед 50 кращих державних підприємств України за показником «Рентабельність активів».

ДП «ДержавтотрансНДІпроект» відповідно до наказу Мінінфраструктури від 11 січня 2024 року № 23 «Про визначення ДЕРЖАВНОГО ПІДПРИЄМСТВА «ДЕРЖАВНИЙ АВТОТРАНСПОРТНИЙ НАУКОВО-ДОСЛІДНИЙ І ПРОЕКТНИЙ ІНСТИТУТ» критично важливим для функціонування економіки у галузі транспорту та забезпечення життєдіяльності населення в особливий період» визначено критично важливим для функціонування економіки у галузі транспорту та забезпечення життєдіяльності населення в особливий період.

Відповідно до абзацу двадцять другого частини другої статті 4 Закону України «Про приватизацію державного і комунального майна» Підприємство не підлягає приватизації, оскільки є науковим об'єктом, включеним до Державного реєстру наукових об'єктів, що становлять національне надбання та науковою установою, включеною до Державного реєстру наукових установ, яким надається підтримка держави.

Підприємство є фінансово самодостатнім, унікальним за своїми можливостями, науково-дослідною випробувальною базою із комплексом високотехнологічного обладнання.

Під час здійснення своєї діяльності Підприємство, що також забезпечує виконання покладених на Мінінфраструктури міжнародних зобов'язань України у сфері автомобільного транспорту, активно співпрацює з Верховною Радою України,

центральними органами виконавчої влади України, структурами Європейського Союзу та міжнародними організаціями в контексті євроінтеграції України з Європейським Союзом у сфері автомобільного транспорту та в окремих суміжних сферах в частині енергетики та екології транспорту, зокрема, в рамках Угоди про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони.

Крім того, Підприємство забезпечує науковий, аналітичний, технологічний супровід найважливіших реформ у сфері автомобільного транспорту та бере активну участь у формуванні стратегічних пріоритетів розвитку, розробці наукових, методичних і технологічних засад функціонування сфери автомобільного транспорту, пропозицій до проєктів нормативно-правових актів та законів України, у тому числі проєктів законів України, що мають ключове значення для галузі з огляду на євроінтеграційні процеси, забезпечення міжнародних автомобільних перевезень тощо.

З 2002 року Підприємство є нотифікованим в ООН Адміністративним органом E46/A(b) від України (Executive Body of the Ministry of Infrastructure of Ukraine) за Женевською угодою 1958 року щодо єдиних технічних приписів до колісних транспортних засобів, а Випробувальний центр Підприємства, у складі якого діють лабораторії активної, пасивної та екологічної безпеки, нотифіковано ООН як Технічну службу України E46/B, що забезпечує визнання результатів випробувань продукції в державах ЄС та гармонізацію з європейськими вимогами.

Також Підприємство забезпечує діяльність чотирьох органів з оцінки відповідності, акредитованих Національним агентством з акредитації України відповідно до вимог міжнародних стандартів ДСТУ EN ISO/IEC 17025:2019 (лабораторія), ДСТУ EN ISO/IEC 17065:2019 (орган сертифікації продукції), ДСТУ EN ISO/IEC 17021-1:2017 (орган сертифікації систем

управління), ДСТУ EN ISO/IEC 17020:2019 (орган з інспектування), що є необхідною умовою для здійснення діяльності в інтересах транспортної, а також суміжних галузей економіки України, відповідно до вимог міжнародних стандартів; очолює Секретаріат технічного комітету України зі стандартизації ТК-80 «Дорожній транспорт»; бере участь у роботі Комітету з внутрішнього транспорту Європейської економічної комісії ООН, Всесвітнього форуму з гармонізації правил щодо колісних транспортних засобів (WP.29), а також у робочих групах: по автомобільному транспорту (SC.1), по перевезенню небезпечних вантажів (WP.15), перевезення швидкопсувних харчових продуктів (WP.11), безпеки дорожнього руху (WP.1), експертів з ЄУТР.

Секретаріат виконує всі планові та поточні роботи ТК 80, зокрема, готує щорічні звіти, формує і подає відповідні пропозиції до Програми робіт з національної стандартизації щодо розроблення нормативних документів у галузі автомобільного транспорту, забезпечує та координує роботи щодо їх безпосереднього розроблення, приймає рішення щодо впровадження в Україні міждержавних (регіональних) нормативних документів, здійснює науково-технічну експертизу та погодження нормативних документів, розроблених спорідненими технічними комітетами.

В цілому, структуру ТК 80 складають 15 підкомітетів, для яких визначено сферу діяльності та об'єкти стандартизації згідно з національним класифікатором НК 004:2020 Український класифікатор нормативних документів.

За період діяльності ТК 80 було розроблено та видано понад 200 національних стандартів (лише за останні три роки прийнято 63 нормативні документи, гармонізовані з міжнародними та європейськими стандартами).

Інформаційно-аналітична довідка про діяльність ДП «ДержавтотрансНДІпроект» з більш детальною інформацією розміщена на веб-сайті Підприємства за посиланням https://insat.org.ua/files/other/news/190324/lider_3.pdf..

Підприємство у своїй діяльності керується Конституцією та законами України, Указами Президента України та постановами Верховної Ради України, актами Кабінету Міністрів України, наказами і дорученнями Уповноваженого органу управління, нормативно-правовими актами, які видаються міністерствами, іншими державними органами виконавчої влади, а також Статутом ДП «ДержавтотрансНДІпроект», затвердженим наказом Мінінфраструктури від 02 листопада 2023 року № 1007 «Про внесення змін до Статуту державного підприємства «Державний автотранспортний науково-дослідний і проектний інститут».

Під час підготовки Стратегічного плану розвитку враховувались такі нормативно-правові акти:

1. Закон України «Про управління об'єктами державної власності»;

2. Закон України «Про наукову і науково-технічну діяльність»;

3. Розпорядження Кабінету Міністрів України від 30 травня 2018 року № 430-р «Про схвалення Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року»;

4. Розпорядження Кабінету Міністрів України від 07 квітня 2021 року № 321-р «Про затвердження плану заходів з реалізації Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року»;

5. Наказ Міністерства економіки України від 01 вересня 2022 року № 2897 «Про затвердження форм та Порядку подання і затвердження стратегічного плану розвитку, звіту про виконання стратегічного плану розвитку та інформації про

затвердження стратегічних планів розвитку суб'єктів господарювання державного сектору економіки та їх виконання», зареєстрований в Міністерстві юстиції України 16 вересня 2022 року за № 1059/38395;

Стратегічний план розвитку ДП «ДержавтотрансНДІпроект» на період 2024-2028 роки (далі – Стратегічний план розвитку) розроблено з метою підвищення ефективності діяльності, оптимізації використання ресурсів та їх концентрації на найбільш перспективних і вагомих напрямах розвитку, збереження і розвитку наукового потенціалу Підприємства, з урахуванням умов воєнного стану та післявоєнного відновлення економіки, освоєння нових напрямів діяльності відповідно до потреб сфери автомобільного транспорту та суміжних галузей економіки України.

## 2. Аналіз середовища

### 2.1. Аналіз внутрішнього середовища

ДП «ДержавтотрансНДІпроект» має людські, фінансові та матеріальні ресурси, достатні (за сприятливих зовнішніх умов) для збереження поточних позицій на ринку та забезпечення певного розвитку. Разом з тим, забезпечення реалізації ключових завдань і проєктів розвитку Підприємства, як провідної галузевої науково-дослідної установи, вимагає державної підтримки та залучення зовнішніх ресурсів, що відповідає загально-світовому досвіду.

Підприємство має компетенції, необхідні для підтримання поточних та лише обмежено для розвитку нових напрямів діяльності. В окремих сферах відчувається гостра нестача необхідних компетенцій. Вилучення з виробничого процесу найбільш продуктивних та кваліфікованих працівників у зв'язку з мобілізацією їх до лав Збройних Сил України створює значні ризики реалізації поставлених перед Підприємством завдань (фактори **T1** і **W5** SWOT-аналізу).

Аналіз з використанням моделі ціннісного ланцюга М. Портера доводить про наявний потенціал покращення діяльності та конкурентоздатності на ринку за рахунок підвищення ступеня узгодженості та якісної пріоритезації цілей і завдань окремих підрозділів Підприємства у розрізі розвитку маркетингу, взаємодії з замовниками, договірної діяльності та допоміжних видів діяльності.

Аналіз внутрішнього середовища за основними напрямами діяльності (зокрема, аналіз продукції і її позиції на ринку) наведений нижче.

**2.1.1. Основна наукова діяльність**

План науково-дослідних та дослідно-конструкторських робіт (НДДКР) ДП «ДержавтотрансНДІпроект» на період 2024-2026 роки затверджений Підприємством 25.12.2024 та певною мірою характеризує науковий потенціал Підприємства, який може бути реалізований за умов зовнішнього замовлення (фінансування), але не обмежений тільки визначеними роботами.

Перелік робіт може бути предметом уточнення відповідно до зміни зовнішніх умов, пріоритетів та фінансових можливостей Підприємства тощо. Виконання всього переліку наведених НДДКР є можливим виключно за умов отримання відповідного фінансування.

Планові та фактичні обсяги робіт за окремими напрямами діяльності ДП «ДержавтотрансНДІпроект» за 2023 рік показано у таблиці 2.1.

Таблиця 2.1

**Планові та фактичні обсяги робіт за окремими напрямами діяльності ДП «ДержавтотрансНДІпроект» за 2023 рік**

тис. грн

| № з/п | Напрями | План | Факт | Відхилення (+/-) | % виконання |
|---|---|---|---|---|---|
| | **ВСЬОГО**, з них: | **226 150** | **320 247** | ***94 097,0*** | ***141,6*** |
| 1 | Сертифікаційні випробування колісних транспортних засобів | 2 800 | 2 192,2 | *-607,8* | *78,3* |
| 2 | Встановлення відповідності дорожніх транспортних засобів, складових та запасних частин, ідентифікація, технагляд | 11 266 | 16 295,50 | *5 029,5* | *144,6* |
| 3 | Визначення відповідності конструкції і технічного стану дорожніх транспортних засобів вимогам Резолюції ЄКМТ до «особливо зелених і безпечних» вантажних автомобілів | 34 945 | 45 955,20 | *11 010,2* | *131,5* |
| 4 | Науково-технічна експертиза щодо погодження переобладнання колісних транспортних засобів та їхніх складових частин | 21 709 | 41 187,40 | *19 478,4* | *189,7* |
| 5 | Розроблення тимчасової індивідуальної базової лінійної норми витрат палива на автомобілі | 3 880 | 7 762,40 | *3 882,4* | *200,1* |
| 6 | Проведення міжнародних ТО колісних транспортних засобів | 3 100 | 4 276,60 | *1 176,6* | *138,0* |
| 7 | Видача міжнародного ідентифікаційного коду виробника колісних транспортних засобів | 105 | 253 | *148,0* | *241,0* |
| 8 | Визначення класу комфортності | 220 | 650 | *430,0* | *295,5* |
| 9 | Експертиза та погодження технічних умов | 840 | 2 283,5 | *1 443,5* | *271,8* |
| 10 | Інші | 108 | 226,5 | *118,5* | *209,7* |
| 11 | Навчання посадових осіб | 769 | 362,2 | *-406,8* | *47,1* |
| 12 | Підтвердження професійної компетентності водіїв | 410 | 546,5 | *136,5* | *133,3* |
| 13 | Науково-технічна експертиза переобладнання колісних транспортних засобів для роботи на стисненому природному газі | 460 | 223,2 | *-236,8* | *48,5* |
| 14 | Організація перевезень | 80 | 10,5 | *-69,5* | *13,1* |

| № з/п | Напрями | План | Факт | Відхилення (+/-) | % виконання |
|---|---|---|---|---|---|
| 15 | Сертифікація послуг | 20 | 15,8 | *-4,2* | *79,0* |
| 16 | Розроблення тимчасової норми середнього ресурсу пневматичних шин | 213 | 357,5 | *144,5* | *167,8* |
| 17 | Перевірка знань працівників | 930 | 2 526,3 | *1 596,3* | *271,6* |
| 18 | Добровільна сертифікація відповідності автобуса | 18 | 157,8 | *139,8* | *876,7* |
| 19 | Науково-технічна експертиза документації можливості відповідності конструкції колісних транспортних засобів, що були у користуванні | - | 383,3 | *383,3* | - |
| 20 | Перевірка технічного стану колісного транспортного засобу під час обов'язкового технічного контролю | 440 | 862,5 | *422,5* | *196,0* |
| 21 | Цифрові контрольні пристрої (тахографи) | 139 348 | 183 544,1 | *44 196,1* | *131,7* |
| 22 | Навчання (стажування) персоналу | 100 | 91,2 | *-8,8* | *91,2* |
| 23 | Обстеження випробувальних лабораторій | 226 | 712,0 | *486,0* | *315,0* |
| 24 | Виконання техніко-економічних обґрунтувань | 28 | - | *-28,0* | *0,0* |
| 25 | УПШ | 20 | - | *-20,0* | *0,0* |
| 26 | Проведення науково-технічних семінарів | 8 | - | *-8,0* | *0,0* |
| 27 | Робота з СВЛ (протоколи) | 4 107 | 9 371,8 | *5 264,8* | *228,2* |

Зростання у 2023 році показника «Чистий дохід від реалізації продукції (товарів, робіт, послуг)» в порівнянні з минулим роком на 31% відбулося за рахунок як зростання кількості заявок по основним напрямам діяльності, так і за рахунок збільшення вартості робіт (послуг) Підприємства.

Питому вагу окремих видів робіт, що виконані ДП «ДержавтотрансНДІпроект» за 2022-2023 роки, показано у таблиці 2.2.

