

Общественное объединение
Белорусская ассоциация экспертов и сюрвейеров
на транспорте
ОО «БАЭС»

Стандарты ОО «БАЭС»

КОДЕКС ПОДГОТОВКИ И ПРАКТИКИ
оценщика, эксперта и сюрвейера
дорожных транспортных средств,
иного поврежденного имущества и грузов
в дорожно-транспортном происшествии, аварии,
экологических и техногенных ситуациях

*развитие оценочной деятельности,
термины и определения,
стандарты ОО БАЭС, профессиональная деятельность
и квалификация оценщика ТС,
кодекс хорошей практики,
подготовка и обучение оценщиков,
организационный инжиниринг,
интерактивные методы обучения и практика,
информационное обеспечение и искусственный интеллект,
объединенный программный комплекс,
электронная версия «Автопедии» и автомобильности,
социальные проекты и перспектива,
благодарность участникам проектов ОО БАЭС*

УДК 343.148.63
ББК 39.33-08
К57

*Решение съезда Белорусской ассоциации экспертов и сюрвейеров
на транспорте от 19 марта 1999 г.*

*Решение научно-технического Совета Белорусской ассоциации
экспертов и сюрвейеров на транспорте от 4 ноября 2025 г.*

Рукопись издания подготовил Капустин В. В.

Все права на данное издание защищены.
Воспроизведение всей книги или любой ее части
не может быть осуществлено без разрешения авторов

ISBN 978-985-7340-29-3

© ОО БАЭС, 2026
© УП БАЭС, 2026
© УП БАЭС-эксперт, 2026
© Оформление «Энциклопедикс», 2026

СОДЕРЖАНИЕ

КОДЕКСА ПОДГОТОВКИ И ПРАКТИКИ

1. Решение съезда Белорусской ассоциации экспертов и сюрвейеров на транспорте от 21.08.1998 г.	4
2. Развитие оценочной деятельности в Республике Беларусь	4
3. Стандарт ОО БАЭС 1.01-2024. Профессиональная деятельность и классификация оценщика, эксперта и сюрвейера дорожных транспортных средств иного поврежденного имущества и грузов в дорожно-транспортном происшествии, аварии, экологических и техногенных ситуациях	9
4. Стандарт ОО БАЭС 1.02-2024. Кодекс хорошей практики оценщика, эксперта и сюрвейера дорожных транспортных средств иного поврежденного имущества и грузов в дорожно-транспортном происшествии, аварии, экологических и техногенных ситуациях	16
5. Стандарт ОО БАЭС 1.03-2024. Образовательные программы обучения оценщиков ТС и сюрвейеров поврежденного имущества	39
6. Стандарт ОО БАЭС 1.04-2024. Объединенный программный комплекс плюс (ОПК+) оценки ТС и стоимости восстановительного ремонта ТС, научно-исследовательские работы	52
7. Стандарт ОО БАЭС 1.05-2024. Информационное обеспечение – электронная версия «Автопедия»	60
8. Организационный инжиниринг и социальные проекты ОО БАЭС	68
9. Участники проектов члены ОО БАЭС и партнеры	74

ПРИЛОЖЕНИЯ

1. Методическое пособие: «Интерактивное обучение и практика»	79
2. Анонс электронного издания учебно-методического пособия – «Электромобили и гибриды: обслуживание, ремонт и безопасность»	108

1. Решение съезда Белорусской ассоциации экспертов и сюрвейеров на транспорте от 21.08.1998 г.

ПОНИМАЯ НЕОБХОДИМОСТЬ существования и развития института оценщиков транспортных средств, без которого не может нормально функционировать рыночные отношения;

ПРИНИМАЯ ВО ВНИМАНИЕ существующую потребность в организации рынка услуг по оценке транспортных средств (далее – ТС);

УЧИТЫВАЯ недостаточную унификацию подходов и методов, правил и процедур в области оценки дорожных ТС,

РАССМОТРЕВ рекомендации, представленные правлением Белорусской ассоциации экспертов и сюрвейеров на транспорте (далее – ОО БАЭС), съезд оценщиков ТС принял решение:

1. Принять «Кодекс хорошей практики» (далее – Кодекс БАЭС) для оказания услуги по оценке ТС, как стандарт ОО БАЭС.

2. Рекомендует членам и партнерам ОО БАЭС внедрить Кодекс БАЭС в практику своей деятельности.

