



**РАЗРАБОТКА ИНТЕРАКТИВНОГО ПОСТА В КАЧЕСТВЕ ЦЕНТРА
ПЕРЕСЕЧЕНИЯ ИНТЕРЕСОВ ВЗАИМОДЕЙСТВУЮЩИХ СТОРОН
В СФЕРЕ ОБЯЗАТЕЛЬНОГО СТРАХОВАНИЯ
АВТОГРАЖДАНСКОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТИ**

Зубриський Сергей Григорьевич

*канд. техн. наук, профессор, Университет машиностроения (МАМИ),
107023, Россия, г. Москва, ул. Большая Семеновская, дом № 38
E-mail: sgzubr@yandex.ru*

Тупицын Игорь Игоревич

*магистрант, Университет машиностроения (МАМИ),
107023, Россия, г. Москва, ул. Большая Семеновская, дом № 38
E-mail: aeons@iznet.org*

**DEVELOPING OF INTERACTIVE POST AS THE CENTER
OF STAKEHOLDERS' CROSSING INTERESTS IN THE FIELD
OF AUTO CIVIL LIABILITY'S COMPULSORY INSURANCE**

Sergei Zubriskiy

*Candidate of Engineering sciences, Professor,
University of mechanical engineering (MAMI),
107023, Russia, Moscow, Bolshaya Semenovskaya str., 38*

Igor Tupitsyn

*Postgraduate Student, University of mechanical engineering (MAMI),
107023, Russia, Moscow, Bolshaya Semenovskaya str., 38*

АННОТАЦИЯ

Именно от качественной и добросовестно проведенной технической экспертизы транспортных средств зависит основная экономия или «доход» всех основных звеньев взаимодействия в сфере ОСАГО. Как показывает практика, разногласия возникают при определении причастности повреждений

конкретному ДТП и при составлении итоговой калькуляции. Исходя из этого, можно сделать вывод, что взаимоотношения страховых компаний (СК) и технических центров (ТЦ) являются основополагающими в функционировании современного автострахования. Однако целесообразней осуществить реорганизацию деятельности другого звена, а именно – независимых экспертов (НЭ). Дело в том, что на сегодняшний день они являются своего рода промежуточным звеном в экономическом вопросе, связывающим отношения СК и ТЦ.

Независимые эксперты должны стать самостоятельным ключевым звеном, работающим интерактивно на локальных постах в технических центрах. Интерактивный пост в данном случае будет являться центром пересечения интересов всех заинтересованных сторон, связанных проблемами в оценке стоимости восстановительного ремонта. Основная цель – урегулирование всех существующих негативных аспектов современной системы обязательного страхования, а также гибкость по отношению к возможным недочетам на начальных этапах работы. Специалисты поста будут удаленно работать в структуре, оплачивающей их деятельность в стабильном порядке вне зависимости от выгодности итоговой калькуляции одной из сторон. Таким образом, деятельность специалистов в сфере независимой технической экспертизы станет более прозрачной и независимой от сторон конфликта, что существенно скажется на текущем положении взаимодействия структур.

При разработке интерактивного поста был определен объем работ, загрузка оборудования и его направленность работы в целом. Предложена технически укомплектованная модель с подобранным оборудованием, отвечающим требованиям, предъявленным к данному посту. Также учтена целесообразность внедрения новой модели и определено взаимодействие заинтересованных сторон на ней. Разработка производится на примере оценки стоимости восстановительного ремонта автомобилей марки “Mercedes-Benz”.