Таблиця 2.2

**Питома вага окремих видів робіт, що виконані ДП «ДержавтотрансНДІпроект» за 2022-2023 роки**

| № з/п | Напрями | 2022 рік | | 2023 рік | | Динаміка 2023/2022 | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | тис. грн | питома вага, % | тис. грн | питома вага, % | розміру, % | питома вага, % |
| | **ВСЬОГО,** з них: | **243 859,4** | **100** | **320 247** | **100** | ***131*** | **-** |
| 1 | Сертифікаційні випробування колісних транспортних засобів | 2 315,7 | 0,9 | 2 192,2 | 0,7 | *94,7* | *72,1* |
| 2 | Встановлення відповідності дорожніх транспортних засобів, складових та запасних частин, ідентифікація, технагляд | 10 617,1 | 4,4 | 16 295,5 | 5,1 | *153,5* | *116,9* |
| 3 | Визначення відповідності конструкції і технічного стану дорожніх транспортних засобів вимогам Резолюції ЄКМТ до «особливо зелених і безпечних» вантажних автомобілів | 42 097,1 | 17,3 | 45 955,2 | 14,3 | *109,2* | *83,1* |
| 4 | Науково-технічна експертиза щодо погодження переобладнання колісних транспортних засобів та їхніх складових частин | 21 473,3 | 8,8 | 41 187,4 | 12,9 | *191,8* | *146,1* |
| 5 | Розроблення тимчасової індивідуальної базової лінійної норми витрат палива на автомобілі | 3 756,5 | 1,5 | 7 762,4 | 2,4 | *206,6* | *157,4* |
| 6 | Проведення міжнародних ТО колісних транспортних засобів | 3 361,6 | 1,4 | 4 276,6 | 1,3 | *127,2* | *96,9* |
| 7 | Видача міжнародного ідентифікаційного коду виробника колісного транспортного засобу | 97,4 | - | 253 | 0,1 | *259,8* | *197,8* |
| 8 | Визначення класу комфортності | 424,1 | 0,2 | 650 | 0,2 | *153,3* | *116,7* |
| 9 | Експертиза та погодження ТУ | 1 128,5 | 0,5 | 2 283,5 | 0,7 | *202,3* | *154,1* |
| 10 | Інші | 154,9 | 0,1 | 226,5 | 0,1 | *146,2* | *111,3* |
| 11 | Навчання посадових осіб | 597,8 | 0,2 | 362,2 | 0,1 | *60,6* | *46,1* |
| 12 | Підтвердження професійної компетентності водіїв | 11,3 | - | 546,5 | 0,2 | - | - |
| 13 | Науково-технічна експертиза переобладнання колісного транспортного засобу для роботи на стисненому природному газі | 285,2 | 0,1 | 223,2 | 0,1 | *78,3* | *59,6* |
| 14 | Організація перевезень | 30,4 | - | 10,5 | - | *34,5* | *26,3* |
| 15 | Сертифікація послуг | 23,8 | - | 15,8 | - | *66,4* | *50,6* |

| № з/п | Напрями | 2022 рік | | 2023 рік | | Динаміка 2023/2022 | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | тис. грн | питома вага, % | тис. грн | питома вага, % | розміру, % | питома вага, % |
| 16 | Науково-технічна експертиза щодо екологічних властивостей колісного транспортного засобу | 1,5 | - | - | - | - | - |
| 17 | Розроблення тимчасової норми середнього ресурсу пневматичних шин | 135,9 | 0,1 | 357,5 | 0,1 | *263,1* | *200,3* |
| 19 | Перевірка знань працівників | 1 046,8 | 0,4 | 2 526,3 | 0,8 | *241,3* | *183,8* |
| 20 | Добровільна сертифікація відповідності автобуса | 20,2 | - | 157,8 | - | *781,2* | *594,9* |
| 21 | Науково-технічна експертиза документації можливості відповідності конструкції колісного транспортного засобу, що був у користуванні | 388,2 | 0,2 | 383,3 | 0,1 | *98,7* | *75,2* |
| 22 | Перевірка технічного стану колісного транспортного засобу під час обов'язкового технічного контролю | 480,2 | 0,2 | 862,5 | 0,3 | *179,6* | *136,8* |
| 23 | Цифрові контрольні пристрої (тахографи) | 155 046,1 | 63,6 | 183 544,1 | 57,3 | *118,4* | *90,1* |
| 24 | Навчання (стажування) персоналу | 84,4 | - | 91,2 | - | *108,1* | *82,3* |
| 26 | Обстеження випробувальних лабораторій | 156,6 | 0,1 | 712 | 0,2 | *454,7* | *346,2* |
| 25 | Супроводження лабораторій | 105,5 | - | - | - | - | - |
| 26 | Робота з субпідрядними випробувальними лабораторіями (протоколи) | - | - | 9 371,8 | 2,9 | - | - |
| 27 | Виконання техніко-економічних обґрунтувань | 19,3 | - | - | - | - | - |

**Аналіз напряму «Встановлення відповідності дорожніх транспортних засобів, складових та запасних частин, ідентифікація, технагляд»**

Починаючи з 1996 року, Підприємство здійснює роботи з оцінювання та підтвердження відповідності (сертифікації) та випробовування колісних транспортних засобів, їхніх частин та обладнання, і пов’язаних з цим випробувань.

Обсяги робіт із сертифікації продукції, які проводяться Органом з сертифікації дорожніх транспортних засобів та систем управління якістю (далі – ОС ДТЗ) ДП «ДержавтотрансНДІпроект», в основному залежать від факторів, які можна розділити на дві групи:

- тенденції на внутрішньому ринку транспортних засобів, їх частин та обладнання;

- стан національної системи оцінки відповідності транспортних засобів, їх частин та обладнання, практичні аспекти проведення процедур оцінки відповідності.

До основних факторів, які мають негативний вплив на обсяги робіт ОС ДТЗ, слід віднести:

- постійне зменшення частки нових автомобілів на ринку України: у 2013 році вона становила близько 60%, у 2021 – близько 16%, а у 2023 – лише 7%;

- постійне зменшення частки національного виробництва на ринку України – з понад 12% у 2013 році до близько 1% у 2021 році; у 2023 році – менше 1%;

- зростання середнього віку транспортних засобів, що ввозяться в Україну (2013 рік – 5,9 років, 2022 рік – 12,3 роки, 2023 рік – 10 років).

Також варто зазначити, що кількість транспортних засобів, що були у користуванні та вперше реєструються на території України, мала загальну тенденцію до зростання за роками до 2022 року, продовжує залишатися основним сегментом українського ринку колісних транспортних засобів, та склала у 2021 році – понад 620 тис. одиниць, у 2022 році – близько 500 тис. одиниць, у 2023 – близько 352 тис. одиниць.

Постійний спад виробництва транспортних засобів в Україні та частки нових транспортних засобів на українському ринку має негативну тенденцію для обсягів робіт із затвердження типу.

З іншого боку, незважаючи на велику кількість транспортних засобів, що були у користуванні та вперше реєструються на території України, кількість сертифікатів відповідності, які видаються ОС ДТЗ на такі транспортні засоби, постійно суттєво і різко спадає.

Так, у 2021 році ця кількість склала 2 563 сертифікати, у 2022 році – 1 314 сертифікатів, у 2023 році – 611 сертифікатів.

Якщо співставити цю кількість із вищенаведеними показниками ринку, то виходить, що частка сертифікатів відповідності, виданих ОС ДТЗ на транспортні засоби, що були у користуванні, з усіх виданих в Україні, становить:

у 2021 році – 0,4%;

у 2022 році – 0,2%;

у 2023 році – 0,17%.

При цьому, наприклад, у 2016 році цей показник становив 6%.

Таке падіння частки ОС ДТЗ ДП «ДержавтотрансНДІпроект» в загальній кількості виданих в Україні сертифікатів пов'язане, насамперед, із зростанням кількості органів з сертифікації, які отримують відповідні повноваження на діяльність у законодавчо регульованій сфері, недосконалістю моніторингу за діяльністю органів з сертифікації транспортних засобів та відсутністю загальної відкритої інформаційної системи щодо сертифікатів відповідності на транспортні засоби (SWOT-аналіз у підрозділі 2.3 також містить опис негативних факторів в цій сфері).

У сегменті робіт з індивідуального затвердження колісних транспортних засобів, що були у користуванні, частка, що припадає на Підприємство, є незначною, а понад 98% сертифікатів відповідності щодо індивідуального затвердження колісних транспортних засобів, що були у користуванні, видають органи з сертифікації приватної форми власності (див. таблицю 2.3).

Таблиця 2.3

**Кількість проведених робіт з індивідуального затвердження транспортних засобів, що були у користуванні, та кількість транспортних засобів, що були у користуванні та вперше реєструються на території України**

од.

| Орган з сертифікації | 2021 рік | 2022 рік | 2023 рік | 2021-2023 роки | Частка, % |
|---|---|---|---|---|---|
| ДП «ДержавтотрансНДІпроект» | 2 538 | 1 325 | 616 | 4 479 | 0,3% |
| ДП «Укрметртестстандарт» | 3 188 | 1 159 | 423 | 4 770 | 0,3% |
| ДП «НДІ «СИСТЕМА» | 6 358 | 4 861 | 5 664 | 16 883 | 1,1% |
| Орієнтовна кількість транспортних засобів, що були в користуванні та вперше реєструються на території України | 625 000 | 500 000 | 352 000 | 1 477 000 | 98,3% |

Станом на березень 2024 року оцінку відповідності (затвердження конструкції) транспортних засобів здійснюють 19 органів з сертифікації, з яких 3 державні підприємства та 16 приватної форми власності. Оприлюднення інформації у відкритій інформаційній системі здійснюється лише трьома державними підприємствами, в тому числі ДП «ДержавтотрансНДІпроект».

Кількість проведених робіт із національного затвердження типу транспортних засобів та їх частин (включно з поширеннями затверджень типу) наведена у таблиці 2.4.

Таблиця 2.4

**Кількість проведених робіт із національного затвердження типу транспортних засобів та їх частин**

кількість робіт

| Орган з сертифікації | 2021 рік | 2022 рік | 2023 рік | 2021-2023 роки | Частка, % |
|---|---|---|---|---|---|
| ДП «ДержавтотрансНДІпроект» | 653 | 317 | 358 | 1 328 | 90 |
| ДП «Укрметртестстандарт» | 62 | 34 | 53 | 149 | 10 |
| ВСЬОГО | 715 | 351 | 411 | 1 477 | 100 |

З таблиці 2.4 видно, що у сегменті робіт із затвердження типу Підприємство займає домінантне становище на ринку (його частка становить близько 90%).

Крім того, всі 100% міжнародних затверджень типу, виданих в Україні відповідно до положень доданих до Женевської Угоди ООН 1958 року Регламентів ООН, видані ДП «ДержавтотрансНДІпроект» як органом затвердження типу, нотифікованим ООН від України в рамках Женевської Угоди ООН 1958 року.

**Аналіз напряму «Науково-технічна експертиза щодо погодження переобладнання колісних транспортних засобів та їхніх складових частин»**

Відповідно до Порядку переобладнання транспортних засобів, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 21 липня 2010 року № 607, та пункту 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 вересня 1998 року № 1388, переобладнання транспортного засобу здійснюється за погодженням з виробниками транспортних засобів та їх складових частин, що мають ідентифікаційні номери, або з державним підприємством «ДержавтотрансНДІпроект» чи Головним сервісним центром МВС. Зазначене погодження може надаватися за умови наявності відомостей з Єдиного державного реєстру транспортних засобів про транспортний засіб (крім переобладнання для роботи на газовому моторному пальному та альтернативних видах рідкого і газового пального).

У зв'язку із складною економічною ситуацією, пов'язаною зі спалахом пандемії COVID-19 та повномасштабним вторгненням рф в Україну, відбулося помітне зниження кількості надходження замовлень з питань проведення науково-технічної експертизи (далі - НТЕ) стосовно погодження можливості переобладнання колісних транспортних засобів в період з 2020 по 2023 роки. Загальне зменшення, порівняно з періодом з 2016 по 2019 роки, складає близько 35%. Слід враховувати, що в подальшому на зменшення кількості замовлень також мають вплив і акції, пов'язані із блокуванням транспорту та товарів на пунктах пропуску через державний кордон України.

В результаті постійних змін у воєнній ситуації та деокупації частини територій України, на яких знов активізувалась суспільно-господарська діяльність, зросла потреба у роботах по переобладнанню колісних транспортних засобів, що викликало спонтанну (пікову) ситуацію до збільшення попиту на зазначені роботи. Як наслідок, відбулося тимчасове збільшення обсягу доходів за видом робіт «Виконання НТЕ з наданням висновків з погодження можливості переобладнання колісних транспортних засобів» у 2023 році (на 89% від запланованих та велике зростання у порівнянні до 2022 року).

**Аналіз напрямів «Цифрові контрольні пристрої (тахографи)», «Визначення відповідності конструкції і технічного стану колісних транспортних засобів вимогам Резолюції ЄКМТ до «особливо зелених і безпечних» вантажних автомобілів та Проведення міжнародних ТО колісних транспортних засобів»**

Повномасштабна війна рф проти України підкреслила надзвичайну важливість сфери автомобільного транспорту для економіки та суспільства країни. Підприємство виконує важливі унікальні функції в інтересах Держави для забезпечення безперервності внутрішніх і міжнародних пасажирських та вантажних перевезень автомобільним транспортом.

З початку вторгнення рф в Україну Мінінфраструктури було прийнято ряд рішень та підписано угоди, які дозволили забезпечити попит на українську продукцію через відсутність авіаперевезень та блокування українських портів. Одним з основних способів здійснення вантажних перевезень став вантажний автомобільний транспорт.

За 2022 рік найбільше за обсягом перевезень було імпортовано товарів автомобільним транспортом. На другому місці за обсягом завезеного в країну імпорту стала залізниця, а на третьому – морський транспорт.

Здійснення вантажних перевезень, зокрема міжнародних, потребує наявності певного комплекту документів. Так, наприклад, автобус або вантажний автомобіль, що здійснює міжнародні перевезення повинен мати тахограф та картку водія для тахографу. Також для здійснення міжнародних перевезень потрібні сертифікати ЄКМТ та МСТО.

В період з ІІ півріччя 2022 року по І півріччя 2023 року ДП «ДержавтотрансНДІпроект» мав збільшені обсяги в результаті ряду ключових факторів, зокрема:

- 22 липня 2022 року в м. Стамбул (Турецька Республіка) Україна, Туреччина та ООН підписали «Ініціативу щодо безпечного транспортування зерна та продуктів харчування з українських портів», яка дозволила розблокувати порти Одеси та збільшити експорт зерна наземним транспортом;

- підписання Угоди про лібералізацію вантажних автомобільних перевезень з ЄС («транспортний безвіз»);

- висока потреба в нафтопродуктах, зокрема в паливі, внаслідок знищення більше 25 нафтобаз в Україні, а також потреб Збройних Сил України та населення.

На діаграмі 1 наведено кількість виданих карток для цифрових тахографів по місяцях за 2022-2023 роки, на графіку 1 – обсяги надходжень коштів по картках тахографів по місяцях за 2023 рік.




Діаграма 1. Кількість виданих карток для цифрових тахографів по місяцях за 2022-2023 роки

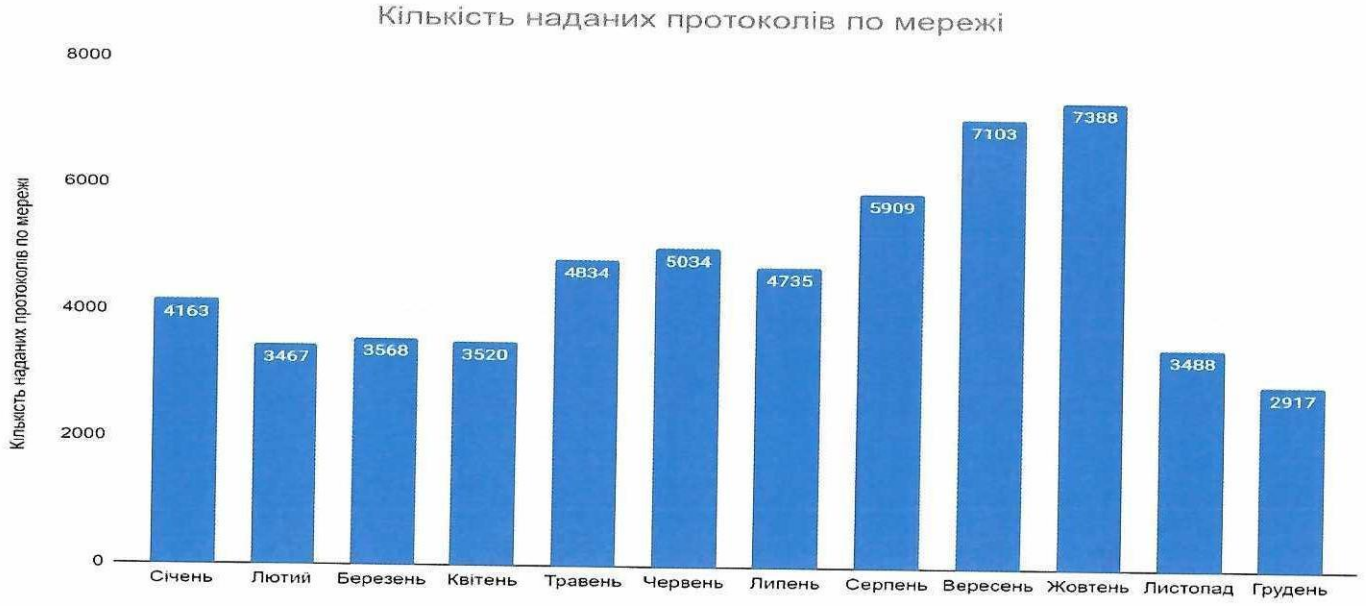
З діаграми 1 можна відслідкувати тенденцію зміни обсягів виконаних робіт по картках тахографів. Так, спостерігалось поступове збільшення обсягів з січня до квітня 2023 року. Однак, з початку II кварталу 2023 року обсяги невпинно почали зменшуватися, допоки не досягли мінімальних значень у кінці IV кварталу 2023 року.