3. Уполномочивает правление ОО БАЭС вносить в Кодекс БАЭС изменения по предложению ее членов и партнеров, а также в дальнейшем разрабатывать новые стандарты ассоциации.

2. Развитие оценочной деятельности в Республике Беларусь

Оценка стоимости дорожных транспортных средств существует столько же, сколько и сами ТС.

До начала 90-х годов оценка ТС в нашей стране проводилась государственными организациями и в основном для своих нужд.

На автомобильном транспорте ситуация в последнее время радикально изменилась. Это произошло в связи с увеличением автомобильного парка, числа собственников ТС, права которых предусматривают использование ТС в качестве товара на открытом рынке и требуют защиты их имущественных прав.

Увеличение спроса на оценку ТС привело к появлению большого числа организаций, индивидуальных предпринимателей по оказани-

нию услуги и специалистов в сфере оценочной деятельности. Этот процесс сопровождался и рядом негативных явлений: многообразие несопоставимых подходов к оценке, большой разброс результатов оценки, произвольное определение стоимости, а в отдельных случаях и необоснованные действия.

Государство отреагировало созданием системы контроля за деятельностью специалистов по оценке. С 1998 по 2002 годы действовало введенное лицензирование деятельности по определению стоимости ТС, которое осуществлялось Министерством транспорта и коммуникаций Республики Беларусь. С целью подготовки специалистов по оценке ТС был создан Республиканский методический центр. В 1997 году были разработаны Общие правила определения стоимости транспортных средств, устанавливающие методологические подходы по проведению оценки ТС, которые действовали до 12 мая 2008 года.

Указом Президента Республики Беларусь от 19 февраля 1999 г. № 100 «О порядке и условиях проведения обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств» было создано Белорусское бюро по транспортному страхованию (далее – ББТС) – уполномоченный орган одного из наиболее важного социально значимого вида страхования, защиты имущественных прав и является надежным партнером для страховых организаций.

21 августа 1998 году на съезде оценщиков транспортных средств (далее – ТС) было принято решение о создании республиканского общественного объединения Белорусская ассоциация экспертов и сюрвейеров на транспорте (далее – ОО БАЭС), которая была зарегистрирована в Минюсте 09.04.1999 г.

С 1 июля 1999 года в Республике Беларусь введена система обязательного страхования гражданской ответственности владельцев ТС (далее – ОСГОВТС), в рамках которой проводится оценка поврежденных ТС и другого имущества при дорожно-транспортном происшествии (далее – ДТП) и определение размера причиненного вреда. Республика Беларусь с 2003 года является участником европейской системы обязательного автострахования гражданской ответственности «Зеленая карта». С 1 марта 2003 года страховые компании приступили к реализации национальных страховых сертификатов «Зеленая карта» и стали гарантами по возмещению размера вреда потерпевшим в результате ДТП нерезидентам Республики Беларусь,

а также было введено добровольное страхование ТС КАСКО. В свою очередь страховые компании государств этой системы гарантируют возмещение причиненного вреда потерпевшим в ДТП гражданам нашей страны на территории своих государств.

Система ОСГОВТС и добровольное страхование ТС предъявили к специалистам по определению стоимости (оценке) ТС новые требования к условиям оказания услуги по проведению оценки поврежденных ТС и иного имущества, определению размера вреда, обоснованию ее результатов, применению новых и международных стандартов, использованию квалифицированной практики оценки.

С 2006 года в Республике Беларусь было принято ряд правовых и нормативных актов по созданию системы оценки объектов гражданских прав. С целью реализации системы оценки разработаны стандарты и методики, учебные пособия в том числе и по развитию теории оценки ТС. Разработаны новые определения, методические положения по оценочной деятельности. В частности, в соответствии с новым стандартом расширено понятие «транспортное средство», которое включает кроме дорожных ТС, рельсовые дорожные, железнодорожные, водные ТС и воздушные судна. Разработан технический кодекс оценки стоимости дорожных ТС, который применяется при проведении независимой оценки, внутренней оценки, экспертизы достоверности независимой и внутренней оценки, также используется при проведении судебной экспертизы.

В Республике Беларусь проводится подготовка и аттестация специалистов по определению стоимости ТС (далее – оценщики ТС) и иного поврежденного имущества для целей страхования, а также и оценщиков по оценке стоимости дорожных ТС и других объектов гражданских прав.

