

## **СУЧАСНИЙ СТАН ОРГАНІЗАЦІЙНОЇ СТРУКТУРИ ЗАКЛАДІВ ДЕРЖАВНОГО ТЕХНІЧНОГО НАГЛЯДУ УКРАЇНИ**

*Викладено аналіз сучасного стану організаційної структури закладів державного технічного нагляду в Україні.*

*The article is devoted the analysis of the modern state of organizational structure of establishments of state technical supervision in Ukraine.*

Прийняття Верховною Радою України Закону “Про дорожній рух” стало вагомим кроком на шляху побудови ефективної схеми державного нагляду за технічним станом усього транспортного господарства країни. Складовою частиною такого господарства є парк тракторів, причепів до них, сільськогосподарських і дорожньо-будівельних машин і механізмів, спрямування їхньої роботи на користь суспільства та економіки. Одним з пунктів цього Закону нагляд за такими машинами, їх реєстрація, облік, щорічні технічні огляди і інші функції, пов’язані з їх експлуатацією, покладені на Міністерство аграрної політики України, а в ньому – на Інспекції державного технічного нагляду [1].

В організаційну структуру органів держтехнагляду, відповідно до постанови Кабінету Міністрів України, входять такі підрозділи [6]:

- Державна інспекція по нагляду за технічним станом машин і обладнання “Держтехнагляд України”;
- Інспекція держтехнагляду АР Крим, обласні, Київська і Севастопольська міські інспекції;
- районні в областях інспекції держтехнагляду.

Державна реєстрація машин здійснюється інспекціями державного технічного нагляду Автономної Республіки Крим, обласних, Київської та Севастопольської міських державних адміністрацій з метою забезпечення єдиного обліку машин, контролю за відповідністю їхніх конструкцій та технічного стану до чинних в Україні правил, нормативів і стандартів, дотримання законодавства про сплату встановлених платежів та податків, зборів та інших платежів, а також попередження протиправних дій окремих осіб щодо машин.

Правилами встановлюється єдиний на території України порядок державної реєстрації, обліку, видачі реєстраційних документів та державних номерних знаків на трактори, самохідні шасі, самохідні сільськогосподарські, дорожньо-будівельні і меліоративні машини, тракторні причепи, які підлягають експлуатації на вулично-дорожній мережі загального

користування [6].

Правила є обов'язковими для всіх фізичних і юридичних осіб, які є власниками машин або діяльність яких пов'язана з їхнім виготовленням, реалізацією та експлуатацією.

Уся зареєстрована техніка перебуває на подвійному обліку в органах Держтехнагляду:

- перший ступінь обліку – журнали реєстрації видачі реєстраційних документів і державних номерних знаків, які зберігаються в інспекція протягом 45 років з часу проведення останнього запису за реєстрацією;

- другий ступінь – оперативний комп'ютерний облік, який дозволяє в короткі терміни визначити власника за ідентифікаційними номерами агрегатів або реєстраційними документами.

На сьогодні такий облік запроваджено в усіх областях, районних центрах, містах Києві та Севастополі. Розробляється база для створення єдиного державного комп'ютерного обліку машин і механізмів.

У результаті здійснення реєстрації та обліку машин є можливість контролювати вплив останніх на навколишнє середовище та життя і здоров'я людей. Обмежувати дії власників, які не дотримуються встановлених норм і стандартів експлуатації транспортних засобів, а також контролювати сплату платежів і податків, які пов'язані із виробництвом, розподілом, обміном і споживанням (використанням) транспортних засобів.

Державний технічний огляд машин проводиться з метою перевірки їхньої технічної готовності, відповідності вимогам державних стандартів, безпеки дорожнього руху і запобігання виникненню несправностей, внаслідок яких збільшується негативний вплив на навколишнє природне середовище, а також контролю за своєчасністю проходження медичного огляду трактористами-машиністами і сплатою податку з власників транспортних засобів [3].

Упровадження обов'язкового технічного огляду стимулює власника утримувати транспортний засіб у належному технічно-справному стані, що є важливим для безпеки життєдіяльності людини. Також це дає можливість надати власникам кваліфіковану консультацію стосовно проведення технічного обслуговування та ремонту машин. Є можливість контролювати якість проданих запасних частин.

Технічний огляд проводиться один раз на рік комісією, до складу якої включаються інженери-інспектори інспекцій держтехнагляду, інженерно-технічні працівники підприємств і представники громадських організацій [6].