Через військову агресію рф проти України та інші чинники, зокрема насичення ринку та циклічний характер попиту, існує ризик зменшення попиту на картки для цифрових тахографів, що може призвести до істотного зменшення фінансових надходжень ДП «ДержавтотрансНДІпроект» у 2024 році.




Графік 1. Обсяги надходжень коштів по картках тахографів по місяцях за 2023 рік (тис. грн)

Обсяги виконаних робіт по перевірках транспортних засобів на відповідність вимогам Настанови ЄКМТ мають нестабільний характер. Найбільша кількість звернень відбувається у серпні-жовтні кожного року, що пов'язано з проведенням конкурсу та видачі дозвільних документів Європейської Конференції Міністрів Транспорту відповідно до наказу Міністерства транспорту України від 20 серпня 2004 року № 757 «Про впорядкування системи оформлення, видачі, використання та обліку дозволів на міжнародні перевезення пасажирів і вантажів автомобільним транспортом», зареєстрованого в Міністерстві юстиції України 31 серпня 2004 року за № 1075/9674 (діаграма 2).




Діаграма 2. Кількість наданих до ДП «ДержавтотрансНДІпроект» протоколів перевірки на відповідність вимогам Настанови ЄКМТ (шт.)

Через військову агресію рф проти України, блокування автомобільних перевезень на кордонах з деякими країнами ЄС, може виникнути ризик істотного зменшення попиту на проходження перевірок ЄКМТ/МСТО у 2024 році.

Ситуація з сертифікатами МСТО має більш стабільний характер, обсяг робіт знаходиться приблизно на одному і тому ж рівні майже весь рік з характерним зменшенням обсягів у листопаді – грудні (графік 2).




Графік 2. Кількість надрукованих ДП «ДержавтотрансНДІпроект» сертифікатів МСТО (шт.)

З діаграми 2 і графіка 2 відстежується падіння обсягів по ЄКМТ та МСТО у період з 20.06.2023 по 31.07.2023, далі спостерігається незначене збільшення до сьогодні. Падіння обсягів може бути пов'язане з певними факторами, зокрема:

- ембарго на імпорт зерна до країн ЄС;

- насиченість ринку карток для тахографів;

- підвищені вимоги до технічного стану транспортного засобу в країнах ЄС.

Отже, на обсяги робіт ДП «ДержавтотрансНДІпроект» впливає ряд факторів, які Підприємство не може спрогнозувати.

**Аналіз напряму «Робота з субпідрядними випробувальними лабораторіями (протоколи)»**

Показник виконання даного напряму діяльності планувався в обсязі 4 107,0 тис. грн, однак його перевиконання становить 5 264,8 тис. грн, що зумовлено відкриттям випробувальних лабораторій та збільшенням кількості перевірок протоколів ЄКМТ.

**Аналіз напряму «Сертифікаційні випробування колісних транспортних засобів»**

Обсяги робіт з випробовування колісних транспортних засобів та їхніх частин в основному є віддзеркаленням обсягів робіт за напрямом сертифікації колісних транспортних засобів та їхніх частин і залежать від тих же самих факторів.

Розширення можливостей випробувальної бази Підприємства створить передумови для укладання договорів на випробовування продукції також і з іноземними виробниками.

Здійснюються випробовування дослідних зразків різноманітних пристроїв і технологій, традиційних та альтернативних видів палива, добавок і присадок до палива із визначенням їх впливу на енергетичні, екологічні та економічні показники колісних транспортних засобів і двигунів внутрішнього згоряння.

Зазначений напрям має дуже значний потенціал зростання в разі отримання можливостей з проведення на власній випробувальній базі Підприємства 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 для укладання договорів на проведення НДДКР, зокрема і з закордонними науково-дослідними установами, інжиніринговими компаніями та виробниками. При цьому, потреби зовнішніх ринків (за умови інтеграції Підприємства у відповідні міжнародні проєкти) на декілька порядків перевищують сьогоднішні можливості внутрішнього ринку України.

Із впровадженням норм права щодо контролю придатності до експлуатації колісних транспортних засобів, адаптованих до законодавства ЄС, доходи від нормативного та експертного забезпечення у сфері діяльності випробувальних лабораторій України можуть мати тенденцію до зростання.

**Аналіз напряму «Розроблення тимчасової індивідуальної базової лінійної норми витрат палива на автомобілі»**

Нормування експлуатаційних витрат палива на автомобільному транспорті здійснювалося Підприємством більше 25 років відповідно до Норм витрат палива і мастильних матеріалів на автомобільному транспорті, затверджених наказом Міністерства транспорту України від 10 лютого 1998 року № 43, але цей наказ втратив чинність на підставі наказу Міністерства розвитку громад, територій та інфраструктури України від 02 листопада 2023 року № 1011 «Про визнання таким, що втратив чинність, наказу Міністерства транспорту України від 10 лютого 1998 року № 43».

З огляду на вищенаведене, ДП «ДержавтотрансНДІпроект» було розроблено та розміщено на власному веб-сайті (https://insat.org.ua у розділі «Норми витрат палива») Методичні рекомендації з нормування витрат палива, електричної енергії, мастильних, інших експлуатаційних матеріалів автомобілями та технікою (далі – Методичні рекомендації) та Базові

норми витрат в доповнення. Також ініційовано включення до Програми (плану) робіт з національної стандартизації розроблення проєкту державного стандарту в цій сфері.

Методичні рекомендації розроблено з метою актуалізації та на заміну наказу Міністерства транспорту України від 10 лютого 1998 року № 43 для науково-методичного забезпечення потреб підприємств, організацій, установ, юридичних та фізичних осіб (далі – суб'єктів господарювання) у плануванні, обліку, контролі за витратами, веденні звітності, обґрунтуванні створення необхідних резервів, запровадженні інструментів економії і раціонального використання палив, мастильних та інших експлуатаційних матеріалів, електричної енергії, що споживаються автомобілями та технікою під час транспортного процесу або виконання технологічних операцій, а також розробленні питомих норм витрат палива/енергії.

ДП «ДержавтотрансНДІпроект» продовжує супроводжувати систему нормування витрат моторних палив автомобільним транспортом, зокрема розроблює базові норми за замовленнями суб'єктів господарювання, оскільки ця робота є вкрай необхідною для бізнесу, а також для контролюючих органів. Саме застосування науково-обґрунтованих норм витрат палива є основою для зменшення вартості перевезення пасажирів та вантажів, зменшення транспортної складової ВВП, зниження витрат перевізників та замовників перевезень, можливості встановлення обґрунтованого рівня тарифів тощо.

Аналізуючи тенденції останніх років та поточну ситуацію, можна очікувати або відносно стабільні обсяги робіт та надходження коштів від цього напряму діяльності, або певний 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.

Скорочення споживання моторних палив, енергії та, відповідно, зменшення викидів парникових газів транспортом є вагомою складовою виконання Україною міжнародних зобов'язань щодо запобігання зміні клімату.

**Аналіз напряму «Експертиза та погодження ТУ»**

Підприємство здійснює НТЕ нормативної документації (проєктів технічних умов та змін до них, технічних завдань) на конструкцію колісних транспортних засобів, на іншу продукцію та на пов'язані з ними послуги.

На сьогодні проведення НТЕ нормативної документації на конструкцію колісних транспортних засобів є добровільною для виробників колісних транспортних засобів.

Водночас, відповідно до пункту 17 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 вересня 1998 року № 1388, технічне завдання виробника на розроблення експериментальних зразків транспортних засобів, що проходять випробування, має бути узгоджене з Головним сервісним центром МВС або з ДП «ДержавтотрансНДІпроект».

Аналіз діяльності вказує на тенденцію до збільшення надходжень кількості заявок на проведення НТЕ нормативної документації та їх опрацювання у 2023 році (порівняно з аналогічним періодом 2022 року). Обсяги робіт за цим напрямом в значній мірі залежать від обсягів виробництва колісних транспортних засобів та їх складових частин в Україні.

**Аналіз напряму «НТЕ переобладнання колісних транспортних засобів для роботи на стисненому природному газі»**

Обсяги робіт за цим напрямом у 2022-2023 роках значно скоротилися. У порівнянні з 2021 року падіння становить майже 80% по кількісті суб'єктів господарювання, які мають Свідоцтво, та падіння на 95% з видачі примірників Свідоцтва.

Через відсутність єдиних вимог для ДП «ДержавтотрансНДІпроект» та Головного Сервісного Центру МВС до суб'єкта господарювання, який має виконувати переобладнання колісних транспортних засобів для роботи на газових моторних паливах, виникає ризик повного припинення робіт за цим напрямом, що може призвести до зменшення фінансових, репутаційних втрат та до негативних наслідків для споживача шляхом монополізації цього виду діяльності виключно Головним Сервісним Центром МВС.

**Аналіз напряму «Розроблення тимчасової норми середнього ресурсу пневматичних шин»**

Наукове супроводження нормування та розробки 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.

Протягом 2024-2028 років необхідно актуалізувати Експлуатаційні норми середнього ресурсу пневматичних шин колісних транспортних засобів і спеціальних машин, виконаних на колісних шасі, зокрема розв'язати питання унормування середнього ресурсу пневматичних шин електромобілів.

**Аналіз напрямів «Перевірка знань працівників» та «Навчання (стажування) персоналу»**

Згідно з наказом Міністерства інфраструктури України від 19 серпня 2019 року № 648 «Про деякі питання визначення ДП «Державний автотранспортний науково-дослідний і проектний інститут» навчальним центром з підвищення кваліфікації керівників і спеціалістів, діяльність яких пов'язана з наданням послуг автомобільного транспорту, з питаннями безпеки перевезень, охорони праці та пожежної безпеки» Підприємство отримало статус офіційного навчального центру. Це засвідчує Свідоцтво № UA 02 від 19.08.2019, видане Мінінфраструктури строком дії на 5 років.

ДП «ДержавтотрансНДІпроект» визначено навчальним центром професійної компетентності водіїв транспортних засобів з метою надання послуг для перевезення пасажирів і вантажів згідно з наказом Міністерства інфраструктури України від 01 жовтня 2021 року № 526 «Про деякі питання визначення державного підприємства "Державний автотранспортний Науково-дослідний і проектний інститут» навчальним центром професійної компетентності водіїв транспортних засобів з метою надання послуг для перевезення пасажирів і вантажів та видачу Свідоцтва про визначення навчального центру для перевезень: вантажні, пасажирські за періодичною програмою навчальних курсів». Отримано Свідоцтво №UA МІУ 0110-2021 «Про визначення навчального центру професійної компетенції водіїв транспортних засобів з метою надання послуг для перевезення пасажирів і вантажів» (термін дії до 30.09.2026).

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 у сфері автомобільного транспорту.

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

Відповідно до наказу Міністерства розвитку громад, територій та інфраструктури України від 10 листопада 2023 року № 1029 «Про визначення ДП «Державний автотранспортний науково-дослідний проектний інститут» органом, уповноваженим проводити перевірку знань працівників суб'єктів перевезення небезпечних вантажів» ДП «ДержавтотрансНДІпроект» визначено як орган, уповноважений проводити перевірку знань працівників суб'єктів перевезення небезпечних вантажів за кваліфікаційними рівнями «керівник», «фахівець» і «робітник», які здійснюють усі види робіт з небезпечними вантажами 1, 2, 3, 4, 5, 6, 8 та 9 класів на залізничному транспорті та отримано відповідне Свідоцтво № UA МІУ-02-2023 від 11.11.2023 терміном на 5 років.

Підприємство має програмне забезпечення, яке здійснює формування білетів за видами робіт, що виконуються працівниками суб'єктів перевезення небезпечних вантажів, з урахуванням посади (професії) працівника, кількості годин навчання, та рівня складності тестових завдань, нормативну базу, документацію.

Проведення перевірки знань забезпечують досвідчені викладачі та фахівці, які мають вищу освіту за напрямом діяльності, досвід роботи у сфері перевезення небезпечних вантажів, великий досвід педагогічної роботи та документ, який підтверджує, що фахівець пройшов спеціальну підготовку, установлену для цієї категорії працівників. У 2023 році 9 штатних працівників пройшли спеціальне навчання з питань перевезень небезпечних вантажів за кваліфікацією «Викладач курсу спеціального навчання» та отримали відповідні сертифікати.

У 2023 році Підприємством здійснено перевірку знань 5 135 працівників суб'єктів перевезення небезпечних вантажів, зокрема за кваліфікаційними рівнями «керівник» – 398 осіб, «фахівець» – 1 246 осіб, «робітник» – 3 491 осіб.

За оптимістичним прогнозом та з урахуванням запланованих заходів обсяги робіт за напрямами діяльності **Науково-методичного навчального центру (НМНЦ)** ДП «ДержавтотрансНДІпроект» мають значний потенціал до зростання.

**Аналіз напряму «Організація перевезень»**

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 є складним процесом 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 оцінюється 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 проєкти оптимізації роботи пасажирського автотранспорту, програми чи рекомендації.

Обсяги робіт за даним напрямом наразі є незначними.

**Аналіз напряму «Визначення класу 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 Міністерства транспорту та зв'язку України від 12 квітня 2007 року № 285, зареєстрованим в Міністерстві юстиції України 14 травня 2007 року за № 499/13766.

Крім того, Підприємство 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.

З внесенням 03.01.2023 змін до постанови Кабінету Міністрів України від 03 грудня 2008 року № 1081 «Про затвердження Порядку проведення конкурсу з перевезення пасажирів на автобусному маршруті загального користування» щодо наявності у перевізника транспортних засобів пристосованих для перевезення осіб з інвалідністю та інших маломобільних груп населення, які повинні відповідати вимогам, Загальний перелік встановлюється згідно з Порядком визначення класу комфортності автобусів, сфери їх використання за видами сполучень та режимами руху, затвердженим Мінінфраструктури.

ДП «ДержавтотрансНДІпроект почав роботи з підготовки змін до Порядку визначення класу комфортності стосовно вимог до доступності до автобусів осіб з обмеженою мобільністю.

**Діяльність у сфері стандартизації**

ДП «ДержавтотрансНДІпроект» регулярно бере участь у розробці та погодженні проєктів національних нормативних документів (зокрема на конкурсній основі) та змін до них. Частка у фінансових надходженнях за цим напрямом є невеликою останніми роками у зв'язку із браком бюджетного фінансування наукових досліджень як у сфері транспорту, так і в інших сферах економіки.

У 2023 році ТК 80 внесено пропозиції до Програми робіт з національної стандартизації на 2024 рік щодо розроблення (та перегляду), зокрема таких національних стандартів:

- ДСТУ EN 1501-4:202_ (EN 1501-4:2023 IDT) «Транспортні засоби для збору сміття. Загальні вимоги та вимоги безпеки. Частина 4. Правила випробування рівня шуму транспортних засобів для збору сміття» (розроблення методом підтвердження);

- ДСТУ XXXX:202_ «Методичні рекомендації з нормування витрат палива, електричної енергії, мастильних, інших експлуатаційних матеріалів автомобілями та технікою»;

- ДСТУ ISO 23600:202_ (ISO 23600:2007 IDT) «Допоміжні технічні засоби для осіб з порушенням зору та осіб з порушенням функцій зору та слуху. Звукові та тактильні сигнали для пішохідних світлофорів» (розроблення методом підтвердження).

- ДСТУ 7013:2009 «Автобуси спеціалізовані для перевезення школярів. Технічні вимоги».

Напрям щодо участі у розробці проєктів нормативних та нормативно-технічних документів потребує подальшого розвитку та визначення джерел його фінансування (значний обсяг робіт здійснюється на безоплатній основі).

**Аналіз напряму «Видача міжнародного ідентифікаційного коду виробника колісних транспортних засобів»**

Обсяги робіт щодо забезпечення обігу міжнародних ідентифікаційних кодів виробника (WMI) невеликі та визначаються загальною активністю на ринку виробництва колісних транспортних засобів. Всього Підприємством присвоєно суб'єктам господарювання (виробникам колісних транспортних засобів) 505 кодів WMI, з них – 98 кодів WMI присвоєно суб'єктам господарювання (виробникам колісних транспортних засобів), які виготовляють більше ніж 500 одиниць колісних транспортних засобів за рік та 407 кодів WMI – суб'єктам господарювання (виробникам колісних транспортних засобів), які виготовляють менше ніж 500 одиниць колісних транспортних засобів за рік.

