

ЗАТВЕРДЖЕНО

Наказ Міністерства інфраструктури  
України

« \_\_\_\_ » \_\_\_\_\_ 2020 року № \_\_\_\_

**СТРАТЕГІЧНИЙ ПЛАН РОЗВИТКУ**  
державного підприємства «Державний автотранспортний науково-дослідний і  
проектний інститут» на 2021–2025 роки

1. Загальна інформація

1.1. Мета розробки

Державне підприємство «Державний автотранспортний науково-дослідний і проектний інститут» належить до сфери управління Міністерства інфраструктури України (далі – ДП «ДержавтотрансНДІпроект»). Метою діяльності якого є задоволення потреб галузі автомобільного транспорту в: науковому, експертно-аналітичному, інформаційному, технологічному та нормативно-правовому урегулюванні, забезпеченні подальшого сталого розвитку, підвищення рівня безпеки та захисту довкілля, оптимізація використання ресурсів, запровадження інновацій.

Стратегічний план розвитку державного підприємства «Державний автотранспортний науково-дослідний і проектний інститут» (далі – Стратегічний план розвитку) розроблено задля підвищення ефективності фінансово-господарської діяльності, оптимізації використання ресурсів та їх концентрації на найбільш перспективних і значущих напрямках розвитку.

Стратегічний план розвитку має сприяти підвищенню ефективності науково-дослідницької, науково-технічної та фінансово-господарської діяльності ДП «ДержавтотрансНДІпроект», збереженню і розвитку його потенціалу, освоєнню нових напрямів діяльності.

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

Стратегічний план розвитку за структурою та наповненням розроблено з урахуванням специфіки діяльності ДП «ДержавтотрансНДІпроект» із застосуванням сучасних підходів та міжнародного досвіду стратегічного планування, забезпечення діяльності та ефективного розвитку галузевої науково-дослідної установи.

Під час здійснення науково-дослідницької та фінансово-господарської діяльності в попередньому періоді ДП «ДержавтотрансНДІпроект» керувалося та виконувало Стратегічний план розвитку на середньостроковий період 2014 – 2020 рр., затверджений наказом Мінінфраструктури від 23.10.2014 № 539,

надаючи щорічні звіти з 2014 по 2018 рік та щоквартальні звіти упродовж 2019-2020 років.

Стратегічний план розвитку ДП «ДержавтотрансНДІпроект» на середньострокову перспективу розроблено на період 2021 – 2025 роки.

Стратегічний план розвитку ДП «ДержавтотрансНДІпроект» на середньостроковий період 2021 – 2025 роки розроблено на виконання наказу Міністерства інфраструктури України від 22.12.2018 № 651 на основі вимог Методичних рекомендацій з питань методологічного забезпечення складання середньо- та довгострокових стратегічних планів розвитку державних підприємств, державних акціонерних товариств та господарських структур, затверджених наказом Міністерства економічного розвитку і торгівлі України від 14.08.2013 № 971 (далі – Методичні рекомендації), відповідно до Закону України «Про управління об'єктами державної власності», наказу Міністерства інфраструктури України від 26.07.2013 № 548 «Про підприємства, установи та організації, що належать до сфери управління Міністерства інфраструктури України».

Перелік основних нормативно-правових актів, на яких базується діяльність ДП «ДержавтотрансНДІпроект» та його стратегічний план розвитку, наведений у додатку 1.

Стратегічний план розвитку спрямований на реалізацію положень, таких документів державного стратегічного планування та програмних документів, що стосуються діяльності галузі:

Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року (далі – Стратегія-2030), схваленої розпорядженням Кабінету Міністрів України від 30.05.2018 № 430;

Указу Президента України від 12.01.2015 № 5/2015 «Про Стратегію сталого розвитку «Україна – 2020»;

Середньострокового плану пріоритетних дій Уряду до 2020 року, затвердженого розпорядженням Кабінету Міністрів України від 03.04.2017 № 275;

Програми діяльності Кабінету Міністрів України, схваленої постановою Верховної Ради України від 04.10.2019 № 188-IX тощо.

### 1.3. Загальні відомості про суб'єкт господарювання

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

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

Статутом підприємства, затвердженим наказом Міністерства інфраструктури України від 15.06.2012 № 325, визначені наступні основні види господарської діяльності:

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, н.в.і.у.

У 2019 році, відповідно Порядку проведення державної атестації наукових установ, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 19 липня 2017 року № 540, Міністерством освіти і науки України було проведено комплекс заходів щодо оцінювання ефективності наукової, науково-технічної діяльності ДП «ДержавтотрансНДІпроект» як наукової установи відповідно до його завдань. Внаслідок проведеного оцінювання ДП «ДержавтотрансНДІпроект» видано Свідоцтво Міністерства освіти і науки України «Про державну атестацію наукової установи» від 31.05.2019 (серія ДА № 00060), яке свідчить про віднесення наукової установи до III класифікаційної групи, з терміном дії свідоцтва до 31.05.2021 року.

У 2019 році, відповідно до Положення про Державний реєстр наукових установ, яким надається підтримка держави, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 23.04.2001 № 380, ДП «ДержавтотрансНДІпроект» було внесено до Державного реєстру наукових установ, яким надається підтримка держави (Свідоцтво №02658, серія НД від 25.06.2019, видане Міністерством освіти і науки України).

Згідно з наказом Міністерства освіти і науки України від 25.06.2019 № 889 ДП «ДержавтотрансНДІпроект» (код ЄДРПОУ 01527695) внесено до Державного реєстру наукових установ під № 3089 в базі даних цього реєстру (<http://rni.mon.gov.ua/public/rni?reester=all>).

Згідно з частиною другою статті 4 Закону України «Про приватизацію державного і комунального майна» приватизації не підлягають: казенні підприємства та об'єкти, необхідні для виконання державою своїх основних функцій, для забезпечення обороноздатності держави, та об'єкти права власності Українського народу, майно, що становить матеріальну основу суверенітету України, зокрема наукові установи, включені до Державного реєстру наукових установ, яким надається підтримка держави.

Відповідно до Європейської угоди щодо роботи екіпажів транспортних засобів, які виконують міжнародні транспортні перевезення (ЄУТР), вимог регламентів ЄС, Політики національної безпеки України щодо цифрових тахографів ДП «ДержавтотрансНДІпроект» є органом з видачі електронних карток для цифрових тахографів.

Унікальний науковий, технологічний, кадровий потенціал ДП «ДержавтотрансНДІпроект», досвід багаторічної ефективної діяльності у міжнародних транспортних організаціях, нотифікації органів з оцінки відповідності у міжнародних системах, які забезпечують визнання результатів у провідних державах світу, компетенції у сфері нормативно-правового та експертно-аналітичного забезпечення Верховної Ради, центральних і місцевих органів виконавчої влади, органів державного контролю та нагляду, громадських професійних об'єднань, підприємств автомобілебудування, перевізників, підприємств інфраструктури транспорту обумовлює загальнодержавне значення його стабільної діяльності.

У випадку приватизації підприємства виникнуть негативні наслідки для ефективного виконання функцій державного управління та досягнення стратегічних цілей, встановлених суспільством та законодавством для Міністерства інфраструктури України, інших органів державної влади документами державного стратегічного планування, зокрема у Національній транспортній стратегії України на період до 2030 року, Угоди про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони (далі – Угода про асоціацію Україна-ЄС), зокрема у таких напрямках євроінтеграції:

співробітництво у сфері науки та технологій (глава 9, статті 374, 375, 376); створення зони вільної торгівлі (глава 3, статті 25, 55, 56, 57, 58, 70, 71, додаток III до глави 3 розділу IV);

транскордонне та регіональне співробітництво, що стосується транспорту (глава 27, стаття 448), забезпеченні транскордонного надання транспортних послуг українськими перевізниками (глава 6, стаття 136), скоординованого розвитку та прогресивної лібералізації перевезень між Сторонами відповідно до їхніх взаємних комерційних потреб за умови взаємного доступу на ринок для автомобільного транспорту;

правове регулювання на автомобільному транспорті (глава 7, стаття 367, 368, додатки XXXII і XXXIII до глави 7 розділу V) з метою розвитку стабільних транспортних систем, та здійснення ефективних і безпечних транспортних перевезень, оновлення транспортного сектору України і поступовій гармонізації діючих стандартів та політики з існуючими в ЄС, зокрема:

- розвиток інтелектуальних транспортних систем та інформаційних технологій;

- гармонізація відповідного соціального законодавства, що регулює відносини в галузі автомобільного транспорту, використання тахографів першого та другого поколінь на автомобільному транспорті, використання пристроїв обмеження швидкості;

- створення систем перевірки придатності транспортних засобів до експлуатації та придорожніх перевірок, що забезпечить визнання їх результатів на міжнародному рівні;

- створення системи оплати за користування дорожньою інфраструктурою, що спрямована на її збереження, мінімізацію шкоди для життя та здоров'я людей;

- гармонізація щодо перевезення небезпечних вантажів, швидкопсувних продовольчих вантажів, гуманне перевезення тварин тощо;

- впровадження загальних правил стосовно умов допуску до роботи операторів автомобільних перевезень на засадах дотримання бездоганної солідарної ділової репутації підприємства та його менеджерів;

- створення системи професійної кваліфікації персоналу, що забезпечує вільний рух робочої сили, безпеку, якість та ефективність перевезень;

- наближення законодавства України до права та політики ЄС у сфері охорони навколишнього природного середовища з приділенням особливої

уваги питанням, що мають транскордонний характер (глава 6, статті 360, 361, 362, 363, додатки XXX, XXXI до глави 6, додаток XXVII до глави 1 розділу);

покращення національної транспортної статистики (глава 5, статті 355, 356) відповідно до фундаментальних принципів ООН щодо офіційної статистики, Кодексу норм європейської статистики.

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

ДП «ДержавтотрансНДІпроект» щорічно виконує значні обсяги робіт з наукового та технологічного забезпечення функціонування галузі автомобільного транспорту, зокрема здійснює оперативне наукове, інформаційно-аналітичне, експертне забезпечення галузі.

ДП «ДержавтотрансНДІпроект» є органом затвердження типу та нотифікованою ООН технічною службою України з оцінки відповідності конструкції колісних транспортних засобів, приладдя та частин до них за Женевською угодою 1958 року, центром з видачі міжнародних сертифікатів технічного огляду за Віденською угодою 1997 року, акредитованим за міжнародними стандартами органом з сертифікації продукції, послуг та систем управління якістю, органом з інспектування продукції та процесів і випробувальним центром, виконуючи роботи з оцінювання та підтвердження відповідності КТЗ, їхніх частин, обладнання, послуг пасажирського автомобільного транспорту та систем управління якістю.

ДП «ДержавтотрансНДІпроект» здійснює функції національної організації України щодо присвоєння міжнародних ідентифікаційних кодів виробника (WMI) та присвоює суб'єктам господарювання, які виготовляють колісні транспортні засоби (КТЗ) в Україні, зазначені коди WMI, що входять в структуру ідентифікаційного номера КТЗ (VIN).

ДП «ДержавтотрансНДІпроект» виконує функції секретаріату технічного комітету стандартизації ТК 80 «Дорожній транспорт», до повноважень якого належить:

участь у роботі відповідних національних технічних комітетах стандартизації та міжнародних і регіональних організацій стандартизації;

розроблення та погодження проєктів національних нормативних документів та змін до них;

участь у формуванні Програми робіт з національної стандартизації.

ДП «ДержавтотрансНДІпроект» здійснює координацію робіт підкомітету ПК-05 «Транспорт та зв'язок» ТКА НААУ.

ДП «ДержавтотрансНДІпроект» є колективним членом технічного комітету стандартизації ТК 189 «Системи управління якістю».

ДП «ДержавтотрансНДІпроект» є єдиним в Україні органом із сертифікації, що розробив та погодив зі спеціальним Органом Європейського Союзу Політику безпеки системи цифрових тахографів, забезпечує обіг карток до них на підставі затвердження типу карток й сертифікатів безпеки, сумісності та надійності згідно з вимогами ЄУТР.

Задля збільшення локалізації виробництва карток в I кварталі 2020 року проведено відкритий тендер на придбання Мащини спеціального призначення Mühlbauer SCP 60 для персоналізації карт тахографа у форматі ID-1, яка використовуватиметься для персоналізації карток для цифрових тахографів першого покоління та цифрових тахографів другого покоління (смарт-тахограф). У подальшому Машина спеціального призначення Mühlbauer SCP 60 може бути використана для виготовлення свідоцтв професійної компетентності водіїв.

ДП «ДержавтотрансНДІпроект» створило та продовжує нарощувати унікальні в Україні технологічні можливості (лабораторну базу) для проведення досліджень, розробок та випробовувань продукції, забезпечуючи доступ країни до сучасних технологій у галузі транспорту та машинобудування.

На базі трьох акредитованих Національним агентством з акредитації України (далі – НААУ) випробувальних лабораторій інституту у 2012 році створено Випробувальний центр колісних транспортних засобів ДП «ДержавтотрансНДІпроект» (далі – ВЦ КТЗ), який у 2019 році акредитовано НААУ на відповідність вимогам нової версії ДСТУ ISO/IEC 17025:2017 «Загальні вимоги до компетентності випробувальних та калібрувальних лабораторій», та оснащений унікальною в Україні лабораторною базою для проведення наукових досліджень і випробовувань продукції (колісних транспортних засобів, двигунів, інших частин та обладнання КТЗ, відновлюваних, традиційних та нетрадиційних видів моторного палива тощо) згідно з європейськими стандартами та міжнародними технічними регламентами ООН стосовно безпечності конструкції, експлуатаційних та споживчих властивостей, енергоефективності КТЗ, екологічних норм «ЄВРО».

Також, з 2012 року ДП «ДержавтотрансНДІпроект» є акредитованим НААУ Органом з інспектування згідно з ДСТУ EN ISO/IEC 17020:2014 «Оцінка відповідності. Вимоги до роботи різних типів органів з інспектування» і здійснює інспектування продукції і процесів за такими напрямками:

- перевіряння конструкції та технічного стану КТЗ (А1);
- інспектування процесів виробництва КТЗ, їхніх частин та обладнання (А2);
- перевіряння конструкції та технічного стану газобалонних КТЗ (Б1);
- інспектування процесів переобладнання КТЗ для роботи на газових моторних паливах (Б2);
- перевіряння конструкції та технічного стану КТЗ міжнародних перевізників за вимогами ЄКМТ (М1);
- перевіряння конструкції та технічного стану КТЗ міжнародних перевізників за вимогами Віденської угоди (М2);
- інспектування процесів технічного обслуговування тахографів за вимогами ЄУТР (М3);
- інспектування спеціалізованих КТЗ для перевезення швидкопсувних вантажів на відповідність вимогам УПШ (У1).

ДП «ДержавтотрансНДІпроект» має унікальний досвід розроблення та створення імпортозамінних технологій та високотехнологічного випробувального обладнання, що не поступаються закордонним аналогам.

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

ДП «ДержавтотрансНДІпроект» є унікальною єдиною в Україні науковою установою, яка протягом 2003-2020 років системно здійснює діяльність щодо напрацювання, удосконалення та постійного оновлення галузевої нормативної бази з праці та професійної класифікації, створює та оновлює Довідники кваліфікаційних характеристик професій працівників автомобільного транспорту, зокрема у сфері технічного обслуговування КТЗ, які, після затвердження наказами Мінінфраструктури, набувають статусу нормативно-правового акта.

Інформаційна довідка про виконання ДП «ДержавтотрансНДІпроект» найбільш важливих для галузі науково-дослідних робіт наведена у додатку 2.

ДП «ДержавтотрансНДІпроект» володіє необхідними ресурсами: кадровим складом для виконання наукових досліджень: 2 доктори наук; 15 кандидатів наук, а також 13 аспірантів; 189 працівників з повною вищою освітою; матеріально-технічною базою, необхідною для виконання науково-дослідних робіт, та унікальним комплексом обладнання для проведення науково-дослідних та дослідно-конструкторських робіт.

Зокрема, ДП «ДержавтотрансНДІпроект» має висококваліфіковані кадри аудиторів з питань акредитації випробувальних лабораторій та органів з інспектування, працівників, які здійснюють проведення науково-технічних експертиз у сфері колісних транспортних засобів та послуг автомобільного транспорту.

ДП «ДержавтотрансНДІпроект» створив та підтримує в актуалізованому стані фонд міжнародних технічних регламентів ООН (Правил ООН), стандартів, нормативних документів щодо конструкції та технічної експлуатації КТЗ, проектної документації стосовно інфраструктури автомобільного транспорту, що налічує понад 10000 одиниць.

В цілому, діяльність ДП «ДержавтотрансНДІпроект» спрямована на розвиток та вдосконалення наукової, технологічної і правової бази галузі автомобільного транспорту на засадах забезпечення виконання міжнародних договорів України та адаптації законодавства України до законодавства ЄС, із зосередженням на таких основних аспектах, як безпечність транспортних процесів, екологічна безпека, соціальна спрямованість, якість та ефективність надання послуг автомобільного транспорту з перевезення пасажирів та вантажів, конкурентоспроможність національних операторів транспортних процесів і виробників транспортних засобів і компонентів до них, використання транзитного потенціалу держави, енергоефективність транспортного сектору, впровадження альтернативних моторних палив, розроблення імпортозамінних технологій, випробувального та аналітичного обладнання, методологічні засади

тарифної політики та соціально значимих пасажирських перевезень, створення та оновлення нормативної бази з праці та професійної класифікації, підготовка персоналу у сфері спеціальних знань для галузі, розвиток випробувальної та науково-дослідницької бази як інструменту для забезпечення ефективного технічного регулювання Міністерством інфраструктури України у галузі відповідно до сучасних міжнародних вимог тощо.

Опис характеристик та можливостей підприємства наведено у розділі 2 та додатках 2 – 4.

ДП «ДержавтотрансНДІпроект» проголошує, що її працівники, посадові особи, керівник у своїй внутрішній діяльності, а також у правовідносинах із діловими партнерами, органами державної влади, органами місцевого самоврядування керуються принципом «нульової толерантності» до будь-яких проявів корупції і вживатимуть всіх передбачених законодавством заходів щодо запобігання, виявлення та протидії корупції і пов'язаним з нею діям (практикам).

Основними заходами є:

- періодична оцінка корупційних ризиків у діяльності підприємства;
- проведення навчань – семінарів з питань запобігання корупційним правопорушенням;

- моніторинг реалізації державної антикорупційної політики та доведення цієї інформації до всіх співробітників;

- організація та проведення антикорупційної перевірки ділових партнерів;

- удосконалення механізму повідомлень про можливі факти корупції та захисту осіб, які надають допомогу в запобіганні і протидії корупції (викривач), запобігання і врегулювання конфлікту інтересів;

- усунення корупційних чинників у процедурах державних закупівель та в процесі управління майном;

- нагляд і контроль за дотриманням вимог Антикорупційної програми;

- проведення експертизи організаційно-розпорядчих, юридичних, виробничих та фінансових документів, а також їх проєктів, розроблення та внесення у проєкти господарських договорів, що укладаються з контрагентами, нормативні документи ДП «ДержавтотрансНДІпроект» відповідних положень стосовно вимог антикорупційного законодавства;

- забезпечення належної взаємодії з органами протидії та боротьби з корупцією, правоохоронними органами, іншими державними органами та юридичними чи фізичними особами у частині запобігання корупційним правопорушенням.

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

ДП «ДержавтотрансНДІпроект» не належить до містоутворюючих підприємств.



## 2. Аналіз поточного стану діяльності підприємства

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

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

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

- розроблення вітчизняних технологій (імпортозаміщення);

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

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

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

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

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

- наукова, інформаційна, експертно-аналітична підтримка;

- розроблення кваліфікаційних вимог та підвищення рівня компетентності персоналу автомобільного транспорту.

Аналіз поточного стану діяльності та потенціалу розвитку за цими напрямками діяльності наведено у розділі 2 та додатках 5, 6 і 7.

Спеціалізовані напрями та види господарської діяльності підприємства:

Випробовування та підтвердження відповідності:

Випробовування:

- КТЗ, їхніх частин та обладнання на визначення відповідності вимогам щодо загальної, активної та пасивної безпеки, екологічним стандартам, визначення рівня енергоефективності та інших споживчих характеристик, визначення відповідності конструкції і технічного стану вимогам резолюції ЄКМТ до «особливо зелених і безпечних» вантажних автомобілів, вимогам до газобалонних КТЗ тощо;

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

- науково-дослідні задля розширення використання газових моторних палив ДВЗ та газобалонними КТЗ;

- дослідницькі задля розроблення чи впровадження новітніх технологій.

Оцінювання та підтвердження відповідності:

- КТЗ (нових і тих, що були в користуванні і ввозяться в Україну), частин та обладнання КТЗ (ідентифікація, випробовування, перевірка відповідності виробництва, наглядання за сертифікованою продукцією та послугами);

- автобусів, що перебувають у сфері експлуатації в Україні щодо категорії, класу, пасажировмісності, пристосування для перевезення осіб з обмеженою мобільністю, екологічних показників (добровільна сертифікація);

- систем управління якістю організацій та підприємств;

- послуг пасажирського та вантажного автотранспорту.

Науково-технічна експертиза (НТЕ):

- проєктів законів та інших нормативно-правових актів;

- нормативної документації (проєктів технічних умов та змін до них, технічних завдань) на конструкцію КТЗ, іншу продукцію та пов'язані з ними послуги;

- споживчих властивостей пневматичних шин;

- споживчих властивостей акумуляторних батарей;

- щодо можливості переобладнання КТЗ;

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

- безпеки типу і товарознавчих властивостей для отримання дозволу на ввезення КТЗ.

Науково-технічні переклади, аналітичні дослідження законодавства Європейського Союзу і пов'язаних документів.

Надання свідоцтв про погодження конструкції транспортного засобу щодо забезпечення безпеки дорожнього руху.

Надання суб'єктам господарювання «Свідоцтв про погодження конструкції транспортного засобу щодо забезпечення безпеки дорожнього руху» стосовно переобладнання КТЗ для роботи на газових моторних паливах.

Нормування експлуатаційних витрат моторних палив на автомобільному транспорті:

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

- розроблення базових тимчасових індивідуальних норм витрат палива за заявками власників КТЗ, а також базових тимчасових без обмеження сфери дії та постійних норм витрат палива за заявками підприємств-виробників КТЗ.

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

Проведення міжнародних технічних оглядів КТЗ.

Забезпечення обігу карток до цифрових тахографів.

Навчання та підвищення кваліфікації персоналу автотранспортних підприємств:

- навчання, підготовка, підвищення кваліфікації працівників автомобільного транспорту;

- проведення науково-технічних семінарів тощо.

Перевірка знань працівників суб'єктів перевезення небезпечних вантажів на залізничному та морському транспорті.

Здійснення НДДКР та розробка обґрунтування проєктів нормативних документів.

Роботи з підтвердження відповідності процесів та продукції органом з інспектування здійснюються відповідно до ДСТУ ISO/IEC 17020 щодо:

- технічного стану КТЗ вимогам міжнародних договорів, та на звернення замовників, власників КТЗ;

- виробництва КТЗ та їхніх складових частин згідно з додатком 2 до Женевської угоди 1958 року;

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

- спеціальних транспортних засобів та їхнього обладнання для перевезення швидкопсувних харчових продуктів згідно з вимогами УПШ.

Забезпечення процесів організації перевезень (атестація автобусів за параметрами комфортності, розроблення паспортів автобусних маршрутів, обґрунтування доцільності відкриття нових автобусних маршрутів загального користування, комплексне обстеження пасажиропотоків маршруту, визначення класу комфортності тощо).

Науково-методичне забезпечення у сфері економічної діяльності галузі, виконання техніко-економічних обґрунтувань, оцінювання економічної ефективності та розроблення прогнозів діяльності транспортних підприємств, визначення договірних цін на послуги суб'єктів господарювання (зокрема розрахунки тарифів на послуги з перевезень пасажирів та вантажів тощо).

Розробка, перегляд та видання Довідників кваліфікаційних характеристик професій працівників Випуску 69 «Автомобільний транспорт».

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

Проєктні роботи (щодо промислового та цивільного будівництва).

Підготовка та періодичне видання спільно з ДП «ДерждорНДІ», Національним транспортним університетом галузевого науково-виробничого журналу «Автошляховик України», інша видавнича та рекламна діяльність.

Розробка, розгляд, погодження та підготовка до затвердження проєктів національних ДСТУ переважно згармонізованих з міжнародними стандартами ISO та європейськими стандартами EN, а також перегляд і перевірка стандартів, підготовка змін до них та пропозицій щодо скасування ДСТУ, ГОСТ і галузевих стандартів ОСТ та ГСТУ.

Надання виробникам КТЗ свідоцтва про присвоєння міжнародного ідентифікаційного коду (WMI) виробника колісних транспортних засобів (КТЗ) та символів (VIS) міжнародного ідентифікаційного номера (VIN) КТЗ в Україні.

Інформаційне забезпечення та реалізація нормативних документів згідно з Агентською угодою з Державним підприємством «Український науково-дослідний і навчальний центр проблем стандартизації, сертифікації та якості» (ДП «УкрНДНЦ»).

Інші види статутної діяльності.

2.2. Аналіз зовнішнього середовища

2.2.1. Макроекономічний аналіз

Передбачаються такі тенденції розвитку автомобільного транспорту України:

значущість автомобільного транспорту, як важливої складової економіки, є стабільно високою 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 (зараз в Україні 220-230 автомобілів на 1000 осіб, тоді як у розвинених країнах 550-800 автомобілів на 1000 осіб);

реалізація Угоди про асоціацію Україна-ЄС та функціонування Зони вільної торгівлі з ЄС забезпечить розвиток торговельно-економічних зв'язків, сприятиме 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, що потребують відповідних технологій використання та контролю застосування.

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, залежністю від зовнішніх джерел енергопостачання.

Більш детальний аналіз загальних тенденцій та прогнози розвитку автомобільного транспорту наведено у відповідних звітах з науково-дослідних робіт (додаток 2), що виконувалися ДП «ДержавтотрансНДІпроект» останніми роками, зокрема, на замовлення Мініфраструктури, Мінприроди (Міненерговугілля), Держенергоефективності або за власний кошт.

Аналіз негативних факторів, що впливають на діяльність автомобільного транспорту:

Світова фінансова та економічна криза, пандемія коронавірусу – нові негативні фактори, що проявилися у 2020 році. Неприятливий на цей час інвестиційний клімат та 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 КТЗ (від запроваджених в країнах ЄС), в цілому низький технологічний рівень переважної частини рухомого складу, недосконалість 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 сьгоднішнім транспортним потокам інфраструктура – автомобільні дороги та прикордонні пункти пропуску. Погіршенню конкурентоздатності вітчизняних перевізників сприяли гострий брак дозволів: лише тільки Польща зменшила кількість двосторонніх дозволів з 260 тис. у 2018 році до 160 тис. у 2019 р., масовий виїзд водіїв на роботу в ЄС, підвищення фінансового забезпечення водіїв за кордоном.

Нормативно-правова база функціонування галузі 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 визначені стандарти якості і рівні транспортного обслуговування, яких потрібно досягти, відсутнє системне інформаційне забезпечення перевезень в містах, на приміських і міжміських маршрутах за межами автостанцій. Не вирішені питання забезпечення транспортного обслуговування жителів сільської місцевості, громадян з обмеженою мобільністю, поширеними є нелегальні перевезення, потребують адекватного вирішення питання 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 недосконалість 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, зокрема, підвищеного вмісту в них таких компонентів як сірка та особливо небезпечних ароматичних вуглеводнів, 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 КТЗ та низька енергоефективність також є негативними чинниками.

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

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 КТЗ відтермінується, а для КТЗ, 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 дорожньо-транспортних пригод (ДТП) є однією із найгостріших проблем сьогодення. Щорічно в Україні в ДТП гине декілька тисяч осіб (у 2017-2019 рр. – близько 3,5 тис. осіб за рік), та декілька десятків тисяч осіб зазнають травм (у 2017-2019 рр. – більше 30 тис. осіб за рік), що призводить і до значних соціально-економічних втрат держави (оцінюються в 4,5 млрд. доларів США на рік, що становить приблизно 3,4 % валового внутрішнього продукту). Питомі показники аварійності знаходяться на вкрай незадовільному рівні (у порівнянні з успішними у сфері БДР європейськими країнами).

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

Підприємством здійснюються такі головні роботи:

- науково-дослідні та дослідно-конструкторські роботи;
- дослідження ефективності функціонування транспортно-дорожнього комплексу України, проведення досліджень та розробка пропозицій до концепцій, стратегій, програм його розвитку і реформування;
- дослідження гармонізації законодавства України у сфері транспорту з нормами законодавства ЄС, виконання науково-дослідних робіт з проблем гармонізації;
- теоретичні дослідження із застосуванням методів математичного моделювання та експериментальні дослідження впливу автомобільного транспорту на навколишнє природне середовище, зокрема, викидів забруднювальних речовин та антропогенних викидів парникових газів у атмосферне повітря, методичне забезпечення та участь у підготовці національних кадастрів відповідно до зобов'язань України за Рамковою конвенцією ООН про зміну клімату, Кіотським протоколом до неї та Паризькою кліматичною угодою 2015 року;
- теоретичні та експериментальні дослідження, дослідно-конструкторські і завершальні роботи за зразками нових типів КТЗ та їхніх складових частин, оцінювання безпечності конструкції, екологічної безпечності і енергоефективності КТЗ та їхніх складників;
- теоретичні та експериментальні дослідження екологічних і енергетичних показників та паливної економічності КТЗ та їхніх двигунів при застосуванні традиційних, сумішевих, альтернативних, біологічних і газових видів моторного палива та застосуванні дослідних зразків нових видів добавок і присадок до моторних палив;
- дослідження та удосконалення організації і методів діагностування, технічного обслуговування та поточного ремонту КТЗ;
- дослідження та удосконалення організації перевезення пасажирів на автобусних маршрутах;
- розроблення стандартів, норм і нормативів задля підвищення економічної ефективності функціонування галузі, методологічне забезпечення функціонування системи нормування витрат палива, пневматичних шин,

аккумуляторних батарей, інших складових частин і витратних матеріалів під час експлуатації КТЗ;

- виконання науково-дослідних робіт для вирішення проблем та актуальних питань безпеки руху і перевезень автомобільним транспортом;
- виконання конструкторських розробок;
- виконання інженерних випробувань для проектування і виконання комплексної проектно-кошторисної документації;
- постійний перегляд, актуалізація та удосконалення галузевої нормативної бази з праці та професійної класифікації.