Стосовно технічної експлуатації підконтрольних держтехнагляду машин існує значна кількість стандартів, які повинні дотримуватися власниками. Головними є: норми шкідливих викидів у відпрацьованих газах двигунів; величини гальмівних шляхів машин; люфти в рульових

механізмах; стан шин коліс; вібрація, шум, вміст пилу і шкідливих речовин на робочому місці водія; відповідність електричного і гідравлічного обладнання; стан зчепних пристроїв тощо.

Технічний стан тракторів, комбайнів, сільськогосподарських і спеціалізованих машин повинен відповідати нормативно-технічній документації та заводським інструкціям [7].

На дотримання наведених вимог та інших стандартів якраз і спрямовується робота інженерів-інспекторів держтехнагляду під час видачі за зверненнями власників висновків щодо якості придбаних або відремонтованих машин, а також при проведенні технічної експертизи машин, що стали непридатними внаслідок аварії чи стихійного лиха.

Для забезпечення довгострокової служби машин та підтримки їхнього нормального експлуатаційного стану ключову роль відіграє кваліфікація осіб, які ними керують, – трактористів-машиністів.

Враховуючи, що до керування такими машинами допускаються особи, які мають посвідчення тракториста-машиніста встановленого зразка з талоном попередження до нього, на особливостях видачі таких посвідчень зосереджується значна увага органів держтехнагляду.

Керувати машинами допускаються особи, які досягли 18 річного віку і, у встановленому МОЗ порядку, пройшли медичний огляд, курс підготовки, перепідготовки або підвищення кваліфікації в навчальних закладах відповідно до планів і програм навчання та склали теоретичний (з правил технічної експлуатації і дорожнього руху) і практичний (навички керування машиною відповідної категорії) іспити екзаменаційній комісії в Інспекції держтехнагляду [6].

Не залишається поза увагою органів держтехнагляду стан справ у навчально-курсній мережі навчальних закладів, які готують спеціалістів даної професії.

Міністерством аграрної політики України за погодженням з Міністерством науки і освіти розроблено положення про атестацію навчальних класів навчальних закладів, призначених для підготовки та підвищення кваліфікації трактористів-машиністів [6].

Атестація навчальних класів проводиться з метою надання права на проведення підготовки, перепідготовки та підвищення кваліфікації трактористів-машиністів, удосконалення навчально-матеріальної бази та методичного забезпечення навчального процесу. Атестація проводиться перед відкриттям у них підготовки, в подальшому – не рідше одного разу на п'ять років.

Навчально-матеріальна база навчальних закладів, підприємств і господарств повинна забезпечувати проведення теоретичного і практичного навчання, відповідати вимогам щодо оснащення навчальних закладів.

Однією з функцій роботи органів держтехнагляду є здійснення

нагляду за реалізацією суб'єктами господарювання (незалежно від форм власності) тракторів, самохідних шасі, сільськогосподарських, дорожньо-будівельних і меліоративних машин, мотоблоків, номерних агрегатів до них і тракторних причепів вітчизняного та іноземного виробництва, що не були в експлуатації і не зареєстровані в органах держтехнагляду і які пройшли реєстрацію в установленому порядку, та таких, що були у користуванні [2].

Такий нагляд дає можливість зменшити попадання на відповідний ринок суб'єктів, які не можуть забезпечити сервісне і технічне обслуговування, гарантійний ремонт машинам, що реалізуються останніми.

На органи держтехнагляду також покладено контроль за правильним нарахуванням та сплатою податку власниками транспортних засобів.

Отже, метою діяльності органів держтехнагляду є дотримання всіма власниками тракторів, дорожньо-будівельних, сільськогосподарських машин та причепів до них норм і стандартів у процесі виробництва, розподілу, обміну та споживання (використання) транспортних засобів.

Загальновідомо, що інспектор держтехнагляду повинен постійно вчитися. Така вже складна і багатогранна його діяльність. Інспектор в одній особі і інженер, і державний контролер за тим, як використовується і зберігається самохідна техніка, і правоохоронець, і юрист, і психолог. Діяльність інтелектуальна, унікальна за своїм призначенням.

Машини постійно змінюються, удосконалюються.

Відповідно змінюються, стають суворішими створені державою правила експлуатації сільськогосподарської та іншої самохідної техніки і, одночасно, вимоги до інженера, керівника підприємства, механізатора, власника трактора, комбайна, дорожньо-будівельної машини. З урахуванням усього цього зростає і відповідальність як усієї служби держтехнагляду, так і кожного її інспектора, зокрема, за безпеку людей, які в силу різних обставин знаходяться в зоні роботи самохідної машини [1].