**Видавнича діяльність**

ДП «ДержавтотрансНДІпроект» є видавцем науково-виробничого журналу «Автошляховик України». Часопис відповідає високим вимогам до фахових видань і гідно репрезентує науково-дослідну діяльність Підприємства та сфери автомобільного транспорту і дорожнього господарства загалом. З 2023 року, з огляду на сучасні тенденції, журнал повністю перейшов у цифровий формат зі 100% відкритого контенту.

Видання індексується в наукометричних базах CrossRef, UlrichWebs, Google Scholar, Index Copernicus International, Directory of Open Access Scholarly Resources (ROAD), на Платформі «Наукова періодика України» в Національній бібліотеці України імені В. І. Вернадського НАН України, внесене до реєстру МОН України як наукове фахове видання категорії «Б».

**Проведення міжнародних науково-практичних конференцій**

У 2020 році на базі ДП «ДержавтотрансНДІпроект» проведена Всеукраїнська науково-практична конференція «Наукове забезпечення розвитку автомобільного транспорту та його інтеграції до європейської транспортної системи».

З 2021 року започаткована нова щорічна Міжнародна науково-практична конференція «Перспективи розвитку автомобільного транспорту та інфраструктури» – масштабний захід за підтримки Мінінфраструктури і Комітету Верховної Ради України з питань транспорту та інфраструктури. Конференція стала потужною об'єднувальною платформою для науковців, представників профільних установ і відомств, бізнесу, промисловості, міжнародних організацій, охоплює всю Україну та частину Європи.

Видавнича діяльність та проведення міжнародних науково-практичних конференцій є важливою складовою формування сприятливого зовнішнього середовища для науково-дослідної установи.

**2.1.2. Фінансова діяльність**

Основною причиною зростання показника «Чистий дохід від реалізації продукції (товарів, робіт, послуг)» (таблиця 2.5) в порівнянні з плановим показником на 42% є збільшення кількості заявок у 2023 році. При відсутності великих довгострокових договорів на певну кількість замовлень, при відсутності державних замовлень та беручи до уваги те, що значна частина замовників - це фізичні особи, а вартість робіт (послуг) в середньому становить 2000-3000 грн, Підприємству досить складно спрогнозувати зміни кон'юнктури ринку та кількості заявок у плановому році.

Збільшення показника «Усього доходів» на 42% порівняно з планом сталося в результаті перевиконання плану за показниками згідно з рядками фінансового плану 1000 «Чистий дохід від реалізації продукції (товарів, робіт, послуг)» на 42%, 1070 «Інші операційні доходи» на 24% та 1130 «Фінансові доходи» (відсотки за депозит) на 70%.

Таблиця 2.5

**Доходи, отримані ДП «ДержавтотрансНДІпроект» за 2023 рік**

тис. грн

| **Статті доходів** | ***Рядок фін. плану*** | **Факт 2022 рік** | **План 2023 рік** | **Факт 2023 рік** | **% факт 2023/ факт 2022** | **% факт 2023/ план 2023** |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Чистий дохід від реалізації продукції (товарів, робіт, послуг) | *1000* | 243 859 | 226 150 | 320 247 | *131* | *142* |
| Інші операційні доходи | *1070* | 10 052 | 6 965 | 8 631 | *86* | *124* |
| Інші доходи | *1150* | 5 | 4 | 5 | *100* | *125* |
| Фінансові доходи (відсотки депозит) | *1130* | 1 754 | 4 050 | 6 887 | *393* | *170* |
| **Усього доходів** | *1210* | **255 670** | **237 169** | **335 770** | ***131*** | ***142*** |

Зростання показника «Собівартість реалізованої продукції, товарів, робіт, послуг» на 30% сталося внаслідок збільшення обсягів виконаних робіт і, як наслідок, витрат на придбання сировини та основних матеріалів (бланків, карток до цифрових тахографів), зростання витрат на заробітну плату та нарахування на заробітну плату та інших витрат, які пов'язані з виконанням робіт та послуг.

Заборгованість із виплати заробітної плати, сплати податків і обов'язкових платежів до державного бюджету та цільових фондів станом на кінець звітного періоду (31.12.2023) – відсутня.

Витрати на заробітну плату та резерв збільшено на 23 416 тис. грн за рахунок перевиконання обсягів чистого доходу на 94 097 тис. грн у відповідності до Колективного договору за рахунок преміювання.

Показник ефективного використання державного майна та прибутку, а саме «Чистий прибуток» за 2023 рік виконано на рівні 186%.

У складі адміністративних витрати найбільшу питому вагу займають витрати на оплату праці та відрахування на соціальні заходи (83%) згідно із запланованими витратами. Зростання адміністративних витрат на 42% (на 10 575 тис. грн) зумовлено зростанням обсягу виконаних робіт на 94 097 тис. грн та відбулось через збільшення витрат на заробітну плату, відрахувань на соціальні заходи та зростання організаційно-технічних витрат. З суми перевиконання на заробітну плату адміністративного персоналу було витрачено 8 630 тис. грн (9%).

Відповідно до Колективного договору на Підприємстві використовується вмотивована погодинно-преміальна система оплати праці. Додаткова заробітна плата в частині премії може збільшуватися в залежності від ступеня виконання планових показників, розмір премії структурним підрозділам не може перевищувати 2,5, а окремим працівникам 3 посадових окладів.

Основна причина збільшення показника «Усього витрати» на 35% (таблиця 2.6) пояснюється значним зростанням обсягів робіт на 42% та збільшенням показників витрат на заробітну плату, відрахування та на матеріали та інші послуги, пов'язані з виконанням робіт. За рахунок виконання заходів по збільшенню операційної ефективності Підприємства зростання доходів значно випереджає зростання витрат.

Таблиця 2.6

**Витрати ДП «ДержавтотрансНДІпроект» за 2023 рік**

тис. грн

| Статті витрат | *Рядок фін. плану* | Факт 2022 рік | План 2023 рік | Факт 2023 рік | % факт 2023/ факт 2022 | % факт 2023/ план 2023 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Собівартість реалізованої продукції, товарів, робіт, послуг | *1010* | 160 394 | 164 044 | 213 771 | *133* | *130* |
| Адміністративні витрати | *1030* | 26 114 | 25 084 | 35 659 | *136* | *142* |
| Інші операційні витрати | *1080* | 11 935 | 8 628 | 12 913 | *108* | *150* |
| Витрати на збут | *1060* | 21 | 40 | 24 | *114* | *60* |
| Податок на прибуток від звичайної діяльності | *1180* | 10 310 | 7 086 | 13 217 | *128* | *187* |
| **Усього витрати** | **1220** | **208 774** | **204 882** | **275 584** | **132** | **135** |

Отримання сталого обсягу чистого доходу та раціональне використання всіх ресурсів в умовах воєнного стану дозволило Підприємству перевиконати показник «Чистий прибуток» на 86% та забезпечити перевиконання показника «Усього виплат на користь держави» на 45%.

Збільшення у порівнянні з планом фактичного показника «Чистий прибуток» (таблиця 2.7) пояснюється випередженням зростання доходів над витратами, що є позитивним фактором, і виконанням мети діяльності госпрозрахункового підприємства, а також джерелом поповнення державного бюджету.

Таблиця 2.7

**Чистий прибуток ДП «ДержавтотрансНДІпроект» за 2023 рік**

тис. грн.

| Статті витрат | *Рядок фін. плану* | Факт 2022 рік | План 2023 рік | Факт 2023 рік | % факт 2023/ факт 2022 | % факт 2023/ план 2023 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Чистий прибуток | 1201 | 46 896 | 32 287 | 60 186 | 128 | 186 |

### 2.1.3. Інвестиційна діяльність

За 2023 рік було освоєно капітальних інвестицій на розвиток матеріально-технічної бази на загальну суму 2 632 тис. грн, що становить виконання 20% планового показника. Виконання показника на 20% обумовлено декількома факторами: відсутність обладнання на території України, відсутність декількох учасників при закупівлі та відсутність можливості вибрати найкращу пропозицію при закупівлі.

Капітальні інвестиції здійснюються за рахунок власних коштів. Джерелом капітальних інвестицій є амортизаційні відрахування та прибуток.

Таблиця 2.8

| Показник | 2021 рік | 2022 рік | Факт 2023 рік |
|---|---|---|---|
| **Капітальні інвестиції (тис. грн), усього** | **5 733** | **5 334** | **2 632** |
| Капітальне будівництво | - | - | - |
| Придбання (виготовлення) основних засобів | 4 037 | 4 265 | 1 282 |
| Придбання (виготовлення) інших необоротних матеріальних активів | 897 | 590 | 686 |
| Придбання (створення) нематеріальних активів | 315 | 74 | 45 |

| Показник | 2021 рік | 2022 рік | Факт 2023 рік |
|---|---|---|---|
| Модернізація, модифікація (добудова, дообладнання, реконструкція) основних засобів | 484 | 405 | 619 |
| Капітальний ремонт | - | - | - |

### 2.1.4. Розвиток трудового потенціалу

На Підприємстві діє досить вмотивований порядок оплати праці, який дає можливість збільшувати та зменшувати фонд оплати праці в залежності від ступені виконання запланованих обсягів виконаних робіт та економії інших витрат.

Згідно з розділом VII «Оплата праці» та Додатком 3 «Порядку оплати праці» Колективного договору ДП «ДержавтотрансНДІпроект» здійснює погодинно-преміальну систему оплати праці всіх категорій працівників. Умовою збільшення фонду заробітної плати є збільшення доходу проти запланованого рівня чистого доходу від реалізації робіт та послуг. Джерелом коштів на оплату праці працівників є частина доходу та інші кошти, отримані внаслідок господарської діяльності. Умовою преміювання є наявність чистого прибутку по ДП «ДержавтотрансНДІпроект». На підставі наказу по Підприємству, за умови виконання фінансових показників діяльності, здійснюється преміювання працівників. Розмір премії не може перевищувати трьох посадових окладів.

Збільшення матеріального забезпечення (заробітної плати) працівників забезпечує Підприємству конкурентоспроможність на ринку праці та збереження висококваліфікованого наукового ресурсу та низький коефіцієнт плинності кадрів. За рахунок збереження висококваліфікованого персоналу Підприємство виконує поставлені перед ним цілі та задачі, перевиконує планові фінансові показники чистого доходу та чистого прибутку.

Середня чисельність працюючих ДП «ДержавтотрансНДІпроект» станом на 30.04.2024 становить 254 особи, з яких докторів наук – 5 осіб, кандидатів наук – 18 осіб.

**2.2. Аналіз зовнішнього середовища**

Повномасштабна збройна агресія рф проти України, політичні, економічні (деіндустріалізація країни, рівень інфляції, податки, курси валют), соціально-демографічні (відтік персоналу, зокрема мобілізація працівників), правові (зміни в законодавстві та міжнародному праві) та інші фактори мають значний вплив на діяльність ДП «ДержавтотрансНДІпроект».

В довгостроковій перспективі передбачаються такі тенденції розвитку сфери автомобільного транспорту України:

- значущість автомобільного транспорту, як важливої складової економіки, є стабільно високою (особливо в період воєнного стану) та буде зростати в оглядовій перспективі;

- стрімко наростаюча автомобілізація (дорожня мобільність) країни, зростання попиту на транспортні засоби індивідуального користування та зростання частки витрат, пов'язаних із придбанням автомобілів (Україна значно відстає за кількістю автомобілів на 1000 осіб від розвинених країн світу);

- євроінтеграційні процеси, курс на повноправне членство України в ЄС, функціювання Зони вільної торгівлі з ЄС забезпечать розвиток торговельно-економічних зв'язків, сприятимуть розвитку міжнародних автомобільних перевезень;

- приєднання до Транс'європейської транспортної мережі, збільшення фінансування на ремонт та реконструкцію автомобільних доріг України;

- зростання потреби галузі в енергетичних ресурсах, перш за все, внаслідок підвищення мобільності населення

(переважно за рахунок споживання палива легковими автомобілями індивідуального користування);

- зростання екологічного навантаження автомобільного транспорту на навколишнє природне середовище, особливо у містах, через ввезення в Україну застарілого парку автомобілів;

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

- подальший бурхливий розвиток цифрових технологій та інтелектуальних транспортних систем на транспорті із одночасним виникненням нових загроз.

За прийнятим сценарієм розвитку, автомобільний транспорт України має задовольняти зростаючий попит у мобільності населення та потреби економіки країни у вантажних перевезеннях. Окремим питанням залишається якість транспортних послуг та конкурентоспроможність вітчизняних перевізників.

Особливу увагу привертають багатомільярдні втрати суспільства, які зумовлені техногенним тиском автомобільного транспорту на довкілля, аваріями та іншими дорожньо-транспортними пригодами (далі – ДТП), залежністю від зовнішніх джерел енергопостачання.

Одними з наслідків повномасштабної збройної агресії рф проти України є руйнування транспортної інфраструктури та знищення рухомого складу, людські втрати тощо.

Активна фаза повномасштабної війни, світова фінансово-економічна криза, пандемія, призвели до цілого ряду негативних факторів. Ризики через воєнні дії, несприятливий на цей час інвестиційний клімат, висока вартість кредитних

ресурсів ускладнюють вчасне, системне оновлення основних фондів та модернізацію галузі.

Застаріла, неоптимальна структура транспортного парку та суттєве відставання запровадженого в Україні рівня екологічних норм та вимог до безпечності конструкції колісних транспортних засобів (від запроваджених в країнах ЄС), в цілому низький технологічний рівень переважної частини рухомого складу, недосконаліть технологій, роздробленість перевізників та їх недостатня кваліфікація з організації перевезень (зокрема логістики), спричиняють умови для високої собівартості перевезень та транспортної складової вартості товарів на ринку України. Суттєвим негативним фактором є недостатньо розвинута та невідповідна існуючим транспортним потокам інфраструктура – автомобільні дороги та прикордонні пункти пропуску. В той час, як до початку повномасштабної війни, погіршенню конкурентоздатності вітчизняних міжнародних перевізників сприяли гострий брак дозволів, масовий виїзд водіїв на роботу в ЄС (підвищення фінансового забезпечення водіїв за кордоном), на сьогодні гострою є проблема блокування вітчизняних міжнародних перевізників на кордоні з країнами-членами ЄС.

Нормативно-правова база функціонування сфери автомобільного транспорту потребує гармонізації з законодавством ЄС.

На сьогодні відсутнє системне управління і координація роботи пасажирського автотранспорту в межах регіону (області, району, міста). Немає розрахунків потреби в перевезеннях, не впроваджено у практичній площині стандарти якості 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. Поширеними є нелегальні перевезення.

Потребують адекватного вирішення питання щодо компенсації перевізникам за перевезення пасажирів пільгових категорій та за регульованими тарифами, зокрема, невирішеними залишаються питання пільгових перевезень у міжміському міжобласному сполученні, планування та розвиток ефективних, безпечних, якісних, взаємоузгоджених маршрутних мереж.

Відсутнє ліцензування внутрішніх вантажних перевезень (крім перевезень небезпечних вантажів), що не відповідає законодавству ЄС, нерозвинені системи транспортних вузлів та мереж, логістики, інтермодальних перевезень та спеціалізації транспортних засобів.

Законодавчо встановлені різні умови оподаткування господарської діяльності суб'єктів, що надають транспортні послуги, зокрема, можливість більшості господарюючих суб'єктів галузі застосовувати спрощену систему оподаткування призводять до спотвореної конкуренції, що не сприяє активному притоку інвестицій у галузь.

Має місце недосконаліть систем моніторингу діяльності суб'єктів господарювання галузі, їх статистичних спостережень та управління ризиками.