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

Випробувальний центр створюється ДП «ДержавтотрансНДІпроект», який є нотифікованою ООН державною технічною службою з виконання Україною міжнародних зобов'язань у транспортній галузі. Інститут створив певні технічні можливості для реалізації проекту, а також має висококваліфікований персонал та власні високотехнологічні розробки, що не поступаються закордонним аналогам. Зокрема, інститут вперше в Україні створив можливості для випробовування двигунів на відповідність нормам «ЄВРО».

Працівники ДП «ДержавтотрансНДІпроект» за дорученням Мінінфраструктури беруть участь у сесіях робочих груп Комітету внутрішнього транспорту ЄЕК ООН у Женеві, де очолюють робочі групи з автомобільного транспорту (SC.1) та експертів ЄУТР, у роботі Всесвітнього форуму з гармонізації правил у галузі колісних транспортних засобів (WP.29), відповідних груп Міжнародного транспортного форуму в рамках Європейської конференції міністрів транспорту.

За період діяльності ТК 80 «Дорожній транспорт» в галузі автомобільного транспорту було розроблено та видано 223 національні стандарти та 2 стандарти організацій України (СОУ), зокрема гармонізованих з міжнародними нормативними документами – 208 національних стандартів. З 2014 року затверджені наказами ДП «УкрНДНЦ» 61 національний стандарт.

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



обґрунтування доцільності відкриття нових автобусних маршрутів загального користування.

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

Роботи з оцінювання та підтвердження відповідності (сертифікації) та випробування:

КТЗ, їхніх частин та обладнання, і пов'язаних з цим випробувань, починаючи з 1996 року. Обсяги робіт з сертифікації та випробувань КТЗ значною мірою залежать від обсягів виробництва КТЗ та їхніх частин в Україні та імпорту цієї продукції в Україну. Очікується зменшення доходів від виконання робіт з сертифікації транспортних засобів та їхніх складників, що пояснюється, зокрема, внесенням змін до нормативно-правових актів, пов'язаними зі значним скороченням обсягів технічного регулювання у сфері КТЗ та частин;

послуги пасажирського автомобільного транспорту з 2005 року. Сертифікація цього виду послуг є добровільною і здійснюється виключно за власним бажанням перевізника на підставі його заявки за процедурами органу сертифікації – ДП «ДержавтотрансНДІпроект». Обсяги сертифікації послуг залежать, в основному, від участі перевізників у конкурсах на право здійснювати перевезення на маршрутах загального користування. Намітилась тенденція до скорочення обсягів через зміни в нормативно-правових актах та через недобросовісну конкуренцію з боку інших органів із сертифікації;

добровільна сертифікація систем управління якістю (СУЯ) підприємств – виробників транспортних засобів, їхніх складових частин на відповідність вимогам ДСТУ ISO 9001. Частка ДП «ДержавтотрансНДІпроект» на ринку зазначених послуг незначна. В найближчі роки можна прогнозувати зменшення попиту на такі послуги;

випробування КТЗ та їхніх складників щодо визначення відповідності вимогам з активної та пасивної безпеки, відповідності екологічним стандартам та визначення рівня енергоефективності, споживчих характеристик тощо. Обсяги робіт з випробування КТЗ та їхніх частин в основному є віддзеркаленням обсягів робіт за напрямом сертифікації КТЗ та їхніх частин і залежать від тих же самих факторів.

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

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

Зазначені напрями мають дуже значний потенціал зростання в разі отримання можливостей з проведення на власній випробувальній базі (у ВЦ КТЗ ДП «ДержавтотрансНДІпроект») повного комплексу сертифікаційних випробувань продукції відповідно до встановлених законодавством вимог.

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

Науково-технічна експертиза можливості переобладнання КТЗ та нормативної документації на конструкцію КТЗ, іншу продукцію та пов'язані з ними послуги. Відповідно до Порядку переобладнання транспортних засобів, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 21.07.2010 № 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 07.09.98 № 1388, переобладнання транспортного засобу здійснюється за погодженням з виробниками транспортних засобів та їхніх складових частин, що мають ідентифікаційні номери, або з ДП «ДержавтотрансНДІпроект» чи Головним сервісним центром МВС.

З 2016 року простежується загальна тенденція збільшення кількості звернень замовників з питань проведення науково-технічної експертизи (НТЕ) можливості переобладнання КТЗ, що пов'язане з поступовим збільшенням обсягів перевезення пасажирів і вантажів та наданням інших послуг автомобільним транспортом в Україні.

Обсяги робіт за напрямком «Надання суб'єктам господарювання Свідоцтв стосовно переобладнання для роботи на газових моторних паливах» у 2014-2019 роках зростали. Подальшого суттєвого збільшення обсягів робіт можна очікувати лише у разі зниження вартості газових моторних палив (зокрема стисненого природного газу).

НТЕ нормативної документації (проектів технічних умов та змін до них, технічних завдань) на конструкцію КТЗ, на іншу продукцію та на пов'язані з ними послуги: у 2017-2019 роках значно зросла кількість НТЕ нормативної документації на конструкцію КТЗ (у 3,7-4,4 рази у порівнянні з 2016 роком), що пов'язано зі збільшенням обсягів виробництва КТЗ за індивідуальними замовленнями за технічними завданнями.

Такий стан справ за цим напрямком робіт спричинений, зокрема, більшою орієнтацією виробників КТЗ на специфічні потреби споживачів та їхні вимоги до цієї продукції, поступове зростання економічних показників України в цілому, а також зміни у законодавстві та нормативних документах, що відбулися у 2014-2017 роках, а саме:

пунктом 38 розділу 1 Закону України від 09.04.2014 № 1193-VII «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо скорочення кількості документів дозвільного характеру» виключено статті 4 – 9 Декрету Кабінету Міністрів України від 10.05.93 № 46-93 «Про стандартизацію і сертифікацію»

(втратив чинність з 01.01.2018), якими була передбачена державна реєстрація технічних умов (ТУ) та змін до них. Оскільки зазначений Закон набрав чинності 26.04.2014, з цієї дати скасовано державну реєстрацію ТУ та змін до них;

скасовано постанову Кабінету Міністрів України від 31.07.95 № 568 «Про узгодження нормативної документації на конструкцію транспортних засобів» (втратила чинність з 28.01.2017 на підставі постанови Кабінету Міністрів України від 23.11.2016 № 1059) та наказ Міністерства транспорту України від 22.06.2000 № 338 «Про затвердження Порядку узгодження нормативної документації на конструкцію транспортних засобів», зареєстрований в Міністерстві юстиції України 10.07.2000 за № 404/4625 (втратив чинність з 21.05.2017 на підставі розпорядження Кабінету Міністрів України від 10.03.2017 № 166-р), згідно з якими узгодження нормативної документації на конструкцію КТЗ здійснювало Міністерство інфраструктури України на підставі проведеної ДП «ДержавтотрансНДІпроект» НТЕ;

з 20.12.2015 скасовано дію ДСТУ 1.3:2004 «Національна стандартизація. Правила побудови, викладання, оформлення, погодження, прийняття та позначання технічних умов», який також передбачав обов'язкове узгодження нормативної документації на конструкцію КТЗ Міністерством інфраструктури України.

З огляду на зазначене, на сьогодні проведення ДП «ДержавтотрансНДІпроект» науково-технічної експертизи нормативної документації (ТУ та змін до них) на конструкцію КТЗ є добровільною для виробників КТЗ.

Разом з цим, 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 07.09.1998 № 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».

Усі ці фактори не дають змоги достеменно визначити прогностичні показники за вказаним напрямом робіт на наступний період (2021–2025 рр.), однак за умови відсутності наступних змін законодавчих норм і поточних економічних та інших умов є підстави очікувати поступове зростання кількості звернень виробників КТЗ до інституту на проведення НТЕ таких нормативних документів.

Нормування експлуатаційних витрат палива на автомобільному транспорті задля методичного забезпечення планування потреб підприємств, установ і організацій у паливі та мастильних матеріалах при експлуатуванні автомобільного транспорту, контролю витрат і сприяння економії моторних палив і підвищенню безпечності дорожнього руху здійснюється відповідно до Норм витрат палива і

мастильних матеріалів на автомобільному транспорті, затверджених наказом Мінтрансу від 10.02.98 № 43.

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

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

Аналіз обсягів замовлень розробки індивідуальних базових норм витрат палива суб'єктами господарювання в період з 2013 до 2019 рік показує, що позитивним фактором є затвердження Мінінфраструктури у 2012 році принципово нової редакції Норм витрат палива і мастильних матеріалів на автомобільному транспорті. Більш демократична, гнучка та адекватна система нормування дозволила перейти до її використання також правоохоронними органами України у системі Міністерства внутрішніх справ, Служби безпеки України (які раніше користувалися відомчими нормами).

Показовим є виникнення у 2018 році попиту на розроблення норм витрат електроенергії для електромобілів, який інститут також задовольняє.

Разом з цим, робота щодо розроблення та перегляду норм витрат палива є вкрай необхідною для бізнесу, а також 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.

Аналізуючи тенденції останніх років, можна очікувати відносно стабільні обсяги робіт та надходження коштів від цього напряму діяльності або невеликий (орієнтовно до 2 % на рік) 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.

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 2021–2025 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.

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

Незважаючи на стабільне зростання обсягів перевірених КТЗ за період 2013–2019 років, доходи ДП «ДержавтотрансНДІпроект» зростають не пропорційно абсолютній кількості перевірок. Це пов'язано з розширенням мережі субпідрядних випробувальних лабораторій в регіонах і відтоку до них певної частини замовлень. У 2014 році ДП «ДержавтотрансНДІпроект» надавав 40 % послуг від загального обсягу зазначеного ринку послуг України, у 2019 році цей показник скоротився до 26,9 %; за прогнозом, у 2020 році він зменшиться до 25 %.

На обсяги робіт за напрямом «міжнародний техогляд КТЗ» суттєво вплинуло набрання чинності постановою Кабінету Міністрів України від 30.01.2012 № 137 «Про затвердження Порядку проведення обов'язкового технічного контролю та обсягів перевірки технічного стану транспортних засобів, технічного опису та зразка протоколу перевірки технічного стану транспортного засобу», згідно з якою протокол обов'язкового технічного контролю може застосовуватися як альтернатива Міжнародному сертифікату технічного огляду, а також нотифікація ООН у квітні 2013 зразка протоколу обов'язкового технічного контролю, як альтернативи Міжнародному сертифікату технічного огляду, відповідно до пункту 4 Доповнення 2 до Угоди про прийняття єдиних умов періодичних технічних оглядів колісних транспортних засобів і про взаємне визнання таких оглядів. Очікувалось істотне скорочення обсягів доходів за зазначеним напрямком, проте політика ДП «ДержавтотрансНДІпроект» щодо надання послуги з міжнародного техогляду КТЗ як супутньої з перевіркою КТЗ за вимогами настанови ЄКМТ (одна спільна перевірка – два сертифікати) дозволила утримувати стабільний рівень доходів у 2016–2020 роках.

ДП «ДержавтотрансНДІпроект» проводить оцінювання спроможності потенційних претендентів-випробувальних лабораторій задля залучення їх, як субпідрядників, для виконання робіт з перевірки відповідності конструкції та технічного стану колісних транспортних засобів міжнародних перевізників вимогам Настанови ЄКМТ щодо багатосторонньої квоти, Директиви

2014/45/ЄС (2009/40/ЄС) щодо придатності КТЗ до експлуатації, Приписів ООН, доданих до Віденської угоди 1997 року. Обсяги доходів за цим напрямом є стабільними, але незначними.

Відповідно до Угоди про асоціацію між Україною та Європейським Союзом, протягом 5 років з дати набрання чинності цією Угодою в національному транспортному секторі мають бути впроваджені положення відповідних Регламентів ЄС, які передбачають обов'язкове використання тахографів на автомобільному транспорті, зокрема Регламентів (ЄС) № 561/2006 та 165/2014. Останнім Регламентом передбачена вимога обладнання тахографами другого покоління, а саме смарт-тахографами, нових транспортних засобів з 16 червня 2019 року.

ДП «ДержавтотрансНДІпроект» бере участь у впровадженні на автомобільному транспорті цифрових тахографів (ЦТ), зокрема, забезпечує видання та обіг карток для ЦТ, що передбачено затвердженою 26.03.2010 уповноваженим ЄС органом - Європейським Головним Органом сертифікації (European Root Certification Authority) «Політикою українського Органу сертифікації (CA)», версія 1.0 («Ukrainian CA Policy», version 1.0), організаційною структурою, системою баз даних та отриманими сертифікатами безпеки, функціональності, стійкості та сумісності карток для ЦТ відповідно до вимог ЄС.

Для виконання вимог Регламентів (ЄС) 561/2006 і 195/2015 та поступового впровадження на автомобільному транспорті ЦТ, а в подальшому смарт-тахографів, ДП «ДержавтотрансНДІпроект» брало участь у розробленні проекту Закону України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України у сфері безпеки експлуатації колісних транспортних засобів відповідно до вимог Угоди про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони», який 25.02.2020 було оприлюднено на офіційному вебсайті Мінінфраструктури. Після прийняття зазначеного Закону України будуть вноситися відповідні зміни до нормативно-правових актів, які регулюють використання тахографів, а саме до Положення про робочий час і час відпочинку водіїв колісних транспортних засобів, затвердженого наказом Мінтрансзв'язку України від 07.06.2010 № 340, Інструкції з використання контрольних пристроїв (тахографів) на автомобільному транспорті, затвердженої наказом Мінтрансзв'язку України від 24.06.2010 № 385 та Порядку ведення переліку суб'єктів господарювання, що здійснюють установлення та технічне обслуговування контрольних пристроїв (тахографів) в автомобільних транспортних засобах, затвердженого наказом Мінінфраструктури України від 17.04.2013 № 226, в яких відсутня вимога про обов'язкове встановлення ЦТ.

Впровадження обов'язкового використання смарт-тахографів на автомобільному транспорті на внутрішніх перевезеннях дає підстави для очікування зростання попиту на картки для ЦТ, після внесення до нормативно-правових актів вимоги про обов'язкове встановлення ЦТ та/або смарт-тахографів.

ДП «ДержавтотрансНДІпроект» послідовно удосконалює діяльність з видання та обігу карток для ЦТ через автоматизацію процедур процесу їхнього видання та обігу завдяки оновленню модуля інформаційної системи МІС «Insat-On-Line», а саме:

- процедури реєстрації вхідної кореспонденції;
- процедур оброблення інформації (створення, зберігання, імпорт, експорт, друк та аналіз);
- процедури надання рахунків-фактур замовникам карток для ЦТ;
- процедур передачі даних, необхідних для оформлення карток для ЦТ, між інформаційними системи інституту та базою даних UA-CIA (CERTSIGN);
- реєстрування відправлень карток для цифрових тахографів через онлайн сервіс ПАТ «Укрпошта»;
- інтеграцію терміналу самообслуговування та автоматизацію обробки платежів;
- інформування замовників щодо етапів виконання робіт та подання заяв і пакетів документів.

Подальше оновлення модулю дозволить створити, в перспективі, систему автоматизованого СМС- та/або e-mail-інформування замовників стосовно етапів виконання робіт та автоматизовану перевірку коректності даних.

Протягом 2014–2019 років проведено 133 семінари (2609 слухачів) з надання послуг пасажирського та вантажного автомобільного транспорту, безпеки перевезень, охорони праці та пожежної безпеки для суб'єктів господарської діяльності, зокрема і для посадових осіб та працівників ДП «ДержавтотрансНДІпроект» у 2018–2019 роках – 11 семінарів (318 – слухачів).

Відповідно до пункту 1 наказу Мінінфраструктури від 03.01.2018 № 7 «Про визначення галузевих навчальних центрів з питань охорони праці» ДП «ДержавтотрансНДІпроект» включено до переліку галузевих навчальних центрів, які здійснюють навчання посадових осіб та інших працівників підприємств, установ та організацій, які належать до сфери управління Міністерства інфраструктури України, з питань охорони праці, як галузевий навчальний центр на автомобільному транспорті.

Згідно з наказом Міністерства інфраструктури України від 19.08.2019 № 648 «Про деякі питання визначення Державного підприємства «Державний автотранспортний науково-дослідний і проектний інститут» навчальним центром з підвищення кваліфікації керівників і спеціалістів, діяльність яких пов'язана з наданням послуг автомобільного транспорту за напрямом: внутрішні перевезення пасажирів, міжнародні перевезення пасажирів, внутрішні перевезення вантажів, міжнародні перевезення вантажів; з питаннями безпеки перевезень, охорони праці, пожежної безпеки» ДП «ДержавтотрансНДІпроект» отримало статус офіційного навчального центру. Це засвідчує Свідоцтво № UA 02 від 19.08.2019, видане Мінінфраструктури строком дії на 5 років.

15.02.2018 погоджені в Мінінфраструктури Положення про галузевий навчальний центр з питань охорони праці на автомобільному транспорті,

Програма навчання посадових осіб і працівників з питань охорони праці та Білети для перевірки знань з питань охорони праці посадових осіб та працівників (загальний курс).

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

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

20.06.2018 на засіданні Атестаційної комісії Мінінфраструктури прийнято позитивне рішення щодо визначення ДП «ДержавтотрансНДІпроект» органом, уповноваженим проводити перевірку знань працівників суб'єктів перевезення небезпечних вантажів усіх форм власності, 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 та морському транспорті. На підставі цього рішення 06 серпня 2018 року прийнято наказ Мінінфраструктури № 359 щодо видачі ДП «ДержавтотрансНДІпроект» відповідного Свідоцтва строком дії на 5 років.

ДП «ДержавтотрансНДІпроект» 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 напрямком 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 2018 році 7 штатних працівників пройшли спеціальне навчання з питань перевезень небезпечних вантажів за кваліфікацією «Викладач курсу спеціального навчання» та отримали відповідні сертифікати.

У 2018 році ДП «ДержавтотрансНДІпроект» здійснив перевірку знань 52 працівників суб'єктів перевезення небезпечних вантажів, зокрема за кваліфікаційними рівнями «керівник» – 17 осіб, «фахівець» – 18 осіб, «робітник» – 13 осіб та як викладачів – 4 особи. Загальна кількість перевірок – 7.

У 2019 році 6 штатних працівників пройшли спеціальне навчання з питань перевезень небезпечних вантажів за кваліфікацією «Викладач курсу спеціального навчання» та отримали відповідні сертифікати.

У 2019 році Уповноважений орган з перевірки знань працівників суб'єктів перевезення небезпечних вантажів виграв 3 тендери на послуги з перевірки знань 5192 працівників регіональних філій АТ «Українська залізниця».

У 2018–2019 рр. Уповноважений орган ДП «ДержавтотрансНДІпроект» здійснив перевірку знань 6002 працівників суб'єктів перевезення небезпечних



вантажів, зокрема за кваліфікаційними рівнями «керівник» – 449 осіб, «фахівець» – 1164 особи, «робітник» – 4357 осіб та як викладачів – 23 особи. Загальна кількість перевірок – 167.

Науково-дослідні роботи за договорами на створення науково-технічної продукції за замовленнями Мініфраструктури, що фінансуються з державного бюджету, відсутні, починаючи з 2014 року.

ДП «ДержавтотрансНДІпроект» регулярно бере участь у розробці та погодженні проектів 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 галузі транспорту, так і в інших галузях.

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

У 2020 році ТК 80 внесено пропозиції до Програми робіт з національної стандартизації на 2020 рік щодо розроблення переглядів національних стандартів ДСТУ 2609-94, ДСТУ 2610-94, ДСТУ 4276:2004, ДСТУ 4277:2004, ДСТУ ISO 39001:2015, та розроблення методом перекладу гармонізованих національних стандартів EN 13816:2002, EN 15140:2006, ДСТУ EN 12368:2017 (EN 12368:2015, IDT), ISO 23600:2007, ДСТУ EN 61851-22:20\_\_ та ДСТУ EN ISO 14314:20\_\_.

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 проекти оптимізації роботи пасажирського автотранспорту, програми чи рекомендації.

ДП «ДержавтотрансНДІпроект» проводить роботи з атестації автобусів за параметрами комфортності, керуючись Порядком визначення класу комфортності автобусів, сфери їхнього використання за видами сполучень та режимами руху, затвердженим наказом Мінтрансв'язку від 12.04.2007 № 285, зареєстрованим у Міністерстві юстиції України 14.05.2007 за № 499/13766. Також ДП «ДержавтотрансНДІпроект» було призначено методичним центром для організаційної роботи з органами класифікації. Методичним центром були визначені сім органів класифікації, що проводили роботи з атестації автобусів за параметрами комфортності в різних регіонах України. За весь час

проведення робіт з атестації автобусів за параметрами комфортності органами класифікації були напрацьовані пропозиції щодо покращення умов перевезень пасажирів автобусами, підвищення рівня комфортності та безпеки перевезень пасажирів, а також нові підходи до проведення атестації автобусів з урахуванням сучасної нормативної бази ЄС.

Науково-методичне забезпечення у сфері економічної діяльності автомобільного транспорту здійснюється ДП «ДержавтотрансНДІпроект» шляхом виконуються науково-технічні розробки щодо підвищення ефективності діяльності підприємств галузі, забезпечення прозорості та створення сприятливих умов для ефективного функціонування бізнесу за зверненнями замовників, а саме:

розробка пропозицій до Плану заходів з реалізації Транспортної стратегії до 2030 року, концепції державної цільової програми розвитку автомобільного транспорту;

визначення економічної доцільності створення нових підприємств автомобільного транспорту;

визначення рівня економічно обґрунтованих тарифів на послуги з перевезення пасажирів та вантажів;

розроблення техніко-економічних обґрунтувань за напрямками діяльності підприємств галузі;

визначення економічно обґрунтованого рівня договірних цін на транспортні та інші супутні послуги;

здійснення оцінки ефективності діяльності транспортних підприємств тощо.

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

ДП «ДержавтотрансНДІпроект» відповідає за зберігання великого фонду унікальних проєктів будівництва і напрацювань в цій сфері. Обсяг замовлень на виконання проєктних робіт для промислового та цивільного будівництва може бути збільшений за умов поживлення економіки.

Підготовка та періодичне видання галузевого науково-виробничого журналу «Автошляховик України» здійснюється обмеженим накладом через вузьку спрямованість й відповідно не високий попит на спеціалізовані наукові часописи.

Протягом 2018-2019 років видання пройшло реєстрацію в міжнародній базі CrossRef, UlrichWebs, Google Scholar, Платформа «Наукова періодика України» в Національній бібліотеці України імені В.І. Вернадського НАН України та перереєстрацію в МОН України, згідно з оновленими вимогами до фахових видань отримало категорію «Б». Науково-виробничий журнал «Автошляховик України» відповідає високим вимогам до фахових видань і гідно репрезентує науково-дослідну діяльність ДП «ДержавтотрансНДІпроект».

Напряма 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).

Обсяги робіт щодо забезпечення обігу міжнародних ідентифікаційних кодів виробника (WMI) невеликі та визначаються загальною активністю на ринку виробництва КТЗ. Всього за весь час присвоєно суб'єктам господарювання (виробникам КТЗ) 404 коди WMI, з них – 95 кодів WMI присвоєно суб'єктам господарювання (виробникам КТЗ), які виготовляють більше ніж 500 одиниць КТЗ за рік та 309 кодів WMI – суб'єктам господарювання (виробникам КТЗ), які виготовляють менше ніж 500 одиниць КТЗ за рік.

Обсяги робіт з реалізації нормативних документів згідно з Агентською угодою з Державним підприємством «Український науково-дослідний і навчальний центр проблем стандартизації, сертифікації та якості» (ДП «УкрНДНЦ») залишаються порівняно невеликими, але відносно стабільними. За період 2014–2019 років виготовлено 424 копії нормативних документів на паперових носіях (за замовленнями суб'єктів господарювання на тематичний пошук та інформаційне забезпечення нормативними документами), в тому числі за 2018 рік – 89 копій документів для 24 суб'єктів господарювання та за 2019 рік – 81 копію документів для 28 суб'єктів господарювання.

### 2.3. Аналіз внутрішнього середовища

Основні показники наявності та використання економічного потенціалу ДП «ДержавтотрансНДІпроект» у 2017–2020 роках та їх динаміка наведені відповідно у додатку 5 до Стратегічного плану розвитку.

У додатках 6 – 7 показники наведено за 2017–2020 роки у розгорнутій формі за окремими напрямами діяльності.

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

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

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

Таблиця 2.3.1

#### Кадровий склад ДП «ДержавтотрансНДІпроект» (середня кількість працівників)

Показники	31.12.2019 (факт)	31.12.2020 (план)
1	2	3
1. Середня чисельність працюючих (ФП), в т.ч.:	249	244
1.1. Апарат управління	32	30
1.2. Наукові відділи	152	153
1.3. Проєктна частина	1	1

Продовження таблиці 2.3.1

1	2	3
1.4. Допоміжний персонал, в т.ч.:	64	60
1.4.1. Робочі, водії	44	37
2. Кількість працівників з повною вищою освітою, з них:	189	187
2.1. Докторів наук	1	1
2.2. Кандидатів наук	15	15

ДП «ДержавтотрансНДІпроект» має унікальну, сучасну, найбільш потужну в Україні та універсальну базу для проведення сертифікаційних та інших видів випробувань КТЗ та їхніх складових, зокрема:

технологічні можливості з випробовування КТЗ та двигунів на відповідність вимогам щодо викидів шкідливих речовин та визначення паливної економічності;

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

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

До складу випробувального центру інституту входять три лабораторії: Лабораторія випробувань та діагностики дорожніх транспортних засобів;

Лабораторія дослідження використання палив та екології;

Випробувальна лабораторія «Технічна служба з випробувань дорожніх транспортних засобів».

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

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

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

Фонд міжнародних технічних регламентів ООН (Правил ООН), національних нормативних документів щодо конструкції та технічної експлуатації КТЗ, проектної документації інфраструктури автомобільного транспорту налічує понад 10000 примірників та постійно актуалізується.

ДП «ДержавтотрансНДІпроект» має власну науково-технічну бібліотеку з широкою номенклатурою фахових видань.

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

Узагальнений SWOT-аналіз ДП «ДержавтотрансНДІпроект» виконано в цілому для організації на основі попереднього аналізу середовища функціонування її окремих підрозділів та за різними напрямками діяльності (табл. 2.4.1).

За наявними прогнозами розглядають три можливі сценарії розвитку зовнішнього середовища, які визначатимуть відповідні пріоритети стратегії розвитку ДП «ДержавтотрансНДІпроект»:

Сценарій 1 «Негативний» (і відповідна йому стратегія масштабного скорочення з наступним відновленням і розвитком на основі комплексу жорстких антикризових заходів) є можливим за умов переважання комплексу негативних зовнішніх факторів, які знаходяться поза межами (можливостями) впливу на них підприємством.

Сценарій 2 «Відносна стабільність» (і відповідна йому стратегія збереження поточного стану на відносно стабільному рівні) розглядається за умов поступового покращення наявної соціально-економічної ситуації в країні, можливостей ефективної протидії комплексу негативних зовнішніх факторів та вдалого використання потенційних можливостей, ґрунтуючись лише на обмежених внутрішніх ресурсах підприємства.

Сценарій 3 «Оптимістичний» (і відповідна йому стратегія інтенсивного розвитку) розглядається за умов сприяння Держави інноваційному розвитку галузі та її відповідної науково-технологічної бази.