ABSTRACT

Basic savings or “income” of the main cooperation links in the field of insurance depends on the quality and good faith technical examination of vehicles. As experience shows, there are differences in determining the involvement of specific accidents and injuries in the preparation of the final calculation. On this basis, it is concluded that the relationships between the insurance companies (IC) and technical centers (TC) are fundamental to modern motor insurance functioning. However, it is more expedient to reorganize the activities of another level, namely, independent experts (IE). The fact that nowadays they are a kind of an intermediary link in economic matters binding relations of IC and TC. Independent experts must become a key element of independent working interactively on local posts in the technical centers. The interactive post in this case will be the center of the intersection of all stakeholders’ interests related with problems in the repair valuation assessment. The main goal is the settlement of all existing negative aspects of the compulsory insurance modern system, as flexibility concerning possible shortcomings in initial stages. Post specialists will work remotely in a structure to pay for their activities in a stable manner, regardless the profitability of the parties’ final calculation. Thus, specialists’ activity in the field of independent technical expertise will be more transparent and independent from the parties’ conflict that significantly affect cooperation structures current state. In the development of interactive post, scope of work, loading equipment and work line as a whole are defined. A technically equipped model with the chosen equipment meeting the requirements imposed in this post. Also, the feasibility of introducing a new model and determined the interaction of stakeholders in it is taken into account. The development is carried out by the example of the valuation of car repair of “Mercedes-Benz” brand.

Ключевые слова: оценка стоимости восстановительного ремонта, ОСАГО, интерактивный пост, независимая экспертная организация, технический центр, страховая компания, независимые эксперты, транспортное

средство, дефектовка, дефектовочная ведомость, итоговая калькуляция, эксперт-(авто)техник, техническая экспертиза.

Keywords: estimate cost of damaged cars' repair, compulsory insurance, interactive post, an independent expert organization, technical center, insurance company, independent experts, vehicle, defect inspection, statement of defect inspection, final calculation, expert-(auto) technician, technical expertise.

Основными участниками системы обязательного страхования являются страховые компании и технические центры, экономические основы получения прибыли которых диаметрально противоположны и зачастую разрешаются с помощью независимых экспертов, использующих Единую методику оценки ущерба. Если учесть тот факт, что независимую экспертизу заказывает СК, а Единая методика рассчитана лишь на осреднённую стоимость запасных частей, нормо-часов, ЛКМ и не учитывает технологию ремонта, то возникает существенная разница между рассчитанной стоимостью восстановительного ремонта и ее фактическим значением.

Встает вопрос о создании центра учета интересов сторон, что обеспечит координацию их взаимодействия и формирование единых основ бизнеса, что можно реализовать обособлением НЭ, и использование в полном объеме их правового статуса. Для достижения вышеназванных целей послужит интерактивный пост, на котором будет работать НЭ от независимой экспертной организации. Должно быть обеспечено наличие всего необходимого оборудования для проведения дефектовочных работ, а именно проведения оценки и составления итоговой калькуляции восстановительного ремонта. Сами сотрудники компании, работающие на интерактивном посту, должны быть обучены как определенной единой методике проведения дефектовок поврежденных автомобилей при учете технологии ремонта автодилера, так и иметь за собой знания, связанные с нормативно-правовой базой по ОСАГО. Это обеспечит максимально продуктивное сотрудничество между

СК и ТЦ. Разработка производится на примере оценки стоимости восстановительного ремонта автомобилей марки “Mercedes-Benz”.

Целевая направленность

Интерактивный пост предназначен для проведения дефектовки автомобилей категории «М» и «Н» массой не более 4-х тонн и размерами (ДхШхВ) не более 7000х2000х3000. То есть на нем может производиться обслуживание всего автомобильного ряда Mercedes-Benz. Данный перечень автомобилей, указанный в таблице № 1, актуален на данный момент времени и эксплуатируется на территории Российской Федерации.

Таблица 1.