Існує необхідність розроблення нормативно-правових актів, спрямованих на удосконалення системи технічного регулювання у сфері транспортних засобів та наближення її до положень Женевської угоди 1958 року та законодавства ЄС.

Загострюється потреба у перегляді існуючих нормативно-правових актів 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.

Через технологічне відставання, брак інвестицій та інші чинники на ринку транспортних послуг та в автомобілебудуванні вітчизняні автоперевізники поступово втрачають позиції на зовнішніх ринках та, навіть, на внутрішньому ринку.

Критичним фактором суттєво підвищеного фону шкідливих (зокрема канцерогенних) речовин у містах та зменшення моторесурсу техніки є проблема низької якості моторних палив, наявність у складі товарних палив «альтернативних», не передбачених регламентами і технічними умовами, компонентів тощо.

Необдумане та неоптимальне використання таких моторних палив, як стиснений природний і зріджений нафтовий газ і, особливо, паливо з відновлюваних джерел (біопаливо), сумішевих палив, й «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 призводять 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 також є негативними чинниками.

Наведені вище фактори переважно визначатимуть негативну динаміку шкідливого впливу автотранспорту на довкілля, що зумовлює значні соціально-економічні втрати держави (орієнтовно в 2-3 млрд. доларів США на рік).

Чинником, що визначає на законодавчому рівні негативну динаміку зростання техногенного навантаження, є внесені зміни до Закону України «Про деякі питання ввезення на митну територію України та проведення першої державної реєстрації транспортних засобів» екологічних норм «ЄВРО», згідно з якими запровадження екологічних норм «ЄВРО-6» для нових

колісних транспортних засобів відтерміновується, а для колісних транспортних засобів, що були у користуванні, обов'язкові вимоги щодо екологічних норм знижені з «ЄВРО-5» до «ЄВРО-2».

Разом з тим, в Україні сьогодні значною мірою 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 автомобільних дорогах України та тяжкість наслідків ДТП є однією із найгостріших проблем сьогодення. Щорічно в Україні в ДТП гине декілька тисяч осіб (у 2020-2023 роках – більше 3,0 тис. осіб за рік), та декілька десятків тисяч осіб зазнають травм (у 2020-2023 роках – близько 30 тис. осіб за рік), що призводить і до значних соціально-економічних втрат держави (орієнтовно в 3-4,5 млрд. доларів США на рік). Наведені статистичні дані не охоплюють регіони, в яких відбувається ведення постійних бойових дій та які знаходяться в тимчасовій окупації. Оцінюючи питомі показники аварійності в цілому, слід зазначити, що вони знаходяться на вкрай незадовільному рівні (у порівнянні з європейськими країнами, які досягли значних успіхів у сфері безпеки дорожнього руху).

Сьогодні ДП «ДержавтотрансНДІпроект» в цілому виконує важливі, унікальні функції в інтересах Держави, зокрема, для забезпечення безперервності внутрішніх і міжнародних пасажирських та вантажних перевезень автомобільним транспортом.

Основні фактори зовнішнього середовища наведено у категоріях «Можливості (**O**pportunities)» та «Загрози (**T**hreats)» підрозділу 2.3 «SWOT-аналіз» цього Стратегічного плану розвитку, які за структурою PESTEL-аналізу можуть бути віднесені до:

1) політичних – О1, О2, О3, О5, О6, О9, Т1, Т3, Т4, Т5, Т7-Т12, Т15, Т17, Т18, Т19, Т21-Т25;

2) економічних – О4, О5, О6, О8, О14-О18, Т1-Т4, Т12-Т17, Т20, Т21, Т23;

3) соціально-демографічних – О1, Т1, Т2, Т15, Т16, Т23, Т24, Т25;

4) технологічних – О6, О7, О8, О9-О13, Т1, Т15;

5) екологічних – О1, О6, О9;

6) правових – О1-О3, Т5-Т11, Т23, Т24, Т25.

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

Нижче наведено можливі сценарії розвитку, що розглядаються за наявними прогнозами.

1. **Негативний сценарій**, за яким (за умов переважання комплексу негативних зовнішніх факторів, які знаходяться поза межами (можливостями) впливу на них Підприємством) реалізовуватиметься відповідна Підприємству 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 тощо.

У такому разі акцент повинен бути зроблений на збереження виробничого потенціалу Підприємства та його унікальних можливостей на ринку з тимчасовим скороченням витрат та створенням умов для забезпечення подальшого переходу до реалізації сценарію відновлення відносної стабільності відповідно до базових показників попередніх років та створення передумов для подальшого розвитку.

Відповідні антикризові стратегії розробляють та реалізують відповідно до конкретного масштабу проблем забезпечення діяльності Підприємства, спричинених війною, реалізованих загроз, та можливого подальшого погіршення соціально-економічної ситуації в країні, що може включати, зокрема:

- унеможливлення діяльності Підприємства на наявній базі (площах) внаслідок можливих руйнувань інфраструктури під час обстрілів та/або подальшого розширення активних бойових дій на території України, що вимагатиме здійснення релокації виробничих потужностей, організації розподіленої дистанційної роботи за окремими напрямами діяльності тощо;

- відсутність можливостей для нормальної роботи Підприємства та його замовників в умовах відсутності електропостачання, зв'язку, доступу до мережі Інтернет, водопостачання і водовідведення, в холодну пору року – теплопостачання в м. Києві та в інших містах України, де розташована значна частина замовників;

- скорочення обсягів або тимчасове припинення діяльності за окремими напрямами внаслідок мобілізації ще більш значної частини персоналу Підприємства (нестача або повна відсутність на місцях кваліфікованого персоналу, здатного виконувати певні види робіт);

- різке скорочення економічної діяльності в країні в цілому.

2. **Сценарій відносної стабільності**, який розглядається за умов завершення війни у прогнозному (плановому) періоді, поступового покращення наявної соціально-економічної ситуації в країні, наявності можливостей ефективної протидії комплексу негативних зовнішніх факторів та вдалого використання потенційних можливостей, ґрунтуючись лише на дуже

обмежених внутрішніх ресурсах Підприємства, із реалізацією відповідної йому стратегії збереження поточного стану на відносно стабільному рівні з мінімально можливим скороченням та орієнтацією на перспективні види діяльності.

3. **Оптимістичний сценарій**, за яким, за умов завершення війни, сприятливого характеру розвитку зовнішнього середовища, у тому числі – масштабної міжнародної допомоги для відновлення України, практичної реалізації євроінтеграційних процесів, сприяння Держави інноваційному розвитку транспортної і суміжних галузей (машинобудування, енергетики тощо) та розвитку відповідної науково-технологічної бази, реалізації стратегії інтенсивного розвитку Підприємства із повноцінним виконанням ключових завдань та досягнення визначених стратегічних цілей діяльності провідної галузевої науково-дослідної установи у мікро- та макроекономічних вимірах.

В рамках цього Стратегічного плану розвитку як базовий, прийнятий в цілому за період 2024-2028 роки, розглядають сценарій відносної стабільності (та відповідні йому ключові показники діяльності) на основі припущення, що Підприємство матиме внутрішні можливості, достатні для мінімізації ризиків та нейтралізації очікуваних загроз на рівні, що не матимуть критичного характеру. Разом з тим, Підприємство здійснює в межах наявних ресурсів завчасну підготовку до реалізації негативного сценарію розвитку зовнішнього середовища.

### 2.3. SWOT-аналіз

Сильні (зокрема конкурентні переваги) і слабкі сторони у діяльності ДП «ДержавтотрансНДІпроект», наявні і потенційні загрози та ризики, а також можливості для досягнення цілей наведено відповідно у категоріях «Сильні сторони (**S**trengths)», «Слабкі сторони (**W**eaknesses)», «Загрози (**T**hreats)» та «Можливості (**O**pportunities)» SWOT-аналізу.

Узагальнений SWOT-аналіз ДП «ДержавтотрансНДІпроект» виконано в цілому для організації на основі попереднього аналізу середовища функціонування її окремих підрозділів та за різними напрямами діяльності станом на квітень 2024 року.

| Сильні сторони (Strengths) | Слабкі сторони (Weaknesses) |
|---|---|
| **S1**. Багаторічний досвід діяльності у сфері автомобільного транспорту та дорожньо-транспортного комплексу в цілому.<br>**S2**. Добра репутація та визнання на ринку.<br>**S3**. Високий загальний рівень компетентності в галузі за багатьма напрямами діяльності.<br>**S4**. Наявність компетентного персоналу, який має підготовку, навики та досвід щодо наукових досліджень в різноманітних сферах, а також в проведенні робіт щодо затвердження конструкції транспортних засобів, їх частин та обладнання включно з проведенням експертних робіт, випробувань та інспектувань в рамках виконання Підприємством функцій органу затвердження типу та технічної служби, нотифікованих в рамках Женевської Угоди 1958 року.<br>**S5**. Стабільний фінансовий стан протягом багатьох років.<br>**S6**. Унікальні можливості Підприємства на ряд видів діяльності на ринку.<br>**S7**. Сталі умови (з 1993 року) щодо надання сертифікації, підтримання та нагляду за наданою сертифікацією, що створює та закріплює позитивний імідж, довіру до Підприємства з боку виробників та імпортерів продукції автомобільної промисловості в рамках партнерства при затвердженні типу нових конструкцій, внесення змін до існуючих конструкцій та оцінки відповідності виробництва.<br>**S8**. Дієва внутрішня кадрова політика. | **W1**. Вразливість Підприємства як галузевої науково-дослідної установи, яка безоплатно здійснює значні обсяги робіт некомерційного характеру в інтересах галузі.<br>**W2**. Надто залежна від зовнішніх факторів (недостатньо стійка) модель диверсифікації комерційних напрямів діяльності, як науково-дослідної установи. Нестабільність законодавства та умов ведення бізнесу.<br>**W3**. Відсутність достатнього обсягу власних фінансових ресурсів для реалізації нових напрямів діяльності, що потребують значних капіталовкладень в розвиток виробничої бази та/або залучення значних інтелектуальних ресурсів.<br>**W4**. Недостатньо розвинута система отримання та аналізу інформації щодо галузі та ринку послуг (особливо в частині конкурентного середовища). Недостатньо розвинута маркетингова діяльність Підприємства.<br>**W5**. Поточна нестача висококваліфікованих кадрів, що утворилася через вилучення з виробничого процесу найбільш продуктивних та кваліфікованих працівників у зв'язку з мобілізацією їх до лав Збройних Сил України.<br>**W6**. Існуючі обмеження щодо конкурування на ринку праці створюють труднощі в залученні та утриманні висококваліфікованих працівників певних спеціальностей для потреб Підприємства (висококваліфікованих програмістів тощо). |

| | |
|---|---|
| **S9**. Відносно сучасна, найбільш потужна та різнопланова в Україні база для проведення сертифікаційних та інших видів випробувань продукції.<br>**S10**. Єдине підприємство в Україні з наявним випробувальним обладнанням, персоналом та іншими ресурсами для проведення випробувань транспортних засобів за всіма вимогами, передбаченими законодавством для першого допуску до участі у дорожньому русі в Україні транспортних засобів, що були у користуванні.<br>**S11**. Випробувальна база та відповідна сфера акредитації випробувального центру Підприємства охоплює найбільшу серед усіх випробувальних центрів та лабораторій України частину видів випробувань, передбачених законодавством щодо затвердження типу та індивідуального затвердження нових транспортних засобів.<br>**S12**. Актуалізований фонд міжнародних технічних регламентів ООН (Правил ООН), національних нормативних документів щодо конструкції та технічної експлуатації колісних транспортних засобів, проєктної документації інфраструктури автомобільного транспорту.<br>**S13**. Добре розвинута загальна матеріально-технічна база (комп'ютерне і програмне забезпечення та в цілому наявна виробнича інфраструктура будівлі Підприємства).<br>**S14**. Наявність навчальних класів, обладнання, досвідчених фахівців та багаторічного напрацьованого досвіду участі у наукових розробках для проведення навчання з підвищення рівня спеціальних знань працівників, діяльність яких пов'язана з наданням послуг автомобільного транспорту, з охорони праці, пожежної безпеки, водіїв транспортних засобів з метою надання послуг для перевезення пасажирів і вантажів, перевезення небезпечних вантажів, перевірки придатності транспортних засобів до експлуатації. | **W7**. Недостатнє використання сучасних, зокрема, інформаційних технологій для управління діяльністю підрозділів Підприємства, зокрема, технологій автоматизації тощо.<br>**W8**. Недостатньо ефективне інтегрування окремих підсистем управління за різними стандартами у загальну систему управління Підприємством, значні витрати ресурсів, задіяних для виконання вимог різних стандартів управління, ускладнення, зниження оперативності та зменшення ефективності прийняття рішень.<br>**W9**. Відсутність технічних можливостей забезпечити проведення на власній випробувальній базі повного комплексу сертифікаційних випробувань продукції відповідно до встановлених законодавством та перспективних вимог, з огляду на інтеграцію до ЄС.<br>**W10**. Відсутність достатнього обсягу власних фінансових ресурсів для створення у прийнятні часові рамки повноцінної лабораторної бази та випробувального полігону з відповідною інфраструктурою у відповідності до повного обсягу сучасних вимог міжнародних технічних регламентів, які вже запроваджені або поетапно запроваджуються в Україні відповідно до потреб (в інтересах) галузі, суспільства.<br>**W11**. Відсутність достатнього обсягу власних фінансових ресурсів для забезпечення реалізації інших критично важливих проєктів розвитку.<br>**W12**. Недостатні можливості з конкурування на зовнішніх ринках та активної участі у міжнародних дослідницьких проєктах тощо |

| | |
|---|---|
| **S15**. Досвід та можливості з розробки новітніх технологій і обладнання для забезпечення проведення випробувань та НДДКР у галузі машинобудування.<br>**S16**. 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 проєктах тощо.<br>**S17**. Визнання результатів наукових досліджень і розробок ДП «ДержавтотрансНДІпроект» закордоном | |
| **Можливості (Opportunities)** | **Загрози (Threats)** |
| **O1**. Євроінтеграційні можливості, що, за певних умов, можуть сприяти пожвавленню економічної активності, переформатуванню бізнес-стосунків з одного сконцентрованого потоку взаємовідносин на більш широкі ринки товарів та послуг.<br>**O2**. Реалізація на державному рівні комплексу реформ в частині дерегуляції економіки, децентралізації адміністративних функцій держави, створення прозорих умов для діяльності бізнесу, управління та підвищення ефективності господарської діяльності на транспорті.<br>**O3**. Удосконалення державної фіскальної політики та лібералізація політики ціноутворення на транспортні послуги, що сприятиме залученню інвестицій в галузь.<br>**O4**. Зростання інвестицій у придбання автомобілів, розвиток транспорту загального користування, зокрема іноземних, що забезпечить можливості держави до більш широкої участі у створенні повноцінної лабораторної бази та випробувального полігону з відповідною інфраструктурою.<br>**O5**. Можливість використання ресурсів ЄС для вирішення внутрішніх питань у рамках відповідних інструментів зовнішньої фінансової допомоги, зокрема, в цілях практичної імплементації в Україні стандартів ЄС. | **T1**. Загрози внаслідок повномасштабної воєнної агресії проти України:<br>- життю і здоров'ю працівників;<br>- подальшого, ще більш критичного зменшення кадрового потенціалу Підприємства через мобілізацію частини працівників, яким практично неможливо знайти швидку заміну через необхідність довготривалої (багаторічної) підготовки та необхідності набуття унікального досвіду;<br>- руйнування або пошкодження будівель, споруд, інженерних обладнання і комунікацій, випробувального обладнання, технологічного і офісного обладнання, фондів документів, архівів, транспортних засобів Підприємства тощо;<br>- руйнування або пошкодження серверного обладнання і комп'ютерної мережі, припинення або перебої доступу до мережі Інтернету, злам та / або пошкодження корпоративного програмного забезпечення, порушення роботи файл-серверу, веб-сайту Підприємства;<br>- припинення або перебоїв постачання електроенергії, тепло- і водопостачання;<br>- зменшення обсягів замовлень за певними напрямами робіт, зокрема через тимчасову окупацію окремих територій країни та зниження |