Таблиця 2.4.1

## SWOT-аналіз ДП «ДержавтотрансНДІпроект» станом на 01.06.2020 року

Сильні сторони (S)	Можливості (O)
1	2
<p>1. Багаторічний досвід діяльності у багатьох сферах автомобільного транспорту та дорожньо-транспортного комплексу в цілому.</p> <p>2. Добра репутація та визнання на ринку.</p> <p>3. Високий загальний рівень компетентності в галузі за багатьма напрямками діяльності.</p> <p>4. Стабільний фінансовий стан протягом багатьох років.</p> <p>5. ДП «ДержавтотрансНДІпроект» створив та упродовж багатьох років підтримує дієву внутрішню кадрову політику.</p> <p>6. Відносно сучасна, найбільш потужна та різнопланова в Україні база для проведення сертифікаційних та інших видів випробувань продукції.</p> <p>7. Актуалізований фонд міжнародних технічних регламентів ООН (Правил ООН), національних нормативних документів щодо конструкції та технічної експлуатації КТЗ, проектної документації інфраструктури автомобільного транспорту.</p> <p>8. Порівняно добре розвинута загальна матеріально-технічна база (комп'ютерне і програмне забезпечення та в цілому наявна виробнича інфраструктура будівлі інституту).</p> <p>9. Наявність навчальних класів, обладнання, досвідчених фахівців та багаторічного напрацьованого досвіду участі у наукових</p>	<p>1. Очікуване сприйняття України світовим співтовариством як держави, яка підтримує стабільний політичний і економічний курс на інтеграцію до Європейського Союзу.</p> <p>2. Зростання темпів розвитку економіки і зовнішньоекономічної діяльності, як підґрунтя для збільшення обсягів надходжень замовлень на надання послуг та виконання робіт, в тому числі дослідницького характеру.</p> <p>3. Очікування запровадження вимог Угоди про асоціацію Україна – ЄС, що сприятиме поживленню економічної активності, переформатуванню бізнес-стосунків з одного сконцентрованого потоку взаємовідносин на більш широкі ринки товарів та послуг.</p> <p>4. 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.</p> <p>5. Постійне удосконалення державної фіскальної політики та лібералізація політики ціноутворення на транспортні послуги, що сприятиме залученню інвестицій в галузь.</p> <p>6. 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;</p> <p>7. Можливість використання ресурсів ЄС для вирішення внутрішніх питань у рамках відповідних інструментів зовнішньої фінансової допомоги, зокрема в цілях практичної імплементації в Україні стандартів ЄС.</p> <p>8. Дослідження умов і розробка пропозицій щодо коригування Угоди про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони у напрямку технічної і фінансової допомоги ЄС для розвитку матеріально-технічної бази, проведення спільних досліджень для зняття технічних бар'єрів у торгівлі та прискорення промислового безвізу.</p> <p>9. Створення на державному рівні (із можливим залученням фінансової та технічної</p>

## Продовження таблиці 2.4.1

1	2
<p>розробках для проведення навчання з підвищення рівня спеціальних знань працівників, діяльність яких пов'язана з наданням послуг автомобільного транспорту, з охорони праці, пожежної безпеки, перевезення небезпечних вантажів, перевірки придатності транспортних засобів до експлуатації;</p> <p>10. Досвід та можливості з розробки новітніх технологій і обладнання для забезпечення проведення випробовувань та НДДКР у галузі машинобудування.</p> <p>11. Зв'язки з науковими школами, підприємствами галузі та установами як в Україні, так і за кордоном. Успішний досвід міжнародного співробітництва, участь у роботі ЄЕК ООН, ЄКМТ, міжнародних проектах тощо.</p> <p>12. Участь наукових співробітників у проектах технічної допомоги ЄС.</p>	<p>допомоги ЄС) спроможностей щодо утворення на базі потужностей ДП «ДержавтотрансНДІпроект» сучасного науково-дослідного випробувального центру перспективних технологій безпечного, екологічно сприятливого та енергоефективного автомобільного транспорту з полігоном у складі та відповідною інфраструктурою, що забезпечить 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 широкий перелік інших можливостей в цілому для галузі.</p> <p>10. Створення на законодавчому рівні спроможностей щодо утворення з використанням потужностей, напрацювань та потенціалу ДП «ДержавтотрансНДІпроект» єдиної бази даних комплексного інформаційного забезпечення діяльності автомобільного транспорту.</p> <p>11. Розширення можливостей участі України в міжнародних наукових проектах.</p> <p>12. Збільшення попиту на наукове, експертно-аналітичне та інші види забезпечення транспортної та суміжних галузей в контексті євроінтеграційних процесів, а також з огляду на необхідність виконання ряду міжнародних зобов'язань України.</p> <p>13. Зростання потреб в науковому та інших видах забезпечення впровадження у галузі новітніх технологій.</p> <p>14. Зростання потреб в науковому забезпеченні вирішення комплексних транспортних проблем, інтермодальних перевезень тощо.</p> <p>15. Зростання потреб в науковому, експертно-аналітичному та інформаційному забезпеченні діяльності та міжвідомчої взаємодії центральних та місцевих органів виконавчої влади.</p> <p>16. Зростання потреб галузі автомобільного транспорту у системному підвищенні кваліфікації персоналу та створенні навчальної лабораторної бази.</p>
Слабкі сторони (W)	Загрози (T)
<p>1. Вразливість інституту як галузевої науково-дослідної установи, яка здійснює значні обсяги робіт некомерційного характеру в інтересах галузі.</p> <p>2. Надто залежна від зовнішніх факторів</p>	<p>1. Нестабільна політична та економічна ситуація, курсові коливання грошових одиниць.</p> <p>2. Прийняття Верховною Радою України Закону України від 02.10.2019 № 145-IX «Про визнання таким, що втратив чинність, Закону України «Про перелік об'єктів</p>

## Продовження таблиці 2.4.1

1	2
<p>(недостатньо стійка) модель диверсифікації комерційних напрямів діяльності підприємства, як науково-дослідної установи. Нестабільність законодавства та умов ведення бізнесу.</p> <p>3. Відсутність фінансової можливості забезпечити проведення на власній випробувальній базі (у ВЦ КТЗ ДП «ДержавтотрансНДІпроект») повного комплексу сертифікаційних випробувань продукції відповідно до встановлених законодавством та перспективних з огляду на інтеграцію до ЄС вимог.</p> <p>4. Відсутність достатнього обсягу власних фінансових ресурсів для створення у прийнятні часові рамки повноцінної лабораторної бази та випробувального полігону з відповідною інфраструктурою відповідно до повного обсягу сучасних вимог міжнародних технічних регламентів, які вже запроваджені або поетапно запроваджуються в Україні відповідно до потреб (в інтересах) галузі, суспільства.</p> <p>5. Відсутність достатнього обсягу власних фінансових ресурсів для реалізації нових напрямів діяльності у сфері виробництва КТЗ та в інших сферах, що потребують значних капіталовкладень в розвиток виробничої бази та/або залучення значних інтелектуальних ресурсів.</p> <p>6. Недостатньо розвинута на підприємстві система отримання та аналізу інформації щодо галузі та ринку послуг (особливо в частині конкурентного середовища). В цілому недостатньо розвинута маркетингова діяльність підприємства.</p>	<p>права державної власності, що не підлягають приватизації» ставить під загрозу існування інституту як багатoproфільної науково-дослідної установи, унікальної за своїми можливостями, базою та науковим потенціалом.</p> <p>3. Можливі зміни в національному законодавстві, особливо з огляду на загальні тенденції необґрунтованої, з огляду на значний рівень небезпеки транспортних процесів та низьку якість послуг з перевезень автомобільним транспортом, дерегуляції економіки, послаблення рівня екологічних вимог до транспортних засобів.</p> <p>4. Несприятливий інвестиційний клімат.</p> <p>5. Наявність недобросовісної конкуренції та масового грубого порушення вимог законодавства конкуруючими суб'єктами в цілому на ринку послуг, що надає ДП «ДержавтотрансНДІпроект».</p> <p>6. Загроза подальшої деіндустріалізації України з фактичною остаточною втратою наукової і технологічної бази та машинобудування.</p> <p>7. Системна відсутність фінансового забезпечення державою науково-дослідних робіт.</p> <p>8. Недобросовісна конкуренція на ринку науково-технічних послуг.</p> <p>9. Скорочення та відтік фахового кадрового потенціалу у разі доволі тривалого часу нестабільного функціонування підприємства.</p> <p>10. Відсутність замовлень та фінансування на розроблення нормативних документів з боку виробників КТЗ у зв'язку з відсутністю у них нових, оригінальних розробок КТЗ та проведення ними робіт лише щодо складання КТЗ з машинокомплектів.</p> <p>11. Відсутність повноважень у інституту 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.</p> <p>12. 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.</p> <p>13. Відсутність персоналу, глибоко обізнаного з оцінками комплексних витрат,</p>



Продовження таблиці 2.4.1

1	2
<p>7. Існуючі обмеження щодо конкурування на ринку праці створюють труднощі в залученні та утриманні висококваліфікованих працівників певних спеціальностей для потреб підприємства (висококваліфікованих програмістів тощо).</p> <p>8. Недостатнє використання сучасних технологій для управління діяльністю підрозділів інституту.</p> <p>9. Недостатнє інтегрування систем управління ДП «ДержавтотрансНДІпроект» за різними стандартами.</p> <p>10. Недостатньо високий рівень використання сучасних інформаційних технологій.</p> <p>11. Недостатньо активна участь у фінансованих міжнародних програмах, грантових проєктах.</p> <p>12. Недостатня матеріально-технічна база для спеціальної підготовки персоналу, залученого до періодичної та придорожньої перевірки придатності транспортних засобів до експлуатації, проведення технічного обслуговування та ремонту КТЗ з автономними джерелами високої напруги.</p>	<p>зокрема пального, викидів парникових газів тощо на етапі «від свердловини – до колеса» – Well to Tank (WTT) – Tank to Wheels (TTW) (<a href="https://translate.google.com.ua/translate?hl=uk&amp;sl=en&amp;u=https://ec.europa.eu/jrc/en/jec/activities/wtw&amp;prev=search">https://translate.google.com.ua/translate?hl=uk&amp;sl=en&amp;u=https://ec.europa.eu/jrc/en/jec/activities/wtw&amp;prev=search</a>).</p> <p>14. Несприятлива соціально-економічна та гуманітарна ситуація у світі, що склалася на початку 2020 року.</p>

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

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

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

Базуючись на аналізі факторів зовнішнього середовища для транспортного сектору економіки України в цілому, що опосередковано стосуються діяльності інституту, аналізі факторів зовнішнього середовища за основними напрямами і видами діяльності інституту, аналізі внутрішнього середовища, опису систематизованих внутрішніх і зовнішніх чинників, виконаних у SWOT-аналізі на етапі їх інвентаризації, аналізі основних потреб галузі та центральних органів виконавчої влади в діяльності галузевого державного науково-дослідного інституту, можливих сценаріях розвитку зовнішніх умов, що розглядаються, а також беручи до уваги чинну нормативно-правову базу і програмні документи Уряду, цим Планом сформульовано узагальнені пріоритети діяльності підприємства, стратегічні цілі та напрями, а також пріоритетні завдання і заходи.

### 3. Стратегічні напрями та цілі

Місія ДП «ДержавтотрансНДІпроект» полягає у науковому, експертно-аналітичному, інформаційному, технологічному та нормативно-правовому забезпеченні автомобільного транспорту щодо його безпечності, екологічності, ефективності, конкурентоспроможності та сталого розвитку.

Основна діяльність ДП «ДержавтотрансНДІпроект» спрямована на задоволення потреб галузі 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 її сталому розвитку, відповідно до стратегічних напрямів, визначених Національною транспортною стратегією України на період до 2030 року, схваленою розпорядженням Кабінету Міністрів України від 30.05.2018 № 430:

конкурентоспроможна та ефективна транспортна система;

інноваційний розвиток транспортної галузі та глобальні інвестиційні проекти;

безпечний для суспільства, екологічно чистий та енергоефективний транспорт;

безперешкодна мобільність та міжрегіональна інтеграція;

розвиток компетенцій.

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

за напрямом «Конкурентоспроможна та ефективна транспортна система»:

- підвищення рівня гармонізації національного законодавства у транспортній та суміжних галузях із законодавством Європейського Союзу;

- 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;

за напрямом «Інноваційний розвиток транспортної галузі та глобальні інвестиційні проекти»:

- 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;

за напрямом «Безпечний для суспільства, екологічно чистий та енергоефективний транспорт»:

- зближення підходів до технічного регулювання в частині вимог до КТЗ, 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 КТЗ 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 дорожньо-транспортних пригод, з поступовим приведенням питомих показників до показників провідних країн ЄС;

- зменшення макроекономічних втрат суспільства від наслідків дорожньо-транспортних пригод 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;

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;

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.

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

Стратегічними цілями діяльності за напрямками інституційного та системоутворюючого характеру є:

- наукове, експертно-аналітичне, інформаційне та нормативно-правове забезпечення функціонування галузі автомобільного транспорту;

- технологічне та інструментальне забезпечення впровадження у галузі сучасних світових технологій, стандартів та практик відповідного технічного регулювання;

- спеціалізована підготовка персоналу автомобільного транспорту.

Стратегічними цілями діяльності за напрямом наукового, експертно-аналітичного, інформаційного та нормативно-правового забезпечення функціонування галузі автомобільного транспорту встановлено такі цілі:

- створення сучасної високотехнологічної системи інформаційного забезпечення галузі автомобільного транспорту задля підвищення ефективності її функціонування;

- інноваційний розвиток галузі, цифровізація транспорту, впровадження технологій інтелектуальних транспортних систем та елементів штучного інтелекту;

- розвиток наукового потенціалу та компетенцій відповідно до сучасних світових вимог;

- ефективна інтеграція в міжнародні процеси;

- розвиток спроможностей та підвищення професійного рівня робіт з метою участі у формуванні стратегії розвитку автомобільного транспорту та наукового супроводження процесів удосконалення нормативно-правової бази;

- розвиток спроможностей та підвищення професійного рівня робіт з оперативного наукового, інформаційно-аналітичного, експертного забезпечення;

Стратегічними цілями діяльності за напрямом технологічного та інструментального забезпечення впровадження у галузі сучасних світових технологій, стандартів та практик відповідного технічного регулювання встановлено такі стратегічні цілі:

- отримання доступу до новітніх технологій;

- надання галузі інструменту для забезпечення впровадження сучасних світових стандартів у сферах безпеки, екологічності та енергоефективності конструкції транспортних засобів;

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

- ефективний розвиток міжнародного співробітництва;

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

За напрямом спеціалізованої підготовки персоналу автомобільного транспорту:

- створити на базі ДП «ДержавтотрансНДІпроект» навчальний центр для підготовки технічних експертів з питань перевірки придатності КТЗ до експлуатації, надання допуску для роботи з КТЗ, що мають автономні джерела високої напруги, підготовки навчального персоналу інших навчальних центрів;

- створити групу з транспортного моделювання міст.

За спеціалізованими напрямами та видами господарської діяльності ДП «ДержавтотрансНДІпроект» встановлено таку загальну ціль для підприємства: «Збереження та подальший розвиток наукової й технологічної бази ДП «ДержавтотрансНДІпроект», необхідної для реалізації його місії та задоволення потреб галузі з утворенням більш стійкої та ефективної моделі диверсифікації комерційних напрямів діяльності підприємства», для досягнення

якої у розділі 4 встановлено відповідний комплекс пріоритетних завдань та заходів.

Виробничі підрозділи ДП «ДержавтотрансНДІпроект» на постійній основі розробляють «локальні» середньострокові та короткострокові (ділові, функціональні та операційні) стратегії за окремими напрямками діяльності, забезпечують їх виконання та вчасне коригування відповідно до зміни поточних умов діяльності. При цьому забезпечується відповідна координація і розподіл ресурсів з огляду на місію та стратегічні цілі організації в цілому, а також з урахуванням поточних зовнішніх умов.

#### 4. Завдання та заходи

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

- наукова, експертно-аналітична, інформаційна та нормативно-правова підтримка діяльності Міністерства інфраструктури України та інших центральних органів виконавчої влади відповідно до визначеної місії підприємства;

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

- 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.

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

Пріоритетні завдання за напрямом наукового, експертно-аналітичного, інформаційного та нормативно-правового забезпечення функціонування галузі автомобільного транспорту:

- забезпечити за умов сприяння Мінінфраструктури подальший розвиток на базі ДП «ДержавтотрансНДІпроект» системи інформаційного забезпечення галузі автомобільного транспорту задля підвищення ефективності її функціонування (2021 – 2025 роки);

- забезпечити підвищення загального рівня професійної компетентності працівників ДП «ДержавтотрансНДІпроект» відповідно до рівня аналогічних установ провідних країн ЄС та інших розвинутих країн світу, забезпечити розвиток наукового та технічного потенціалу інституту, а також покращити його інституційні спроможності щодо забезпечення навчання та підвищення кваліфікації працівників галузі в цілому;

- забезпечити створення, систематизування й передавання знань у сфері безпеки дорожнього руху персоналу, задіяному у галузі автомобільного транспорту;

- опрацювати питання щодо створення умов для функціонування на базі ДП «ДержавтотрансНДІпроект» центру відкритих експертних систем баз даних про КТЗ та події з ними (далі – ВЕСБД КТЗ або Система або Проект) з елементами штучного інтелекту та технології розподіленої бази даних характеристик КТЗ (із застосуванням технологій достовірних записів у децентралізовану базу) для оцінювання ступеня ризику для життя та здоров'я людей від використання КТЗ, прогнозування тенденції зміни оцінки таких ризиків, забезпечення ефективного використання КТЗ із мінімально можливим впливом на оточуюче природне середовище, раціональне використання ресурсів, а також створення пілотних проектів на принципах ВЕСБД КТЗ;

- 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 «Система управління безпекою дорожнього руху. Вимоги та настанови щодо застосування (ISO 39001:2012, IDT);

- забезпечити участь інституту в міжнародних дослідницьких та інших спільних проектах.

Пріоритетне завдання за напрямом технологічного та інструментального забезпечення впровадження у галузі автомобільного транспорту сучасних технічних регламентів, правил, норм, нормативів та стандартів - створити на базі потужностей ДП «ДержавтотрансНДІпроект» науково-дослідний випробувальний центр перспективних технологій безпечного, екологічно сприятливого та енергоефективного автомобільного транспорту відповідно до міжнародних технічних регламентів та директив ЄС.

Науково-дослідний центр є комплексом 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 КТЗ, їхніх систем і компонентів, експлуатаційних матеріалів за параметрами активної, пасивної, екологічної, загальної безпечності, паливної економічності тощо.

Основний комплекс споруд і лабораторій науково-дослідного центру будуватиметься окремими пусковими чергами в період від 5 до 8 років з моменту залучення відповідних масштабу проекту інвестицій, основним джерелом яких може бути державний бюджет України, або інші зовнішні залучені ресурси. Строки введення в експлуатацію окремих споруд і лабораторій визначатимуться окремими документами із фінансового забезпечення проекту.

Пріоритетні заходи та терміни вирішення завдання наведено як за сценарієм отримання зовнішніх джерел фінансування, відповідних масштабу завдання та світовим цінам на ринку необхідного обладнання, так і за сценарієм обмеженого розвитку в межах наявних ресурсів підприємства.

Перелік завдань за напрямом наукового, експертно-аналітичного, інформаційного та нормативно-правового забезпечення функціонування галузі автомобільного транспорту, здійснюваних на постійній основі:

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

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

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

- участь у спільних проектах щодо наукових досліджень у сфері транспорту у співпраці з науковими центрами Комітету з внутрішнього транспорту ЄЕК ООН (КВТ ЄЕК ООН), Міжнародного транспортного форуму/Європейської конференції міністрів транспорту (МТФ/ЄКМТ), Організації економічного співробітництва і розвитку (ОЕСР), Організації чорноморського економічного співробітництва (ОЧЕС), держав-членів ЄС;

- участь у робочих групах, консультативно-дорадчих органах, сформованих при центральних органах виконавчої влади, профільних громадських організаціях, тощо задля забезпечення фахового підходу до формування і реалізації державної політики у сфері транспорту;

- дослідження та діяльність з реалізації результатів взаємодії з органами виконавчої влади та взаємодії на міжнародному рівні щодо соціальних аспектів функціонування галузі транспорту та інфраструктури, зокрема щодо безпеки транспортних засобів та транспортних процесів, охорони праці, зниження шкідливого впливу транспорту на навколишнє природне середовище та здоров'я людей, переходу до монетизації пільг на перевезення пасажирів (адресної грошової допомоги), контролювання часу роботи (керування транспортним засобом) та відпочинку екіпажів автомобільних транспортних засобів, створення належних умов для пересування маломобільних категорій пасажирів, перепідготовка, спеціальне навчання та підтвердження компетентності персоналу, задіяного у галузі автомобільного транспорту, тощо;

- наукове обґрунтування та участь в удосконаленні системи технічного регулювання України у сфері автомобільного транспорту, приведення системи підтвердження відповідності конструкції та технічного стану колісних



транспортних засобів до вимог міжнародних договорів України (Женевська угода 1958 року) та законодавства ЄС (Директива 2007/46/ЄС Європейського Парламенту та Ради від 5 вересня 2007 року про встановлення рамок для затвердження типу автотранспортних засобів та причепів до них, а також систем, компонентів та окремих технічних вузлів, призначених для таких транспортних засобів, Регламент (ЄС) 2018/858 Європейського Парламенту та Ради ЄС від 30 травня 2018 року про затвердження типу та ринковий нагляд за автотранспортними засобами та причепами до них, а також системами, компонентами та окремими технічними вузлами, призначеними для таких транспортних засобів, що змінює Регламенти (ЄС) № 715/2007 та № 595/2009 та скасовує Директиву 2007/46/ЄС (повністю набирає чинності 01.09.2020 р.), а також практична діяльність з технічного регулювання;

- створення відповідних технологій та потужностей для досліджень і випробувань КТЗ, їхніх систем та частин, зокрема автополігону, згідно з вимогами міжнародних технічних регламентів та відповідних ім Директив ЄС щодо активної, пасивної, загальної, екологічної безпеки, енергоефективності, альтернативних видів палива (понад 168 технічних регламентів);

- створення наукового підґрунтя для інноваційного розвитку галузі, впровадження технологій інтелектуальних транспортних систем (забезпечення підтримки впровадження тахографів другого покоління, а саме смарт-тахографів відповідно до Регламенту ЄС 165/2014), цифрових технологій транспорту та впровадження елементів штучного інтелекту;

- здійснення заходів щодо впровадження відповідних стимулів для впровадження цифрових технологій в економіці, суспільній та соціальній сферах, інструментів розвитку цифрової інфраструктури, набуття громадянами цифрової компетентності, стимулювання внутрішнього ринку виробництва, використання та споживання цифрових технологій;

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

- наукове обґрунтування, методичний супровід у питаннях приєднання України до Угоди про введення глобальних технічних регламентів для колісних транспортних засобів, предметів обладнання і частин, які можуть бути встановлені та/або використані на колісних транспортних засобах (Глобальна Угода 1998 року);

- виконання робіт з оцінювання відповідності продукції та процесів органом з інспектування згідно з міжнародним стандартом ISO/IEC 17020: технічного стану КТЗ вимогам міжнародних договорів та на звернення замовників, власників; виробництва КТЗ та їхніх частин згідно з додатком 2 до Женевської угоди 1958 року; технічного обслуговування тахографів згідно з вимогами ЄУТР; спеціальних транспортних засобів та їхнього обладнання для перевезення швидкопсувних харчових продуктів;

- здійснення функцій національної організації України, уповноваженої на ведення реєстрації та присвоєння міжнародного ідентифікаційного коду виробника (WMI), що входить в структуру ідентифікаційного номера колісного транспортного засобу (VIN), як зазначено в ДСТУ ISO 3780:2012 «Колісні транспортні засоби. Код міжнародний ідентифікаційний виробника (WMI). Зміст і структура (ISO 3780:2009, IDT)»;

- здійснення функцій секретаріату технічного комітету стандартизації ТК 80 «Дорожній транспорт» відповідно до Положення про технічний комітет стандартизації ТК 80 «Дорожній транспорт», затвердженого наказом ДП «УкрНДНЦ» від 27.10.2016 № 344;

- виготовлення та розповсюдження на території України офіційних копій нормативних документів галузі автомобільного транспорту на паперових носіях (згідно з Агентською угодою між ДП «УкрНДНЦ» та ДП «ДержавтотрансНДІпроект» від 27.12.2013 № 041;

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

- надання послуг з проведення науково-технічної експертизи з питань: можливості внесення змін до конструкції КТЗ (переобладнання) за умови дотримання відповідності вимогам до безпечності; відповідності та повноти відображення в нормативній та нормативно-технічній документації (технічних умовах, технічних завданнях та інших документах) вимог чинних в Україні правил, норм, нормативів і технічних регламентів щодо безпечності конструкції КТЗ, іншої продукції та пов'язаних з ними послуг; нормування витрат на технічну експлуатацію КТЗ; організації перевезень пасажирів та вантажів;

- надання інформаційних послуг щодо:

нормативної бази автомобільного транспорту; постійних та тимчасових норм витрат експлуатаційних матеріалів та складників КТЗ;

розрахунку витрат та вартості послуг пасажирського автомобільного транспорту;

організації автобусної маршрутної мережі;

ідентифікаційних ознак, технічних характеристик, документів з підтвердження відповідності, екологічних норм щодо КТЗ;

документів з підтвердження обслуговування контрольних пристроїв (тахографів); технологій та норм утилізації КТЗ;

інформаційного забезпечення виробників для цілей технічного обслуговування та ремонту КТЗ;

- науково-методичне забезпечення у сфері економічної діяльності галузі, техніко-економічні обґрунтування прийняття управлінських рішень щодо підвищення економічної ефективності діяльності суб'єктів господарювання;

- проведення наукових досліджень стосовно техніко-економічного обґрунтування розмірів плати за послуги, надання яких забезпечується органами виконавчої влади та їх вартість регулюється відповідними нормативно-правовими актами;

- проведення наукових досліджень, що забезпечують створення та ефективне функціонування національної системи кваліфікацій, сукупність складових якої регулюють процеси формування освітніх та/або професійних вимог до персоналу галузі відповідно до потреб суспільства та ринку праці, оцінювання кваліфікаційного рівня;

- дослідження та діяльність щодо постійного перегляду, актуалізації галузевої нормативної бази з праці та професійної класифікації;

- надання послуг з підвищення кваліфікації персоналу автомобільного транспорту, суб'єктів перевірки придатності транспортних засобів до експлуатації (обов'язкового технічного контролю, контролю технічного стану транспортних засобів перевізниками);

- надання консалтингових послуг за проблематикою транспортної та суміжних галузей економіки;

- створення (за сприяння та згодою Мінінфраструктури) на базі ДП «ДержавтотрансНДІпроект» організаційно-методичного центру з питань створення, функціонування та сертифікації систем управління безпекою дорожнього руху відповідно до вимог ДСТУ ISO 39001;

- сприяння суб'єктам господарювання, що здійснюють перевезення пасажирів та вантажів автомобільним транспортом, у запровадженні системного підходу до безпеки дорожнього руху, довгостроковою метою якого є усунення смертельного травматизму внаслідок дорожньо-транспортних пригод, на основі принципів застосування передового досвіду і кращих практик в сфері безпеки дорожнього руху;

- визначення пристосованості транспортних засобів для доступу пасажирів з обмеженою мобільністю;

- підвищення якості та ефективності транспортного обслуговування з використанням визначених критеріїв та індикаторів якості і ефективності.

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

- збереження і розвиток існуючих та нових напрямів діяльності ДП «ДержавтотрансНДІпроект» як суб'єкта господарювання, які забезпечували б збереження та подальший розвиток наукової й технологічної бази інституту, 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 інституту негативних явищ в економіці (в першу чергу за напрямками діяльності, що мають значний потенціал розвитку інституту, який стримується зовнішнім жорстким конкурентним середовищем та випадками недотримання іншими суб'єктами господарювання вимог законодавства);

- впровадження підрозділами інституту культури ефективного стратегічного планування діяльності на основі сучасних світових напрацювань у цій сфері та відповідне підвищення кваліфікації працівників. Забезпечення

узгодженого розроблення окремими підрозділами інституту планів та стратегій за окремими напрямками діяльності на основі стратегії ДП «ДержавтотрансНДІпроект»;

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

- підвищення загального рівня технічної 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 потреб підприємства;

- ефективна інтеграція в міжнародні процеси (зокрема в міжнародні дослідницькі програми та проекти);

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

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

- підвищення рівня використання сучасних інформаційних технологій підрозділами підприємства;

- впровадження заходів для розвитку інформаційної інфраструктури ДП «ДержавтотрансНДІпроект» з урахуванням інвестиційних планів;

- забезпечення виконання заходів з кіберзахисту, протидії кіберзагрозам та забезпечення кібербезпеки за 2020-2021 роки;

- підвищення рівня інформаційного захисту підприємства.

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

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

Можливі сценарії розвитку, що розглядаються за наявними прогнозами є такими:

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

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 відтворення відносної стабільності відповідно до базових показників діяльності 2019 року.

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

- сценарій відносної стабільності, який розглядається за умов поступового покращення наявної соціально-економічної ситуації в країні, наявності можливостей ефективною протидією комплексу негативних зовнішніх факторів та вдалого використання потенційних можливостей, ґрунтуючись лише на дуже обмежених внутрішніх ресурсах підприємства, реалізовуватиметься відповідна йому стратегія збереження поточного стану підприємства на відносно стабільному рівні з мінімально можливим скороченням та орієнтацією на перспективні види діяльності;

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

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

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

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

Пріоритетні заходи за завданням «Забезпечити за умов сприяння Мінінфраструктури подальший розвиток бази ДП «ДержавтотрансНДІпроект» системи інформаційного забезпечення галузі автомобільного транспорту задля підвищення ефективності її функціонування»:

- розроблення пропозицій до проєкту Концепції інформаційного забезпечення галузі автомобільного транспорту задля підвищення ефективності її функціонування (2020 – 2021 рр.);

- розроблення пропозицій до проєктів нормативно-правових актів, які реалізовуватимуть Концепцію інформаційного забезпечення галузі автомобільного транспорту (2021 – 2022 рр.).

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

Пріоритетні заходи за завданням «Опрацювати питання щодо створення умов для функціонування на базі ДП «ДержавтотрансНДІпроект» центру ВЕСБД КТЗ з елементами штучного інтелекту та технологією розподіленої бази даних характеристик КТЗ (із застосуванням технологій достовірних записів у децентралізовану базу) для оцінювання ступеня ризику для життя та здоров'я людей від використання КТЗ, прогнозування тенденції зміни оцінки таких ризиків, забезпечення ефективного використання КТЗ задля мінімізації негативного впливу на оточуюче природне середовище, раціональним використанням ресурсів, а також створення пілотних проєктів на принципах ВЕСБД КТЗ»:

- розроблення вимог до інфраструктури проєкту;
- розроблення концепції створення відкритих експертних систем безпечності та ефективності експлуатаційного життєвого циклу колісних транспортних засобів та подій з ними;
- утворення групи науково-дослідних установ, що заінтересовані у розвитку проєкту;
- пошук можливих інвесторів проєкту;
- розроблення технічного завдання та плану розроблення проєкту;
- виконання плану розроблення проєкту за кошти інвесторів чи під комерційний ризик заінтересованих сторін;
- ідентифікація експертних методів та інструментів, визначення можливості застосовувати їх для технологій штучного інтелекту;
- інтеграція доступних даних до ВЕСБД КТЗ та забезпечення її розвитку заінтересованими сторонами;
- впровадження пілотних проєктів та популяризація ВЕСБД КТЗ, за необхідності розроблення проєктів актів законодавства для забезпечення певних функцій ВЕСБД КТЗ;
- впровадження та підтримування функціонування ВЕСБД КТЗ, періодичні перевірки адекватності роботи системи для досягнення цілей проєкту.