Массогабаритные характеристики автомобилей

Модель	Снаряженная масса, кг	Допустимая масса, кг	Длина, мм	Ширина, мм	Высота, мм	Колесная база, мм
Mercedes 190 E 2.6	1270	1500	4450	1690	1380	2660
Mercedes A 150	1000	1095	3840	1760	1590	2570
Mercedes A 140 Long	1000	1035	3780	1720	1590	2590
Mercedes B 150	1000	1200	4270	1780	1600	2780
Mercedes C 160 Coupe	1365	1500	4340	1730	1410	2720
Mercedes C 230 Kompressor Coupe	1375	1500	4340	1730	1410	2720
Mercedes C 180	1250	1500	4520	1720	1410	2690
Mercedes C 230 Kompressor	1320	1500	4520	1720	1420	2690
Mercedes C 43 AMG	1470	-	4520	1720	1430	2690
Mercedes C 180 Combi	1310	1500	4520	1720	1460	2690
Mercedes C 180 Kompressor	1535	-	4596	1770	1459	2760
Mercedes CL 420	2040	2100	5060	1910	1450	2940
Mercedes CL 55 AMG	1790	2100	4990	1860	1400	2880
Mercedes CLC 180 Kompressor	1375	1945	4450	1730	1400	2720
Mercedes CLK 200 Cabriolet	1475	1500	4570	1720	1380	2690
Mercedes CLK 200 Kompressor	1500	1595	4650	1740	1420	2720
Mercedes CLK 200 Kompressor	1440	1500	4650	1740	1410	2720
Mercedes CLS 280	1715	2280	4920	1870	1430	2850
Mercedes E 350	2140	-	4698	1786	1397	2760
Mercedes Benz E 200 CDI	1515	1900	4820	1820	1450	2850
Mercedes E 200 Kompressor Combi	1620	1900	4850	1820	1500	2850
Mercedes G 320 CDI Cabriolet	2160	2850	4260	1760	1930	2400
Mercedes G 320 CDI	2175	2850	4210	1760	1930	2400
Mercedes G 500	2300	3200	4680	1760	1930	2850
Mercedes GL 320 CDI	2350	3500	5088	1920	1840	3075
Mercedes GLK 220 CDI 4Matic	1745	2500	4520	1860	1700	3080
Mercedes ML 280 CDI	2085	2830	4780	1910	1820	2920
Mercedes R 280 CDI 4Matic	2100	2220	4920	1920	1660	2980
Mercedes S 420 Coupe	2080	2100	5060	1910	1460	2940
Mercedes S 320 CDI 4Matic	1925	2625	5080	1870	1470	3040
Mercedes SL 350	1725	-	4540	1820	1300	2560
Mercedes SLK 200 Kompressor	1290	-	4090	1780	1300	2430

Из таблицы с характеристиками автомобилей Mercedes-Benz видно, что изначальное предназначение поста относительно параметров обслуживания соответствует современным реалиям. Следовательно, все автомобили из данного перечня должны быть обеспечены технической базой предприятия, использующего интерактивный пост. Задачи и требования к его работе можно представить следующим образом:

- проведение качественной дефектовки повреждённого автомобиля после ДТП с учетом технологии ремонта;
- составление итоговой калькуляции, отвечающей реалиям и удовлетворяющей все стороны конфликта;
- обеспечение эксперта всей необходимой документацией;
- обеспечение удобного рабочего места с возможностью высокой производительности и эффективности труда;
- урегулирование конфликта взаимодействующих сторон (стоимость, время, ответственность и т. д.);
- создание центра, в котором все сегодняшние разногласия будут разрешены.

Эти требования должны быть выполнены при проведении дефектовок (на интерактивном посту) каждого автомобиля из приведенного перечня.

Организация функционирования

Рассмотрим последовательность действий сотрудников поста, в следующих пределах – с момента передачи заказ-наряда на проведение дефектовки транспортного средства до оформления дефектовочной ведомости специалистом поста. Работа интерактивного поста рассматривается в кооперации с независимой экспертной организацией [1, с. 9–11].

При формировании задания на дефектовку, к нему прикрепляется вся необходимая информация с места ДТП, включая «Европротокол», схему происшествия и фотоматериалы. Данный пакет документов должен быть оформлен в электронном виде и отправлен на персональный компьютер специалиста интерактивного поста. Перед проведением дефектовки

транспортное средство устанавливается на подъемник поста перегонщиком, а специалист приглашает владельца автомобиля в клиентскую зону, с которой видна вся рабочая зона интерактивного поста. Клиент может отказаться от наблюдения за проведением дефектовки его автомобиля, в данном случае должен быть оформлен письменный отказ в бланке установленного образца в целях исключения претензии.

Перед работой специалист должен ознакомиться с присланными ему документами с места происшествия, дополнительно используя при этом пояснения потерпевшего. В ходе дефектовки автомобиль должен быть осмотрен со всех сторон, включая осмотр днища. Последнее подразумевает использование дополнительного осветительного оборудования, находящегося на трапах подъемника. При необходимости специалист может провести разборку транспортного средства.