Екологічна ситуація в країні загострюється. А тому і зростає, стає жорсткішою вимога до всіх працюючих на самохідній техніці за дотримання певних екологічних норм і параметрів її використання – гарантії від негативних екологічних наслідків активного буття машин у нашому житті.

Інспектор держтехнагляду мусить бути в курсі всіх справ, озброєним необхідними знаннями, більш того, йому потрібно пропустити їх через власний розум, закласти до власного досвіду для того, щоб грамотно виконати свою справу, бути корисним для суспільства. І йому ніяк не можна хоч на день зупинитися в придбанні та оновленні цих професійних знань [7].

У Національному аграрному університеті в м. Києві набирається на базі факультету “Механізація сільського господарства” одна група з

підготовки інженерів-інспекторів держтехнагляду. Але, враховуючи, що молодий спеціаліст після закінчення відповідно до кваліфікаційних вимог посад державних службовців повинен набути досвід роботи ще до вступу на держслужбу, забезпеченість навченими кадрами дуже низька. Необхідно при цьому враховувати і те, що за час набуття таким фахівцем досвіду інженера-механіка проходить значний час і втрачаються набуті знання як фахівця інспектора.

На жаль, для навчання інженера-інспектора держтехнагляду відсутні ще й кваліфікаційні характеристики.

Якщо взяти до уваги той факт, що чисельність інженерів-інспекторів в Україні становить всього 650 осіб, та те, що ще залишилась розгалужена сітка навчальних закладів різних ступенів акредитації за спеціальністю “механізація сільського господарства”, є можливість перенавчати, підвищувати кваліфікацію інженерів-інспекторів кожних три – чотири роки.

Сьогодні це є нагальною потребою, оскільки за часів незалежної України таке навчання ні разу не проводилось.

Ураховуючи, що для роботи в органах держтехнагляду залучаються фахівці з технічною освітою та певним стажем роботи, а також те, що органи держтехнагляду відносять до державної служби, де відповідно має бути резерв працівників, підготовку та перепідготовку можна розділити на три частини.

Перше – це підвищення кваліфікації уже працюючих інженерів-інспекторів. Для них можлива спрощена програма навчання.

Друге – підготовка інженерів-механіків, які знаходяться в резерві на посади в органи інспекції держтехнагляду.

Третє – перепідготовка фахівців інших споріднених професій для роботи в органах держтехнагляду.

Для досягнення цієї мети необхідно розробити фундаментальну, надійну систему навчання, яка в цілому відповідає завданням постійного системного підвищення кваліфікації працівників інспекції і, що найголовніше, є обов’язковою [7].

Нормативні акти, якими керуються у своїй діяльності органи держтехнагляду, постійно зазнають змін, до них вносять доповнення, а то і зовсім проходить їх заміна.

Для ефективної роботи інспекцій необхідне вірне і обов’язково однакове бачення нормативних актів усіма спеціалістами служби держтехнагляду.

А для того щоб здешевити таке навчання, можна організувати його в кожному регіоні при вищому навчальному закладі сільськогосподарського спрямування.

З вищевикладеного випливає той факт, що потрібно терміново розробити та процедурно затвердити кваліфікаційні характеристики,

особливо для керівників і спеціалістів держтехнагляду областей, міст і районів нашої держави.

Світовий досвід учить, що важливими чинниками забезпечення високої продуктивності і якості праці є: ефективність і гнучкість системи управління; діловий, соціальний і політичний клімат, що стимулює виробництво і продуктивність; розмір внутрішнього ринку, що може забезпечити підприємствам можливість реалізації товарів масового виробництва. У колі питань, що розглядаються, гнучкість системи управління залежить від швидкості реагування нормативних актів до реального життя, соціального захисту посадових осіб держтехнагляду.

Сучасний етап переходу економіки України до ринку, що супроводжується падінням виробництва і поглибленням кризових явищ в економіці, зниженням життєвого рівня населення, офіційним безробіттям і розладнанням фінансової системи, висуває перед теорією і практикою проблеми, які не можна вирішити на основі традиційних теорій. До таких проблем передусім належить пошук шляхів раціональної активізації, у т.ч. оплати праці фахівців держтехнагляду [4].