Пріоритетні заходи за завданням «Проведення науково-технічної експертизи з питань можливості змін до конструкції КТЗ»:

- проведення наукового дослідження щодо поліпшення стійкості КТЗ в разі встановлення на них цистерн;
- проведення наукового дослідження щодо ефективності та доцільності встановлення антиблокувальної системи гальм на КТЗ, які не обладнані такою, та перевозять небезпечні вантажі;

- проведення наукового дослідження щодо узгодження характеристик КТЗ, що переобладнаний шляхом встановлення електричного двигуна.

Пріоритетні заходи за завданням «Навчання та підвищення кваліфікації персоналу автомобільної галузі»:

- підтвердження професійної компетентності водіїв транспортних засобів для надання послуг з перевезення пасажирів і вантажів;

- проведення спеціального навчання водіїв транспортних засобів, які здійснюють перевезення небезпечних вантажів, та уповноважених з питань безпеки перевезень небезпечних вантажів автомобільними дорогами;

- підготовка персоналу автомобільного транспорту у сферах (обов'язкової перевірки придатності КТЗ до експлуатації, надання допуску до технічного обслуговування і ремонту електромобілів, гібридів, водневих КТЗ, що мають автономні джерела високої напруги, підготовки викладачів інших навчальних центрів у цих сферах);

- створення системи сертифікації процесів та послуг перевезення небезпечних вантажів на залізничному транспорті (для виконання «Ліцензійних умов провадження господарської діяльності з перевезення пасажирів, небезпечних вантажів та небезпечних відходів залізничним транспортом», затверджених постановою Кабінету міністрів України від 09.12.2015 № 1168, та отримання відповідної ліцензії);

- прийняття іспитів у працівників галузі щодо перевірки знань з перевезення небезпечних вантажів на залізничному, морському та річковому транспорті;

- розширення сфери акредитації Органу з інспектування ДП «ДержавтотрансНДІпроект» за напрямками (перевірка технічного стану цистерн, інспектування послуг згідно з Технічним регламентом з технічного обслуговування і ремонту колісних транспортних засобів);

- створення лабораторії з випробування тари та упаковки небезпечних вантажів та сертифікація тари та упаковки.

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

розробити та надати пропозиції з відповідними обґрунтуваннями щодо можливих джерел і необхідних обсягів фінансування для залучення коштів державного бюджету та, можливо, міжнародної фінансової допомоги, та/або приватних інвесторів за принципом державно-приватного партнерства, для реалізації принаймні перших етапів проєкту за найбільш актуальними пусковими чергами об'єкта (2021–2022 роки).

за умови отримання зовнішніх джерел фінансування:

- забезпечити організацію замовлення, виготовлення, постачання та введення в експлуатацію обладнання першочергових пускових комплексів на площах лабораторій діючого Випробувального центру колісних транспортних засобів ДП «ДержавтотрансНДІпроект» (2021 – 2025 роки);

- вирішити питання відведення земельної ділянки під проектування та будівництво споруд автополігону та науково-дослідного центру;
- виконати комплекс передпроектних робіт (за умови вирішення питання відведення земельної ділянки);
- виконати першочергову частину комплексу проектних робіт (2022 – 2023 роки);
- виконати підготовчі будівельні роботи щодо створення випробувального полігону для проведення досліджень у сфері активної, пасивної безпеки та енергоефективності транспортних засобів (розчищення та планування майданчиків, створення інфраструктури) за умови бюджетного фінансування, отримання дозвільних документів щодо землевідведення та закінчення виконання основної частини проектних робіт та їх затвердження (2022 – 2023 роки);
- завершити будівництво першої черги споруд та інфраструктури автополігону (2023 – 2024 роки);
- завершити повний комплекс проектних робіт та будівництво другої черги споруд та інфраструктури автополігону за умови завчасного надходження бюджетного фінансування в обсягах, передбачених проектною документацією (2024 – 2025 роки);
- розробити пропозиції та вирішити організаційні питання із забезпечення утримання та функціонування випробувального центру з автополігоном у його складі.

Наступні етапи (див. таблицю 7 розділу 8 та додаток 6 до Плану) проектування і будівництва споруд автополігону та лабораторних корпусів і інфраструктури науково-дослідного центру будуть визначені (з внесенням відповідних змін до Стратегічного плану розвитку підприємства) відповідно до прийнятих рішень та на підставі затвердженої проектної документації тощо.

При цьому, забезпечити щонайменше обмежений розвиток Випробувального центру колісних транспортних засобів (ВЦ КТЗ) на базі існуючого лабораторного корпусу підприємства в межах наявних внутрішніх ресурсів підприємства відповідно до планів капітальних інвестицій в структурі затверджених Мінінфраструктури щорічних фінансових планів з урахуванням «Плану розвитку ВЦ КТЗ та ІО ДП «ДержавтотрансНДІпроект» на період 2020–2025 рр.», затверджених планів науково-дослідних та дослідно-конструкторських робіт підприємства, які відповідають перспективним напрямкам діяльності, мають потенціал безпосереднього або опосередкованого отримання додаткових фінансових надходжень до підприємства і, відповідно, додаткових надходжень до Державного бюджету, або вирішення важливих проблем в галузі відповідно до визначених Урядом пріоритетів.

Першочергові заходи за напрямками науково-дослідних та дослідно-конструкторських робіт:

комплекс робіт за напрямом дослідження систем статистичних спостережень, а також адміністративних даних у сфері транспорту технологічно розвинених країн світу та країн-членів Європейського Союзу, розроблення пропозицій щодо впровадження в Україні кращого світового



досвіду у цій сфері із одночасним виконанням вимог Статистичного бюро Європейського Союзу (Євростату) в контексті євроінтеграції;

комплекс робіт за напрямом пошуку шляхів та розроблення пропозицій щодо зменшення шкідливого впливу дорожнього транспорту на навколишнє природне середовище, зменшення викидів парникових газів, та підвищення ефективності використання енергії, зокрема:

- дослідження впливу на викиди шкідливих речовин в атмосферне повітря структури парку колісних транспортних засобів України (із пропозиціями щодо заходів із зменшення шкідливого впливу дорожнього транспорту на навколишнє природне середовище, зокрема – впровадження інноваційного маркування КТЗ за рівнем екологічної небезпеки, екологічних зон в містах тощо);

- дослідження та розроблення рекомендацій щодо зменшення питомого споживання енергоносіїв автомобільним транспортом (зокрема – впровадження маркування КТЗ за рівнем ефективності використання енергії);

- дослідження впливу конструктивних та експлуатаційних факторів на показники паливної економічності колісних транспортних засобів (вдосконалення системи нормування витрат палив в експлуатації тощо);

- розроблення математичної моделі якості атмосферного повітря міста на базі європейської технології THOR-Air-PAS для оцінки ефективності розвитку дорожньої інфраструктури, організації дорожнього руху та проєктів містобудування» (впровадження європейської системи управління якістю атмосферного повітря в містах України);

розроблення концепції та планів реалізації 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»;

НДДКР з розроблення випробувального обладнання та засобів вимірювальної техніки для оснащення Випробувального центру колісних транспортних засобів ДП «ДержавтотрансНДІпроект», забезпечення персоналу та розширення можливостей з випробування продукції, зокрема:

- дослідження, розроблення з використанням растрового електронного мікроскопу з високою роздільною здатністю та впровадження альтернативної технології визначення кількості, дисперсного і хімічного складу частинок у складі відпрацьованих газів двигунів та з інших джерел емісії;

- створення дослідного зразка системи визначення масових викидів забруднювальних речовин безпосередньо на борту транспортного засобу (технологія «мікро-CVS») під час проведення дорожніх випробувань;

- продовження серії НДДКР з розроблення та подальшого вдосконалення універсальних вимірювальних комплексів та технологій для проведення дорожніх випробувань КТЗ відповідно до вимог міжнародних технічних регламентів, зокрема, у сфері вимог до безпечності конструкції транспортних засобів та їх споживчих властивостей;

- розроблення, виготовлення та введення в експлуатацію дослідного зразка автоматизованого багатофункційного мобільного паливного модуля для автоматизації та забезпечення випробувань КТЗ та ДВЗ;

- розроблення, виготовлення та введення в експлуатацію дослідного зразка автоматизованої системи безпечного кондиціонування рідких моторних палив;

- розроблення методики і впровадження обладнання для збирання даних з діагностичного роз'єму транспортних засобів щодо витрати палива, режиму роботи двигуна та умов руху;

- розроблення, виготовлення та введення в експлуатацію дослідного зразка універсальної багатоканальної системи збору та оброблення даних вимірювань з індивідуальною гальванічною розв'язкою для автоматизації проведення стендових та дорожніх випробувань зразків техніки;

дослідження за напрямом розроблення технологій та обладнання для обов'язкової та придорожньої перевірки придатності транспортних засобів до експлуатації;

дослідження за напрямом вивчення міжнародного законодавства та розроблення рекомендацій до проєктів нормативно-правових актів України у сфері розвитку вимог до обов'язкової та придорожньої перевірки придатності транспортних засобів до експлуатації;

перегляд національного стандарту ДСТУ 3649:2010 «Колісні транспортні засоби. Вимоги щодо безпечності технічного стану та методи контролювання»;

дослідження за напрямом експлуатації та технічного обслуговування електромобілів;

дослідження за напрямом вдосконалення процесу погодження можливості переобладнання колісних транспортних засобів;

аналізування розвитку інтелектуальних транспортних систем, інформаційних технологій у сфері використання колісних транспортних засобів та транспортної інфраструктури;

дослідження за напрямом розвитку системи цифрової тахографії;

дослідження системи сертифікації придатності до експлуатації транспортних засобів міжнародних автомобільних перевізників України за вимогами МТФ (ЄКМТ) та МСТО та розроблення щорічного інформаційно-аналітичного огляду структури парку за результатами сертифікації;

дослідження за напрямом використання альтернативних моторних палив на транспорті, зокрема:

- експериментальні дослідження впливу застосування зрідженого нафтового газу (ЗНГ) і бензину, як моторних палив, на екологічні, енергетичні показники та паливну економічність КТЗ, переобладнаних для роботи на ЗНГ, з аналізуванням результатів стендових випробувань КТЗ та потоку даних від бортової системи діагностування;

- експериментальні дослідження впливу застосування альтернативного палива Е40 (суміші бензину з біоетанолом) і бензину, як моторних палив, на екологічні, енергетичні показники та паливну економічність КТЗ (адаптованих і неадаптованих для роботи на біопаливі з вмістом біоетанолу понад 10% за об'ємом) з аналізуванням результатів стендових випробувань КТЗ;

- аналіз впливу використання біогазу як моторного палива на енергетичні, екологічні та економічні показники колісного транспортного засобу, переобладнаного для роботи на біогазі;

- розроблення та дослідження електронних мікропроцесорних систем управління газовими ДВЗ, що конвертовані на базі транспортних дизелів;

- подальші дослідження за напрямом наукового супроводу, експертування і погодження пропозицій щодо періодичного перегляду Довідника кваліфікаційних характеристик професій працівників з метою уведення професій з технічного сервісу транспортних засобів та актуалізації чинних професій;

- дослідження за напрямом забезпечення 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 «Система управління безпекою дорожнього руху. Вимоги та настанови щодо застосування (ISO 39001:2012, IDT);

- перегляд національного стандарту ДСТУ ISO 39001:2015 «Системи управління безпекою дорожнього руху (БДР). Вимоги та настанови щодо застосування" (ISO 39001:2015);

- перегляд національного стандарту ДСТУ 2609-94 «Вантажні автомобільні перевезення. Терміни та визначення»;

- перегляд національного стандарту ДСТУ 2610-94 «Вантажні автомобільні перевезення. Терміни та визначення»;

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

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

- розроблення національних стандартів, згармонізованих з європейськими стандартами, зокрема:

- розроблення національного стандарту ДСТУ EN 15140:200\_ Громадський пасажирський транспорт – «Основні вимоги та рекомендації для систем, що вимірюють якість наданих послуг», прийнятого методом підтвердження ДСТУ EN 15140:2006, згармонізованого з європейським EN 15140:2006»;

- розроблення національного стандарту ДСТУ EN 13816:200\_ «Громадський пасажирський транспорт - визначення якості послуг, орієнтація та вимірювання», прийнятого методом підтвердження ДСТУ EN 3816:2002, згармонізованого з європейським EN 13816:2002»;

- розроблення національного стандарту ДСТУ EN 12798:200\_ Система управління якістю транспорту – дорожній, залізничний і внутрішній транспорт

–«Вимоги до системи управління якістю для доповнення EN ISO 9001 для перевезення небезпечних вантажів з точки зору безпеки», прийнятого методом підтвердження ДСТУ EN 12798:2007, згармонізованого з європейським EN 12798:2007»;

дослідження за напрямками вивчення емісії забруднювальних речовин з продуктами зношування пневматичних шин і гальм;

дослідження технологій транспортного моделювання.

Наведений вище перелік науково-дослідних та дослідно-конструкторських робіт в цілому відповідає Плану НДДКР підприємства на 2019–2020 роки (що охоплює період до 2021 року), затвердженому (за умови наявності замовника і фінансування) рішенням Науково-технічної ради ДП «ДержавтотрансНДІпроект». Перелік робіт буде доповнюватися упродовж періоду 2021–2025 роки, та може бути предметом уточнення відповідно до зміни зовнішніх умов, пріоритетів та фінансових можливостей підприємства тощо. Виконання всього переліку наведених вище НДДКР є можливим виключно за умов отримання відповідного зовнішнього фінансування.

Першочергові заходи з розвитку нових напрямів діяльності включають:

розроблення технологій та пропозицій щодо впровадження системи маркування транспортних засобів за рівнем екологічної небезпеки та рівнем їхньої енергоефективності;

розроблення технологій та пропозицій щодо впровадження «екологічних зон» для транспорту (зокрема в рамках пілотного проекту розроблення та реалізації Екологічної стратегії м. Києва під егідою КМДА);

подальший розвиток Випробувального центру колісних транспортних засобів та створення нових технологій:

- розроблення альтернативної технології визначення кількості частинок (PN) з ВГ під час сертифікаційних випробувань КТЗ (разом із визначенням дисперсного та хімічного складу та дослідженням емісії частинок з продуктами зношування шин, гальм тощо) – передбачено наказом Міністерства інфраструктури від 17.08.2012 № 521 «Про затвердження Порядку затвердження конструкції транспортних засобів, їх частин та обладнання та Порядку ведення реєстру сертифікатів типу транспортних засобів та обладнання і виданих виробниками сертифікатів відповідності транспортних засобів або обладнання»;

- створення обладнання для підтвердження відповідності екологічним вимогам вантажних автомобілів та автобусів з США за альтернативною процедурою в умовах дорожніх випробувань (сертифікація) – передбачено наказом Міністерства інфраструктури від 17.08.2012 № 521 «Про затвердження Порядку затвердження конструкції транспортних засобів, їх частин та обладнання та Порядку ведення реєстру сертифікатів типу транспортних засобів та обладнання і виданих виробниками сертифікатів відповідності транспортних засобів або обладнання»;

- покращення системи нормування витрат моторних палив розробленням та впровадженням обладнання для автоматизації збирання даних щодо експлуатаційних витрат моторних палив транспортними засобами замовників,

зокрема, під час апробації тимчасових індивідуальних базових лінійних норм витрат палива;

- впровадження технічного регулювання ефективності використання енергії дорожніми транспортними засобами (у тому числі – маркування);

- розроблення дослідного зразка системи сучасного інструментального контролю відповідності екологічним вимогам під час проведення технічного огляду КТЗ. Впровадження нової методології в стандарти та технічні регламенти;

- організація серійного виробництва комплексів для проходження ТО (перевірок до придатності до експлуатації) в частині контролю відповідності екологічним вимогам та відповідного маркування КТЗ за результатами ТО;

- забезпечення проведення у повному обсязі випробувань КТЗ на відповідність вимогам Правил ООН №83, а також №101, №103;

- забезпечення проведення у повному обсязі випробувань ДВЗ на відповідність вимогам Правил ООН №49 і №96;

- забезпечення проведення випробувань на відповідність вимогам Правил ООН №14, №25, №66, №107, №111;

- забезпечення проведення випробувань на відповідність вимогам Правил ООН №100;

- розширення сфери акредитації ВЦ КТЗ щодо проведення випробувань КТЗ за параметрами загальної та пасивної безпеки (проведення випробувань за Правилами ООН №12, №14, №16, №17, №21, №25, №29, №33, №35, №43, №44, №46, №60, №61, №80, №95, №111, №114);

- будівництво нового лабораторного корпусу з відповідною інженерною інфраструктурою для отримання можливостей з розміщення та подальшого розвитку лабораторної, дослідницької та виробничої бази (потребує залучення також зовнішніх фінансових ресурсів);

- створення першочергових споруд першого в Україні автомобільного полігону багатофункціонального призначення (потребує залучення також зовнішніх фінансових ресурсів);

- розширення сфери акредитації ВЦ КТЗ щодо проведення випробувань КТЗ, оснащених функцією забезпечення стійкості (проведення випробувань за Правилами ООН №13, №13Н, №140);

- загальний розвиток можливостей з участі в R&D, в міжнародних проєктах, розвиток виробничої бази тощо;

- проведення доводочних робіт конструкції нових типів КТЗ і двигунів за результатами їх випробувань (за замовленнями заводів-виробників КТЗ і двигунів);

- запровадження заходів з практичного впровадження в Україні положень Угоди про міжнародні перевезення швидкопсувних харчових продуктів та про спеціальні транспортні засоби, які призначені для цих перевезень (УПШ);

- впровадження системи смарт-тахографів;

- створення електронного сервісу оформлених ЄКМТ-сертифікатів задля запровадження електронного сервісу розподілу міжнародним автомобільним перевізникам України ліцензій ЄКМТ та разових дозволів;

створення бази даних щодо тахографів, встановлених на КТЗ в Україні, їх адаптації до КТЗ, здійсненого пунктами сервісу тахографів технічного обслуговування;

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;

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;

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;

впровадження системи підтвердження професійної компетентності водіїв транспортних засобів для надання послуг з перевезення пасажирів та вантажів;

проведення науково-практичних семінарів та спеціального навчання з розвитку компетентності в галузі, зокрема з питань:

- надання підприємствам транспортної галузі кваліфікованої методичної допомоги в опануванні ключових положень та змін нормативної бази;

- нормування, стандартизації та метрології;

- проведення спеціального навчання водіїв транспортних засобів, які здійснюють перевезення небезпечних вантажів, та уповноважених з питань безпеки перевезень небезпечних вантажів автомобільними дорогами;

- підвищення кваліфікації працівників автомобільного транспорту за іншими спеціалізованими напрямками;

- особливостей конструкції КТЗ та викладення положень в технічних умовах та технічних завданнях;

- технічної експлуатації КТЗ;

- обов'язкового технічного контролю або придатності до експлуатації КТЗ;

- вимог до персоналу та обладнання пунктів обов'язкового технічного контролю КТЗ або придатності до експлуатації;

- інших питань, що стосуються безпеки на транспорті;

- проведення міжлабораторних випробувань в сфері вимог до безпечності конструкції КТЗ (вимірювання світлопропускання скла, глибини рисунку протектора, геометричних розмірів автомобілів та причепів тощо);

розроблення проєкту нормативно-правового акта «Вимоги до персоналу пунктів обов'язкового технічного контролю колісних транспортних засобів»;

розроблення робочих документів – перекладів міжнародних стандартів, на які є посилання в Регламенті (ЄС) 2018/858;

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 09.12.2015 № 1168;

розроблення національного стандарту ДСТУ EN 13816 «Громадський пасажирський транспорт – визначення якості послуг, орієнтація на вимірювання», прийнятого методом підтвердження ДСТУ EN 13816:2002, для вирішення питань місцевих органів виконавчої влади у визначенні критеріїв для міста (регіону) та способів їх вимірювання;

забезпечення методичної та практичної допомоги органам місцевого самоврядування стосовно впровадження актів ЄС щодо громадських пасажирських перевезень з метою імплементації Регламенту ЄС 1370/2007;

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;

проведення дослідження 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;

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

участь в тендерах з проведення досліджень (за державним замовленням) у рамках Державної програми підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2020 року, затвердженої постановою Кабінету Міністрів України від 25.04.2018 № 435 відповідно до завдань і заходів з виконання цієї програми;

активізація роботи щодо аналізу діяльності суб'єктів господарювання для виявлення їх реальних потреб у послугах, зокрема – для спрямування науково-технічного потенціалу на забезпечення їх реальних потреб, зокрема в частині, 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;

утворення на базі ДП «ДержавтотрансНДІпроект» координаційного центру ДЕТА (базис даних з обміну документацією щодо затвердження типу);

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

Першочергові заходи з розвитку ІТ-інфраструктури ДП «ДержавтотрансНДІпроект» наступні:

проведення актуалізації та оптимізації процедури подання online-заяв, підвищення захищеності офіційного сайту підприємства <https://insat.org.ua> з використанням алгоритмів шифрування протоколу безпеки HTTPS та встановлення SSL сертифікатів;

впровадження заходів щодо заміни застарілих програмних, апаратних та програмно-апаратних комплексів підприємства;

впровадження заходів, спрямованих на підвищення рівня інформаційної безпеки автоматизованої системи підприємства та забезпечення відповідності вимогам нормативно-правових актів у сфері захисту інформації, задля підготовки до впровадження системи управління інформаційною безпекою згідно з вимогами стандартів ISO серії 27000;

впровадження технологій, відповідних засобів і заходів з вдосконалення роботи Call-центру підприємства;

розвиток технічних можливостей для організації дистанційної роботи працівників та контролю виконання робіт;

впровадження сучасних технологій ефективної спільної роботи персоналу з проектами документів, та в цілому документообігу.

#### 5. Інвестиційна діяльність

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

- розвиток науково-дослідної та випробувальної бази для технологічного забезпечення впровадження у галузі сучасних світових стандартів та відповідного технічного регулювання з досягненням встановлених цілей проведення НДДКР та забезпеченням інноваційного характеру розвитку галузі (додаток 3);

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

Інвестиційна діяльність ДП «ДержавтотрансНДІпроект» ґрунтується на:

- власних ресурсах, що їх використовують задля підтримування 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 адекватних масштабу проблем, що вирішуються, зовнішніх джерел фінансування, спрямованих на досягнення встановлених на макроекономічному рівні цілей для всієї галузі автомобільного транспорту відповідно до місії підприємства.

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

ДП «ДержавтотрансНДІпроект» прогнозується на 2021–2025 роки вкладання власних коштів у розвиток виробництва у сумі 18 844 тис. грн., що складає в середньому 3768 тис. грн. щорічно (табл. 5.1 – 5.2). Значне зменшення



прогнозу інвестування у розвиток в порівнянні з 2019, 2020 роками, пов'язане зі зміною з 50% на 80% відрахувань частини чистого прибутку до державного бюджету та, як наслідок, зменшення частини прибутку, яка залишається у розпорядженні підприємства і за рахунок якої здійснюються капітальні інвестиції у розвиток.

Таблиця 5.1

## Джерела інвестиційної діяльності

(тис. грн)

Показники	Роки							
	2019		2020	2021	2022	2023	2024	2025
	план	факт	план	план	план	план	план	план
Амортизаційні врахування	1696	2263	2024	2603	2688	2820	2947	3080
Частина чистого прибутку	2376	2428	3772	866	895	939	981	1025
Всього *	4072	4691	5796	3469	3583	3759	3928	4105

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

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

Таблиця 5.2

## Очікувані капіталовкладення на період 2020 – 2025 рр.

(тис. грн)

Показники	Роки						
	2020	2021	2022	2023	2024	2025	Разом:
На підтримання функціонування та обмежений розвиток лабораторно-дослідницької бази за найбільш нагальними напрямками	4005	2066	2500	2700	2800	3100	17171
На забезпечення життєдіяльності будівлі інституту та розвиток інформаційно-технічної бази підприємства у мінімально необхідних обсягах	1791	1403	1083	1059	1128	1005	7469

Задля підтримування інфраструктури та сталої роботи інженерно-технічних мереж планується здійснення інвестування у заходи щодо забезпечення життєдіяльності будівлі інженерно-лабораторного корпусу, що був введений в експлуатацію у 1974 році. Особлива увага при цьому приділяється пошуку та реалізації економічно обґрунтованих шляхів зменшення споживання підприємством енергетичних (насамперед природного газу) та інших ресурсів.

В умовах необхідності перерахування 90 % прибутку підприємства до Державного бюджету (як це було зроблено у 4 кв. 2019 р. відповідно до рішення Кабінету Міністрів України), наведені в таблицях 5.1 – 5.3 відповідно джерела інвестиційної діяльності, очікувані капіталовкладення та в цілому можливості інституту будуть кардинально зменшені до рівнів, що не тільки фактично унеможливають розвиток, але й поставлять під загрозу підтримання належного функціонування, технічного обслуговування та ремонту існуючої виробничої бази (тобто з'являться ризики її поступової деградації та повної втрати).

Запропоноване забезпечення України сучасною випробувальною базою для сертифікаційних випробовувань продукції та забезпечення практичного впровадження в Україні сучасних міжнародних стандартів та регламентів передбачає не тільки створення випробувального та сертифікаційного, але й науково-дослідницького Центру у галузі автомобільного транспорту з відповідними персоналом, інфраструктурою та можливостями.

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

Практичне запровадження Україною міжнародних стандартів і регламентів та отримання доступу до сучасних технологій контролю відповідності транспортних засобів та їх складників встановленим до них вимогам надає можливість ефективного державного технічного регулювання у цій сфері, роль якого дедалі підвищується в розвинених країнах світу.

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

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

- ефективно використовувати положення Женевської угоди 1958 року та сприяти процесу усунення бар'єрів технічного характеру в торгівлі, спростити процедури підтвердження відповідності та зменшити пов'язані з ними витрати українських виробників і споживачів;

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

Реалізація Плану інвестицій зі створення науково-дослідного випробувального центру можлива лише за умов залучення зовнішніх фінансових ресурсів. В іншому разі обмежена реалізація окремих елементів плану може здійснюватися в межах щорічних фінансових планів і можливостей підприємства і буде постійно відставати від вимог ринку і конкурентоспроможності.

Орієнтовну загальну вартість створення науково-дослідного випробувального центру перспективних технологій безпечного, екологічно сприятливого та енергоефективного автомобільного транспорту відповідно до чинних стандартів та норм ЄС, наведено у таблиці 5.3. У таблиці 5.4 наведено орієнтовну потребу у зовнішньому фінансуванні першого етапу розвитку лабораторно-дослідницької бази за найбільш актуальними напрямками на період до 2025 року.

Таблиця 5.3

Орієнтовна загальна вартість створення науково-дослідного випробувального центру перспективних технологій безпечного, екологічно сприятливого та енергоефективного автомобільного транспорту відповідно до чинних стандартів та норм ЄС

Етап	Орієнтовна вартість* (млн євро)
I етап (за найбільш актуальними напрямками технічного регулювання відповідно до норм ЄС), зокрема:	33,6
1.1. Придбання, швидке встановлення та введення в експлуатацію найбільш пріоритетного обладнання на вже існуючій випробувальній базі нотифікованої ООН в рамках Женевської угоди 1958 року технічної служби України - ДП «ДержавтотрансНДПроект» (основні технічні питання вже опрацьовані з двома провідними у світі та конкуруючими виробниками з ЄС). Як перший швидкий результат - забезпечення практичного впровадження екологічних норм «Євро-4» - «Євро-6» в Україні згідно з вимогами ЄС.	9,4
1.2. Проектування першочергових споруд автомобільного полігону та його інфраструктури	0,7
1.3. Будівництво першочергових споруд автомобільного полігону та його інфраструктури, а також придбання і введення в експлуатацію решти пріоритетного випробувального обладнання з розширенням переліку вимог та категорій продукції, що може випробовуватися, зокрема в частині впровадження вимог до безпечності конструкції транспортних засобів та їхньої паливної економічності тощо	23,5
II етап (реалізація повного обсягу вимог, що запроваджуватимуться в Україні відповідно до чинних норм ЄС у галузі (з проектуванням, будівництвом та оснащенням повного комплексу відкритих випробувальних споруд та додаткових лабораторних корпусів).	45,4
Всього:	79,0

\* Примітки:

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

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

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

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

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

6. Терміни введення випробувальних комплексів за окремими пусковими чергами за II етапом можуть бути перенесені на період після 2025 року, зважаючи на подальший розвиток соціально-економічної ситуації в країні.

Опис та нормативно-правову базу проекту створення науково-дослідного випробувального центру перспективних технологій безпечного, екологічно сприятливого та енергоефективного автомобільного транспорту наведено у додатку 3, першочергові заходи та орієнтовні терміни реалізації та у попередньому розділі.

Орієнтовна вартість першого етапу створення випробувальних споруд та доріг (автополігону) зазначена у напрямку 2 таблиці 5.4 без врахування вартості створення відповідної інфраструктури об'єкта, яка є спільною з розвиненою інфраструктурою будівель сучасного лабораторного комплексу (див. п. 1.3 етапу I у таблиці 5.3).

Таблиця 5.4

Орієнтовна потреба у зовнішньому фінансуванні першого етапу розвитку лабораторно-дослідницької бази за найбільш актуальними напрямками на період до 2025 року

(млн євро)

Напрямок	Потреба у фінансуванні*	Можливості
1. Створення сучасного лабораторного комплексу та інфраструктури, необхідної для проведення стендових та дорожніх випробувань	20,75	≈1,1–2,4
2. Створення випробувальних споруд та доріг (автополігону, без врахування інфраструктури)	12,89	-
Всього:	33,64	≈1,1–2,4

\*Примітка:

1. Наведено орієнтовну вартість, що буде уточнюватися з урахуванням інфляції на кожний рік реалізації проекту та фактичної вартості робіт відповідно до затвердженої

проектної документації і результатів проведення відкритих міжнародних торгів на виконання робіт.