По желанию клиента, ему должна быть представлена интересующая его документация о правилах проведения дефектовки, последовательности действий, а также получена консультация по поводу стоимости запасных частей и т. д. После дефектовки специалист должен составить дефектовочную ведомость с расчетом стоимости восстановительного ремонта, например, по программе “Audatex” (возможны и другие программы, в которых учитывается технология ремонтных воздействий завода-изготовителя), используя при этом техническую документацию технического центра. По последней он сможет определить количество закупаемых запасных частей, так как в документации указывается оборудование, с помощью которого проводится основной ремонт. При наличии определенного оборудования, можно произвести экономию на закупке новых запасных частей. Распечатанная дефектовочная ведомость должна быть подписана клиентом и после этого прикреплена к соответствующему заказ-наряду. Дальнейшие действия в плане восстановительного ремонта не относятся к рассматриваемой теме.

Планировка и техническое оснащение

Планировка поста, указанная на рисунке № 1, должна включать в себя возможность выполнения указанных ранее требований. Исходя из этого, в плане должны быть выделены следующие зоны: для подъема автомобиля, для проведения дефектовочных работ, для хранения оборудования, для работы с программным обеспечением, для временного хранения снятых запасных частей, для хранения документации, для прохода клиента, для мелких работ и клиентскую зону. Следует отметить, что должна быть утверждена вся документация, которая может потребоваться как при проведении работ, так и при взаимодействии с заинтересованными сторонами, включая клиента, и должна быть в наличии на интерактивном посту.



Рисунок 1. Схематичный план

Оборудование подобрано в целях обеспечения максимального удобства на рабочем месте. Это позволит повысить производительность и эффективность труда проводимых работ и осуществляется на основе принципов максимальной

доступности оборудования и увеличенной площади рабочего места, что учтено при планировке и оснащении интерактивного поста. Перечень такого оборудования и документации следующий:

1. Оборудование для непосредственного осмотра.
2. Комплект слесарного оборудования и инструмент.
3. Гаражная и офисная мебель.
4. Необходимая документация.
 - законодательные акты по ОСАГО;
 - правила и порядок проведения дефектовок;
 - договоры со страховыми компаниями и техническим центром;
 - источник для составления итоговой калькуляции;
 - документация по каждому автомобилю.
5. Дополнительное оборудование.

Выбор подъемно-транспортного оборудования является одним из важнейших факторов, влияющих на планировку поста и рабочего места. При правильном выборе оборудования можно получить значительную экономию пространства и, как следствие, меньшие затраты на аренду. В результате подбора рекомендуются четыре модели подъемника, отвечающие требованиям, предъявляемым к проведению работ на интерактивном посту, и массогабаритным требованиям линейки автомобилей Mercedes-Benz:

- подъемник автомобильный AE&T F4,5D-4;
- подъемник автомобильный A440A (PEAK 409A);
- подъемник автомобильный TLT 440W;
- подъемник автомобильный Trommelberg TST440B.

Самым простым и частым методом выбора подъемно-транспортного оборудования из нескольких предложенных вариантов является метод априорного ранжирования. Он заключается в приглашении экспертов на оценку имеющихся вариантов оборудования и для выбора параметров оценки, интересующих пользователя. По результатам экспертизы составляется таблица, где в каждой графе, соответствующей определенному параметру критерия

оценки, вносятся решения экспертов в балльной системе. Необходимыми критериями оценки подъемника, обеспечивающими высокое качество предоставления услуг, могут служить: минимальная/максимальная высота подъема, время подъема/опускания, массогабаритные параметры, безопасность, комплектация, удобство обслуживания, дизайн и стоимость.

Верстаки, на которых проводится дефектовка съемных частей кузова и деталей, располагаются по обе стороны подъемника на всем его протяжении. При необходимости разборки автомобиля, это обеспечит ее быстроту, а также меньший беспорядок на рабочем месте. Комплект слесарного оборудования (основной) находится на дальней части верстака, прилегающей к стене, что не затрудняет проведения основных работ и создает дополнительное удобство в плане доступности. Для мелкого комплекта предусмотрена инструментальная тележка. Для хранения снятых элементов кузова на посту расположены открытые стеллажи, которые при необходимости можно перемещать в ремонтную зону технического центра.