Оплата праці складається з основної заробітної плати і додаткової оплати праці. Основна заробітна плата працівника залежить від результатів його праці та визначається тарифними ставками, відрядними розцінками, посадовими окладами, а також різного роду доплатами в розмірах, установлених чинним законодавством. У досліджуваній сфері основна оплата праці чітко регламентується постановою уряду, а відтак – регулюється тільки державою [5].

Додаткова оплата праці залежить від результатів господарської діяльності підприємства і встановлюється у вигляді премій, винагород, інших заохочувальних і компенсаційних виплат, а також надбавок і доплат, які не передбачені законодавством або понад розміри, встановлені чинним законодавством. На рахунок органів держтехнагляду надходять спецкошти за надані послуги. Відповідно до постанови Кабінету Міністрів України частина з них спрямовується на зміцнення матеріально-технічної бази органів держтехнагляду, а частина може використовуватись для додаткової оплати спеціалістів держтехнагляду за виконання функцій водіїв спеціальних автомобілів та за виконання функцій оператора ПК (штатні посади водіїв і операторів ПК відсутні).

Хоча в умовах ринкової економіки роль держави в регулюванні заробітної плати досить обмежена, але у країнах, що лише здійснюють перехід до ринкових відносин, ця роль повинна бути значнішою. Реалізація державної політики щодо оплати праці в Україні забезпечує Міністерство праці, управління праці та соціальних питань місцевих державних адміністрацій. Так, Міністерство праці готує і подає до Кабінету Міністрів України пропозиції про встановлення розміру мінімальної заробітної плати, затверджує умови оплати, розміри тарифних

ставок і посадових окладів для працівників бюджетних установ і організацій, здійснює нагляд за дотриманням чинного законодавства з питань оплати праці, подає підприємствам незалежно від форм власності організаційно методичну допомогу з питань оплати праці.

Вступивши в третє тисячоліття, необхідно усвідомлювати, що навколишнє середовище міняється з наростаючою інтенсивністю. Розвиток ринкової економіки на сучасному етапі свідчить про життєздатність тих структур, які зможуть налагодити ефективний механізм адаптації до постійно змінюваних економічних та соціально-правових умов. Ключовою ланкою цього механізму є система мотивації персоналу. Продуктивність роботи підприємства визначається саме рівнем розвитку цієї системи. Для цього необхідно створити такі важелі керування, які б максимально задовольнили потреби працівників, сприяли розкриттю потенціалу кожного співробітника. Основним мотивуючим чинником працівників є бажання мати гарантовану заробітну плату. При цьому ні інтенсивність, ні якість праці в розрахунок не беруться, переважає бажання мати спокійну роботу з невеликим, але гарантованим заробітком, ніж інтенсивну роботу з високою оплатою. Для вирішення цих завдань практично всі зразкові компанії Заходу пішли шляхом розробки і впровадження довгострокових і багатопланових програм розвитку мотивації працівників.

Ефективне керування неможливе без розуміння мотивів і потреб людини та правильного використання стимулів до праці. Такими стимулами у сфері, що аналізується, може бути пенсійне забезпечення (робота в органах держтехнагляду – це державна служба), просування по службі, кар'єра. Для одержання високого результату одну людину потрібно похвалити, а іншій більше заплатити. Це пояснюється диференціацією фізіологічних потреб і мотивів поведінки кожної людини.

Таким чином, праця в держтехнагляді зумовлює дотримання норм виконання технологій у виробництві, є більш продуктивною і ефективною тоді, коли зумовлює зменшення суспільно необхідного робочого часу, як на виробництво одиниці, так і на виробництво всієї маси послуг, у першу чергу, за рахунок якості навчання фахівців та їхньої технічної озброєності.

Правовий розвиток держтехнагляду полягає здебільшого в тому, що спочатку треба усунути суперечності, які впливають з безпосереднього переведення економічних відносин в юридичні принципи і встановити доцільну правову систему, а потім вплив і примус як на виробництві таких послуг, так і на споживачів.

Отже, право, з одного боку, бере участь у реалізації соціальних реформ, а з іншого – право саме зазнає реформи, оскільки мусить бути приведене у відповідність з назрілими інтересами і потребами розвитку суспільства.