За все время оценочной деятельности в Республике Беларусь в Учреждении образования «Центр повышения квалификации руководящих работников и специалистов финансовой системы» (далее – Центр) при организационном, методическом, информационном и программном участии специалистов и членов ОО БАЭС, унитарного предприятия БАЭС и унитарного предприятия БАЭС-эксперт, специалистов ББТС и страховых компаний прошли подготовку и повышение квалификации по образовательным программам более 1000 слушателей и специалистов по определению стоимости (оценке) ТС и другого поврежденного в ДТП имущества.

Таким образом, в Республике Беларусь создан рынок услуг по оценочной деятельности, на котором присутствуют как системные, так и обособленные индивидуальные участники.

Конкуренция на рынке услуг по оценке ТС увеличивается, требования к специалистам по оценке повышаются. В этих условиях исключительно важно создание системы отношений между специалистами, а также пользователями их услуги, основанной на добропорядочной конкуренции, взаимопомощи и солидарности, доброжелательном отношении к клиентам и обеспечении качественной работы.

В соответствии с Законом Республики Беларусь «О техническом нормировании и стандартизации» общественное объединение Белорусская ассоциация экспертов и сюрвейеров на транспорте проводит разработку внутренних стандартов организации по оценочной деятельности для использования членами ОО БАЭС и ее партнеров. Внутренний стандарт включает в себя создание документов, детализирующих и регламентирующих единые требования к оформлению пакета внутренних стандартов, отражающих понимание и подходы его работников к профессиональной деятельности и уровню их квалификации. Они должны быть детализацией общепринятых международных, государственных и отраслевых стандартов, включать их требования и доводить их до уровня конкретных методик и правил хорошей практики специалистов.

На основе профессионального опыта сотрудников, членов ОО БАЭС и партнеров создавались и реализовывались внутренние стандарты в виде стандартов хорошей практики специалистов по оценке поврежденных в ДТП дорожных ТС иного имущества, разработке критериев их профессиональной деятельности и уровня квалификации. В дальнейшем возникла необходимость в расширении сферы деятельности оценщиков и экспертов ТС, сюрвейеров при оценке состояния ТС и поврежденного другого имущества в результате аварий, экологических и техногенных ситуациях.

Первым стандартом БАЭС является «Кодекс хорошей практики», который на протяжении ряда лет используется специалистами по оценке и периодически обновляется. Разработанный стандарт «Кодекс хорошей практики» открыт для дополнений и поправок по оценке, в интересах членов БАЭС, их клиентуры и заинтересованных лиц. В данной редакции стандарт дополнен разделами по информационному и программному обеспечению оценки ТС, а также

разработанными интерактивными методами подготовки и повышения квалификации оценщиков ТС.

Параллельно разрабатывались и другие стандарты по: организационному инжинирингу, методическому, информационному и программному обеспечению обучения подготовки и повышения квалификации оценщиков ТС и сюрвейеров, а также использованию новых методов интерактивного обучения. Все это способствует повышению уровня подготовки, повышению профессионализма, качества работы и других личностных качеств специалистов.

В связи с обновлением стандартов Республики Беларусь разработка внутренних стандартов так же корректировалась. Они последовательно приводятся в данном издании, начиная с основных определений в профессиональной деятельности и классификации оценщика ТС и эксперта, сюрвейера поврежденного имущества.

Последующие стандарты БАЭС разрабатывались по мере их необходимости, и они приводятся в данном издании. Информация так же размещена на сайте ОО БАЭС «autoexp.org».

3. Профессиональная деятельность и классификация оценщика, эксперта и сюрвейера дорожных транспортных средств, иного поврежденного имущества и грузов в дорожно-транспортном происшествии, аварии, экологических и техногенных ситуациях

Ключевые слова: оценка, поврежденное ТС, оценщик ТС, оценщик ТС – эксперт, сюрвейер, эксперт БАЭС, профессиональная деятельность, классификация

П р е д и с л о в и е

1. РАЗРАБОТАН Белорусской ассоциацией экспертов и сюрвейеров на транспорте (ОО БАЭС) и предназначен для использования в деятельности ОО БАЭС, научно – производственными унитарными предприятиями БАЭС и БАЭС-эксперт, членами и партнерами ОО БАЭС.
2. РЕКОМЕНДОВАН съездом оценщиков ТС и сюрвейеров на транспорте 21.08.1998г.
3. УТВЕРЖДЕН И ВВЕДЕН В ДЕЙСТВИЕ решением Правления ОО БАЭС с 21 мая 2000 г. Решением Правления БАЭС от 15.09.2014г. и 04.11.2024 г. внесены изменения.
4. ВВЕДЕН ВПЕРВЫЕ.