| | |
|---|---|
| **О6**. Реалізація у певній мірі можливостей євроінтеграційних процесів за напрямом розвитку матеріально-технічної бази, проведення спільних досліджень для зняття технічних бар'єрів у торгівлі та прискорення промислового безвізу.<br>**О7**. Створення на державному рівні (із можливим залученням фінансової та технічної допомоги ЄС) спроможностей щодо утворення на базі потужностей Підприємства сучасного науково-дослідного випробувального центру перспективних технологій безпечного, екологічно сприятливого та енергоефективного автомобільного транспорту з полігоном у складі та відповідною інфраструктурою, що забезпечить можливість проведення випробувань у повному обсязі згідно з сучасними вимогами міжнародних технічних регламентів, розширення кола потенційних замовників за рахунок провідних світових виробників транспортних засобів та широкого переліку інших можливостей в цілому для галузі.<br>**О8**. Можливість розширення напрямів діяльності випробувального центру Підприємства та, відповідно, розширення сфери його акредитації, зокрема за видами випробувань, необхідними для затвердження типу колісних транспортних засобів, та випробувань частин колісних транспортних засобів.<br>**О9**. Можливість розширення наукової та міжнародної діяльності Підприємства у частині розробки пропозицій щодо текстів нових глобальних технічних регламентів та аналізу й розробки пропозицій щодо змін до існуючих глобальних технічних регламентів, встановлених у Глобальному Реєстрі, за умови приєднання України до Угоди ООН 1998 року про встановлення глобальних технічних регламентів для колісних транспортних засобів, обладнання та частин, які можуть бути встановлені та / або використані на колісних транспортних засобах,<br>**О10**. Можливість удосконалення процесів оцінки відповідності | купівельної спроможності замовників, несприятливої кон'юнктури ринку внаслідок воєнного стану тощо.<br>**Т2**. В цілому несприятлива соціально-економічна та гуманітарна ситуація у світі, що склалася на початку 2020 року та усугубилася з початком повномасштабної агресії рф проти України.<br>**Т3**. Нестабільна політична та економічна ситуація в Україні.<br>**Т4**. Системна відсутність державного замовлення на науково-дослідні роботи та роботи з експертно-аналітичної, інформаційної та нормативно-правової підтримки діяльності транспортної галузі, зокрема, у сфері імплементації європейського законодавства тощо.<br>**Т5**. Прийняття Верховною Радою України Закону України від 02.10.2019 № 145-IX «Про визнання таким, що втратив чинність, Закону України «Про перелік об'єктів права державної власності, що не підлягають приватизації» та поточні плани Уряду щодо ліквідації державних підприємств, ставлять під загрозу існування єдиного галузевого підприємства як багатопрофільної науково-дослідної установи, унікальної за своїми можливостями, базою та науковим потенціалом.<br>**Т6**. Наявні та потенційні ще більш істотні негативні тенденції змін в національному законодавстві, спрямовані, усупереч євроінтеграційним прагненням України, на необґрунтовану та необдуману дерегуляцію економіки (на користь інтересам окремих бізнес-структур та без урахування інтересів загалом національної економіки та суспільства), послаблення рівня вимог до безпечності конструкції транспортних засобів, зокрема, екологічної, транспортних процесів та якості послуг з перевезень автомобільним транспортом, вимог до енергетичної ефективності та енергозбереження тощо.<br>**Т7**. Наявність та посилення недобросовісної конкуренції та масового грубого порушення вимог законодавства конкуруючими суб'єктами господарювання в цілому на ринку послуг, що надає ДП |

| | |
|---|---|
| колісних транспортних засобів та частин за рахунок отримання доступу до міжнародних баз даних DETA та ETAES.<br>**О11**. Можливість розширення напрямів діяльності Підприємства як науково-методичного центру та / або органу сертифікації персоналу за напрямами підготовки та / або оцінки персоналу за напрямами, передбаченими зокрема Директивами ЄС 2014/45/ЕС, 2014/47/ЕС, Регламентами (ЄС) 1071/2009, 2022/2561, 165/2014 за умови приведення законів та інших нормативно-правових актів України у відповідність до зазначених актів ЄС.<br>**О12**. Створення на законодавчому рівні спроможностей щодо утворення з використанням потужностей, напрацювань та потенціалу Підприємства єдиної бази даних комплексного інформаційного забезпечення діяльності автомобільного транспорту.<br>**О13**. Розширення можливостей участі України в міжнародних наукових проєктах.<br>**О14**. Збільшення попиту на наукове, експертно-аналітичне та інші види забезпечення автомобільної та суміжних галузей в контексті євроінтеграційних процесів, а також з огляду на необхідність виконання ряду міжнародних зобов'язань України.<br>**О15**. Зростання потреб в науковому та інших видах забезпечення впровадження у галузі новітніх технологій.<br>**О16**. Зростання потреб в науковому забезпеченні вирішення комплексних транспортних проблем, інтермодальних перевезень тощо.<br>**О17**. Зростання потреб в науковому, експертно-аналітичному та інформаційному забезпеченні діяльності та міжвідомчої взаємодії центральних та місцевих органів виконавчої влади.<br>**О18**. Зростання потреб сфери автомобільного транспорту у системному підвищенні кваліфікації персоналу та створенні навчальної лабораторної бази | «ДержавтотрансНДІпроект» (наведене майже унеможливлює надання Підприємством послуг на ринку за багатьма критично важливими напрямами).<br>**Т8**. Подальше зростання кількості органів з сертифікації, які отримують повноваження на діяльність у законодавчо регульованій сфері в умовах недосконалості моніторингу за відповідністю їх діяльності законодавчо встановленим вимогам, відсутності відкритої інформаційної системи щодо сертифікатів відповідності на транспортні засоби, матиме наслідком подальше катастрофічне падіння частки робіт з індивідуального затвердження колісних транспортних засобів на ринку, що здійснюються ДП «ДержавтотрансНДІпроект».<br>**Т9**. Відсутність належних повноважень у Підприємства на функціонування Єдиного методичного та навчального центру з підвищення рівня спеціальних знань працівників з внутрішніх перевезень на автомобільному транспорті, перевірки придатності транспортних засобів до експлуатації.<br>**Т10**. Через відсутність єдиних вимог для ДП «ДержавтотрансНДІпроект» та Головного Сервісного Центру МВС до суб'єкта господарювання, який має виконувати переобладнання колісних транспортних засобів для роботи на газових моторних паливах відбувається різке зменшення обсягів виконання робіт за напрямом.<br>**Т11**. Відсутність єдиних вимог для всіх навчальних центрів з підвищення рівня спеціальних знань працівників, діяльність яких пов'язана з наданням послуг автомобільного транспорту, затримання у впровадженні норм, адаптованих до законодавства ЄС, щодо сертифікації компетентності менеджерів автомобільних перевезень, підготовки технічних експертів з питань перевірки придатності транспортних засобів до експлуатації. |

| | |
|---|---|
| | **Т12**. Критичне скорочення замовлень на НДДКР, проведення доводжувальних робіт та випробувань та сертифікації нових зразків продукції, розроблення конструкторської документації та нормативних документів у зв`язку з майже відсутністю у виробників нових, оригінальних розробок транспортних засобів та їх компонентів (проведення виробниками переважно робіт з складання колісних транспортних засобів з машинокомплектів).<br>**Т13**. Закриття виробництв транспортних засобів та частин через військові дії, окупацію територій, на яких знаходяться виробничі потужності, що тягне за собою зменшення обсягів робіт Підприємства щодо надання сертифікації, підтримання та нагляду за наданою сертифікацією стосовно таких виробництв.<br>**Т14**. Падіння обсягів імпорту продукції автомобільної промисловості через військові дії.<br>**Т15**. Процеси подальшої деіндустріалізації України з фактичною остаточною втратою наукової і технологічної бази та машинобудування.<br>**Т16**. Скорочення та незворотній відтік фахового кадрового персоналу у разі доволі тривалого часу нестабільного функціонування Підприємства.<br>**Т17**. Через блокування автомобільних перевезень на кордонах з деякими країнами ЄС – подальше зменшення попиту на проходження перевірок ЄКМТ/МСТО, на картки для цифрових тахографів, що може призвести до критичного зменшення обсягів виконання робіт за цими та іншими напрямами.<br>**Т18**. Неузгоджені дії Уповноваженого органу управління, що мають (можуть мати) наслідки з ліквідації окремих напрямів діяльності Підприємства, вилучення його площ під інші потреби (передачі іншим суб'єктам), витрачання значних ресурсів Підприємства на |

| | |
|---|---|
| | обслуговування здійснення аудитів/перевірок тощо, взагалі ліквідацію Підприємства шляхом його реорганізації тощо.<br>**Т19**. Загрози значного ускладнення або блокування роботи Підприємства з боку контролюючих структур.<br>**Т20**. Курсові коливання грошових одиниць.<br>**Т21**. В цілому несприятливий інвестиційний клімат в країні, що ускладнює або навіть унеможливлює проєкти розвитку.<br>**Т22**. Відсутність можливості підтримання ефективної роботи під час оголошення повітряних тривог, необхідність евакуації.<br>**Т23**. Високий рівень корупції в суспільстві, зокрема, на ринку послуг, де Підприємство конкурує з іншими суб'єктами господарювання, стосовно діяльності яких відсутній ефективний контроль.<br>**Т24**. Випадки недотримання вимог академічної доброчесності, прояви корупції у сфері отримання наукових ступенів, з відповідним негативним впливом на діяльність Підприємства як наукової установи.<br>**Т25**. Здійснення відносно ДП «ДержавтотрансНДІпроект» заходів, спрямованих на дискредитацію Підприємства, як прояви недоброчесної конкуренції - заходів, спрямованих на ліквідацію та/або його поглинання |

З огляду на багатопрофільну діяльність Підприємства 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 з формування в одному документі всіх можливих стратегій на полях «S-O», «S-T», «W-O», «W-T» 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 Підприємства в цілому з наступною організацією розроблення «локальних» середньострокових та короткострокових (ділових, функціональних та операційних) стратегій за окремими напрямами діяльності окремими підрозділами організації із забезпеченням їх відповідної координації та розподілу ресурсів з огляду на місію та довгострокові стратегічні цілі в цілому.

Слід зазначити, що поява та реалізація у практичній площині наведених вище у категорії «Можливості (Opportunities)» SWOT-аналізу можливостей уявляється майже виключно за умов завершення війни та реалізації оптимістичного сценарію розвитку зовнішнього середовища. В той же час, окрім очевидних загроз, пов'язаних з повномасштабною війною, в країні наразі відсутні передумови, які б дозволяли в оглядовій перспективі спрогнозувати зменшення рівня інших загроз діяльності сфери автомобільного транспорту та, зокрема, ДП «ДержавтотрансНДІпроект», як це викладено у категорії «Загрози (Threats)» SWOT-аналізу.

Базуючись на аналізі факторів зовнішнього середовища для транспортного сектору економіки України в цілому, аналізі факторів зовнішнього середовища за основними напрямами і видами діяльності Підприємства, аналізі внутрішнього середовища, описі систематизованих внутрішніх і зовнішніх чинників, виконаних у SWOT-аналізі на етапі їх інвентаризації, аналізі основних потреб сфери автомобільного транспорту та центральних органів виконавчої влади в діяльності

Підприємства, можливих сценаріях розвитку зовнішніх умов, що розглядаються, а також беручи до уваги нормативно-правову базу і програмні документи Уряду, цим Стратегічним планом розвитку сформульовано узагальнені пріоритети діяльності Підприємства, стратегічні цілі та напрями, а також пріоритетні завдання.

## 3. Місія ДП «ДержавтотрансНДІпроект»

Місія ДП «ДержавтотрансНДІпроект», як науково-дослідної установи, полягає в інституційному та системоутворюючому, науковому, експертно-аналітичному, інформаційному, технологічному та нормативно-правовому забезпеченні функціювання економіки країни, у першу чергу – сфери автомобільного транспорту, зокрема, щодо безпечності, екологічності, ефективності, конкурентоспроможності та сталого розвитку.

## 4. Стратегічні напрями, цілі, завдання та ключові індикатори

### 4.1. Стратегічні напрями

Стратегічні напрями, цілі діяльності та розвитку ДП«ДержавтотрансНДІпроект» встановлено у макроекономічному вимірі (як провідної галузевої науково-дослідної установи в сфері управління Мінінфраструктури) та мікроекономічному вимірі (як суб'єкта господарювання).

У **макроекономічному вимірі** основна діяльність ДП «ДержавтотрансНДІпроект» спрямована на задоволення потреб сфери автомобільного транспорту в інституційному та системоутворюючому, науковому, експертно-аналітичному,

інформаційному, технологічному, інноваційному та нормативно-правовому забезпеченні (в межах компетенції), підвищення її безпечності, екологічності, ефективності, конкурентоспроможності та сталого розвитку відповідно до стратегічних напрямів, визначених Національною транспортною стратегією України на період до 2030 року, схваленою розпорядженням Кабінету Міністрів України від 30 травня 2018 року № 430:

- конкурентоспроможна та ефективна транспортна система;
- інноваційний розвиток транспортної галузі та глобальні інвестиційні проєкти;
- безпечний для суспільства, екологічно чистий та енергоефективний транспорт;
- безперешкодна мобільність та міжрегіональна інтеграція;
- розвиток компетенцій.

Діяльність та розвиток ДП «ДержавтотрансНДІпроект» на **мікроекономічному рівні** підпорядковані наведеним вище напрямам і функціоналу галузевої науково-дослідної установи, спрямовані на збереження і розвиток існуючих та освоєння нових напрямів діяльності Підприємства як суб'єкта господарювання, та здійснюються за такими напрямами:

- інституційного та системоутворюючого, наукового, експертно-аналітичного, інформаційного та нормативно-правового забезпечення функціювання сфери автомобільного транспорту та суміжних галузей;
- технологічного та інструментального забезпечення впровадження у галузі сучасних світових технологій, стандартів та практик технічного регулювання;
- розвиток компетенцій.

**4.2. Стратегічні цілі**

Стратегічні цілі діяльності ДП «ДержавтотрансНДІпроект», як галузевої науково-дослідної установи, досягнення яких у сукупності повинно забезпечити реалізацію його місії, визначено за стратегічними напрямами у макроекономічному вимірі:

1. За напрямом «**Конкурентоспроможна та ефективна транспортна система**»:

- підвищення рівня гармонізації національного законодавства у транспортній та суміжних галузях із законодавством ЄС;
- наближення показників якості та ефективності транспортного обслуговування до європейських стандартів;
- підвищення конкурентоспроможності національної транспортної системи та українських операторів на внутрішньому та міжнародному ринках з покращенням умов ведення бізнесу в контексті впровадження євроінтеграційного курсу України;
- підвищення рівня інтеграції транспортного комплексу України до світової транспортної мережі.

2. За напрямом «**Інноваційний розвиток транспортної галузі та глобальні інвестиційні проєкти**»:

- комплексний інноваційний розвиток транспортної системи, наближення її технологічного рівня до рівня європейських країн, зокрема, розвиток прогресивних видів автомобільного транспорту (з акцентом на електричний транспорт та електромобілі), новітніх транспортних технологій, інформаційних систем, електронної логістики, інтелектуальних транспортних систем;
- збільшення частки альтернативних джерел енергії у загальній структурі енергозабезпечення автомобільного транспорту;
- розвиток науково-дослідного та інноваційного міжнародного партнерства;

- локалізація на базі вітчизняних підприємств інноваційних технологій розроблення, проведення доводочних робіт, випробування, оцінювання відповідності, виробництва, модернізації та підтримання безпечності (придатності до експлуатації) транспортних засобів.