Пропозиції щодо першочергового пріоритетного фінансування оснащення Випробувального центру обладнанням для проведення стендових і дорожніх випробовувань транспортних засобів надано за чотирма окремими пріоритетними завданнями (пусковими чергами) у таблиці 5.5.

Таблиця 5.5

Пріоритетні завдання з оснащення Випробувального центру комплексом випробувального та аналітичного обладнання за умови залученням зовнішніх фінансових ресурсів

(тис. євро)

№ з/п	Напрямок інвестицій/комплекс обладнання	Попередня орієнтовна вартість
1	Завдання 1. Дооснащення існуючого і акредитованого випробувального центру обладнанням для забезпечення випробовувань колісних транспортних засобів (легкових автомобілів та комерційної техніки повною масою до 3500 кг) на відповідність екологічним нормам рівнів «Євро-4» - «Євро-6» згідно з Правилами ООН № 83, забезпечення проведення досліджень використання нових рецептур традиційних і альтернативних та сумішевих видів палив, зокрема біопалив (з визначенням викидів канцерогенних сполук з відпрацьованими газами), забезпечення досліджень змінних елементів каталітичних нейтралізаторів (за Правилами ООН № 103).	3249
2	Завдання 2. Створення випробувального комплексу для випробовування великовантажних автомобілів, автобусів, легкових повно-приводних та гібридних автомобілів за їздовими циклами на відповідність екологічним нормам рівнів «Євро-4» - «Євро-6» згідно з Правилами ООН №№ 24, 49, 83, а також визначення паливної економічності та викидів парникових газів за Правилами ООН № 101.	2681
3	Завдання 3. Оснащення мобільним аналітичним обладнанням для визначення викидів шкідливих речовин під час проведення дорожніх випробовувань транспортних засобів згідно з Правилами ООН № 49.	150
4	Завдання 4. Створення випробувального комплексу для проведення стендових моторних випробовувань двигунів великовантажних автомобілів та автобусів за циклами на відповідність екологічним нормам рівнів «Євро-4» - «Євро-6» згідно з Правилами ООН №№ 24, 49, 85, 96.	1369
5	Створення інфраструктури (електропостачання випробувального комплексу, інженерні комунікації, системи автоматизації, проєктні, інжинірингові роботи, монтаж, пусконаладжувальні роботи тощо).	1981
	Всього:	9430

Зазначений комплекс сучасного обладнання може бути встановлений на базі вже діючого лабораторного корпусу ДП «ДержавтотрансНДІпроект».

Таким чином можуть бути у відносно стислі строки повноцінно вирішені важливі завдання з подальшого створення зазначеного випробувального центру

та отримання доступу країни до необхідних сучасних технологій і впровадження європейських стандартів, регламентів і норм у галузі.

## 6. Результати

Зведені ключові показники діяльності інституту, за якими оцінюється досягнення мікроекономічних цілей за сценарієм відносної стабільності (і відповідною йому стратегії збереження поточного стану на відносно стабільному рівні), наведено у табл. 5.6 – 5.7.

Таблиця 5.6

### Прогнозні показники діяльності ДП «ДержавтотрансНДІпроект»

Показники	Роки							
	2019		2020	2021	2022	2023	2024	2025
	план	факт	план	план	план	план	план	план
Обсяг НТП, тис. грн	104800	151791	116878	113100	116832	122557	128072	133835
Витрати на оплату праці, тис. грн	45429	73916	51974	50704	52106	54659	57119	59689
Середня чисельність працівників, осіб (ФП)	240	249	244	240	241	242	243	244
Середньомісячна продуктивність праці, грн.	36389	50 800	39917	39271	40398	42203	43920	45709
Середньомісячні витрати на оплату праці одного працівника, грн	15774	24737,6	17750	17605,6	18017	18822	19588	20386

Таблиця 5.7

### Кадровий склад ДП «ДержавтотрансНДІпроект»

(осіб)

Показники	31.12. 2019	31.12. 2020	31.12. 2021	31.12. 2022	31.12. 2023	31.12. 2024	31.12. 2025
1. Середня чисельність працюючих, ФП в т.ч.:	249	244	240	241	242	243	244
1.1. Апарат управління	32	30	28	28	28	28	29
1.2. Наукові відділи	152	153	145	146	147	148	148
1.3. Проектний відділ	1	1	-	-	-	-	-
1.4. Допоміжний персонал, в т.ч.:	64	60	67	67	67	67	67
робочі, водії	44	37	43	43	43	43	43
2. Кількість працівників з повною вищою освітою, з них:	189	187	189	189	189	189	189
докторів наук	1	1	2	2	2	2	2
кандидатів наук	15	15	16	16	16	17	17

## Основні фінансові показники підприємства

(тис. грн)

Показники	Роки							
	2019		2020	2021	2022	2023	2024	2025
	план	факт	план	план	план	план	план	план
Дохід, всього	110 402	161 232	122 330	116 891	120 748	126 665	132 366	138 322
в т. ч. чистий дохід від реалізацій послуг	104 800	151 791	116 878	113 100	116 832	122 557	128 072	133 835
Інші фінансові доходи	1 270	1 748	1 400	0	0	0	0	0
Інші операційні доходи	4 326	7 688	4 048	3 787	3 912	4 104	4 289	4 482
Інші доходи	6	5	4	4	4	4	5	5
Витрати, всього	100 729	144 262	111 527	106 053	109 553	114 920	120 091	125 496
Собівартість реалізації послуг	82 621	113 131	91 149	85 942	89 110	93 476	97 682	102 078
Адмін. витрати	11 148	18 029	12 354	12 316	12 391	12 998	13 583	14 194
Витрати на збут	40	39	48	40	41	43	45	47
Інші операційні витрати	4 797	9 318	5 605	5 376	5 553	5 825	6 087	6 361
Інші витрати	0	9	0	0	0	0	0	0
Витрати з податку на прибуток	2 123	3 736	2 371	2 379	2 458	2 578	2 694	2 816
Чистий прибуток	9 673	16 970	10 803	10 838	11 195	11 745	12 275	12 826
Капітальні інвестиції у розв. виробничої сфери за рахунок власних коштів, в т.ч.	4 072	4 691	5 796	3 469	3 583	3 759	3 928	4 105
Придбання основних засобів, інших необоротних матеріальних активів та нематеріальні активи	2 985	3 834	4 429	3 115	3 217	3 375	3 527	3 686
Модернізація, модифікація основних засобів	1 087	857	1 367	354	366	384	401	419
Сплата платежів до бюджету та цільових фондів, в т.ч.	40 549	74 114	44 590	47 421	48 860	51 255	53 562	55 973
до держбюджету	19 758	41 700	21 839	24 766	25 583	26 837	28 045	29 307
Сплата податків і зборів до місцевих бюджетів	9 990	16 090	11 137	11 058	11 305	11 859	12 393	12 951
Єдиний соціальний внесок	10 801	16 324	11 614	11 597	11 972	12 559	13 124	13 715
ЕВІТДА	12 216	22 667	13 794	15 816	16 337	17 137	17 909	18 714
Кількість виконаних НТР (од.)	145 520	187 836	157 681	152 951	157 998	165 739	173 032	180 645

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

Т. в. о. генерального директора Директорату стратегічного планування та європейської інтеграції	Артур МЕЛЕЖИК
--	---------------



Додаток 1  
до Стратегічного плану розвитку  
державного підприємства  
«Державний автотранспортний  
науково-дослідний і проектний  
інститут» на 2021–2025 роки  
(розділ 1)

Основні нормативно-правові акти, на яких базується діяльність ДП «ДержавтотрансНДІпроект» та його стратегічний план розвитку

1. Конституція України.
2. Господарський кодекс України.
3. Цивільний кодекс України.
4. Кодекс цивільного захисту України.
5. Кодекс законів про працю України.
6. Податковий кодекс України.
7. Кодекс України про адміністративні правопорушення.
8. Угода про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським Співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони.
9. Указ Президента України «Про затвердження Угоди про прийняття єдиних умов періодичних технічних оглядів колісних транспортних засобів і про взаємне визнання таких оглядів» від 28.02.2006 № 159.
10. Указ Президента України «Про приєднання України до Угоди про міжнародні перевезення швидкопсувних харчових продуктів та про спеціальні транспортні засоби, які призначені для цих перевезень (УПШ)» від 02.04.2007 № 262.
11. Закон України «Про запобігання корупції».
12. Закон України «Про транспорт».
13. Закон України «Про автомобільний транспорт».
14. Закон України «Про дорожній рух».
15. Закон України «Про ліцензування видів господарської діяльності».
16. Закон України «Про захист прав споживачів».
17. Закон України «Про технічні регламенти та оцінку відповідності».
18. Закон України «Про акредитацію органів з оцінки відповідності».
19. Закон України «Про стандартизацію».
20. Закон України «Про метрологію та метрологічну діяльність».
21. Закон України «Про охорону праці».
22. Закон України «Про охорону навколишнього природного середовища».
23. Закон України «Про Основні засади (стратегію) державної екологічної політики України на період до 2030 року».
24. Закон України «Про охорону атмосферного повітря».
25. Закон України «Про енергозбереження».
26. Закон України «Про альтернативні види палива».
27. Закон України «Про внесення змін до деяких законів України щодо сприяння виробництву та використанню біологічних видів палива».
28. Закон України «Про ратифікацію Угоди про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони».
29. Закон України «Про приєднання України до Угоди про прийняття єдиних технічних приписів для колісних транспортних засобів, предметів обладнання та частин, які можуть бути встановлені та/або використані на колісних транспортних засобах, і про умови

взаємного визнання офіційних затверджень, виданих на основі цих приписів, 1958 року з поправками 1995 року».

30. Закон України «Про деякі питання ввезення на митну територію України та проведення першої державної реєстрації транспортних засобів».

31. Закон України «Про приєднання України до Європейської угоди щодо роботи екіпажів транспортних засобів, які виконують міжнародні автомобільні перевезення (ЄУТР)».

32. Закон України «Про ціни і ціноутворення».

33. Закон України «Про Регламент Верховної Ради України».

34. Закон України «Про центральні органи виконавчої влади».

35. Закон України «Про місцеві державні адміністрації».

36. Закон України «Про місцеве самоврядування в Україні».

37. Закон України «Про колективні договори і угоди».

38. Закон України «Про державні цільові програми».

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

40. Закон України «Про транспортно-експедиторську діяльність».

41. Закон України «Про перевезення небезпечних вантажів».

42. Закон України «Про транзит вантажів».

43. Закон України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо усунення надмірного державного регулювання у сфері автомобільних перевезень».

44. Закон України «Про приєднання України до Конвенції про договір міжнародного автомобільного перевезення вантажів».

45. Постанова Кабінету Міністрів України від 18.02.1997 № 176 «Про затвердження Правил надання послуг пасажирського автомобільного транспорту».

46. Постанова Кабінету Міністрів України від 07.09.1998 № 1388 «Про затвердження 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».

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

48. Постанова Кабінету Міністрів України від 14.02.2001 №143 «Про порядок визначення переліку єдиних технічних приписів для колісних транспортних засобів, предметів обладнання та частин, які можуть бути встановлені та/або використані на колісних транспортних засобах».

49. Постанова Кабінету Міністрів України від 06.09.2005 № 870 «Про затвердження Правил підготовки проектів актів Кабінету Міністрів України».

50. Постанова Кабінету Міністрів України від 18.07.2007 № 950 «Про затвердження Регламенту Кабінету Міністрів України».

51. Постанова Кабінету Міністрів України від 24.10.2007 № 1266 «Про визначення компетентного органу з виконання Угоди про міжнародні перевезення швидкопсувних харчових продуктів та про спеціальні транспортні засоби, які призначені для цих перевезень (УПШ)».

52. Постанова Кабінету Міністрів України від 31.10.2007 № 1285 «Про затвердження Порядку проведення спеціального навчання працівників суб'єктів перевезення небезпечних вантажів».

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

54. Постанова Кабінету Міністрів України від 25.02.2009 № 207 «Про затвердження Переліку документів, необхідних для здійснення перевезення вантажу автомобільним транспортом у внутрішньому сполученні».

55. Постанова Кабінету Міністрів України від 21.07.2010 № 607 «Про затвердження Порядку переобладнання транспортних засобів».

56. Постанова Кабінету Міністрів України від 22.12.2010 № 1166 «Про єдині вимоги до конструкції та технічного стану колісних транспортних засобів, що експлуатуються».

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

58. Постанова Кабінету Міністрів України від 30.01.2012 № 137 «Про затвердження Порядку проведення обов'язкового технічного контролю та обсяги перевірки технічного стану транспортних засобів».

59. Постанова від 03 липня 2013 року № 643 «Про затвердження Технічного регламенту з технічного обслуговування і ремонту колісних транспортних засобів».

60. Постанова Кабінету Міністрів України від 30.06.2015 № 460 «Про затвердження Положення про Міністерство інфраструктури України».

61. Постанова Кабінету Міністрів України від 02.12.2015 № 1001 «Про затвердження Ліцензійних умов провадження господарської діяльності з перевезення пасажирів, небезпечних вантажів та небезпечних відходів автомобільним транспортом, міжнародних перевезень пасажирів та вантажів автомобільним транспортом».

62. Постанова Кабінету Міністрів України від 16.12.2015 № 1057 «Про визначення сфер діяльності, в яких центральні органи виконавчої влади та Служба безпеки України здійснюють функції технічного регулювання».

63. Постанова Кабінету Міністрів України від 18.10.2017 № 980 «Деякі питання визначення середньострокових пріоритетних напрямів інноваційної діяльності галузевого рівня на 2017-2021 роки».

64. Постанова Кабінету Міністрів України від 25.10.2017 № 1106 «Про виконання Угоди про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони».

65. Розпорядження Кабінету Міністрів України від 30.05.2018 № 430-р. «Про схвалення Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року».

66. Наказ Міністерства транспорту України від 14.10.1997 № 363 «Про затвердження Правил перевезень вантажів автомобільним транспортом в Україні», зареєстрований в Міністерстві юстиції України 20.02.1998 за № 128/2568.

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

68. Наказ Міністерства транспорту України від 19.03.2001 № 153 «Про здійснення заходів щодо виконання Постанови Кабінету Міністрів України від 14 лютого 2001 року № 143».

69. Наказ Міністерства транспорту України від 21.05.2001 № 300 «Про затвердження Положення про робочий орган Мінтрансу з питань забезпечення виконання Женевської Угоди 1958 року».

70. Наказ Міністерства транспорту та зв'язку України від 14.02.2006 № 136 «Про затвердження Випуску № 69 «Автомобільний транспорт» Довідника кваліфікаційних характеристик професій працівників (із змінами, внесеними згідно з наказом Міністерства інфраструктури України від 21.08.2019 № 656).

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

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

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

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

75. Наказ Міністерства транспорту та зв'язку України від 16.07.2008 № 868 «Про затвердження Положення про орган, уповноважений проводити перевірку знань працівників суб'єктів перевезення небезпечних вантажів», зареєстрований в Міністерстві юстиції України 14.08.2008 за № 757/15448.

76. Наказ Міністерства транспорту та зв'язку України від 05.08.2008 № 974 «Про затвердження Порядку перевірки технічного стану транспортних засобів автомобільними перевізниками», зареєстрований в Міністерстві юстиції України 01.09.2008 за № 794/15485.

77. Наказ Міністерства транспорту та зв'язку України від 17.11.2009 № 1175 «Про затвердження Методики розрахунку тарифів на послуги пасажирського автомобільного транспорту», зареєстрований у Міністерстві юстиції України 27.11.2009 за № 1146/17162.

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

79. Наказ Міністерства транспорту та зв'язку України від 07.06.2010 № 340 «Про затвердження Положення про робочий час і час відпочинку водіїв колісних транспортних засобів», зареєстрований в Міністерстві юстиції України 14.09.2010 за № 811/18106.

80. Наказ Міністерства транспорту та зв'язку України від 24.06.2010 № 385 «Про затвердження Інструкції з використання контрольних пристроїв (тахографів) на автомобільному транспорті», зареєстрований в Міністерстві юстиції України 20.10.2010 за № 946/18241.

81. Наказ Міністерства транспорту та зв'язку України від 20.08.2010 № 604 «Про затвердження Порядку складання іспитів працівниками суб'єктів перевезення небезпечних вантажів», зареєстрований в Міністерстві юстиції України 13.09.2010 за № 809/18104.

82. Наказ Міністерства інфраструктури України від 15.02.2012 № 106 «Про затвердження Технологічних вимог до засобів перевірки технічного стану, обслуговування і ремонту колісного транспортного засобу», зареєстрований в Міністерстві юстиції України 03.03.2012 за № 356/20669.

83. Наказ Міністерства інфраструктури України від 17.08.2012 № 521 «Про затвердження Порядку затвердження конструкції транспортних засобів, їх частин та обладнання та Порядку ведення реєстру сертифікатів типу транспортних засобів та обладнання і виданих виробниками сертифікатів відповідності транспортних засобів або обладнання», зареєстрований в Міністерстві юстиції України 14.09.2012 за № 1586/21898 та № 1587/21899.

84. Наказ Міністерства інфраструктури України від 26.11.2012 № 710 «Про затвердження Вимог до перевірки конструкції та технічного стану колісного транспортного засобу, методів такої перевірки», зареєстрований в Міністерстві юстиції України 25.12.2012 за № 2169/22481.

85. Наказ Міністерства інфраструктури України від 01.03.2013 № 126 «Про здійснення заходів щодо виконання Угоди про прийняття єдиних технічних приписів для колісних транспортних засобів, предметів обладнання та частин, які можуть бути встановлені та/або

використані на колісних транспортних засобах, і про умови взаємного визнання офіційних затверджень, виданих на основі цих приписів, 1958 року з поправками 1995 року» (із змінами, внесеними згідно з наказом Міністерства інфраструктури України від 23.06.2017 № 226).

86. Наказ Міністерства інфраструктури України від 17.04.2013 № 226 «Про затвердження Порядку ведення переліку суб'єктів господарювання, що здійснюють установлення та технічне обслуговування контрольних пристроїв (тахографів) в автомобільних транспортних засобах», зареєстрований в Міністерстві юстиції України 17.05.2013 за № 759/23291.

87. Наказ Міністерства інфраструктури України від 30.05.2013 № 329 «Про затвердження Порядку обігу карток, що використовуються в цифрових контрольних пристроях (тахографах)», зареєстрований в Міністерстві юстиції України 14.06.2013 за № 964/23496.

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

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

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

91. Наказ Міністерства інфраструктури України від 26.07.2013 № 551 «Про затвердження Порядку підвищення кваліфікації керівників і спеціалістів, діяльність яких пов'язана з наданням послуг автомобільного транспорту», зареєстрований в Міністерстві юстиції України 22.08.2013 за № 1454/23986.

92. Наказ Міністерства інфраструктури України від 14.04.2017 № 145 «Про затвердження Типових навчально-тематичного плану і програми курсу спеціального навчання з питань перевезення небезпечних вантажів для керівного складу, фахівців та робітників суб'єктів перевезення небезпечних вантажів».

93. Наказ Міністерства інфраструктури України від 03.01.2018 № 7 «Про визначення галузевих навчальних центрів з питань охорони праці».

94. Наказ Міністерства інфраструктури України від 06.08.2018 № 359 «Про деякі питання стосовно визначення ДП «ДержавтотрансНДІпроект» органом, уповноваженим проводити перевірку знань працівників суб'єктів перевезення небезпечних вантажів».

95. Наказ Міністерства інфраструктури України від 19.08.2019 № 648 «Про деякі питання визначення Державного підприємства «Державний автотранспортний науково-дослідний і проектний інститут» навчальним центром з підвищення кваліфікації керівників і спеціалістів, діяльність яких пов'язана з наданням послуг автомобільного транспорту за напрямом: внутрішні перевезення пасажирів, міжнародні перевезення пасажирів, внутрішні перевезення вантажів, міжнародні перевезення вантажів; з питаннями безпеки перевезень, охорони праці, пожежної безпеки».

96. Наказ Національного агентства з акредитації України від 28.12.2002 № 96 «Про затвердження Положення про технічний комітет з акредитації».

97. Наказ Міністерства юстиції України від 12.04.2005 № 34/5 «Про вдосконалення порядку державної реєстрації нормативно-правових актів у Міністерстві юстиції України та скасування рішення про державну реєстрацію нормативно-правових актів», зареєстрований в Міністерстві юстиції України 12.04.2005 за № 381/10661.

98. Наказ Міністерства надзвичайних ситуацій України від 09.07.2012 № 964 «Про затвердження Правил охорони праці на автомобільному транспорті», зареєстрований в Міністерстві юстиції України 01.08.2012 за № 1299/21611.

99. Наказ ДП «УкрНДНЦ» від 27.10.2016 № 344 «Про затвердження Положення про технічний комітет стандартизації ТК 80 «Дорожній транспорт».

100. Наказ ДП «УкрНДНЦ» від 10.10.2017 №316 «Про затвердження Положення про технічний комітет стандартизації ТК 189 «Системи управління якістю».

101. Наказ Міністерства внутрішніх справ України від 04.08.2018 № 656 «Про затвердження деяких нормативно-правових актів з питань дорожнього перевезення небезпечних вантажів», зареєстрований в Міністерстві юстиції України 11.09.2018 за № 1041/32493 (із змінами, внесеними згідно з наказом Міністерства внутрішніх справ України від 26.12.2018 № 1054).

Додаток 2  
до Стратегічного плану розвитку  
державного підприємства  
«Державний автотранспортний  
науково-дослідний і проектний  
інститут» на 2021–2025 роки  
(розділ 2)

Інформаційна довідка  
про виконання ДП «ДержавтотрансНДІпроект» найбільш важливих для галузі науково-  
дослідних та дослідно-конструкторських робіт

Науково-дослідні та дослідно-конструкторські роботи за напрямом вирішення проблем економіки транспорту, комплексних транспортних проблем тощо:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

11. Провести дослідження, розробити прогноз та пропозиції щодо розвитку видів транспорту та дорожнього господарства на середньостроковий період до 2015 року

відповідно до Транспортної стратегії України. Робота внесена до Державного реєстру НДДКР за № 0112U003943с, 2011 р.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

22. Дослідження та розробка пропозицій до проекту III-ї редакції Випуску 69 Довідника кваліфікаційних характеристик професій працівників (сфера утримання транспортних засобів), 2014 р.

23. Проведення досліджень та розробка пропозицій до проекту Державної цільової економічної програми розвитку автомобільного транспорту на період до 2019 рр., 2014 р.

24. Проведення аналізу норм європейського законодавства у сфері надання громадських пасажирських послуг та розроблення пропозицій до законодавства України стосовно таких послуг з метою імплементації норм, передбачених Регламентом (ЄС) № 1370/2007 Європейського Парламенту і Ради про громадські послуги з перевезення пасажирів залізницею і автомобільними шляхами, 2014-2015 рр.

25. Проведення дослідження та започаткування законодавчих ініціатив щодо удосконалення механізму надання послуг громадського пасажирського транспорту для пільгових категорій громадян (№ держреєстрації 0115U002131 УкрІНТЕІ), 2015 р.

26. Дослідження законодавства ЄС у сфері забезпечення належного рівня професійної компетенції водіїв транспортних засобів для надання послуг з перевезення пасажирів і вантажів та розроблення проекту Порядку спеціального навчання водіїв транспортних засобів для надання послуг з перевезення пасажирів і вантажів», а також Типових



навчальних програм та навчально-тематичних планів спеціального навчання водіїв транспортних засобів для надання послуг з перевезення пасажирів і вантажів. Робота розпочата у 2015 році. У 2016 році відбулась зміна назви НДДКР на «Провести дослідження щодо створення системи підтвердження професійної компетентності керівників, менеджерів (управителів) з перевезень та водіїв транспортних засобів для надання послуг з перевезення пасажирів і вантажів». Робота завершена у 2017 році і зареєстрована в УкрІНТЕІ 06.09.2017 за № державної реєстрації 0117U005071.

27. Проведення дослідження та розроблення пропозицій до Стратегічного плану розвитку галузі автомобільного транспорту на період до 2020 року. Робота розпочата у 2015 і завершена у 2016 році з державною реєстрацією № 0115U005930.

28. Проведення аналізу норм європейського законодавства у сфері надання громадських послуг пасажирського автотранспорту та розроблення пропозицій до законодавства України стосовно таких послуг з метою імплементації норм, передбачених Регламентом (ЄС) № 1370/2007 Європейського Парламенту і Ради про громадські послуги з перевезення пасажирів залізницею і автомобільними шляхами. Строк виконання роботи 2015-2017 роки. Робота виконана. Звіт зареєстровано в УкрІНТЕІ за № 0118U000417.

29. Проведення аналізу стану транспорту та розробка пропозиції щодо внесення змін до Транспортної стратегії відповідно до євроінтеграційного поступу України. Робота виконана. № державної реєстрації 0115U005931.

30. Виконати техніко-економічне обґрунтування зміни рівня тарифів при перевезенні пасажирів на приміському та міжміському автобусному маршруті транспортними засобами БАЗ-А079.23 для ПП «Солод» з урахуванням вимог положень чинних нормативно-правових актів, 2016 р.

31. Виконати техніко-економічне обґрунтування зміни рівня тарифів при перевезенні пасажирів на маршрутах №№ 84Т, 87Т, 90Т, м. Одеса, транспортними засобами БАЗ – А079.14 та I-Van А07А-30 для ТОВ «Турист» з урахуванням вимог положень чинних нормативно-правових актів, 2016 р.

32. Визначення обсягів коштів, необхідних для створення комунального автотранспортного підприємства для здійснення регулярних перевезень населення в міському та приміському сполученні в регіоні міста Покровськ Донецької області». РК 0117U003388, 2016 р.

33. Дослідження *acquis communautaire* Європейського Союзу з питань обов'язкової та придорожньої перевірки придатності транспортних засобів до експлуатації, розроблення рекомендацій до проєктів відповідних нормативно-правових актів України. Робота розпочата у 2016 році і в цілому виконана. Результати роботи відображені в проєкті нормативно-правового акта № 4683 від 17.05.2016 «Проєкт Закону про внесення змін до деяких законодавчих актів України у сфері автомобільного транспорту з метою приведення їх у відповідність з актами Європейського Союзу» та направлені до Мінінфраструктури.

34. Визначення можливих напрямків удосконалення послуг пасажирського автотранспорту міста Покровська (Красноармійська) та організаційно-підготовчих заходів, які потрібно здійснити для виконання цієї роботи. Робота виконана. Звіт зареєстрований у УкрІНТЕІ за № РК 0117U007049.

35. Проведення порівняльного аналізу системи статистичних спостережень Eurostat та розроблення пропозиції щодо приведення у відповідність методології статистики транспорту України до статистики ЄС у контексті розроблення національної транспортної моделі. Номер держреєстрації 0117U006906. Робота триває.

36. Здійснення аналізу стану організації доступу осіб з обмеженою мобільністю до автостанцій і автовокзалів та розроблення пропозиції про внесення змін до Порядку регулювання діяльності автостанцій щодо визначення умов їх доступу до автостанцій та особливостей надання автостанційних послуг. У зв'язку з відсутністю інтересу до зазначеної НДДКР з боку Мінінфраструктури, роботи над нею тимчасово призупинені.

37. Розроблення та надання пропозицій щодо плану та змісту навчального посібника до курсу «Перевезення пасажирів. Супровід та допомога маломобільним пасажиром на транспорті». Робота розпочата у 2016 році і завершена у 2017 р. Державний обліковий № 0217U003921.

38. Науковий супровід, експертування і погодження проєкту Випуску 69 «Автомобільний транспорт» Довідника кваліфікаційних характеристик професій працівників з метою уведення професій з технічного сервісу транспортних засобів та актуалізації чинних професій. Роботу розпочато у 2017 році. № реєстрації 0117U006907. Наказом Мінінфраструктури (в редакції від 21.08.2019 № 656) затверджено третє видання Випуску 69 «Автомобільний транспорт» Довідника кваліфікаційних характеристик професій працівників. Вийшла з друку відповідна Книга (оновлене третє видання), як результат наукових досліджень інституту в сфері професійної класифікації. Колективом інституту у 2019 році отримане Свідоцтво про авторські права на відповідне 2-ге видання зазначеної Книги, готуються документи для отримання у 2020 році відповідного Свідоцтва на третє видання.

39. Виконати техніко-економічне обґрунтування зміни рівня тарифу (у грн./пас-км) при перевезенні пасажирів на приміському маршруті «Тарасівка-Київ (АС «Південна»)» у звичайному режимі руху транспортними засобами Богдан А 092.02 для ТОВ «АВТО Груп» з урахуванням вимог положень чинних нормативно-правових актів. Робота виконана та передана замовнику.

40. Виконати техніко-економічне обґрунтування зміни рівня тарифів при перевезенні пасажирів на міських маршрутах у звичайному режимі руху транспортними засобами Богдан А 20110, БАЗ А079.14, ПАЗ 4234, ПАЗ 32054-07 для ТОВ «ПСБ» з урахуванням вимог положень чинних нормативно-правових актів. Робота виконана та передана замовнику.

41. Виконання НТР: «Виконати техніко-економічне обґрунтування зміни рівня тарифу для ФОП Яцура С.В. при перевезенні пасажирів на міських маршрутах загального користування у звичайному режимі руху транспортними засобами ПАЗ-32054 (СПГ) та режимі руху «маршрутне таксі» транспортними засобами РУТА 25 (СПГ) з урахуванням вимог положень чинних нормативно-правових актів». Робота виконана та передана замовнику.