К особенностям разработки можно отнести наличие на территории поста лебедки и гаражного крана. Последний предназначен для перемещения силового агрегата в зону дефектовки двигателя, для более тщательного осмотра (при необходимости). Это может понадобиться для автомобилей, получивших сильные повреждения. При этом необходимо учитывать, что четырехстоечные подъемники имеют определенную высоту заезда на трап, поэтому необходимо упростить процесс помещения такого автомобиля на пост. Чаще всего, при сильных повреждениях передней части кузова, автомобиль перемещают вручную, поэтому такой недостаток подъемника существенно увеличит временные затраты. В целях исключения этой проблемы на посту предусмотрена электрическая лебедка, установленная у дальней стенки поста.

Расчет стоимости и оформление результатов дефектовки специалист проводит в отведенной зоне, укомплектованной офисной мебелью, а также компьютером с установленным программным обеспечением, принтером, кулером и кондиционером. Для хранения документов предусмотрены архивные

стеллажи. Стоит отметить, что клиентская зона включает в себя место отдыха, кулер и шкафы с документацией, которая может заинтересовать клиента.

Целесообразность разработки

Целесообразность интерактивного поста можно ориентировочно определить по сроку его окупаемости. График работы кузовного цеха техцентра составляет 3/3, и в целом за это время приходят заказ-наряды на проведение дефектовок в количестве от 12 до 20 штук. Исходя из этого, можно оценить дневную загрузку техцентра по дефектовочным работам, которая составляет от 4 до 6 автомобилей за 12-ти часовую рабочую смену. Возможности интерактивного поста по загрузке оборудования можно оценить в принятии 8 автомобилей за рабочий день. Это обусловлено отсутствием дополнительных работ, связанных с ремонтным воздействием на автомобиль. Оборудование техцентра сильно загружено ремонтом и часто не справляется с поставленной задачей из-за проведения дефектовочных работ, в связи с чем возникает простой оборудования. Использование интерактивного поста позволит избежать лишних, нецелесообразных затрат времени, что обеспечит большую продуктивность и эффективность проводимых работ, а также снизит и распределит нагрузку на постах цеха. Определим минимальную и максимальную загрузку оборудования на интерактивном посту, заложив данное отклонение в размере 25 %. Исходя из этого, загрузка поста будет находиться в диапазоне от 6 до 10 автомобилей за смену в зависимости от трудоемкости проводимых работ. Это доказывает целесообразность его использования в сфере проведения дефектовочных работ, так как максимальная загрузка оборудования постов техцентра соответствует минимальной загрузке оборудования интерактивного поста.

Стоимость нормо-часа Mercedes-Benz – $C_H = 4950$ рублей. Норма времени на проведение осмотра устанавливается в зависимости от трудоемкости работ. Можно разделить автомобильную линейку марки Mercedes-Benz на 2 группы: легковые и коммерческие автомобили, – а также назначить нормо-часы на проведение дефектовочных работ в размере

$n_{Л} = 0,2$ и $n_{К} = 0,3$ часа соответственно. Тем самым стоимость проведения работ будет составлять: для легковых автомобилей – $C_{Л} = 990$ рублей, для коммерческих автомобилей – $C_{К} = 1485$ рублей. Рассчитаем количество автомобилей, принимаемых интерактивным постом за год (форм. 1 и 2):

$$N_{\min} = 365 \cdot 6 = 2190 \text{шт.}, N_{\max} = 365 \cdot 10 = 3650 \text{шт.} \quad (1), (2)$$

На основе информации МБ примем соотношение принимаемых легковых и коммерческих автомобилей в соотношении 90 % и 10 % соответственно. Тогда годовое количество автомобилей интерактивного поста можно дифференцировать следующим образом (форм. 3 и 4):

$$N_{\min_{Л}} = N_{\min} \cdot n_{Л} = 2190 \cdot 0,9 = 1971 \text{шт.}, N_{\min_{К}} = 219 \text{шт.} \quad (3)$$

$$N_{\max_{Л}} = N_{\max} \cdot n_{Л} = 3650 \cdot 0,9 = 3285 \text{шт.}, N_{\max_{К}} = 365 \text{шт.} \quad (4)$$