3. За напрямом «**Безпечний для суспільства, екологічно чистий та енергоефективний транспорт**»:

- зближення підходів до технічного регулювання в частині вимог до колісних транспортних засобів, стандартів та оцінювання відповідності з технічними регламентами ЄС та системами стандартизації, метрології, акредитації, діяльністю щодо оцінювання відповідності та ринкового нагляду ЄС;

- подальша гармонізація вимог до конструкції та технічного стану колісних транспортних засобів з європейськими стандартами та міжнародними технічними регламентами, технологічне та інструментальне забезпечення контролю їх дотримання в Україні;

- зменшення кількості загиблих й травмованих людей (зокрема тяжкості травм) внаслідок ДТП з поступовим приведенням питомих показників до показників провідних країн ЄС;

- зменшення макроекономічних втрат суспільства від наслідків ДТП на транспорті;

- підвищення рівня кібернетичної безпеки транспорту;

- зменшення забруднення довкілля транспортом, з поступовим приведенням питомих показників до показників провідних країн ЄС, та виконання міжнародних зобов'язань України в цій сфері;

- зменшення макроекономічних втрат суспільства від забруднення довкілля транспортом;

- зменшення питомого споживання енергії транспортом з поступовим приведенням до показників провідних країн ЄС.

4. За напрямом «**Безперешкодна мобільність та міжрегіональна інтеграція**»:

- підвищення якості пасажирських перевезень;
- забезпечення мобільності та функціонування сучасного пасажирського транспорту;
- упорядкування організації соціально важливих пасажирських перевезень;
- підвищення комфортності та швидкості пересування пасажирів;
- впровадження транспортного моделювання міст;
- визначення пристосованості транспортних засобів для доступу пасажирів з обмеженою мобільністю.

5. За напрямом «**Розвиток компетенцій**»:

- покращення взаємодії освіти, науки та транспортних підприємств для подальшого впровадження інноваційних технологій, підготовки кваліфікованих спеціалістів, ґрунтуючись на потребах роботодавців, новітніх знаннях;
- підтримка та практичне впровадження результатів наукових досліджень у транспортній галузі, зокрема шляхом розвитку вітчизняних наукових шкіл;
- розвиток науково-дослідного та інноваційного партнерства з ЄС, США, Китаєм та іншими технологічно розвиненими країнами;
- впровадження інноваційних освітніх програм перепідготовки персоналу для транспортної галузі;

- впровадження системи підтвердження професійної компетентності водіїв та персоналу автомобільного транспорту відповідно до європейських практик;

- збереження та розвиток професійного кадрового потенціалу галузі.

За спеціалізованими напрямами та видами господарської діяльності ДП «ДержавтотрансНДІпроект» встановлено загальну ціль: «Збереження та подальший розвиток наукової й технологічної бази ДП «ДержавтотрансНДІпроект», необхідної для реалізації його місії та задоволення потреб транспортної і суміжних галузей з утворенням більш стійкої та ефективної моделі диверсифікації комерційних напрямів діяльності Підприємства».

**4.3. Завдання**

1. Основними завданнями для досягнення стратегічних цілей діяльності у **макроекономічному вимірі** є:

- активна участь у науковій, експертно-аналітичній, інформаційній та нормативно-правовій підтримці діяльності Мінінфраструктури, інших центральних органів виконавчої влади, профільних комітетів Верховної Ради України відповідно до визначеної місії Підприємства;

- проведення наукових досліджень та розроблення пропозицій до проєктів стратегічних та інших документів державного та галузевого рівнів, спрямованих на вирішення нагальних проблем транспортної та суміжних галузей економіки та сталий розвиток автомобільного транспорту;

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

- активна участь у технологічному та інструментальному забезпеченні впровадження у галузі сучасних світових технологій, стандартів та практик технічного регулювання;

- активна участь в підвищенні кваліфікації персоналу автомобільного транспорту (розвитку компетенцій).

2. Завдання, реалізація яких повинна забезпечити досягнення встановлених цілей у **мікроекономічному** вимірі, встановлено за наведеними вище стратегічними напрямами діяльності ДП «ДержавтотрансНДІпроект» як суб'єкта господарювання.

**Основні завдання за напрямами інституційного та системоутворюючого, наукового, експертно-аналітичного, інформаційного та нормативно-правового забезпечення функціювання сфери автомобільного транспорту та суміжних галузей:**

- створення на базі ДП «ДержавтотрансНДІпроект» сучасної високотехнологічної системи інформаційного забезпечення сфери автомобільного транспорту задля підвищення ефективності її функціювання;

- створення на базі ДП «ДержавтотрансНДІпроект» підрозділу з транспортного моделювання, зокрема, розвитку та підтримки Національної транспортної моделі України;

- активна участь у науковому та технологічному забезпеченні інноваційного розвитку галузі, цифровізації транспорту, впровадження технологій інтелектуальних транспортних систем та елементів штучного інтелекту тощо;

- ефективна інтеграція в міжнародну діяльність.

Сучасна система інформаційного забезпечення сфери автомобільного транспорту повинна стати важливою інфраструктурною складовою єдиного інформаційного середовища транспортно-дорожнього комплексу та аналітичних інформаційних систем для підтримки управління розвитком і регулювання процесів функціювання галузі з огляду на євроінтеграційні процеси та жорстку міжнародну конкуренцію.

**Основні завдання за напрямами технологічного та інструментального забезпечення впровадження у галузі сучасних світових технологій, стандартів та практик технічного регулювання:**

- надання галузі доступу до новітніх технологій та інструментів забезпечення впровадження сучасних світових стандартів у сферах безпечності, екологічності та енергоефективності конструкції транспортних засобів;

- отримання можливостей для розроблення вітчизняних технологій та створення попиту на них у галузі;

- ефективний розвиток міжнародного співробітництва.

Наведені вище завдання потребують подальшого розвитку науково-дослідної випробувальної бази Підприємства. Пріоритетним проєктом в цій сфері є створення на базі потужностей ДП «ДержавтотрансНДІпроект» Науково-дослідного випробувального центру перспективних технологій безпечного, екологічно сприятливого та енергоефективного автомобільного транспорту відповідно до міжнародних технічних регламентів та директив ЄС. Зазначений науково-дослідний

випробувальний центр матиме у складі комплекс випробувальних лабораторій з високотехнологічним обладнанням і висококваліфікованим персоналом, спеціальних випробувальних доріг та споруд, в якому 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, загальної безпечності, енергетичної ефективності тощо.

Основний комплекс інфраструктури, споруд і лабораторій науково-дослідного випробувального центру будуватиметься окремими пусковими чергами з моменту залучення відповідних масштабу проєкту інвестицій, основним джерелом яких може бути державний бюджет України, або інші джерела фінансування, не заборонені законодавством. Строки введення в експлуатацію окремих споруд і лабораторій визначатимуться окремими документами з фінансового забезпечення проєкту.

Пріоритетні заходи з реалізації цього проєкту та наведених вище завдань викладено як за сценарієм отримання інших джерел фінансування, відповідних масштабу завдання та світовим цінам на ринку необхідного обладнання, так і за сценарієм обмеженого розвитку в межах наявних власних ресурсів Підприємства.

**Основні завдання за напрямом розвитку компетенцій:**

- підвищення загального рівня професійної компетентності працівників Підприємства відповідно до рівня аналогічних установ провідних країн ЄС та інших розвинутих країн світу, розвиток наукового потенціалу та інфраструктури Підприємства та, відповідно, покращення інституційної спроможності щодо забезпечення навчання та підвищення кваліфікації працівників галузі;

- створення на базі ДП «ДержавтотрансНДІпроект» потужного галузевого центру підготовки та підвищення кваліфікації персоналу транспортної галузі.

ДП «ДержавтотрансНДІпроект» здійснює комплекс науково-дослідних та дослідно-конструкторських робіт, які окрім вирішення актуальних проблем транспортної і суміжних галузей, є основою подальшого вдосконалення існуючих та розвитку нових напрямів діяльності Підприємства.

**Основні завдання за напрямами науково-дослідних та дослідно-конструкторських робіт** наведено у додатку 1 до Стратегічного плану розвитку, але не обмежуючись тільки визначеними роботами.

**Основні завдання з розвитку нових напрямів діяльності** можуть включати (за наявних ресурсів та попиту), але не обмежуючись наведеним нижче:

1. Наукове супроводження переговорного процесу щодо вступу України до ЄС.

2. Розроблення нормативно-правових актів щодо імплементації законодавства ЄС.

3. Забезпечення технічного перекладу (науково-технічного редагування перекладу) актів права ЄС.

4. Ведення бази перекладів на сайті ДП «ДержавтотрансНДІпроект».

5. Розроблення технологій та пропозицій щодо впровадження системи маркування транспортних засобів за рівнем екологічної небезпеки та рівнем їхньої енергоефективності.

6. Розроблення технологій та пропозицій щодо впровадження «екологічних зон» для транспорту (зокрема в рамках пілотного проєкту розроблення та реалізації Екологічної стратегії м. Києва під егідою Київської міськдержадміністрації).

7. Подальший розвиток Випробувального центру колісних транспортних засобів та створення нових технологій.

8. Запровадження заходів з практичного впровадження в України положень Угоди про міжнародні перевезення швидкопсувних харчових продуктів та про спеціальні транспортні засоби, які призначені для цих перевезень (УПШ).

9. Впровадження системи смарт-тахографів.

10. Створення електронного сервісу оформлених ЄКМТ-сертифікатів задля запровадження електронного сервісу розподілу міжнародним автомобільним перевізникам України ліцензій ЄКМТ та разових дозволів.

11. Створення бази даних щодо тахографів, встановлених на колісних транспортних засобах в Україні, їх адаптації до колісних транспортних засобів, здійсненого пунктами сервісу тахографів технічного обслуговування.

12. Впровадження інтелектуальних транспортних систем у сфері використання колісних транспортних засобів та транспортної інфраструктури, зокрема, системи смарт-тахографів, як елемента інтелектуальних транспортних систем, та використання технології блокчейн.

13. Проведення дослідження, участь у робочих групах ЄЕК ООН та проєктах технічної допомоги ЄС щодо впровадження електронних товарно-транспортних документів у внутрішньому (eTTH) та міжнародному сполученні (eCMR).

14. Розроблення технологій та пропозицій щодо практичного впровадження в містах України математичних моделей якості атмосферного повітря міста для оцінки ефективності проєктів розвитку дорожньої інфраструктури, організації дорожнього руху та містобудування.

15. Організація системи підвищення кваліфікації керівників і спеціалістів, діяльність яких пов'язана з наданням послуг автомобільного транспорту, зокрема внутрішніх та міжнародних перевезень пасажирів, вантажів, а також підвищення кваліфікації водіїв тощо.

16. Впровадження системи підтвердження професійної компетентності водіїв транспортних засобів для надання послуг з перевезення пасажирів та вантажів.

17. Подальший розвиток напрямів підготовки та підвищення кваліфікації персоналу транспортної галузі:

18. Проведення науково-практичних семінарів та спеціального навчання з розвитку компетентності в галузі.

19. Розроблення проєкту нормативно-правового акта «Вимоги до персоналу пунктів обов'язкового технічного контролю колісних транспортних засобів».

20. Сертифікація процесів перевезення небезпечних вантажів та/або небезпечних відходів залізничним транспортом, здійснюваних суб'єктом господарювання, на виконання Ліцензійних умов провадження господарської діяльності з перевезення пасажирів, небезпечних вантажів та небезпечних відходів залізничним транспортом, затверджених постановою Кабінету Міністрів України від 09 грудня 2015 року № 1168.

21. Розроблення національного стандарту ДСТУ 0522_ «Методичні рекомендації з нормування витрат палива, електричної енергії, мастильних, інших експлуатаційних матеріалів автомобілями та технікою» та подальше супроводження цього напряму.

22. Опрацювання нормативно-правових актів та забезпечення методичної та практичної допомоги органам місцевого самоврядування стосовно впровадження актів ЄС щодо громадських пасажирських перевезень з метою імплементації Регламенту ЄС 1370/2007.

23. Участь у обґрунтуванні заходів транспортної політики на базі транспортних моделей міст. Зокрема, техніко-економічне обґрунтування проєктів, напрацювання індикативних показників щодо аналізу економічної діяльності підприємств галузі, прогноз, підтримання та оновлення баз даних техніко-економічного спрямування.

24. Проведення досліджень та виконання техніко-економічного обґрунтування проєктів щодо розмірів плат за транспортування та зберігання тимчасово затриманих транспортних засобів на спеціальних майданчиках (стоянках) за договором з Національною поліцією України.

25. Розроблення та надання науково-методичних рекомендацій щодо внесення змін до законодавства з метою підвищення рівня безпечності та захисту довкілля та наближення його до положень Регламенту (ЄС) 2018/858 за результатами виконаної у 2018-2020 роках НДР «Проведення аналізу регуляторних актів ЄС щодо оцінювання відповідності колісних транспортних засобів».

26. Активізація роботи щодо аналізу діяльності суб'єктів господарювання для виявлення їх реальних потреб у послугах, зокрема, що стосується питань безпеки експлуатації і функціонування транспортних об'єктів і засобів, організації безпечних перевезень вантажів і пасажирів, а також інших важливих питань, пов'язаних з безпекою на автомобільному транспорті, нормуванням, стандартизацією та метрологічним забезпеченням.

27. Утворення на базі ДП «ДержавтотрансНДІпроект» координаційного центру DETA (бази даних з обміну документацією щодо затвердження типу).

28. Сертифікація систем управління безпекою дорожнього руху підприємств, які надають послуги з вантажних та пасажирських перевезень автомобільним транспортом.

29. Розвиток науково-технічної експертизи з питань погодження можливості змін до конструкції колісних транспортних засобів.

30. Забезпечення створення, систематизування й передавання знань у сфері безпеки дорожнього руху персоналу, задіяному у сфері автомобільного транспорту.

31. Проведення наукових досліджень за тематикою убезпечення дорожнього руху відповідно до загальноприйнятих у світі підходів до формування та реалізації політики підвищення безпеки дорожнього руху (в тому числі розробка алгоритмів та моделей до побудови на підприємствах автомобільного транспорту систем управління безпекою дорожнього руху відповідно до вимог ДСТУ ISO 39001:2015 «Системи управління безпекою дорожнього руху. Вимоги та настанови щодо застосування (ISO 39001:2012, IDT).

32. Створення (за сприяння та згодою Мінінфраструктури) на базі ДП «ДержавтотрансНДІпроект» організаційно-методичного центру з питань створення, функціювання та сертифікації систем управління безпекою дорожнього руху відповідно до вимог ДСТУ ISO 39001:2015 «Системи управління безпекою дорожнього руху. Вимоги та настанови щодо застосування (ISO 39001:2012, IDT).

33. Проведення прикладних наукових досліджень, спрямованих на розроблення рекомендацій щодо впровадження в Україні комплексу заходів стосовно забезпечення доступності до керування транспортними засобами осіб з інвалідністю для відтворення порушених чи втрачених ними суспільних зв'язків та відносин, реалізації прав і задоволення потреб нарівні з іншими громадянами.

34. Визначення пристосованості транспортних засобів для доступності осіб з інвалідністю та інших маломобільних категорій населення.

35. Створення лабораторії з випробування тари та упаковки небезпечних вантажів та сертифікація тари та упаковки.