42. Виконання НТР: «Виконати техніко-економічне обґрунтування зміни рівня тарифу для Приватного підприємства «СЛАВ-ТРАНС» при перевезенні пасажирів на міських маршрутах загального користування у звичайному режимі руху транспортними засобами ПАЗ-32054 (СПГ), РУТА 25 (СПГ) та режимі руху «маршрутне таксі» транспортними засобами РУТА 25 (СПГ) з урахуванням вимог положень чинних нормативно-правових актів». Робота виконана та передана замовнику.

43. Виконання НТР «Виконати техніко-економічне обґрунтування зміни рівня тарифу для Малого підприємства у вигляді ТОВ «ФОРТУНА» при перевезенні пасажирів на міських маршрутах загального користування у звичайному режимі руху транспортними засобами ПАЗ-32054 (СПГ), РУТА 25 (СПГ) та режимі руху «маршрутне таксі» транспортними засобами РУТА 25 (СПГ) з урахуванням вимог положень чинних нормативно-правових актів». Робота виконана та передана замовнику.

У сфері оцінки відповідності продукції:

1. Дослідження системи підтвердження відповідності колісних транспортних засобів та розроблення пропозицій щодо її удосконалення.

2. Проведення аналізу регуляторних актів ЄС щодо оцінювання відповідності колісних транспортних засобів з метою удосконалення системи затвердження конструкції КТЗ в Україні згідно з вимогами Угоди про асоціацію між Україною та Європейським Союзом. Тема зареєстрована за № 0118U001549. Робота триває.

3. Дослідження новітніх тенденцій світових систем оцінювання відповідності колісних транспортних засобів та їх компонентів з метою вибору оптимальної інфраструктури

випробувальних лабораторій (центрів). Тема зареєстрована за № 0118U004768. Робота триває.

У сфері безпеки експлуатації дорожнього транспорту:

1. Дослідження питань використання, утримання колісних транспортних засобів з електричними урухомниками. Робота триває. № реєстрації 0118U004245.

2. Дослідження системи сертифікації придатності до експлуатації транспортних засобів міжнародних автомобільних перевізників України за вимогами МТФ (ЄКМТ) та МСТО та розроблення щорічного інформаційно-аналітичного огляду структури парку за результатами сертифікації. Робота триває. Номер реєстрації 0118U004247.

3. Проведення дослідження щодо вимог безпечного кріплення вантажів на колісних транспортних засобах відповідно до європейських стандартів. Строк виконання 2015-2017 роки. Робота виконана. № держреєстрації 0115U002130.

4. Проведення наукового дослідження щодо поліпшення стійкості КТЗ в разі встановлення на них цистерн. Робота триває.

5. Проведення наукового дослідження щодо ефективності та доцільності встановлення антиблокувальної системи гальм на КТЗ, які не обладнані такою, та перевозять небезпечні вантажі. Робота триває.

6. Проведення наукового дослідження щодо узгодження характеристик КТЗ, що переобладнані шляхом встановлення електричного двигуна. Робота триває.

7. Науковий твір «Комплект методично-технологічних документів щодо інспектування (перевірки придатності до експлуатації) колісних транспортних засобів категорій N2-3, O3-4 відповідно до вимог Європейської Конференції Міністрів транспорту» («КД ЄКМТ»). Свідоцтво про реєстрацію авторського права на твір № 94621 від 10.12.2019.

8. Науковий твір «Комплект методично-технологічних документів щодо інспектування (перевірки придатності до експлуатації) колісних транспортних засобів категорій M2-3, N2-3, O3-4 відповідно до вимог Приписів СЕК ООН №1 та №2, доданих до Віденської Угоди» («КД ВУ»). Свідоцтво про реєстрацію авторського права на твір № 94622 від 10.12.2019.

9. Науковий твір «Синтезований комплекс методично-технологічних документів стосовно інспектування організацій щодо можливості забезпечувати процес переобладнання КТЗ для роботи на газовому моторному паливі та про надання «Свідоцтва...» або продовження терміну його дії» («СК ГБКТЗ ІПП»). Свідоцтво про реєстрацію авторського права на твір № 95687 від 29.01.2020.

10. Науковий твір «Синтезований комплекс технічних та технологічних вимог безпеки до конструкції і комплектації газобалонних колісних транспортних засобів категорій M1, які переобладнані на підставі «Свідоцтва...» та працюють на СПГ» («СК ГБКТЗ СПГ»). Свідоцтво про реєстрацію авторського права на твір № 95688 від 29.01.2020.

11. Науковий твір «Синтезований комплекс технічних та технологічних вимог безпеки до конструкції і комплектації газобалонних колісних транспортних засобів категорій M1, які переобладнані на підставі «Свідоцтва...» та працюють на ЗНГ» («СК ГБКТЗ ЗНГ»). Свідоцтво про реєстрацію авторського права на твір № 95689 від 29.01.2020.

12. Розроблення методичних рекомендацій щодо процесу погодження можливості переобладнання колісних транспортних засобів.

У сфері безпеки дорожнього руху:

1. Міжнародний дослідницький проєкт з питань безпеки дорожнього руху під егідою ОЕСР та МТФ. Звіт міжнародної робочої групи Організації економічного співробітництва розвитку та Міжнародного транспортного форуму, ISBN 978-92-821-0195-7, OECD/ITF, 2008. Report. Towards zero. Ambitious Road Safety Targets and the Safe System Approach. Звіт. Шлях до нуля. Амбіційні цілі у сфері безпеки дорожнього руху та гармонізування системи безпеки.

2. Дослідження та розроблення рекомендацій щодо запровадження на загальнодержавному рівні системи управління безпекою дорожнього руху відповідно до вимог ДСТУ ISO 39001:2015 «Система управління безпекою дорожнього руху. Вимоги та

настанови щодо застосування». Тема зареєстрована за № 0120U100852. Робота виконана та підготовлено звіт про НДР (затверджено 09.12.2019).

За напрямками енергетики, енергозбереження та екології транспорту:

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

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

3. Дослідження та розроблення рекомендацій щодо зменшення питомого споживання енергоносіїв автомобільним транспортом. Роботу розпочато у 2015 році. Державна реєстрація за № 0115U006026. Надано проміжний звіт. Робота триває.

4. Дослідження впливу на викиди шкідливих речовин в атмосферне повітря структури парку колісних транспортних засобів України. Роботу розпочато у 2015 році. Підготовлено та зареєстровано два проміжні звіти.

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

6. Analysis of national legislation, opportunities, barriers and time periods to the implementation of Göteborg protocol and meeting its commitments in the part of road and off-road transport in Ukraine, as well as analyzing motor fuels which are used by road and off-road transport» (2013-2014 pp.).

7. Development of proposals for Ukraine's implementation strategy regarding Göteborg protocol (1999 Protocol to Abate Acidification, Eutrophication and Ground-level Ozone to the Convention on Long-range Transboundary Air Pollution, as amended on 4 May 2012)» (2014 p.).

8. Reconstruction for 1990-2013 period and 2014-2020 scenarios and projections of Fleet Structure, Fuel Consumption and Emission in the Road Transport sector in Ukraine» (2014 p.).

9. Recommendations for the implementation of the proposed emission standards for wheeled vehicles (road transport) in Ukraine (2014 p.).

10. Розроблення математичної моделі якості атмосферного повітря міста на базі європейської технології THOR-Air-PAS для оцінки ефективності розвитку дорожньої інфраструктури, організації дорожнього руху та проєктів містобудування. Роботу розпочато у 2015 р. Затверджено проміжний звіт. Робота триває.

11. Розробка національної транспортної політики щодо регулювання викидів CO<sub>2</sub> та споживання енергії дорожнім транспортом в Україні (Development of potential in the elaboration of National policy on regulation of CO<sub>2</sub> emissions and energy consumption by road transport) (разом з Ricardo Energy & Environmental (Великобританія) (2016 р.).

12. Capacity building of the national GHG inventory system in terms of the development of methodological recommendations for determining national GHG emission factors from the use of motor fuels in the transport sector (разом з Ricardo Energy & Environmental (Великобританія) та ТОВ «МАСМА») (2017 р.).

13. Верифікація обсягів споживання моторних палив транспортним сектором в контексті щорічної підготовки Національного кадастру антропогенних викидів із джерел та абсорбції поглиначами парникових газів в Україні (разом з ТОВ «Інститут промислової екології») (2017 р.).

14. Дослідження впливу конструктивних та експлуатаційних факторів на показники паливної економічності колісних транспортних засобів. Тема зареєстрована за № 0118U004769. Робота триває.

15. Дослідження, розроблення з використанням растрового електронного мікроскопу з високою роздільною здатністю та впровадження альтернативної технології визначення кількості, дисперсного і хімічного складу частинок у складі відпрацьованих газів двигунів та з інших джерел емісії. Робота триває.

У сфері розширення використання газових моторних палив та біопалив на транспорті:

1. Розроблення дослідного зразка маневрового тепловоза ТГК2, переобладнаного для роботи за газодизельним циклом. Робота виконана. Державний реєстраційний номер 0113U007926.

2. Розроблення і дослідження перспективних систем автоматичного управління та регулювання транспортних (тепловозних) газодизелів. Робота виконана. Державний реєстраційний номер 0115U0001028.

3. Розроблення та дослідження газового ДВЗ автобуса на базі дизеля для роботи на зрідженому нафтовому газі. Робота виконана. Державний реєстраційний номер 0117U004059.

4. Розроблення математичних моделей і програм розрахунку динаміки ДВЗ з примусовим запалюванням, що працює на газовому моторному паливі. Робота триває. Державний реєстраційний номер 0119U100201.

5. Розроблення та дослідження перспективних систем управління газовими ДВЗ з примусовим запалюванням, на базі конвертованих тракторних дизелів. Зареєстровано проміжний звіт. Державний реєстраційний номер: 0119U100202.

6. Аналізування впливу використання біогазу як моторного палива на енергетичні, екологічні та економічні показники колісного транспортного засобу, переобладнаного для роботи на біогазі. Тема зареєстрована за № 0119U101635. Робота триває.

7. Експериментальні дослідження впливу застосування зрідженого нафтового газу (ЗНГ) і бензину, як моторних палив, на екологічні, енергетичні показники та паливну економічність КТЗ, переобладнаних для роботи на ЗНГ, з аналізуванням результатів стендових випробувань КТЗ та потоку даних від бортової системи діагностування. Робота триває.

8. Експериментальні дослідження впливу застосування альтернативного палива Е40 (суміші бензину з біоетанолом) і бензину, як моторних палив, на екологічні, енергетичні показники та паливну економічність КТЗ (адапованих і неадапованих для роботи на біопаливі з вмістом біоетанолу понад 10% за об'ємом) з аналізуванням результатів стендових випробувань КТЗ. Робота триває.

9. Розроблення та дослідження електронних мікропроцесорних систем управління газовими ДВЗ, що конвертовані на базі транспортних дизелів. Робота триває.

Комплекс численних науково-дослідних та дослідно-конструкторських робіт за напрямками проведення експериментальних досліджень впливу зразків нових традиційних і альтернативних видів палива та компонентів моторних палив, а також дослідних зразків устаткування і технологій на енергетичні, екологічні показники і паливну економічність КТЗ (роботи, що здійснюються за прямими договорами з замовниками, та перелік яких надається окремо).

У сфері інформаційних та інтелектуальних транспортних систем тощо:

1. Дослідження сучасних методів проєктування інформаційних систем у галузі автомобільного транспорту. Тема зареєстрована за № 0117U006908. Робота триває.

2. Дослідження системи цифрової тахографії та розроблення методичних рекомендацій «Інформаційно-довідковий посібник користувача картки для цифрових тахографів». Робота триває. Номер реєстрації 0117U004990.

3. Аналізування розвитку інтелектуальних транспортних систем, інформаційних технологій у сфері використання колісних транспортних засобів та транспортної інфраструктури. Робота триває. Номер реєстрації 0118U004248.

У сфері стандартизації:

1. Розробити національні стандарти України, гармонізовані з міжнародними стандартами ISO на виконання «Міждержавної програми стандартизації механічних

транспортних засобів та причепів до них до 2006 року» та Державної програми стандартизації на 2006 – 2010 роки.

2. Узгодження остаточної редакції, прийняття, ведення справи та видання ДСТУ ISO 39001: «Системи управління безпекою дорожнього руху (БДР). Вимоги та настанови щодо застосування (ISO 39001:2012, IDT)». Строк виконання роботи 2014 -2015 р. Робота завершена в 2015 році. ДСТУ ISO 39001:2015 затверджено наказом ДП «УкрНДНЦ» від 21.08.2015 № 101 та згідно з наказом ДП «УкрНДНЦ» від 01.10.2015 № 122 йому надано чинності з 01.01.2016.

3. Розроблення технічного завдання, розроблення, прийняття, ведення справи та видання перегляду до ДСТУ 2935-94 «Безпека дорожнього руху. Терміни та визначення». Строк виконання 2014-2015 роки. Робота завершена. ДСТУ 2935:2018 затверджено наказом ДП «УкрНДНЦ» від 23.08.2018 № 298 та йому надано чинності з 01.06.2019.

4. Розроблення національного стандарту «Пристрої кріплення вантажу на колісних транспортних засобах. Безпека. Частина 1. Розрахунок сил кріплення» (EN 12195-1:2010 + EN 12195-1:2010/AC:2013 + EN 12195-1:2010/AC:2014, IDT). Номер реєстрації 0118U004452. Робота над розробкою стандарту завершена. Наказом ДП «УкрНДНЦ» від 23.08.2018 № 299 прийнято національні стандарти (гармонізовані з європейськими нормативними документами, методом перекладу з наданням їм чинності з 1 червня 2019 року.

5. Розроблення національного стандарту «Пристрої кріплення вантажу на колісних транспортних засобах. Безпека. Частина 2. Сітчасті кріплення з синтетичних волокон» (EN 12195-2:2000, IDT) Номер реєстрації 0118U00445. Робота над розробкою стандарту завершена. Наказом ДП «УкрНДНЦ» від 23.08.2018 № 299 прийнято національні стандарти (гармонізовані з європейськими нормативними документами, методом перекладу з наданням їм чинності з 1 червня 2019 року.

6. Розроблення національного стандарту «Пристрої кріплення вантажу на колісних транспортних засобах. Безпека. Частина 3. Кріпильні ланцюги» (EN 12195-3:2001, IDT) Номер реєстрації 0118U004453. Робота над розробкою стандарту завершена. Наказом ДП «УкрНДНЦ» від 23.08.2018 № 299 прийнято національні стандарти (гармонізовані з європейськими нормативними документами, методом перекладу з наданням їм чинності з 01 червня 2019 року.

7. Розроблення національного стандарту «Пристрої кріплення вантажу на колісних транспортних засобах. Безпека. Частина 4. Сталеві кріпильні троси» (EN 12195-4:2003, IDT). Номер реєстрації 0118U004454. Робота над розробкою стандарту завершена. Наказом ДП «УкрНДНЦ» від 23.08.2018 № 299 прийнято національні стандарти (гармонізовані з європейськими нормативними документами, методом перекладу з наданням їм чинності з 01 червня 2019 року.

8. Розроблення національного стандарту «Кріплення вантажу на колісних транспортних засобах. Точки кріплення на вантажних автомобілях. Мінімальні вимоги та випробування» (EN 12640:2000, IDT). Робота над розробкою стандарту завершена. Наказом ДП «УкрНДНЦ» від 23.08.2018 № 299 прийнято національні стандарти (гармонізовані з європейськими нормативними документами, методом перекладу з наданням їм чинності з 1 червня 2019 року.

9. Розроблення національного стандарту «Змінні кузови та вантажні автомобілі. Тенти. Частина 1. Мінімальні вимоги» (EN 12641-1:2005, IDT) 33,4 Номер реєстрації 0118U004450. Робота над розробкою стандарту завершена. Наказом ДП «УкрНДНЦ» від 23.08.2018 № 299 прийнято національні стандарти (гармонізовані з європейськими нормативними документами, методом перекладу з наданням їм чинності з 1 червня 2019 року.

10. Розроблення національного стандарту «Кріплення вантажу на колісних транспортних засобах. Конструкція кузовів вантажних автомобілів. Мінімальні вимоги» (EN 12642:2006, IDT). Номер реєстрації 0118U004455. Робота над розробкою стандарту завершена. Наказом ДП «УкрНДНЦ» від 23.08.2018 № 299 прийнято національні стандарти

(гармонізовані з європейськими нормативними документами, методом перекладу з наданням їм чинності з 1 червня 2019 року.

11. Розроблення національного стандарту ДСТУ EN ISO 6682:2016 (EN ISO 6682:2008, IDT; ISO 6682:1986, IDT; ISO 6682:1986/Amd 1:1989, IDT) Землерийні машини. Зони зручності та досяжності органів керування. Робота виконана і затверджена наказом ДП «УкрНДНЦ» від 27 грудня 2016 р. № 443 з державною реєстрацією за № 0116U005670с.

12. Розроблення національного стандарту ДСТУ EN 13020:2016 (EN 13021:2003 + A1:2008, IDT) Машини для оброблення дорожнього покриття. Вимоги щодо безпеки. Робота виконана і затверджена Наказом ДП «УкрНДНЦ». № державної реєстрації 0116U005675с

13. Розроблення національного стандарту ДСТУ EN 13021:2016 (EN 13021:2003 + A1:2008, IDT) Машини для зимового утримання доріг. Вимоги щодо безпеки. Робота виконана і затверджена Наказом ДП «УкрНДНЦ». № державної реєстрації 0116U005674с .

14. Розроблення національного стандарту ДСТУ EN 13524:2016 (EN 13524:2003 + A2:2014, IDT) Машини для утримання автомобільних доріг. Вимоги щодо безпеки. Робота виконана і затверджена Наказом ДП «УкрНДНЦ». № державної реєстрації 0116U005673с

15. Розроблення національного стандарту ДСТУ EN 15997:2016 (EN 15997:2011; EN 15997:2011/AC:2012, IDT) Мотовсюдиходи (квадроцикли). Вимоги щодо безпеки та методи випробування. Робота виконана і затверджена Наказом ДП «УкрНДНЦ». № державної реєстрації 0116U005672с.

16. Розроблення національного стандарту ДСТУ EN 50498 (EN 50498:2010, IDT) Електромагнітна сумісність (EMC). Стандарт на групу електронного обладнання, встановлюваного на автомобільному транспорті після його продажу. Технічні вимоги. Робота виконана і затверджена Наказом ДП «УкрНДНЦ». № державної реєстрації 0116U005671с

17. Розроблення національного стандарту ДСТУ EN 50556 Сигнальні системи дорожнього руху (EN 50556:2011, IDT) гармонізованого з європейським. Робота виконана (національний стандарт прийнято наказом ДП «УкрНДНЦ» від 29.12.2014 № 1480). Реєстраційний номер 0117U005599с.

18. Розроблення національного стандарту ДСТУ EN 16029 Моторизовані дорожні транспортні засоби, призначені для перевезення людей та не призначені для використання на дорогах загального користування. Одноколіїні двоколісні транспортні засоби. Вимоги щодо безпеки та методи випробування (EN 16029:2012, IDT) гармонізованого з європейським. Робота виконана (національний стандарт прийнято наказом ДП «УкрНДНЦ» від 29.12.2014 № 1479). Реєстраційний номер 0117U005598с.

19. Розроблення національного стандарту ДСТУ EN 1501-4 Сміттєвози та їх підіймальні пристрої. Загальні технічні вимоги та вимоги щодо безпеки. Частина 4. Контролювання рівня шуму для сміттєвозів (EN 1501-4:2007, IDT) гармонізованого з європейським. Робота виконана (національний стандарт прийнято наказом ДП «УкрНДНЦ» від 02.10.2018 № 342). Реєстраційний номер 0117U005597с.

20. Розроблення національного стандарту ДСТУ EN 61851-23 Системи кондуктивного заряджання електричних транспортних засобів. Частина 23. Станції заряджання електричних транспортних засобів постійного струму (EN 61851-23:2014; AC:2016, IDT) гармонізованого з європейським. Робота виконана (національний стандарт прийнято наказом ДП «УкрНДНЦ» від 02.10.2018 № 342). Реєстраційний номер 0117U005600с.

21. Розроблення національного стандарту ДСТУ EN 61851-24 Системи кондуктивного заряджання електричних транспортних засобів. Частина 24. Цифровий зв'язок між зарядною станцією електротранспорту та електричними транспортними засобами для контролю постійного струму зарядження (EN 61851-24:2014, IDT) гармонізованого з європейським. Робота виконана (національний стандарт прийнято наказом ДП «УкрНДНЦ» від 02.10.2018 № 342). Реєстраційний номер 0117U005601с.

22. Перегляд національного стандарту ДСТУ 3649:2010 «Колісні транспортні засоби. Вимоги щодо безпечності технічного стану та методи контролювання». Тема зареєстрована за № 0118U001527. Робота триває.

23. Розроблення національного стандарту ДСТУ EN 16486:2018 Машини для ущільнення відходів та вторинної сировини. Ущільнювачі. Вимоги щодо безпеки. (прийнятого методом підтвердження ДСТУ EN 16486:2016 гармонізованого з європейським EN 16486:2014). Робота виконана (національний стандарт прийнято наказом ДП «УкрНДНЦ» від 18.12.2018 № 505). Реєстраційний номер 0118U005363С.

24. Розроблення національного стандарту ДСТУ EN 16500:20\_\_ Машини для ущільнення відходів та вторинної сировини. Вертикальні пакетувальні преси. Вимоги щодо безпеки (прийнятого методом підтвердження ДСТУ EN 16500:2016 гармонізованого з європейським EN 16486:2014). Робота виконана (національний стандарт прийнято наказом ДП «УкрНДНЦ» від 18.12.2018 № 505). Реєстраційний номер 0118U005365С.

25. Розроблення національного стандарту ДСТУ EN 1501-5:2018 Сміттєвози. Загальні технічні вимоги та вимоги щодо безпеки. Частина 5. Підймальне устаткування (прийнятого методом підтвердження ДСТУ EN 1501-5:2014 гармонізованого з європейським (EN 1501:2011, IDT). Робота виконана (національний стандарт прийнято наказом ДП «УкрНДНЦ» від 18.12.2018 № 506). Реєстраційний номер 0118U005364С.

Розвиток науково-дослідної та випробувальної бази, дослідно конструкторські роботи зі створення перспективних зразків обладнання:

1. Розроблення концепції створення на базі потужностей ДП «ДержавтотрансНДПроект» науково-дослідного випробувального центру перспективних технологій безпечного, екологічного сприятливого та енергоефективного автомобільного транспорту відповідно до міжнародних технічних регламентів та директив ЄС. Робота зареєстрована за № 0118U004245 і триває.

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

3. Проведення дослідження перехідних характеристик модернізованої системи управління навантажувальним стендом для випробувань двигуна за режимами транзйєнтного циклу ЕТС згідно з Правилами ООН №49-03 та оптимізування алгоритму управління з метою підвищення швидкодії системи «двигун-стенд».

4. Проведення модернізації тягового роликowego стенду моделі 4819ВМ» (2004 р.).

5. Розроблення технології визначення емісії твердих частинок автомобільних двигунів в режимах транзйєнтного циклу згідно з Правилами ЄЕК ООН № 49 на відповідність екологічним нормам «Євро-3» – «Євро-5» (2008 р.)

6. Проведення дослідження та розроблення універсального вимірювального комплексу для дорожніх випробувань КТЗ. Тема зареєстрована за № 0118U004789. Робота триває.

7. Розроблення, виготовлення та введення в експлуатацію дослідного зразка автоматизованого багатофункціонального мобільного паливного модуля для автоматизації та забезпечення випробувань КТЗ та ДВЗ. Робота триває.

8. Розроблення, виготовлення та введення в експлуатацію дослідного зразка автоматизованої системи безпечного кондиціонування рідких моторних палив. Робота триває.

9. Розроблення, виготовлення та введення в експлуатацію дослідного зразка універсальної багатоканальної системи збору та оброблення даних вимірювань з індивідуальною гальванічною розв'язкою для автоматизації проведення стендових та дорожніх випробувань зразків техніки. Робота триває.

10. Створення дослідного зразка системи визначення масових викидів забруднювальних речовин безпосередньо на борту транспортного засобу (технологія «мікро-CVS») під час проведення дорожніх випробувань. Робота триває.



11. Розроблення методики і впровадження обладнання для збирання даних з діагностичного роз'єму транспортних засобів щодо витрати палива, режиму роботи двигуна та умов руху. Робота триває.

II Унікальна випробувальна та технологічна інфраструктура

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

- універсальна система аналізу емісії частинок моделі МТ-010 з мікротунелем у складі (за запатентованими технологіями);
- універсальна система відбору проб постійного об'єму для визначення масових викидів забруднювальних речовин (система CVS моделі «EMMS-CVS-010») із повнопотоковим тунелем (за запатентованими технологіями);
- сучасна мікропроцесорна система керування моторними стендами для випробовування двигунів;
- універсальна дослідна система автоматизованого збору даних вимірювань під час проведення стендових випробувань ДВЗ та КТЗ;
- сучасна мікропроцесорна система керування роликowymi стендами для випробовування автомобілів;
- обладнання для автоматизації проведення дорожніх випробувань КТЗ (вимірювання, візуалізація та оброблення результатів випробувань);
- програмно-апаратний комплекс «Vehicle Performance Analysis System»;
- спеціалізоване програмне забезпечення «Data-Model Processing System»;
- технологія та обладнання для поглибленого дослідження в відтворених умовах реакції холодно-полум'яного окиснення моторних палив (за запатентованими технологіями);
- сучасна технологія розподіленої системи збору даних вимірювань і управлінням обладнанням;
- нова ефективна технологія цифрової компенсації явища гістерезису в засобах вимірювальної техніки;
- універсальне комп'ютерне програмне забезпечення для моделювання експлуатаційних характеристик, зокрема, витрати палива, викидів забруднювальних речовин автомобілями при русі в їздових циклах, які задаються у вигляді параметричної матриці тощо;
- багатофункціональний мобільний паливний модуль для автоматизації та забезпечення випробувань КТЗ і ДВЗ;
- універсальна багатоканальна система збору й оброблення даних вимірювань для автоматизації проведення стендових і дорожніх випробувань зразків техніки;
- дослідна камера високого вакууму;
- дослідні системи наплення тонких плівок (за запатентованою технологією);
- дослідний зразок обладнання для вимірювання кількості та дисперсного складу частинок у складі відпрацьованих газів двигунів та з продуктами зношування пневматичних шин і гальм (за запатентованою технологією).

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

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

1. Створена інститутом універсальна система відбору проб постійного об'єму для визначення масових викидів забруднювальних речовин (система CVS моделі «EMMS-CVS-010») із повнопотоковим тунелем – це перша працездатна та атестована система CVS, створена в країнах колишнього Радянського Союзу. Створення цієї системи надало вперше в Україні можливість випробовування колісних транспортних засобів на відповідність

екологічним вимогам «ЄВРО» за Правилами ООН № 83, 101, 103, 40 та 47 і дозволило на принципово новому рівні виконувати наукові дослідження для галузі. Інститутом також було розроблено принципово нову перспективну технологію визначення масових викидів КТЗ з низьким рівнем емісії, якій надано назву «система VVS» (Variable Volume Sampling System).

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

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

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

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

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

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

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

9. Введена в експлуатацію дослідна камера високого вакууму з дослідними системами наплення тонких плівок та дослідний зразок обладнання для вимірювання кількості та дисперсного складу частинок у складі відпрацьованих газів двигунів та з продуктами зношування пневматичних шин і гальм надають унікальні можливості з дослідження та пошуку шляхів зменшення викидів від транспортних засобів в атмосферне повітря канцерогенних частинок.

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

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

- єдиний в країні повноцінний газоаналітичний комплекс (HORIBA, Японія);

- єдиний в країні моделюючий 48-дюймовий роликаний стенд (AVL, Австрія) для випробовування автомобілів за їздовими циклами;

- інше високовартісне обладнання, зокрема: аналітичне обладнання; витратоміри; аналітичні ваги для зважування твердих частинок; різноманітні датчики - перетворювачі фізичних величин; прилади та компоненти.

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

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

Додаток 3  
до Стратегічного плану розвитку  
державного підприємства  
«Державний автотранспортний  
науково-дослідний і проектний  
інститут» на 2021–2025 роки  
(розділи 3,4)

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

1. Мета

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

В умовах жорсткої міжнародної конкуренції необхідно отримати доступ до сучасних технологій розроблення і контролювання відповідності КТЗ сучасним вимогам до безпечності конструкції, екологічності та енергоефективності, розширити можливості експорту української продукції автомобілебудування та зменшити витрати на її доступ до ринків інших країн.

2. Нормативно-правова база

Безпосередні рішення про створення зазначеного науково-дослідного випробувального центру були визначені, зокрема, такими, як чинними на момент підготовки цієї Стратегії документами, так й іншими документами, що вже вичерпали визначений термін, але не були реалізовані через відсутність бюджетного фінансування:

- пункт 1814 Плану заходів з виконання Угоди про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським Співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 25.11.2017 № 1106, яким, на виконання положень статті 369 цієї Угоди, передбачено «Створення на базі потужностей державного підприємства «Державний автотранспортний науково-дослідний і проектний інститут» науково-дослідного випробувального центру перспективних технологій безпечного, екологічно сприятливого та енергоефективного автомобільного транспорту відповідно до міжнародних технічних регламентів та директив ЄС» та передбачено, як першочерговий захід, «Розроблення та затвердження нормативно-правового акта щодо забезпечення фінансування поетапного створення в Україні на базі потужностей державного підприємства «Державний автотранспортний науково-дослідний і проектний інститут» науково-дослідного випробувального центру перспективних технологій безпечного, екологічно сприятливого та енергоефективного автомобільного транспорту відповідно до міжнародних технічних регламентів та директив ЄС»;

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

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

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

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

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

- Галузева програма забезпечення безпеки руху на автомобільному транспорті на 2013-2015 роки, затверджена наказом Мінінфраструктури від 04.04.2013 № 210 (із доповненнями, внесеними наказом Міністерства інфраструктури України від 08.04.2014 № 171);

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

- Галузева програма енергозбереження та впровадження альтернативних видів палива на транспорті на 2006 – 2010 рр., затверджена наказом Мінтрансзв'язку від 09.02.2006 № 114 (виконано в обсязі частково виділених ресурсів);

- Стратегічний план розвитку ДП «ДержавтотрансНДПроект» на середньостроковий період 2014 – 2020 рр., затверджений наказом Мінінфраструктури від 23.10.2014 № 539;

- Національна транспортна стратегія України на період до 2030 року (далі – Стратегія-2030), схвалена розпорядженням Кабінету Міністрів України від 30 травня 2018 року № 430.