1. Область применения

Настоящий стандарт устанавливает основные определения стандарта ОО БАЭС специалиста по оценке ТС и другого поврежденного имущества, эксперта, критерии и особенности профессиональной квалификации.

Стандарт применяется в деятельности ОО БАЭС и ее унитарного предприятия БАЭС и унитарного предприятия БАЭС-эксперт, членов БАЭС и партнеров по совместной деятельности.

2. Нормативные ссылки

Закон Республики Беларусь «О техническом нормировании и стандартизации» от 5 января 2004г. № 262-з.

СТБ 52.0.01 – 2007 Оценка стоимости объектов гражданских прав. Оценка транспортных средств.

СТБ ИСО 9001–2001 Системы менеджмента качества. Требования.

ОКРБ 011–2001 Специальности и квалификация.

Постановление Министерства труда и социальной защиты Республики Беларусь от 28.07.2017 № 37 «Об утверждении Методических рекомендаций по разработке профессиональных стандартов».

ОСРБ 1–37 01 08–2007 Образовательный стандарт. Высшее образование. Первая ступень. Оценочная деятельность на автомобильном транспорте.

3. Основные цели:

Формирование и развитие социально-профессиональной деятельности специалистов по оценке ТС и другого поврежденного имущества.

Признание уполномоченным органом (ББТС) и общественной профессиональной организацией квалификации и компетентности членов ОО БАЭС и ее партнеров путем присвоения соответствующей профессиональной классификации.

4. Настоящий стандарт устанавливает:

Следующие определения внутренних стандартов ОО БАЭС, его членов и партнеров, специалистов по оценке поврежденных дорожных транспортных средств (далее – ТС) и имущества, определение, исходные критерии и особенности профессиональной квалификации.

Стандарт организации – нормативный документ по стандартизации ОО БАЭС, который разработан добровольно на основе методического, информационного и программного обеспечения и профессиональной практики специалистов и экспертов.

Профессиональная деятельность – социально значимая деятельность специалиста по оценке поврежденных ТС и иного имущества, выполнение которой требует специальных знаний, умений и навыков, а также обусловленных качеств личности.

Профессиональный стандарт – характеристика содержания трудовых функций и требования к квалификации работников, необходимой для их выполнения (п. 1 Общих положений ЕКСД, п. 5 Общих положений ЕТКС).

Квалификация – это уровень знаний, умений и навыков, которыми обладает специалист в определенной области деятельности.

Повышение квалификации – это процесс обучения и обновления профессиональных знаний с целью достижения более высокой ступени профессиональной квалификации.

Слушатель обучения подготовки по образовательной программе учебного Центра – физическое лицо, имеющее высшее образование с изучением дисциплин по эксплуатации ТС; либо среднее техническое по эксплуатации ТС и высшее образование;

Претендент на получение свидетельства оценщика (за исключением оценщика имущества) должен иметь: высшее техническое образование, включающее изучение дисциплин по устройству, ремонту и технической эксплуатации ТС;

либо среднее специальное образование, включающее изучение дисциплин по устройству, ремонту и технической эксплуатации ТС, и опыт практической работы по ремонту и технической эксплуатации ТС не менее одного года, высшее техническое или экономическое образование; либо иное высшее образование и опыт практической работы по ремонту и технической эксплуатации ТС, либо оценке ТС не менее трех лет.

Оценщик ТС - стажер – физическое лицо, успешно, закончивший обучение подготовки и прошедший аттестацию в ББТС в установленном порядке.

Оценщик ТС (оценщик ТС - эксперт) – физическое лицо, обладающее специальными знаниями и опытом в области дорожных транспортных средств, специалист, приглашаемый или нанимаемый на оказание следующих услуг: проводит идентификацию и осмотр ТС, поврежденного в результате ДТП, природных катаклизмов, факторов техногенного воздействия, других видов повреждений; определяет стоимость восстановительного ремонта ТС, или утилизации при его гибели, размер причиненного вреда ТС и формирование квалифицированного заключения.