Исходя из этого, можно рассчитать полную годовую прибыль интерактивного поста в сфере оказания услуг (форм. 5 и 6):

$$\begin{aligned} P_{\min_o} &= N_{\min_{Л}} \cdot C_{Н} \cdot n_{Л} + N_{\min_{К}} \cdot C_{Н} \cdot n_{К} = \\ &= 1971 \cdot 4950 \cdot 0,2 + 219 \cdot 4950 \cdot 0,3 = 1951290 + 325215 = \\ &= 2276505 \text{рублей} \end{aligned} \quad (5)$$

$$\begin{aligned} P_{\max_o} &= N_{\max_{Л}} \cdot C_{Н} \cdot n_{Л} + N_{\max_{К}} \cdot C_{Н} \cdot n_{К} = \\ &= 3285 \cdot 4950 \cdot 0,2 + 365 \cdot 4950 \cdot 0,3 = 3252150 + 542025 = \\ &= 3794175 \text{рублей} \end{aligned} \quad (6)$$

Для облегчения расчетов ориентировочно примем затраты, связанные с арендой помещения, оплатой электроэнергии, воды и воздуха, а также з/п специалиста поста около 80 % от полной прибыли поста. Таким образом, чистая прибыль будет составлять 20 % и определяться следующим образом (форм. 7 и 8):

$$P_{\min} = P_{\min_o} \cdot 0,2 = 2276505 \cdot 0,2 = 455301 \text{рублей} \quad (7)$$

$$P_{\max} = P_{\max_o} \cdot 0,2 = 3794175 \cdot 0,2 = 758835 \text{рублей} \quad (8)$$

Рассчитаем ориентировочный срок окупаемости интерактивного поста (форм. 9 и 10), используя полученные ранее данные. Следует учитывать стоимость комплексного оснащения поста, по полученным данным, она

составляет – $C_{и.п.} = 927464$ рублей. Необходимо обратить внимание на затраты, связанные с монтажом оборудования. В данном случае они определяются исходя из стоимости установки на пост четырехстоечного подъемника, а также расстановки оборудования и составят примерно $M_o = 40000$ рублей.

$$O_{\max} = \frac{C_{и.п.} + M_o}{P_{\min}} = \frac{870134 + 40000}{455301} = 1,99 \quad (9)$$

$$O_{\min} = \frac{C_{и.п.} + M_o}{P_{\max}} = \frac{870134 + 40000}{758835} = 1,19 \quad (10)$$

Из расчета видно, что интерактивный пост окупится от 1,99 до 1,19 года с момента начала его использования. Для более наглядного представления определим среднюю окупаемость поста при оптимальной загрузке оборудования (форм. 11):

$$O_{ср} = \frac{O_{\max} + O_{\min}}{2} = \frac{1,99 + 1,19}{2} = 1,59 \quad (11)$$

Следовательно, учитывая вышесказанное, оптимальный срок окупаемости интерактивного поста при средней нагрузке ориентировочно будет составлять 1,6 года.

Обучение и подготовка специалистов

При соблюдении основополагающих правил планирования, технического оснащения и работы интерактивного поста, необходимо соответствие подготовки персонала поста постоянно меняющимся тенденциям ситуации по ОСАГО. Поэтому перед разработкой технической составляющей поста определим основные критерии подготовки специалистов. Все обучение экспертов-техников касательно взаимодействия со страховыми компаниями, техническими центрами и клиентурой, а также правильного составления итоговой калькуляции восстановительного ремонта транспортного средства после ДТП можно представить следующим образом:

- подготовка специалистов для работы на интерактивном посту;
- проведение переаттестации и переаккредитации специалистов;

- проведение мероприятий по повышению квалификации персонала.

Разработку данных систем и организацию проведения данных мероприятий можно проводить в Институте непрерывного обучения Университета машиностроения (МАМИ). Только за 2014 год там по программе профессиональной подготовки экспертов-(авто)техников прошли обучение 136 специалистов. Программы реализуют педагогические кадры, имеющие высшее образование, соответствующее профилю преподаваемых дисциплин, а также ученую степень и/или опыт деятельности в области экспертизы транспортных средств.