**Встановлено такі основні завдання з підвищення інституційної** ефективності Підприємства:

- реалізація заходів із збереження та розвитку існуючих та нових напрямів діяльності ДП «ДержавтотрансНДІпроект» як суб'єкта господарювання, які забезпечували б збереження та подальший розвиток наукової й технологічної бази Підприємства, необхідної для реалізації його місії та задоволення потреб галузі;

- посилення 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 впливу на діяльність Підприємства негативних явищ в економіці (в першу чергу за напрямами діяльності, що мають значний потенціал розвитку Підприємства, який стримується зовнішнім жорстким конкурентним середовищем та випадками недотримання іншими суб‘єктами господарювання вимог законодавства);

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

- розроблення та запровадження Стандарту Підприємства (СТП) «Методичні настанови щодо планування діяльності структурних підрозділів ДП «ДержавтотрансНДІпроект»;

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

- переведення всіх типових дохідних договорів у цифрову форму (договори приєднання) та їх уніфікація з мінімізацією часу укладення та пов'язаних ризиків;

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

- збереження та подальший розвиток можливостей Підприємства для конкурування на ринку праці, залучення та утримання висококваліфікованих працівників певних спеціальностей для його потреб;

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

- розроблення та запровадження Стандарту Підприємства «Настанова з оцінювання результативності й ефективності діяльності структурних підрозділів ДП «ДержавтотрансНДІпроект», що передбачає, зокрема елементи KPI та рейтингування, прийняття необхідних поточних та стратегічних управлінських рішень за результатами оцінки результативності й ефективності діяльності, високий рівень мотивації працівників до підвищення продуктивності й ефективності діяльності, конкурентоспроможності та конкурентоздатності Підприємства, інноваційної діяльності, своєчасного та в повному обсязі виконання поставлених завдань та досягнення встановлених цілей;

- подальша оптимізація процедур системи управління якістю ДП «ДержавтотрансНДІпроект» з метою зменшення витрат часу на забезпечення функціонування та підвищення її ефективності;

- підвищення рівня використання сучасних інформаційних технологій структурними підрозділами Підприємства;

- розвиток інформаційної інфраструктури ДП «ДержавтотрансНДІпроект» з урахуванням сучасних вимог та загроз;

- забезпечення виконання заходів з кіберзахисту, протидії кіберзагрозам та забезпечення кібербезпеки;

- підвищення рівня інформаційного захисту Підприємства.

Відповідно до сценаріїв розвитку зовнішнього середовища, що реалізовуватимуться протягом планового періоду 2024-2028 років, та наявних ресурсів, визначатимуться пріоритети інвестування.

Науково-виробничі підрозділи ДП «ДержавтотрансНДІпроект» на постійній основі розробляють «локальні» середньострокові та короткострокові (ділові, функціональні та операційні) стратегії та/або операційні плани 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 Підприємства в цілому, а також з урахуванням поточних зовнішніх умов.

### 4.4. Ключові індикатори

Зведеними індикаторами результативності досягнення встановлених цілей є основні зведені фінансові та техніко-економічні показники діяльності Підприємства, з урахуванням поточних зовнішніх факторів, відповідно до стратегічної цілі «Збереження та подальший розвиток наукової й технологічної бази ДП «ДержавтотрансНДІпроект», необхідної для реалізації його місії та задоволення потреб транспортної і суміжних галузей з утворенням більш стійкої та ефективної моделі диверсифікації комерційних напрямів діяльності Підприємства».

Прогнозні значення ключових індикаторів встановлено за сценарієм відносної стабільності (і відповідною йому стратегії збереження поточного стану на відносно стабільному рівні).

Таблиця 4.1

**Ключові індикатори**

| № з/п | Ключовий індикатор | Одиниця виміру | 2024 рік | 2025 рік | 2026 рік | 2027 рік | 2028 рік |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1 | Обсяг реалізованої продукції (робіт, послуг) (виробнича діяльність) | тис. грн | 295 020 | 297 970 | 300 950 | 303 960 | 307 000 |
| 2 | Капітальні інвестиції (інвестиційна та інноваційна діяльність) | тис. грн | 20 315 | 33 636 | 7 000 | 7 000 | 7 000 |
| 3 | Середня кількість працівників (розвиток трудового потенціалу) | осіб | 268 | 270 | 267 | 267 | 267 |

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 4 | Середньомісячна заробітна плата працівників (розвиток трудового потенціалу) | тис. грн | 41 949 | 41 462 | 42 705 | 43 980 | 45 300 |
| 5 | Вартість активів | тис. грн | 203 147 | 154 580 | 157 980 | 158 280 | 159 105 |

## 5. Ресурси

Прогнози щодо кадрових, фінансових та матеріальних ресурсів, необхідних та доступних Підприємству для реалізації стратегічних цілей та задач, наведено за сценарієм відносної стабільності.

Прогнозний кадровий склад ДП «ДержавтотрансНДІпроект» у 2024-2028 роках наведено у таблиці 5.1.

Таблиця 5.1

**Кадровий склад ДП «ДержавтотрансНДІпроект» (прогноз)**

| **Показники (осіб / станом на):** | **31.12.2024** | **31.12.2025** | **31.12.2026** | **31.12.2027** | **31.12.2028** |
|---|---|---|---|---|---|
| 1. Середня чисельність працюючих, в т. ч.: | 268 | 270 | 267 | 267 | 267 |
| 1.1. Апарат управління | 33 | 33 | 30 | 30 | 30 |
| 1.2. Наукові відділи | 154 | 158 | 160 | 162 | 164 |
| 1.3. Проєктний відділ | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| 1.4. Допоміжний персонал, в т. ч.: | 80 | 78 | 76 | 74 | 72 |
| робочі, водії | 55 | 54 | 53 | 52 | 51 |
| 2. Кількість працівників з повною вищою освітою, з них: | 200 | 202 | 204 | 206 | 208 |
| докторів наук | 4 | 4 | 4 | 4 | 4 |
| кандидатів наук | 18 | 19 | 20 | 21 | 22 |

Інвестиційна діяльність ДП «ДержавтотрансНДІпроект» ґрунтується на:

- власних ресурсах, що використовуються для підтримання інфраструктури та сталої роботи інженерно-технічних мереж,

підтримання та збереження існуючої високотехнологічної спеціалізованої та загальної виробничої бази, що дозволяє забезпечувати науково-технічну та господарську діяльність Підприємства на мінімально необхідному рівні;

- залученні інших джерел фінансування, незаборонених законодавством, спрямованих на досягнення встановлених на макроекономічному рівні цілей для всієї сфери автомобільного транспорту відповідно до місії Підприємства.

Прогнозні власні джерела інвестиційної діяльності ДП «ДержавтотрансНДІпроект» у 2024-2028 роках наведено у таблиці 5.2.

Таблиця 5.2

**Джерела інвестиційної діяльності (прогноз)**

| Показники | 2024 рік | 2025 рік | 2026 рік | 2027 рік | 2028 рік | Всього |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Амортизаційні врахування, тис. грн | 4 444 | 4 886 | 5 032 | 5 050 | 5 090 | **24 502** |
| Частина чистого прибутку, тис. грн | 15 871 | 28 750 | 1 968 | 1 950 | 1 910 | **53 228** |
| **Всього, тис. грн*** | **20 315** | **33 636** | **7 000** | **7 000** | **7 000** | **77 730** |

* ***Примітка***: маються на увазі всі можливі джерела для інвестицій (значення може відрізнятися від фактично використаних коштів).

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

- розвиток науково-дослідної та випробувальної бази для технологічного забезпечення впровадження у галузі сучасних світових стандартів та технічного регулювання з досягненням встановлених цілей проведення НДДКР та забезпеченням інноваційного характеру розвитку галузі;

- підтримання інфраструктури та сталої роботи інженерно-технічних мереж, убезпечення виробничого процесу та

життєдіяльності Підприємства, розвиток загальної виробничої сфери, покращення умов праці і навколишнього середовища.

Обсяги очікуваних капіталовкладень ДП «ДержавтотрансНДІпроект» у 2024-2028 роках наведено у таблиці 5.3.

Таблиця 5.3

**Очікувані капіталовкладення (прогноз)**

| Напрями капіталовкладень | 2024 рік | 2025 рік | 2026 рік | 2027 рік | 2028 рік | Всього |
|---|---|---|---|---|---|---|
| На підтримання функціонування та обмежений розвиток науково-дослідної випробувальної бази за найбільш нагальними напрямами, тис. грн | 17 105 | 30 796 | 5 000 | 5 000 | 5 000 | 65 680 |
| На підтримання та розвиток інженерної інфраструктури у мінімально необхідних обсягах, тис. грн | 3 210 | 2 840 | 2 000 | 2 000 | 2 000 | 12 050 |
| **Всього, тис. грн *** | **20 315** | **33 636** | **7 000** | **7 000** | **7 000** | **77 730** |

* ***Примітка***: фактичні обсяги капіталовкладень можуть відрізнятися залежно від поточних фінансових можливостей та пріоритетів.

План забезпечення діяльності та інвестиційного розвитку ДП «ДержавтотрансНДІпроект» сформовано відповідно до прогнозного обсягу власних ресурсів.

Реалізація проєкту створення Науково-дослідного випробувального центру перспективних технологій безпечного, екологічно сприятливого та енергоефективного автомобільного транспорту можлива лише за умов залучення інших джерел фінансування. В іншому разі обмежена реалізація окремих елементів цього проєкту може здійснюватися в межах щорічних фінансових планів і можливостей Підприємства і буде постійно відставати від вимог ринку країн ЄС і конкурентоспроможності.

Реалізація проєкту відповідатиме оптимістичному сценарію розвитку зовнішніх факторів для Підприємства, та потребуватиме також істотного збільшення кількості працівників, у першу чергу високої інженерної та наукової кваліфікації з відповідним збільшенням обсягів фінансових надходжень, необхідних для відповідного збільшення фонду оплати праці.

## 6. Потенційні ризики та управління ризиками

Потенційні ризики, пов'язані з реалізацією поставлених цілей та задач, наведено у розділі «Загрози (Threats)» підрозділу 2.3. SWOT-аналіз та в описі варіантів негативного сценарію розвитку Підприємства підрозділу 2.2. Аналіз зовнішнього середовища розділу 2. Аналіз середовища.

Управління ризиками включає, зокрема:

1) постійний моніторинг змін у зовнішньому та внутрішньому середовищах, регулярний та, за ймовірно високого рівня загроз, терміновий аналіз ризиків, прогнозів розвитку подій, їх колегіальний розгляд, та прийняття відповідних управлінських рішень (діє Комісія з постійного моніторингу та аналізу наявних або потенційних загроз національній безпеці України у сфері економіки на діяльність ДП «ДержавтотрансНДІпроект»);

2) завчасну підготовку до реалізації негативного сценарію розвитку зовнішнього середовища в межах наявних ресурсів та з огляду на оцінки ймовірності реалізації загроз, що розглядають;

3) розроблення та реалізація антикризових стратегій та планів заходів з мінімізації ризиків відповідно до конкретного масштабу проблем.

## 7. Ключові показники результатів діяльності

Прогнозні зведені ключові показники діяльності ДП «ДержавтотрансНДІпроект», за якими оцінюється досягнення мікроекономічних цілей за сценарієм відносної стабільності (і відповідною йому стратегії збереження поточного стану на відносно стабільному рівні), наведено у таблиці 7.1.

Таблиця 7.1

**Ключові показники результатів діяльності ДП «ДержавтотрансНДІпроект» у 2024 – 2028 роках**

| № з/п | Напрям діяльності | Найменування показника | Одиниця виміру | Факт минулого року | Прогноз поточного року | 2024 рік | 2025 рік | 2026 рік | 2027 рік | 2028 рік |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1 | Фінансова діяльність | 1.1. Чистий дохід від реалізації продукції (товарів, робіт, послуг) | тис. грн | 243 859 | 320 247 | 295 020 | 297 970 | 300 950 | 303 960 | 307 000 |
| | | 1.2. Валовий прибуток | тис. грн | 83 465 | 106 476 | 89 483 | 89 344 | 90 237 | 91 139 | 92 050 |
| | | 1.3. Чистий фінансовий результат: прибуток (збиток) | тис. грн | 46 896 | 60 186 | 47 758 | 49 850 | 50 348 | 50 851 | 51 359 |
| | | 1.4. Валова рентабельність | % | 34,2 | 33,2 | 30,3 | 29,9 | 29,9 | 29,9 | 29,9 |
| | | 1.5. Рентабельність діяльності | % | 19,23 | 18,79 | 16,19 | 16,7 | 16,7 | 16,7 | 16,7 |
| 2 | Маркетингова діяльність | 2.1. Обсяг реалізованої продукції на вітчизняному ринку | тис. грн | 243 859 | 320 247 | 295 020 | 297 970 | 300 950 | 303 960 | 307 000 |
| | | 2.2. Виручка від реалізації продукції на експорт | тис. грн | - | - | - | - | - | - | - |
| 3 | Виробнича діяльність | 3.1. Рівень використання виробничих потужностей | % | - | - | - | - | - | - | - |
| 4 | Інвестиційна | 4.1. Капітальні інвестиції, усього: | тис. грн | 5 334 | 2 632 | 20 315 | 33 636 | 7 000 | 7 000 | 7 000 |

| № з/п | Напрям діяльності | Найменування показника | Одиниця виміру | Факт минулого року | Прогноз поточного року | 2024 рік | 2025 рік | 2026 рік | 2027 рік | 2028 рік |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | та інноваційна діяльність | у тому числі за джерелами фінансування: | | | | | | | | |
| | | 4.1.1. Кошти державного бюджету | тис. грн | - | - | - | - | - | - | - |
| | | 4.1.2. Власні кошти підприємства | тис. грн | 5 334 | 2 632 | 20 315 | 33 636 | 7 000 | 7 000 | 7 000 |
| | | 4.1.3. Залучені кошти | тис. грн | - | - | - | - | - | - | - |
| | | 4.2. Витрати на інновації | тис. грн | - | - | -- | - | - | - | - |
| | | 4.3. Обсяги реалізованої інноваційної продукції | тис. грн | - | - | | - | - | - | - |
| | | 4.4. Питома вага інноваційної продукції в загальному обсязі реалізованої продукції | % | - | - | - | - | - | - | - |
| 5 | Розвиток трудового потенціалу підприємства | 5.1. Середньооблікова чисельність штатних працівників | осіб | 253 | 259 | 268 | 270 | 267 | 267 | 267 |
| | | 5.2. Середньомісячна заробітна плата працівників | грн | 34 967 | 47 332 | 41 949 | 41 462 | 42 705 | 43 980 | 45 300 |
| | | 5.3. Продуктивність праці одного працюючого промислово-виробничого персоналу | тис. грн / особу/міс | 80 | 103 | 92 | 92 | 94 | 95 | 96 |
| | | 5.4. Питома вага працівників, які здійснюють науково-технічну діяльність | % | 58 | 58 | 58 | 59 | 59 | 59 | 59 |
| 6 | | 6.1. Активи, усього, у тому числі: | тис. грн | 166 848 | 195 123 | 203 147 | 154 580 | 157 980 | 158 280 | 159 105 |
| | | 6.1.1. Оборотні активи | тис. грн | 72 011 | 100 750 | 97 520 | 83 250 | 99 140 | 99 380 | 99 980 |

| № з/п | Напрям діяльності | Найменування показника | Одиниця виміру | Факт минулого року | Прогноз поточного року | 2024 рік | 2025 рік | 2026 рік | 2027 рік | 2028 рік |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Стан використання активів | 6.1.2. Основні засоби (первісна вартість) | тис. грн | 55 095 | 57 244 | 73 244 | 104 280 | 110 250 | 115 980 | 120 050 |
| | | 6.2. Коефіцієнт зносу основних засобів | % | 58 | 62 | 54 | 42,0 | 45,0 | 47,0 | 49,0 |
| | | 6.3. Рентабельність активів | % | 28,11 | 30,85 | 23,51 | 32,2 | 31,9 | 32,1 | 32,3 |

## 8. Висновки

Відповідно до визначеної місії, встановлених цілей та завдань діяльності на макро- та мікроекономічних рівнях, реалізацію Стратегічного плану розвитку ДП «ДержавтотрансНДІпроект», як провідної галузевої науково-дослідної установи в сфері управління Мінінфраструктури, можна вважати ключовим елементом забезпечення сталого збалансованого розвитку сфери автомобільного транспорту та суміжних галузей національної економіки в контексті євроінтеграційних процесів та виконання Україною міжнародних зобов'язань, що має загальнодержавне стратегічне значення.

Директор ДП «ДержавтотрансНДІпроект»,
доктор технічних наук, професор,
заслужений діяч науки і техніки України

Віктор ГОРИЦЬКИЙ