Технічні вимоги щодо будівництва у складі науково-дослідного випробувального центру перспективних технологій безпечного, екологічно сприятливого та енергоефективного автомобільного транспорту першого в Україні автомобільного полігону встановлено:

- «Технічним завданням на передпроектні роботи щодо створення центрального вітчизняного автополігону», затвердженим Мінінфраструктури 30.12.2013;

- «Окремим технічним завданням в частині узагальнених технічних вимог для забезпечення проведення досліджень та випробовувань окремих елементів облаштування доріг і відповідних технологій, що впливають на безпеку дорожнього руху, в інтересах дорожньої галузі, в доповнення до технічного завдання на передпроектні роботи щодо створення центрального вітчизняного автополігону, затвердженим Міністерством інфраструктури України 30.12.2013».

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

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

- Закон України «Про охорону навколишнього природного середовища»;

- Закон України «Про охорону атмосферного повітря»;

- Закон України «Про автомобільний транспорт»;

- Закон України «Про дорожній рух»;

- Закон України «Про енергозбереження»;

- Закон України «Про приєднання України до Угоди про прийняття єдиних технічних приписів для колісних транспортних засобів, предметів обладнання та частин, які можуть бути встановлені та/або використані на колісних транспортних засобах, і про умови взаємного визнання офіційних затверджень, виданих на основі цих приписів, 1958 року з поправками 1995 року»;

- Закон України «Про деякі питання ввезення на митну територію України та реєстрації транспортних засобів» (щодо поетапного запровадження екологічних норм «ЄВРО-2» ... «ЄВРО-6».);

- Закон України «Про приєднання України до Європейської угоди щодо роботи екіпажів транспортних засобів, які виконують міжнародні автомобільні перевезення (ЄУТР)»;

- Закон України «Про захист прав споживачів»;

- Закон України «Про технічні регламенти та оцінку відповідності»;

- Указ Президента України «Про невідкладні заходи із забезпечення безпеки дорожнього руху» від 20 листопада 2007 року № 1121;
  - Указ Президента України «Про приєднання України до Угоди про міжнародні перевезення швидкопсувних харчових продуктів та про спеціальні транспортні засоби, які призначені для цих перевезень (УПШ)» від 02 квітня 2007 року № 262;
  - Угода про прийняття єдиних умов періодичних технічних оглядів колісних транспортних засобів і про взаємне визнання таких оглядів (Віденська угода 1997 року), затверджена Указом Президента України від 28.02.2006 № 159;
  - Угода про міжнародні перевезення швидкопсувних харчових продуктів та про спеціальні транспортні засоби, які призначені для цих перевезень (УПШ), учинена 1 вересня 1970 р. у м. Женеві;
  - Конвенція про дорожній рух 1968 року;
  - Основні засади (стратегія) державної екологічної політики України на період до 2030 року, затверджені Законом України від 28.02.2019 № 2697-VIII;
  - постанова Верховної Ради України від 05.03.1998 № 188/98-ВР «Основні напрями державної політики в галузі охорони довкілля, використання природних ресурсів та забезпечення екологічної безпеки»;
  - Кіотський протокол до Рамкової конвенції ООН про зміну клімату, ратифікований Україною в лютому 2004 р.;
  - розпорядження Кабінету Міністрів України від 07.03.2007 № 90 «Про затвердження плану заходів щодо виконання у 2007 році Загальнодержавної програми адаптації законодавства України до законодавства Європейського Союзу» (п.12 «Транспорт», абзац 5)
  - визначено компетентний орган, порядок визначення переліку Правил ООН;
  - постанова Кабінету Міністрів України від 14.02.2001 № 143 «Про порядок визначення переліку єдиних технічних приписів для колісних транспортних засобів, предметів обладнання та частин, які можуть бути встановлені та/або використані на колісних транспортних засобах» (Покласти на Міністерство транспорту функції компетентного органу щодо забезпечення виконання Угоди );
  - постанова від 16.12.2015 року № 1057 «Про визначення сфер діяльності, в яких центральні органи виконавчої влади та Служба безпеки України здійснюють функції технічного регулювання»;
  - Положення про Міністерство інфраструктури України, затверджене постановою Кабінетом Міністрів України від 30 червня 2015 року № 460;
  - постанова Кабінету Міністрів України від 25.10.2017 № 1106 «Про виконання Угоди про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони».
- Нижче наведено перелік Правил ООН за Женевською угодою 1958 року, об'єднаних у 11 умовних груп за напрямками, які є еквівалентними відповідним директивам та регламентам ЄС, та випробовування за якими забезпечуватиметься центром:
- 1) Екологічна безпека. Викиди шкідливих речовин (ШР):
    - R49. Викиди ШР двигунами вантажних КТЗ та автобусів;
    - R83. Викиди ШР від легкових автомоб. та легкого комерційного транспорту;
    - R24. Димність дизельних КТЗ та дизелів;
    - R40. Викиди ШР мотоциклами;
    - R47. Викиди ШР мопедами;
    - R96. Викиди ШР двигунами тракторів;
    - R101. Викиди CO<sub>2</sub>;
    - R103. Змінні каталітичні нейтралізатори;
    - R132. Модифіковані пристрої контролю викидів (REC);
    - R133. Вимоги до придатності до переробки компонентів КТЗ;
    - R143. Системи ретрофітінгу двопаливних двигунів важких транспортних засобів (HDDF-ERS),

## 2) Екологічна безпека. Шум:

- R117. Шум шин;
- R9. Рівень зовнішнього шуму триколісних КТЗ;
- R41. Шум мотоциклів;
- R63. Шум мопедів;
- R51. Зовнішній шум;
- R92. Змінні глушники;
- R59. Змінні системи глушників;
- R28. Звукові сигнали,

## 3) Активна безпека. Гальмівні властивості:

- R13. Гальмівні властивості КТЗ;
- R13Н. Гальмівні властивості легкових автомобілів;
- R78. Гальмівні властивості мотоциклів;
- R90. Гальмівні накладки;
- R131. Додаткові аварійні системи гальмування (AEBS);
- R139. Системи допоміжного гальмування (BAS);
- R152. Передова система екстреного гальмування (AEBS),

## 4) Активна безпека. Керування:

- R79. Рульове керування;
- R130. Системи автоматизованого попередження з'їзду з дороги;
- R39. Спідометри;
- R89. Пристрої обмеження швидкості;
- R140. Системи електронного контролю стійкості (ESC),

## 5) Активна безпека. Освітлення та оглядовість:

- R1, R2. Фари ближнього і дальнього світла;
- R5. Ліхтарі-фари;
- R8. Фари (H1, H2, H3, HB3, HB4, H7, H8, H9, HIR1 та/або HIR21);
- R20. Фари (H4);
- R31. Галогенні фари;
- R57. Фари мотоциклів;
- R72. Фари мотоциклів галогенні;
- R50. Освітлювальні пристрої мотоциклів;
- R56. Фари для мопедів та КТЗ, що прирівнюються до них;
- R76. Фари ближнього і дальнього світла мопедів;
- R82. Фари мопедів галогенні;
- R112. Фари з асиметричними пучками світла;
- R113. Фари з симетричними пучками світла;
- R19. Передні протитуманні фари;
- R38. Задні протитуманні фари;
- R87. Денні ліхтарі;
- R7. Габаритні вогні, стоп-сигнали;
- R91. Бокові габаритні вогні;
- R119. Бокові ліхтарі;
- R6. Показчики поворотів;
- R23. Ліхтарі заднього ходу;
- R77. Стоянкові ліхтарі;
- R4. Освітлення заднього номерного знаку;
- R65. Спеціальні попереджувальні вогні;
- R37. Лампи розжарювання;
- R98. Газорозрядні ліхтарі;
- R99. Газорозрядні джерела світла;
- R128. LED - джерела світла;

- R48. Установлення пристроїв освітлення та світлової сигналізації КТЗ;
  - R86. Установлення засобів освітлення тракторів;
  - R53. Установлення освітлювальних пристроїв мотоциклів;
  - R74. Установлення освітлювальних пристроїв мопедів;
  - R3. Світловідбивачі;
  - R104. Світло-відбиваюче маркування довгих КТЗ;
  - R27. Попереджувальні трикутники;
  - R69. Задні розпізнавальні знаки тихохідних КТЗ;
  - R70. Задні розпізнавальні знаки важких та довгих КТЗ;
  - R46. Пристрої непрямої оглядовості (дзеркала заднього огляду тощо);
  - R81. Установлення дзеркал заднього огляду мотоциклів;
  - R71. Оглядовість з кабін тракторів;
  - R45. Пристрої для очистки фар;
  - R148. Пристрої світлової сигналізації (LSD);
  - R149. Пристрої освітлення дороги (RID);
  - R150. Світловідбиваючі пристрої (RRD);
  - R151. Інформаційна система сліпих плям для виявлення велосипедів,
- б) Пасивна безпека:
- R12. Безпека рульового керування;
  - R16. Ремені безпеки;
  - R14. Місця кріплення ременів безпеки;
  - R17. Міцність сидінь;
  - R80. Міцність сидінь автобусів;
  - R25. Підголівники сидінь;
  - R114. Подушки безпеки;
  - R44. Утримуючі пристрої для дітей;
  - R129. Вдосконалені дитячі утримуючі системи (ECRS);
  - R11. Замки і петлі дверей;
  - R21. Внутрішнє обладнання;
  - R29. Захисні властивості вантажних КТЗ;
  - R66. Міцність даху автобусів;
  - R22. Захисні шоломи;
  - R33. Фронтальний удар. Властивості КТЗ;
  - R42. Бампери;
  - R93. Передні захисні пристрої;
  - R94. Фронтальний удар. Захист водія та пасажирів;
  - R73. Боковий удар. Бокові захисні пристрої;
  - R95. Боковий удар. Захист водія та пасажирів;
  - R32. Удар ззаду;
  - R58. Задні захисні пристрої;
  - R43. Безпечне скло;
  - R126. Системи секціонування;
  - R127. Безпека пішоходів;
  - R135. Бічний удар о стовп (PSI);
  - R137. Фронтальний удар з акцентом на системи утримання;
  - R145. Системи кріплення ISOFIX, верхні кріплення ISOFIX та сидіння для i-Size,
- 7) Загальна безпека:
- R26. Зовнішні виступи;
  - R61. Зовнішні виступи КТЗ неіндивідуального користування;
  - R36. Загальні вимоги до конструкції великих автобусів;
  - R52. Загальні вимоги до конструкції малих автобусів;
  - R107. Загальні вимоги до конструкції автобусів;



- R55. Зчіпні пристрої;
  - R102. Скорочені зчіпні пристрої;
  - R105. Автомобілі для перевезення небезпечних вантажів;
  - R111. Паливні автоцистерни;
  - R34. Пожежна безпека;
  - R118. Горіння матеріалів, які використовуються в конструкції КТЗ;
  - R122. Системи опалення;
  - R115. Системи СПГ, ЗНГ;
  - R67. Газобалонні КТЗ, газова апаратура і балони для ЗНГ;
  - R110. Газобалонні КТЗ, газова апаратура і балони для СПГ;
  - R100. Акумуляторні електромобілі;
  - R35. Розташування педалей керування;
  - R60. Органи керування мотоциклів;
  - R121. Ручні органи керування, контрольні сигнали та індикатори;
  - R136. Електромобілі категорії L (EV-L);
  - R138. Тихі (малощумні) транспортні засоби (QRTV);
  - R134. Транспортні засоби на водні та паливних комірках (HFCV);
  - R144. Системи аварійного виклику при аварійних ситуаціях (AECS);
  - R146. Транспортні засоби категорії L, що використовують водень та паливні комірки;
  - R147. Механічні з'єднувальні компоненти комбінацій сільськогосподарських машин,
- 8) Безпека пневматичних шин для КТЗ:
- R30. Пневматичні шини (M1, O1, O2);
  - R54. Пневматичні шини (M2, M3, N1, N2, O3, O3);
  - R64. Шини запасних коліс (M1, N1);
  - R75. Шини мотоциклів (L1-L5);
  - R88. Пневматичні шини мопедів, велосипедів;
  - R106. Пневматичні шини сільськогосп., лісогосп. машин (T);
  - R108. Відновлені пневматичні шини (M1, O1, O2);
  - R109. Відновлені пневматичні шини (M2, M3, N1, N2, O3, O3);
  - R141. Системи контролю тиску в шинах (TPMS);
  - R142. Встановлення шин,
- 9) Електромагнітна сумісність:
- R10. Радіозавади,
- 10) Експлуатаційні (споживчі) показники:
- R68. Максимальна швидкість;
  - R101. Витрата палива і запас ходу на електротязі;
  - R85. Потужність двигунів;
  - R120. Двигуни для тракторів,
- 11) Захист від несанкціонованого використання:
- R18. Протиугінні засоби КТЗ;
  - R62. Протиугінні пристрої мотоциклів;
  - R97. Охоронна сигналізація КТЗ;
  - R116. Захист від несанкціонованого використання.

Центр має забезпечити технологічні можливості з проведення випробувань продукції в Україні відповідно до вимог Глобальних технічних правил ООН, у зв'язку з поступовим введенням Глобальних технічних правил ООН (Global Technical Regulations) до законодавства ЄС та законодавства інших країн світу:

№ 1. Дверні замки та елементи кріплення дверей (Door locks and door retention components);

№ 2. Процедура вимірювання викидів газоподібних забруднювальних речовин, викидів CO<sub>2</sub> та витрати палива двоколісних мотоциклів, оснащених двигуном із примусовим запалюванням чи запалюванням від стиснення (Measurement procedure for two-wheeled

motorcycles equipped with a positive or compression ignition engine with regard to the emission of gaseous pollutants, CO<sub>2</sub> emissions and fuel consumption);

№ 3. Системи гальмування мотоциклів (Motorcycle brake systems);

№ 4. Процедура випробування двигунів із запалюванням від стиснення (C.I.) та двигунів із примусовим запалюванням (P.I.), що живляться природним газом (ПГ) або скрапленим нафтовим газом (СПГ), щодо викидів забруднювальних речовин (Test procedure for compression-ignition (C.I.) engines and positive-ignition (P.I.) engines fuelled with natural gas (NG) or liquefied petroleum gas (LPG) with regard to the emission of pollutants);

№ 5. Технічні вимоги до систем бортового діагностування (БД) дорожніх транспортних засобів (Technical requirements for on-board diagnostic systems (OBD) for road vehicles);

№ 6. Безпека скло-матеріалів для автомобілів та автотранспортного обладнання (Safety glazing materials for motor vehicles and motor vehicle equipment);

№ 7. Підголівники (Head restraints);

№ 8. Електронні системи контролю стабільності (Electronic stability control systems);

№ 9. Безпека пішоходів (Pedestrian safety);

№ 10. Позациклові викиди (Off-cycle emissions);

№ 11. Процедура випробування двигунів із запалюванням від стиснення, які встановлюються на сільськогосподарських, лісогосподарських тракторах та внедорожній техніці, щодо викидів забруднювальних речовин двигунами (Test procedure for compression-ignition engines to be installed in agricultural and forestry tractors and in non-road mobile machinery with regard to the emissions of pollutants by the engine);

№ 12. Глобальні технічні правила щодо розташування, ідентифікації і роботи органів управління, сигналів і індикаторів мотоциклів (Global Technical Regulation concerning the location, identification and operation of motorcycle controls, tell-tales and indicators);

№ 13. Глобальні технічні правила, які стосуються транспортних засобів, що працюють на водні і паливних елементах (Global Technical Regulation concerning the hydrogen and fuel cell vehicles);

№ 14. Бічний удар (Pole side impact);

№ 15. Всесвітня узгоджена процедура випробування легкових автомобілів (Worldwide harmonized Light vehicles Test Procedure);

№ 16. Глобальні технічні правила щодо шин (Global Technical Regulation on Tyres);

№ 17. Викиди картерних газів та внаслідок випаровування палива транспортних засобів категорії L (Crankcase and evaporative emissions of L-category vehicles);

№ 18. Системи бортової діагностики (OBD) для транспортних засобів категорії L (On-Board Diagnostic (OBD) systems for L-category vehicles);

№ 19. Процедура випробування щодо викидів внаслідок випаровування палива для всесвітньої узгодженої процедури випробування легкових автомобілів (EVAPorative emission test procedure for the Worldwide harmonized Light vehicle Test Procedure);

№ 20. Безпека електромобілів (Electric Vehicle Safety).

Центр має також забезпечити технологічні можливості щодо проведення дорожніх випробувань КТЗ та випробувань елементів дорожньої інфраструктури відповідно до вимог на методи випробування, визначених в численних міжнародних стандартах.

4. Опис науково-дослідного випробувального центру з полігоном

Науково-дослідний випробувальний центр являє собою 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 автомобілів, усіх їхніх систем і компонентів, експлуатаційних матеріалів за параметрами активної, пасивної, екологічної безпечності, паливної економічності тощо.

Створення Центру та його функціонування як високотехнологічного інструменту сприятиме:

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

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

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

#### 5. Основні споживачі послуг Центру:

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

- продавці, власники транспортних засобів та споживачі з метою оцінки споживчих властивостей автомобілів на етапі вибору марки, моделі, комплектації тощо;
- опосередковано – усі громадяни України;
- страхові компанії.

#### 6. Основні вимоги до розміщення центру

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

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

#### 7. Вартість

Орієнтовна вартість початкового етапу проєкту:

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

Всього на перший етап: 33,64 млн євро.

#### 8. Пріоритетні завдання

За першим етапом пропонується вирішення таких пріоритетних завдань.

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

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

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

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

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

9. Стисла інформація щодо основних заходів з реалізації проєкту, які здійснювалися протягом 2014-2019 років та на початку 2020 року

ДП «ДержавтотрансНДІпроект» разом з причетними департаментами Мінінфраструктури здійснювало комплекс заходів щодо забезпечення вирішення завдання створення в Україні науково-дослідного випробувального центру перспективних технологій безпечного, екологічно сприятливого та енергоефективного автомобільного транспорту разом із автополігоном у складі, комплексом випробувальних лабораторій та відповідною інфраструктурою тощо.

Разом з тим, фінансування робіт з проведення передпроектних робіт щодо створення випробувального полігону для проведення досліджень у сфері активної, пасивної безпеки та енергоефективності транспортних засобів не здійснювалося, оскільки, на виконання окремого доручення Першого заступника Міністра інфраструктури України від 14.08.2014 № 855/12/11-14, передбачені на передпроектні роботи кошти було спрямовано на забезпечення фінансування заходів з енергозбереження та переходу опалення будівлі ДП «ДержавтотрансНДІпроект» на альтернативні види палива зі скороченням споживання природного газу.

У 2014 році було знайдене разом із Київською обласною державною адміністрацією та Вишгородською районною державною адміністрацією надзвичайне цікаве та ефективне рішення щодо розташування українського автомобільного полігону у передмісті міста Києва (земельна ділянка достатньої площі та задовільної конфігурації та одночасно з доступом до всієї необхідної інфраструктури – потужного електропостачання, газопостачання, водопостачання тощо) як багатофункціонального об'єкта.

Але практична реалізація цього рішення наразі унеможливлена через відсутність вирішення питання забезпечення адекватного фінансування цього технологічно складного та високовартісного проєкту. Крім того, ДП «ДержавтотрансНДІпроект» не має власних достатніх коштів навіть для утримання цієї земельної ділянки та сплати відповідних податків. Слід зазначити, що виконання навіть передпроектних робіт потребує значних інвестицій. Разом з тим, вкладення коштів у передпроектні роботи з високою мірою ймовірності може виявитися марним витрачанням державних коштів у разі наступної зміни плану та рельєфу місцевості розташування об'єкта, оскільки конфігурація автомобільного полігону принципово може бути визначена лише у прив'язці до конкретної місцевості з урахуванням наявних обмежень тощо. Це питання потребує принципового політичного рішення на державному рівні з наданням відповідних гарантій вкладення державних коштів.

Разом з тим, протягом 2014 – 2016 рр. продовжувалися роботи з концептуального опрацювання проєкту споруд автополігону на основі вивчення міжнародного досвіду та перспективних стандартів на методи дорожніх випробовувань колісних транспортних засобів. Роботи були спрямовані на пошук технологічних рішень забезпечення спорудами проведення необхідних видів випробовувань із зменшенням їх вартості, але з можливістю подальшого розвитку об'єкта відповідно до перспективних вимог стандартів із збереженням вже здійснених на перших етапах інвестицій.

В рамках ознайомлення з міжнародним досвідом у січні 2014 року було здійснено поїздку до одного з провідних в ЄС автополігонів, що знаходиться в Іспанії (компанія IDIADA).

Розроблене ДП «ДержавтотрансНДІпроект» та затверджене Мінінфраструктури детальне технічне завдання на проєктування споруд українського автополігону було перекладено на англійську мову і направлено для ознайомлення до всесвітньо відомої у галузі проєктування полігонів компанії IDIADA, де отримало високу оцінку експертів проєктного підрозділу. За нашим проханням компанією IDIADA було надано попередні оцінки вартості окремих елементів українського автополігону та надано пропозиції щодо виконання відповідних проєктних робіт на європейському рівні. Відповідні пропозиції також надавалися до Мінінфраструктури.

За ініціативою ДП «ДержавтотрансНДІпроект» і за участі ДП «ДерждорНДІ» було розроблено і затверджено Мінінфраструктури «Окреме технічне завдання в частині узагальнених технічних вимог для забезпечення проведення досліджень та випробовувань окремих елементів облаштування доріг і відповідних технологій, що впливають на безпеку дорожнього руху, в інтересах дорожньої галузі, в доповнення до технічного завдання на передпроектні роботи щодо створення центрального вітчизняного автополігону», затверджене Міністерством інфраструктури України 30.12.2013.

Незважаючи на практичну відсутність фінансової підтримки реалізації цього проєкту, що має загальнодержавне стратегічне значення, ДП «ДержавтотрансНДІпроект» у межах

власних можливостей та наявних ресурсів продовжувало роботи з оснащення існуючих випробувальних лабораторій випробувального центру колісних транспортних засобів, які становитимуть основу подальшого розвитку зазначеного проекту відповідно до європейських норм і стандартів.

ДП «ДержавтотрансНДІпроект» розробляло принципові технічні рішення, конструкторську документацію, здійснювало пошук та придбання елементної бази і матеріалів для створення таких зразків вітчизняного імпортозамінного обладнання для оснащення лабораторій, як:

1) автоматизований багатофункціональний мобільний паливний модуль оригінальної конструкції (автоматизація та убезпечення випробовувань, зокрема, порівняльних випробовувань різних зразків палив з їх багатократним чергуванням, виконання функцій паливозаправника КТЗ під час стендових та дорожніх випробовувань, з точним вимірюванням кількості палива, що заправляється, забезпечення процедури випробовування КТЗ у VT-SHED камері тощо);

2) універсальна багатоканальна система збору та оброблення даних вимірювань для автоматизації проведення стендових та дорожніх випробовувань зразків техніки (з індивідуальною гальванічною розв'язкою та здатністю забезпечувати надійні вимірювання в жорстких умовах).

У 2014-2018 роках інститутом завершено основну частину дослідно-конструкторських робіт із розробки та збирання апаратної частини автоматизованого мобільного паливного модуля та багатоканальної системи збору даних вимірювань для проведення стендових випробувань автомобілів і двигунів (високотехнологічного обладнання, виконаного на сучасному рівні). Обладнання введено в експлуатацію та розроблюється комплекс спеціалізованого комп'ютерного програмного забезпечення для розширення його функціональних можливостей.

У 2016 році Розпочато НДДКР із розроблення принципів рішень щодо конструкції вітчизняної кліматичної камери з роликівим стендом у складі (та необхідними допоміжними системами), що гостро необхідна для забезпечення випробовування повнокомплектних автомобілів в умовах низької температури навколишнього середовища згідно з Правилами ООН №83 на відповідність нормам «Євро-5» - «Євро-6», проведення дослідницьких робіт зі створення нових зразків техніки та досліджень використання автомобільним транспортом альтернативних моторних палив і джерел енергії, досліджень так званих позациклових викидів транспортом забруднювальних речовин, пускових властивостей двигунів на різних паливах тощо.

Було здійснено пошук та придбано імпортний каскадний імпактор, який надає можливості здійснювати аналіз дисперсного складу твердих часток у відпрацьованих газах автомобільних двигунів (найбільш шкідливого компоненту ВГ).

Здійснювалася подальша модернізація спеціалізованого комп'ютерного програмного забезпечення для проведення дорожніх випробовувань КТЗ та спеціалізованого комп'ютерного програмного забезпечення для проведення стендових випробовувань КТЗ (у складі системи VPAS власної розробки інституту).

Стратегія розвитку напряму «Створення науково-дослідного випробувального центру перспективних технологій безпечного, екологічно сприятливого та енергоефективного автомобільного транспорту» передбачає:

- концентрацію зусиль на розробленні та наданні до Мінінфраструктури пропозицій щодо створення в перспективі на державному рівні умов, необхідних для забезпечення реалізації цього та інших інфраструктурних проєктів, необхідних для сталого розвитку галузі;

- розроблення та надання до Мінінфраструктури пропозицій щодо забезпечення (за необхідності) переносу термінів виконання цього завдання у відповідних державних програмних документах з огляду на поточну соціально-економічну ситуацію в країні;

- продовження пошуку шляхів отримання зовнішньої фінансової підтримки реалізації проекту;

- розроблення та надання до Мінінфраструктури пропозицій щодо вирішення питання отримання у законодавчо встановленому порядку певних гарантій принципового закріплення земельної ділянки на період фінансування проведення вишукувальних, передпроектних робіт тощо. За умови вирішення цього завдання – розроблення передпроектної документації та проведення комплексу інших робіт з проектування та землевідведення за наявності додаткових джерел фінансування;

- продовження налагодження стосунків з випробувальними центрами країн ЄС (за можливості);

- подальше оснащення випробувальних лабораторій в межах поточних фінансових можливостей інституту та наявних ресурсів випробувальним обладнанням зі зменшенням загальних витрат за рахунок розроблення власних імпортозамінних технологій з концентрацією зусиль на оснащенні обладнанням, яке в першу чергу підвищить безпеку процесу випробовування, його якість, та створить нові технологічні можливості щодо заінтересованості потенційних замовників випробовувань, НДР та ДКР.

З метою висвітлення в ЗМІ зазначеної проблематики та подальшого пошуку шляхів вирішення цього завдання в журналі «Перевізник» (номери 12 і 13 за 2016 рік) інститутом було опубліковано статтю «Створення Національного науково-дослідного випробувального центру перспективних технологій автомобільного транспорту» з описом проекту та викладенням оновленої стратегії його реалізації в поточних умовах.

Здійснена підготовча робота та підписання (21.06.2017) Меморандуму про взаєморозуміння між Державним підприємством «Державний автотранспортний науково-дослідний і проектний інститут» Міністерства інфраструктури України і компанією AVL List GmbH (Австрія) щодо співробітництва в галузі скорочення і контролю забруднення довкілля від автомобільного транспорту та запровадження в Україні європейських стандартів і технологій стосовно викидів, споживання палива та енергетичної ефективності колісних транспортних засобів. Меморандум спрямований на забезпечення постачання для випробувального центру випробувального обладнання компанії AVL List GmbH за рахунок уряду Австрії. Підготовлені та надіслані до компанії AVL технічні рішення щодо розміщення випробувального устаткування в ДП «ДержавтотрансНДІпроект».

Інститутом підготовлено і направлено Міністрові інфраструктури України (лист від 27.09.2017 № 1.02-31/654) обґрунтування щодо віднесення до переліку пріоритетних завдань за п. 1.4 Державної програми підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2020 року, яким передбачено виконання масштабного інфраструктурного заходу №1 «Впровадження комплексу випробувальних лабораторій і дорожніх споруд (споруд автополігону) відповідно до міжнародних стандартів з безпечності конструкції транспортних засобів (активна, пасивна, загальна і пріоритетна екологічна безпека) та елементів облаштування доріг».

Здійснено підготовку проекту Меморандуму про взаєморозуміння між Міністерством інфраструктури України і Федеральним міністерством транспорту, інновацій і технологій Республіки Австрія. Меморандум, зокрема, спрямований на пошук шляхів практичної реалізації проекту створення випробувального центру із залученням європейських технологій і фінансових ресурсів. Проект Меморандуму поданий до Мінінфраструктури листом від 30.01.2018 № 1.02-31/66. До Департаменту міжнародного співробітництва в робочому порядку також подані матеріали з додатковими обґрунтуваннями.

10. Основні напрями та першочергові заходи з часткової реалізації проекту в межах виключно наявних власних ресурсів ДП «ДержавтотрансНДІпроект»

Основні напрями та першочергові заходи з часткової реалізації проекту в межах виключно наявних (за оптимістичним сценарієм) власних ресурсів ДП «ДержавтотрансНДІпроект» на базі існуючої інфраструктури лабораторного корпусу

підприємства визначатимуться відповідно до затверджених Мінінфраструктури щорічних планів капітальних інвестицій в структурі фінансового плану підприємства.