Общая характеристика программы подготовки специалистов в Университете машиностроения по оценке стоимости восстановительного ремонта автомобилей после ДТП представляет собой:

1. Программа профессиональной подготовки экспертов – 516 часов
2. Повышение квалификации экспертов-техников (в разработке до 72 часов)
3. Подготовка специалистов предприятий автосервиса в области ОСАГО (в разработке до 42 часов)
4. Формирование системы экспертных организаций

Целью данной программы является формирование у специалистов (экспертов-техников) профессиональных компетенций для выполнения деятельности в сфере экспертизы автомобилей. Характеризуется Федеральным законом от 25.04.2002 года № 40-ФЗ «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев ТС» и Постановлением Правительства РФ от 24.04.2003 года №2 38 «Об организации независимой технической экспертизы ТС».

Выпускник по программе профессиональной переподготовки для выполнения нового вида профессиональной деятельности – независимой технической экспертизы ТС при ОСАГО в соответствии с ее целями и задачами – должен обладать следующими знаниями в области:

- законодательства РФ по безопасности дорожного движения, обязательному страхованию гражданской ответственности владельцев ТС;
- конструкции и технической эксплуатации современного модельного ряда ТС, используемых в автомобилестроении и технической эксплуатации ТС;
- номенклатуры современных конструктивных и эксплуатационных материалов, используемых в автомобилестроении и технической эксплуатации ТС;
- методического и информационного обеспечения независимой технической экспертизы ТС при ОСАГО владельцев ТС.

А также иметь практический опыт в:

- организации и проведении независимой технической экспертизы ТС;
- разрешении споров между СК, экспертами-техниками и потерпевшими при проведении независимой технической экспертизы ТС.

Изучение каждой дисциплины завершается проведением аттестации в виде зачёта, экзамена либо курсовой работы с оценкой. Итоговая аттестация проводится в виде итогового экзамена и защиты аттестационной работы (экспертного заключения). Перечень вопросов к итоговой аттестации устанавливается разработчиками программы, то есть кафедрой экспертизы и оценки Университета машиностроения (МАМИ).

В качестве добровольной сертификации своих услуг для получения оценки качества, соизмеримой с подобной у партнеров из европейских стран, можно порекомендовать следующие стандарты по подтверждению соответствия и сертификации производства (добровольные):

1. ГОСТ Р ИСО 9001 «Системы менеджмента качества. Требования».
2. ГОСТ Р ИСО 14000 «Экологический менеджмент».
3. OHSAS 18001 «Система менеджмента профессиональной безопасности и здоровья. Требования».

Это необходимо для организационных моментов внутри независимой экспертной организации, то есть имеет отношение к моральной и технической составляющей компании. При прохождении данных сертификаций предприятие

будет отвечать требованиям качественного и добросовестного предоставления своих услуг, а именно верной оценки стоимости восстановительного ремонта, поврежденного ТС после ДТП.

Список литературы:

1. Зубриський С.Г., Тупицын И.И. Совершенствование механизма оценки стоимости восстановительного ремонта поврежденных автомобилей в сфере обязательного страхования // *Universum: Технические науки : электрон. научн. журн.* – 2015. – № 10 (21) / [Электронный ресурс]. – Режим доступа: URL: <http://7universum.com/ru/tech/archive/item/2674> (дата обращения: 27.10.2015).
2. Сведения об информационной базе по основным характеристикам автомобилей марки Mercedes-Benz / [Электронный ресурс]. – Режим доступа: URL: <http://www.autowe.ru/car/mercedes/> (дата обращения: 01.06.2015).

References:

1. Zubris'kii S.G., Tupitsyn I.I. Improving the mechanism for evaluating the cost of repair of damaged cars in the field of compulsory insurance. *Universum: Tekhnicheskie nauki: elektron. nauchn. zhurn.* [Universum: Engineering: the electronic scientific journal], 2015, no. 10 (21). Available at: <http://7universum.com/ru/tech/archive/item/2674> (accessed: 27 October 2015).
2. Materials based on the information on the main characteristics of cars of Mercedes-Benz brand. Available at: <http://www.autowe.ru/car/mercedes/> (accessed: 01 June 2015).