По-перше, в кожній державі право має адекватно відбивати загальне

реальне економічне становище. Тому розвиток законодавства має ґрунтуватись на реальній соціально-економічній ситуації в Україні, з урахуванням моральних засад суспільства. По-друге, правова система має “бути внутрішньо узгодженим виразом, який не спростовував би себе в силу внутрішніх суперечностей”, бути цілісним і послідовним. Досвід України доводить, що трансформація соціалістичної економіки в ринкову вимагає синхронного руху в обох напрямках: більш адекватного відображення системи ринкових (грошово-вартісних) відносин в юридичних принципах і зняття внутрішніх суперечностей правової системи. Головною метою законодавчої та виконавчої влади України має бути Державна стратегія соціально-економічного розвитку і відповідна їй Концепція національної правової системи, яка відбивала б реальний стан соціально-економічного розвитку та перспективи розвитку країни. Для цього необхідно за допомогою правових та економічних важелів подолати розбіжність між короткостроковою зацікавленістю та довгостроковою доцільністю. У сфері держтехнагляду це, в першу чергу, узгодження нормативно-правової бази, що регламентує його діяльність з нормативно-правовими актами інших міністерств і відомств.

Недосконалість існуючої правової бази виявляється в тому, що закони і постанови уряду не мають прямої дії. Тому ті, кому належить їх виконувати, замість того, щоб відповідно до закону діяти, спочатку перетворюють закони на різного роду інструкції, які в решті-решт приймаються до виконання. Тільки протягом останніх п'яти років кількість нормативних документів, запроваджених міністерствами і відомствами загальноекономічного блоку, за даними комп'ютерної правової бібліотеки “Закон” складала загальну цифру 13378. У тому числі Міністерство економіки – 113, Міністерство фінансів – 227, Державна податкова адміністрація – 2536, Фонд держмайна України – 228, Державна митна служба – 95, Державна комісія по цінних паперах і фондовому ринку – 241, Державний комітет статистики – 127, Антимонопольний комітет – 31, Міністерство транспорту – 165. Така законотворча “активність” міністерств і відомств зумовлює море протиріч в законодавчому полі країни, слугує нечистим на руку чиновникам, а не суспільству. Крім того, відомча нормативність складає головну загрозу правам людини, додержанню принципу верховенства закону.

Таким чином, на відміну від економічних законів, юридичні принципи, відбиваючи їх зафіксований зміст, являють собою своєрідний результат, резюме накопиченого досвіду пізнання і практики, які згодом перетворюються у висхідний і спрямовуючий стрижень майбутньої діяльності. Виступаючи своєрідним результатом накопиченого досвіду пізнання і практики, принципи покладаються в основу суспільної цілеспрямованої діяльності, характеризуються соціальною і економічною



ефективністю. Вони відбивають, по-перше, рівень розвитку фундаментального знання – системи економічних законів; по-друге, використання цього знання і досвіду попереднього розвитку для цілеспрямованої суспільної предметно-перетворювальної діяльності. Отже, принципи формуються і уточнюються в процесі розвитку як самого знання, так і предметно-перетворювальної діяльності людини, суспільства. Це своєрідні “правила гри”, поведінки суб’єктів підприємницької діяльності.

Використання застарілих форм і методів господарювання, як і нових революційних, але неадекватних новим умовам виробництва, закономірно супроводжується різними деструктивними процесами, економічними і соціальними збитками. Отже, необхідно створити сучасний науково-технологічний комплекс України як взаємоузгоджену систему, яка базується на науковому забезпеченні необхідних техніко-технологічних, економічних, юридичних, організаційних та управлінських аспектів її формування і функціонування.

#### Література:

1. Про дорожній рух [Електронний ресурс] : Закон України від 30 червня 1993 р. № 3353-XII. – Режим доступу : <http://www.rada.gov.ua>
2. Про захист прав покупців сільськогосподарських машин [Електронний ресурс] : Закон України від 5 червня 2003 р. № 900-ВР. – Режим доступу : <http://www.rada.gov.ua>
3. Про податок з власників транспортних засобів та інших самохідних машин [Електронний ресурс] : Закон України від 18 лютого 1997 р. № 75-97-ВР. – Режим доступу : <http://www.rada.gov.ua>
4. Актуальні проблеми економіки [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://nam.kiev.ua/ape/n/013-4bezchash.htm>
5. Державне управління в Україні [Електронний ресурс] / [за ред. проф. В. Б. Авер’янова]. – Режим доступу : <http://refua.narod.ua>
6. Довідник інженера Держтехнагляду. – К. : Росток, 1998. – 273 с.
7. Мочалов И. И. Ремонт сельскохозяйственных машин / И. И. Мочалов, С. И. Костенко, В. А. Васильев. – М. : Колос, 2004. – 255 с.

*Надійшла до редколегії 02.02.2008 р.*