Пропозиції до щорічних планів капітальних інвестицій враховуватимуть чинні внутрішні плани розвитку підприємства та програмні документи, які відповідають перспективним напрямам діяльності, мають потенціал безпосереднього або опосередкованого отримання додаткових фінансових надходжень до підприємства і, відповідно, додаткових надходжень до Державного бюджету, або вирішення важливих проблем в галузі відповідно до визначених Урядом пріоритетів, зокрема:

1) «План розвитку ВЦ КТЗ та ІО ДП «ДержавтотрансНДІпроект» на період 2020-2025 рр.»;

2) Затвержені плани науково-дослідних та дослідно-конструкторських робіт підприємства на період 2020-2025 рр. (зокрема, поточний План НДДКР на 2019–2020 рр., що охоплює період до 2021 року та буде актуалізований протягом 2020 року).

Передбачено, зокрема, такі перспективні напрями подальшого розвитку Випробувального центру колісних транспортних засобів та створення нових технологій переважно в межах наявних можливостей та ресурсів підприємства в період 2020-2025 рр.:

1. Розроблення альтернативної технології визначення кількості частинок (PN) з ВГ під час сертифікаційних випробувань КТЗ (разом із визначенням дисперсного та хімічного складу та дослідженням емісії частинок з продуктами зношування шин, гальм тощо) – передбачено наказом Міністерства інфраструктури від 17.08.2012 № 521 «Про затвердження Порядку затвердження конструкції транспортних засобів, їх частин та обладнання та Порядку ведення реєстру сертифікатів типу транспортних засобів та обладнання і виданих виробниками сертифікатів відповідності транспортних засобів або обладнання».

2. Створення обладнання для підтвердження відповідності екологічним вимогам вантажних автомобілів та автобусів з США за альтернативною процедурою в умовах дорожніх випробувань (сертифікація) – передбачено наказом Міністерства інфраструктури від 17.08.2012 № 521 «Про затвердження Порядку затвердження конструкції транспортних засобів, їх частин та обладнання та Порядку ведення реєстру сертифікатів типу транспортних засобів та обладнання і виданих виробниками сертифікатів відповідності транспортних засобів або обладнання».

3. Покращення системи нормування витрат моторних палив розробленням та впровадженням обладнання для автоматизації збирання даних щодо експлуатаційних витрат моторних палив транспортними засобами замовників, зокрема, під час апробації тимчасових індивідуальних базових лінійних норм витрат палива.

4. Впровадження технічного регулювання ефективності використання енергії дорожніми транспортними засобами (зокрема – маркування).

5. Розроблення дослідного зразка системи сучасного інструментального контролю відповідності екологічним вимогам під час проведення періодичного технічного огляду КТЗ. Впровадження нової методології в стандарти та технічні регламенти.

6. Організація серійного виробництва комплексів для проходження ТО (перевірок щодо придатності до експлуатації) в частині контролю відповідності екологічним вимогам та відповідного маркування КТЗ за результатами ТО.

7. Забезпечення проведення у повному обсязі випробувань КТЗ на відповідність вимогам Правил ООН №83, а також №101, №103.

8. Забезпечення проведення у повному обсязі випробувань ДВЗ на відповідність вимогам Правил ООН №49 і №96.

9. Забезпечення проведення випробувань на відповідність вимогам Правил ООН №14, №25, №66, №107, №111.

10. Забезпечення проведення випробувань на відповідність вимогам Правил ООН №100.

11. Розширення сфери акредитації ВЦ КТЗ щодо проведення випробувань КТЗ за параметрами загальної та пасивної безпеки (проведення випробувань за Правилами ООН



№12, №14, №16, №17, №21, №25, №29, №33, №35, №43, №44, №46, №60, №61, №80, №95, №111, №114).

12. Будівництво нового лабораторного корпусу з відповідною інженерною інфраструктурою для отримання можливостей з розміщення та подальшого розвитку лабораторної, дослідницької та виробничої бази (потребує залучення також зовнішніх фінансових ресурсів).

13. Створення найбільш нагальної частини першочергових споруд першого в Україні автомобільного полігону багатофункціонального призначення (потребує залучення також зовнішніх фінансових ресурсів).

14. Розширення сфери акредитації ВЦ КТЗ щодо проведення випробувань КТЗ, оснащених функцією забезпечення стійкості (проведення випробувань за Правилами ООН №13, №13Н).

15. Загальний розвиток можливостей з участі в R&D, в міжнародних проєктах, розвиток виробничої бази тощо.

Наведені вище пріоритетні напрями розвитку можуть бути предметом коригування відповідно до зміни зовнішніх умов та фінансових можливостей підприємства.

Додаток 4  
до Стратегічного плану розвитку  
державного підприємства  
«Державний автотранспортний  
науково-дослідний і проектний  
інститут» на 2021–2025 роки  
(розділ 2)

Інформація про діяльність ДП «ДержавтотрансНДПроект» у сфері стандартизації

В умовах сьогодення галузь автомобільного транспорту України потребує якісної модернізації, збільшення ефективності та конкурентоспроможності, адаптації до європейських норм. Ключовим кроком на шляху до європейської інтеграції України та реформування у галузі є підписання Угоди про асоціацію Україна-ЄС, а також активне виконання взятих на себе відповідних зобов'язань. Підприємства (організації) галузі сьогодні стикаються з потребою вирішувати непрості завдання щодо підвищення ефективності своєї діяльності, зокрема – в частині технічного переоснащення (шляхом модернізації), що в умовах сьогодення повинно здійснюватися водночас з урахуванням міжнародних вимог та галузевих особливостей.

У таких умовах поступово впроваджуються в Україні як національні стандарти згідно гармонізованих міжнародних (ISO) та європейських стандартів (EN), добровільне застосування яких вважатиметься таким, що відповідає вимогам законодавства. В цьому аспекті є важливою, якщо не ключовою роль технічних комітетів України, зокрема – технічного комітету стандартизації ТК 80 «Дорожній транспорт» (далі – ТК 80) як основного суб'єкта стандартизації та розробника нормативних документів (далі – НД), що стосуються галузі автомобільного транспорту.

Функції, структуру та сферу діяльності ТК 80 визначено Положенням про технічний комітет стандартизації ТК 80 «Дорожній транспорт», затвердженим наказом ДП «УкрНДНЦ» від 27.10.2016 № 344 (далі – Положення). Організаційне забезпечення діяльності ТК 80 відповідно до Положення здійснює секретаріат, функції якого покладено на ДП «ДержавтотрансНДПроект», що належить до сфери управління Міністерства інфраструктури України. Секретаріат виконує всі поточні роботи ТК 80, зокрема, готує щорічні звіти, формує і подає відповідні пропозиції до Програми робіт з національної стандартизації щодо розроблення НД у галузі автомобільного транспорту, забезпечує та координує роботи щодо їх безпосереднього розроблення, приймає рішення щодо впровадження в Україні міждержавних (регіональних) НД, здійснює науково-технічну експертизу та погодження НД, розроблених спорідненими технічними комітетами.

В цілому структуру ТК 80 складають 16 підкомітетів, для яких визначено сферу діяльності та об'єкти стандартизації згідно з Державним класифікатором нормативних документів ДК 004:2008.

За період діяльності ТК 80 в сфері автомобільного транспорту було розроблено та видано 223 національних стандарти та 2 стандарти організацій України (СОУ), зокрема гармонізованих з міжнародними та європейськими НД – 208. Лише за останні три роки затверджені наказами ДП «УкрНДНЦ» 61 гармонізований національний стандарт.

ТК 80 є розробником низки важливих національних стандартів, зокрема у зрізі питань, що стосуються забезпечення дорожнього руху. На виконання плану заходів на 2015 рік з виконання Галузевої програми забезпечення безпеки руху на автомобільному транспорті на 2013-2015 роки, затвердженої наказом Міністерства інфраструктури України від 04.04.2013 № 210, ТК 80 спільно з ДП «ДержавтотрансНДПроект» було розроблено та наказом ДП «УкрНДНЦ» від 21.08.2015 № 101 прийнято національний стандарт ДСТУ ISO 39001:2015 Системи управління безпекою дорожнього руху (БДР). Вимоги та настанови щодо застосування (ISO 39001:2012, IDT) та згідно з наказом ДП «УкрНДНЦ» від 01.10.2015

№ 122 йому надано чинності з 01.01.2016. Цей національний стандарт відповідає міжнародному стандарту ISO 39001:2012, в основі якого визначено загальнометодологічні принципи системного підходу до безпеки, і який націлений на створення сприятливих умов для формування та існування суспільства, позбавленого від серйозних травм й загибелі людей внаслідок дорожньо-транспортних пригод.

На виконання Галузевої програми забезпечення безпеки руху на автомобільному транспорті на 2016-2018 роки, затвердженої наказом Міністерства інфраструктури України від 18.03.2016 № 112, технічним комітетом стандартизації ТК 80 «Дорожній транспорт» розроблено та наказом ДП «УкрНДНЦ» від 23.08.2018 № 298 прийнято національний стандарт ДСТУ 2935:2018 Безпека дорожнього руху. Терміни та визначення (з наданням йому чинності з 01 червня 2019 року та скасуванням з цієї дати ДСТУ 2935-94) і наказом ДП «УкрНДНЦ» від 23.08.2018 № 299 прийнято національні стандарти (гармонізовані з європейськими нормативними документами, методом перекладу з наданням їм чинності з 01 червня 2019 року):

ДСТУ EN 12195-1:2018 (EN 12195-1:2010; AC:2014, IDT) Пристрої кріплення вантажу на колісних транспортних засобах. Безпека. Частина 1. Розрахунок сил кріплення;

ДСТУ EN 12195-2:2018 (EN 12195-2:2000, IDT) Пристрої кріплення вантажу на колісних транспортних засобах. Безпека. Частина 2. Кріпильні стяжні ремені з хімічних волокон;

ДСТУ EN 12195-3:2018 (EN 12195-3:2001, IDT) Пристрої кріплення вантажу на колісних транспортних засобах. Безпека. Частина 3. Кріпильні ланцюги;

ДСТУ EN 12640:2018 (EN 12640:2000, IDT) Кріплення вантажу на колісних транспортних засобах. Точки кріплення на вантажних автомобілях. Мінімальні вимоги та випробування;

ДСТУ EN 12641-1:2018 (EN 12641-1:2005, IDT) Знімні кузови та комерційні транспортні засоби. Тенти. Частина 1. Мінімальні вимоги;

ДСТУ EN 12642:2018 (EN 12642:2016, IDT) Кріплення вантажу на колісних транспортних засобах. Конструкція кузовів комерційних колісних транспортних засобів. Мінімальні вимоги.

У 2018 році розпочато роботи по актуалізації ДСТУ 3649:2010.

Згідно з наказом ДП «УкрНДНЦ» від 17.12.2019 № 431 прийнято національний стандарт ДСТУ EN 61851-21-1:2019 (EN 61851-21-1:2017, IDT; IEC 61851-21-1:2017, IDT) Системи кондуктивного заряджання електричних транспортних засобів. Частина 21-1. Вимоги електромагнітної сумісності до бортових зарядних пристроїв електричних транспортних засобів в частині під'єднання до джерела живлення змінного чи постійного струму (гармонізований з європейськими нормативними документами, методом перекладу з наданням йому чинності з 01 січня 2020 року).

Згідно з наказом ДП «УкрНДНЦ» від 21.12.2019 № 467 прийнято національні стандарти (гармонізовані з європейськими нормативними документами, методом підтвердження з наданням їм чинності з 01 січня 2021 року):

ДСТУ EN 1501-1:2019 (EN 1501-1:2011 + A1:2015, IDT) Сміттєвози та їхні підіймальні пристрої. Загальні технічні вимоги та вимоги щодо безпеки. Частина 1. Сміттєвози з тильним завантаженням;

ДСТУ EN 1501-2:2019 (EN 1501-2:2005 + A1:2009, IDT) Сміттєвози та їхні пристрої підіймальні. Загальні технічні вимоги та вимоги щодо безпеки. Частина 2. Сміттєвози з боковим завантаженням;

ДСТУ EN 1501-3:2019 (EN 1501-3:2008, IDT) Сміттєвози та їхні пристрої підіймальні. Загальні технічні вимоги та вимоги щодо безпеки. Частина 3. Сміттєвози з фронтальним завантаженням;

ДСТУ EN 16230-1:2019 (EN 16230-1:2013 + A1:2014, IDT) Карти (автомобілі для картингу). Частина 1. Вимоги щодо безпеки та методи випробування.

У 2019 році розглянуто спільно з членами ТК 80 та надано відгуки на 24 проєкти національних та міждержавних стандартів, які спрямовані на вдосконалення технічного рівня автомобільної галузі. Крім того, працівниками ДП «ДержавтотрансНДІпроект», яке є колективним членом технічного комітету стандартизації ТК 189 «Системи управління якістю», було розглянуто та надано відгуки, зауваги і пропозиції на 8 проєктів міжнародних та національних стандартів у сфері управління якістю та суміжних сферах, пов'язаних з розробленням, запровадженням та підтриманням функціонування систем управління якістю та інших видів систем управління.

У 2020 році ТК 80 внесено пропозиції до Програми робіт з національної стандартизації на 2020 рік щодо розроблення переглядів національних стандартів ДСТУ 2609-94, ДСТУ 2610-94, ДСТУ 4276:2004, ДСТУ 4277:2004, ДСТУ ISO 39001:2015 та розроблення методом перекладу гармонізованих національних стандартів EN 13816:2002, EN 15140:2006, ДСТУ EN 12368:2017 (EN 12368:2015, IDT), ISO 23600:2007, ДСТУ EN 61851-22:20\_\_ та ДСТУ EN ISO 14314:20\_\_.

ДП «ДержавтотрансНДІпроект» веде та утримує в актуалізованому стані фонд нормативних документів (НД) на продукцію автомобільної галузі, який налічує понад 10 тис. контрольних примірників НД, зокрема: ДСТУ, ДБН, ДК, КНД, НПАОП, ГСТУ, СОУ, ОСТ, ГОСТ, ГОСТ Р, ISO, ІЕС, EN, АСТМ, BS, DIN, ЕА та інші.

Додаток 5  
до Стратегічного плану розвитку державного підприємства «Державний автотранспортний науково-дослідний і проектний інститут» на 2021–2025 роки (розділ 2)

Динаміка основних показників наявності та використання економічного потенціалу ДП «ДержавтотрансНДІпроект» у 2017–2020 роках

№ з/п	Напрямок діяльності	Найменування показника	Одиниця виміру	Роки				Відхилення за період, %, +/-
				2017 (звіт)	2018 (звіт)	2019 (звіт)	2020 (оцінка)	
1	2	3	4	5	6	7	8	9
1	Фінансова діяльність	1.1. Чистий дохід від реалізації продукції (товарів, робіт, послуг)	тис. грн	99354	142917	151791	119481	20,3
		1.2. Фінансовий результат від операційної діяльності	-//-	13719	19393	18962	14782	7,7
		1.3. Чистий фінансовий результат: прибуток (збиток)	-//-	12270	16924	16970	12812	4,4
		1.4. Рентабельність операційної діяльності	%	13,81	13,57	12,49	12,4	-
		1.5. Рентабельність діяльності	%	12,35	11,84	11,18	10,7	-
2	Маркетингова діяльність	2.1. Питома вага обсягу реалізованої продукції (робіт, послуг) підприємства на відповідному ринку:	-	-	-	-	-	-
		Ринок «Сертифікаційні випробування КТЗ»	%	6,0	8,0	2,0	2,0	-
		Ринок «Встановлення відповідності КТЗ, складових та запасних частин, ідентифікація»	%	4,0	3,0	2,0	2,0	-
		Ринок «Визначення відповідності конструкції і технічного стану КТЗ вимогам Резолюції ЄКМТ до "особливо зелених і безпечних" вантажних автомобілів»	%	48,0	48,0	40,0	40,0	-
		Ринок «Науково-технічна експертиза щодо можливості погодження переобладнання колісних ТЗ та їхніх складових частин»	%	40,0	40,0	55,0	55,0	-
		Ринок «Розроблення тимчасової індивідуальної базової лінійної норми витрат палива на автомобілі»	%	85,0	85,0	95,0	95,0	-
		Ринок «Проведення міжнародних ТО КТЗ»	%	40,0	33,0	33,0	33,0	-

## Продовження додатка 5

1	2	3	4	5	6	7	8	9
		Ринок «Науково-технічна експертиза КТЗ щодо екологічних властивостей»	%	-	70,0	45,0	45,0	-
		Ринок «Перевірка знань працівників»	%	40,0	40,0	50,0	50,0	-
		Ринок «Присвоєння і видача Міжнародного ідентифікаційного коду виробника КТЗ»	%	80,0	80,0	90,0	90,0	-
		Ринок «Визначення класу комфортності автобусів»	%	95,0	95,0	95,0	95,0	-
		Ринок «Експертиза та погодження ТУ»	%	50,0	50,0	50,0	50,0	-
		Ринок «Підготовка, підвищення кваліфікації та атестація фахівців, діяльність яких пов'язана з наданням послуг пасажирського автомобільного транспорту та Навчання посадових осіб та спеціалістів автомобільного транспорту з охорони праці, пожежної безпеки, безпеки транспортного процесу»	%	20,0	20,0	20,0	20,0	-
		Ринок «Надання свідоцтв про погодження конструкції КТЗ»	%	15,0	12,0	15,0	15,0	-
		Ринок «Науково-технічна експертиза можливості переобладнання КТЗ на СПГ та ЗНГ»	%	40,0	42,0	20,0	20,0	-
		Ринок «Організація перевезень»	%	-	-	0,0	0,0	-
		Ринок «Проведення науково-технічних семінарів»	%	15,0	15,0	15,0	15,0	-
		Ринок «Сертифікація послуг»	%	10,0	10,0	0,0	0,0	-
		Ринок «Виконання техніко-економічних обґрунтувань»	%	70,0	70,0	70,0	70,0	-
		Ринок «Технічний контроль КТЗ»	%	0	0	0	0,01	-
		Ринок «Розробка тимчасових норм середнього ресурсу шин»	%	80,0	80,0	95,0	95,0	-
		Ринок «НТЕ документації можливості відповідності конструкції КТЗ, що був у користуванні»	%	-	-	40,0	40,0	-
		Ринок «Добровільна сертифікація автобусів, що знаходяться в експлуатації в Україні, щодо категорії, класу, тощо»	%	-	-	20,0	20,0	-
		Ринок «Гармонізація національних стандартів» (бюджетне замовлення)»	%	2,0	2,0	2,0	2,0	-
		Ринок «Цифрові контрольні пристрої (тахографи)»	%	100,0	100,0	100,0	100,0	-
		2.2. Питома вага продукції, що реалізована за межами держави (експорт)	%	0,2	0,06	0,14	0,15	-
3	Виробнича діяльність	3.1. Обсяг реалізованої продукції (робіт, послуг)	тис. грн	99354	142917	151791	119481	20,3

## Продовження додатка 5

1	2	3	4	5	6	7	8	9
		3.2. Обсяг продукції, виробленої на підприємстві (робіт, послуг), усього:	тис. грн	99 354	142917	151791	119481	20,3
		3.3. Питома вага витрат на енергоресурси у складі операційних витрат	%	3,83	2,78	2,33	2,80	-
4	Інвестицій-на та інноваційна діяльність	4.1. Капітальні інвестиції, усього: у тому числі за джерелами фінансування:	тис. грн	1786	3423	4691	4532	в 2,5 рази
		4.1.1. Кошти державного бюджету	-//-	0,00	0,00	0,00	0,00	-
		4.1.2. Власні кошти підприємства	-//-	1786	3423	4691	4532	в 2,5 рази
		4.1.3. Інші джерела фінансування	-//-	0,00	0,00	0,00	0,00	-
5	Розвиток трудового потенціалу підприємства	5.1. Середня кількість працівників	осіб	234	235	249	245	4,7
		5.2. Середньомісячні витрати на оплату праці одного працівника	грн	60141	21253,1	24737,6	19087,8	-68,3
		5.3. Продуктивність праці	тис. грн/особу	424,6	608,2	609,6	487,7	12,6
		5.4. Питома вага працівників, які здійснюють науково-технічну діяльність	%	63,48	64,2	62,0	63,0	-
6	Стан використання активів	6.1. Активи, усього:	тис. грн	48428	51068	47248	49690	2,6
		6.2. Оборотні активи	тис. гривень	32148	33349	27677	29840	-7,2
		6.3. Основні засоби (первісна вартість)	тис. гривень	33759	36048	40228	42786	26,7
		6.4. Ступінь зносу основних засобів	%	57,1	57,1	55,8	55,9	-
		6.5. Рентабельність активів	%	25,3	33,1	35,9	25,8	-

Додаток 6  
до Стратегічного плану розвитку  
державного підприємства  
«Державний автотранспортний  
науково-дослідний і проектний  
інститут» на 2021–2025 роки  
(розділ 2)

Деталізація динаміки показників наявності та використання економічного потенціалу ДП «ДержавтотрансНДІПроект» у 2017 – 2020 роках в частині обсягів виробленої продукції за основними напрямками діяльності

№	Найменування показника	Одиниця виміру	Роки				Відхилення за період, %; +/-
			2017 (звіт)	2018 (звіт)	2019 (звіт)	2020 (оцінка)	
3	3.1. Обсяг реалізованої продукції (робіт, послуг)	тис. гривень	99354	142917	151791	119481	20,3
	3.2. Обсяг продукції, виробленої на підприємстві (робіт, послуг), усього:	-/-	99354	142917	151791	119481	20,3
	3.2.1. Обсяг продукції, виробленої на підприємстві (робіт, послуг) за окремими видами економічної діяльності згідно з КВЕД:	-	-	-	-	-	-
	72.19 «Дослідження й експериментальні розробки у сфері інших природничих і технічних наук»	тис. гривень	79382	112197	121732	103778	30,7
	71.12 «Діяльність у сфері інжинірингу, геології та геодезії, надання послуг технічного консультування в цих сферах»	-/-	0	0	0	0	-
	85.59 «Інші види освіти, н. в. і. у»	-/-	692	933	3446	850	22,8
	71.20 «Технічні випробування та дослідження»	-/-	19241	29718	26484	14813	-23,0
	58.14 «Видання журналів і періодичних видань»	-/-	39	69	129	40	2,6
	3.2.2. Обсяг продукції, виробленої на підприємстві (робіт, послуг) за окремими напрямками діяльності:	-	-	-	-	-	-
	Держбюджетні роботи (НДР, НДДКР та розробка проектів нормативних документів) за напрямками діяльності інституційного та системоутворюючого характеру	тис. гривень	167,0	119,7	263,4	0,0	-100,0
	1. Оцінка відповідності (зокрема випробування), в т.ч.	-/-	30238,8	41609,6	42071,9	24213,0	-19,9
	1.1. Випробування:	-/-	12932,8	21290,1	18371,1	12000,0	-7,2
	- випробування КТЗ за угодою з замовником	-/-	1935,3	9398,6	2783,6	2600,0	34,3
	- проведення випробувань на визначення відповідності конструкції і технічного стану КТЗ вимогам Резолюції ЄКМТ до "особливо зелених і безпечних" вантажних автомобілів	-/-	9289,7	9903,2	13236,6	8500,0	-8,5



1	2	3	4	5	6	7	8
3	- проведення технічного контролю КТЗ	тис. гривень	1106,7	1512,5	1726,0	500,0	-54,8
	- атестація автобусів за параметрами комфортності	-//-	601,1	475,7	624,9	400,0	-33,5
	1.2.Оцінка відповідності (крім випробування):	-//-	17306,1	20319,5	23700,7	12213,0	-29,4
	- надання послуг з встановлення відповідності конструкції КТЗ, складових частин, ідентифікація, технагляд	-//-	15755,4	19597,4	23337,1	12028,0	-23,7
	- проведення робіт з дослідження та сертифікації послуг пасажирського автомобільного транспорту	-//-	1018,2	716,9	179,9	100,0	-90,2
	- надання послуг з встановлення відповідності конструкції ДТЗ вимогам, викладеним у дозволі на переобладнання, технагляд	-//-	532,5	5,2	-	-	-100
	- проведення робіт з добровільної сертифікації автобуса, що знаходиться в експлуатації в Україні, щодо категорії класу	-//-	0	4,4	183,7	85,0	-
	2.Науково-технічна експертиза, в т.ч.	-//-	15880,8	22716,9	27896,3	21578,0	35,9
	- щодо можливості переобладнання КТЗ	-//-	13541,0	18267,0	24249,5	19538,0	44,3
	- щодо КТЗ, переобладнаних для роботи на ЗНГ та СПГ (проведення контрольних випробувань КТЗ, аналіз тех. документації, випробування газобалонного КТЗ на відповідність вимогам Правил ООН)	-//-	373,5	462,2	430,8	400,0	7,1
	- щодо екологічних властивостей КТЗ	-//-	-	1531,2	319,9	90,0	-
	-документації можливості відповідності конструкції КТЗ, що був у користуванні	-//-	-	-	2682,7	50,0	-
	- щодо проектів ТУ КТЗ, їх складових, причепів	-//-	1966,4	2456,5	213,4	1500,0	-23,7
	3.Проведення досліджень та розроблення норм, в т.ч:	тис. гривень	2425,2	2928,9	3230,9	2400,0	-1,0
	- науково-технічні роботи з розроблення індивідуальної базової лінійної норми витрат палива на автомобілі	-//-	2225,1	2556,3	2821,1	2100,0	-5,6
	- тимчасової норми середнього ресурсу пневматичних шин	-//-	200,2	372,6	409,8	300,0	49,9
	4. Інші дослідження та навчання, в т.ч.:	-//-	1107,3	1322,4	3845,5	1150,0	3,9
	- організація перевезень (комплексне обстеження пасажиропотоків маршруту, дослідження та розроблення законодавчих актів, надання свідоцтв про погодження конструкції КТЗ та виконання ТЕО, ін.)	тис. гривень	206,4	193,4	234,7	200,0	-3,1
	- присвоєння і видача міжнародного ідентифікаційного коду виробника КТЗ	-//-	97,5	74,0	165,1	100,0	2,6

## Продовження додатка 6

1	2	3	4	5	6	7	8
3	- навчання, підготовка, підвищення кваліфікації та атестація посадових осіб та спеціалістів АТ, проведення семінарів, перевірка знань працівників	тис. гривень	691,9	933,5	3445,8	850,0	22,9
	5. Інші, в.т.ч.:	-//-	111,5	121,5	229,7	140,0	25,6
	- проектні роботи	-//-	0,0	0,0	117,6	-	-
	- підготовка номерів НВЖ «Автошляховик України» та реклама	-//-	23,9	40,9	0,0	40,0	67,4
	інші (забезпечення нормативними документами, проведення експертизи комплексу документів випроб. лабораторії, участь у роботі комісії з акредитації випроб. лабораторії технічний контроль та ін.)	-//-	87,6	80,6	112,1	100,0	14,2
	6. Ведення системи обігу та видачі карток для цифрових контрольних пристроїв (тахографи)	-//-	49534,8	74219,9	74253,4	70000,0	41,3





1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12		
		Ринок «Технічний контроль КТЗ»	%	0	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	-		
		Ринок «Розробка тимчасових норм середнього ресурсу шин»	%	95,0	95,0	95,0	95,0	95,0	95,0	95,0	95,0	-	
		Ринок «НТЕ документації можливості відповідності конструкції КТЗ, що був у користуванні»	%	40,0	40,0	40,0	40,0	40,0	40,0	40,0	40,0	-	
		Ринок «Добровільна сертифікація автобусів, що знаходяться в експлуатації в Україні, щодо категорії, класу, тощо»	%	20,0	20,0	20,0	20,0	20,0	20,0	20,0	20,0	20,0	-
		Ринок «Гармонізація національних стандартів» (бюджетне замовлення»	%	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	-
		Ринок «Цифрові контрольні пристрої (тахографи)»	%	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	-
		2.2. Питома вага продукції, що реалізована за межами держави (експорт)	%	0,14	0,15	0,15	0,15	0,15	0,15	0,15	0,15	0,15	-
3	Виробнича діяльність	3.1. Обсяг реалізованої продукції (робіт, послуг)	тис. грн	151791	119481	113100	116832	122557	128072	133835	12,0		
		3.2. Обсяг продукції, виробленої на підприємстві (робіт, послуг), усього:	тис. грн	151791	119481	113100	116832	122557	128072	133835	12,0		
		3.3. Питома вага витрат на енергоресурси у складі операційних витрат	%	2,33	2,80	3,45	3,58	3,76	3,93	4,10	-		
4	Інвестиційна та інноваційна діяльність	4.1. Капітальні інвестиції, усього: у тому числі за джерелами фінансування:	тис. грн	4691	4532	3469	3583	3759	3928	4105	-9,4		
		4.1.1. Кошти державного бюджету	-/-	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	-	
		4.1.2. Власні кошти підприємства	-/-	4691	4532	3469	3583	3759	3928	4105	-9,4		
		4.1.3. Інші джерела фінансування	-/-	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	-	
5	Розвиток трудового потенціалу підприємства	5.1. Середня кількість працівників	осіб	249	245	240	241	242	243	244	-0,4		
		5.2. Середньомісячні витрати на оплату праці одного працівника	грн	24737,6	19087,8	17605,6	18017,0	18822,0	19588,0	20386,0	6,8		
		5.3. Продуктивність праці	тис. грн/особу	609,6	487,7	471,3	484,8	506,4	527,0	548,5	12,5		
		5.4. Питома вага працівників, які здійснюють науково-технічну діяльність	%	62,0	63,0	63,0	63,0	63,0	63,0	63,0	63,0	-	
6	Стан використання активів	6.1. Активи, усього:	тис. грн	47248	49690	48977	49957	50956	51975	53014	6,7		
		6.2. Оборотні активи	тис. грн	27677	29840	28507	29077	29659	30252	30857	3,4		
		6.3. Основні засоби (первісна вартість)	тис. грн	40228	42786	44520	45410	46319	47245	48190	12,6		
		6.4. Ступінь зносу основних засобів	%	55,8	55,9	56,2	56,4	56,5	56,7	56,9	-		
		6.5. Рентабельність активів	%	35,9	25,8	22,1	22,4	23,0	23,6	24,2	-		