Сюрвейер – физическое лицо, обладающее специальными знаниями, приглашаемый или нанимаемый на оказание услуг, по проведению осмотра состояния поврежденного имущества в результате ДТП, природных катаклизмов, факторов техногенного воздействия и других видов внешнего воздействия, в целях определения его идентификационных признаков, других характеристик состояния или гибели.

Эксперт БАЭС – физическое лицо (член ОО БАЭС или партнер), обладающий специальными знаниями и опытом в области исследования и оценки дорожных транспортных средств, безопасности дорожного движения, экологической безопасности, социальных и других мероприятий качества жизни и научных направлений деятельности ОО БАЭС: разработки организационного инжиниринга, информационного, программного и методического обеспечения проектов.

5. Исходные критерии профессиональной классификации.

Установлены следующие исходные критерии профессиональной классификации специалиста по оценке ТС и иного поврежденного имущества.

Оценщик ТС – стажер:

- высшее образование с изучением дисциплин по ТС;
- либо среднее техническое по эксплуатации ТС и инженерное высшее образование;
- опыт инженерной работы в системе автосервиса;
- специальная подготовка обучения по оценке ТС;
- успешное тестирование по обучению;
- аттестация в ББТС в установленном для стажера порядке, уровень знаний при тестировании – не менее 60 баллов;
- стажировка 3–12 месяцев в организации, выполняющей услуги по оценке ТС, определению размера причиненного вреда в результате ДТП, наступления страхового случая.

Оценщик ТС:

- высшее образование;
- стаж работы по профилю оценочной деятельности не менее 1 года;
- успешное обучение по повышению квалификации;
- аттестация в ББТС, при тестировании – 60 и более баллов;
- профессиональное собеседование или тестирование.

Оценщик ТС – эксперт:

- высшее образование;
- стаж работы по профилю оценочной деятельности не менее 3 лет;
- обучение по повышению квалификации;
- аттестация с высоким баллом тестирования – 75 и более;
- высокий уровень профессиональных знаний, практики и личных качеств;
- наличие авторских методических разработок, опыта и исследований по оценочной деятельности;
- профессиональное собеседование в аттестационной комиссии.

Сюрвейер:

- высшее образование в области экономики, других смежных профессий;
- обучение по образовательной программе оценщика имущества;
- обучение по образовательной программе сюрвейера поврежденного имущества;
- стаж работы не менее 3-х лет;
- регулярное прохождение повышения квалификации (через 3 года) по образовательной программе оценки поврежденного имущества, тестирование;
- аттестация в ББТС.

Эксперт БАЭС:

- высшее образование;
- обучение повышения квалификации по профилю деятельности, магистратура, аспирантура;
- уровень профессиональной квалификации, ученая степень или звание;
- наличие методических, научных, исследовательских работ по профилю своей деятельности в БАЭС;
- опыт преподавательской или научной деятельности.

6. Профессиональная квалификация специалиста по оценке ТС и поврежденного имущества.

6.1. Специалисты по оценке поврежденного ТС и имущества проходят аттестацию в уполномоченной организации по присвоению или подтверждению квалификации – в Белорусском бюро по транспортному страхованию (далее – ББТС) в соответствии с Положением об аттестации оценщиков для целей обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств.

6.2. Предварительно специалист по оценке ТС должен обучиться по образовательной программе повышения квалификации оценщика ТС, а специалист по осмотру поврежденного имущества по программе подготовки сюрвейера.

7. Особенности профессиональной подготовки и повышению классификации специалиста по оценке поврежденного ТС и имущества.

Профессиональная квалификация является основанием профессиональной деятельности любого специалиста, в том числе и специалиста по оценке. Профессиональная деятельность в настоящий период определяется разнообразием требований заказчика услуги, предъявляемых, как к объекту оценки – поврежденному ТС и иному имуществу, системе сервиса, так и системе защиты имущественных прав, оценке и страхованию.

К ним можно отнести основные парадоксальные, порой противоположные требования: быстрое изменение требований общества и владельцев ТС к дальнейшему совершенствованию дорожных транспортных средств в части повышения их безопасности, улучшения эксплуатационных свойств, при этом, и снижения ценовых показателей, в первую очередь стоимости ТС, его технического обслуживания, ремонта, утилизации. В то же время требуется объективное определение стоимости восстановительного ремонта и достаточного страхового возмещения размера причиненного вреда на случай повреждения имущества в ДТП, аварии или в других несчастных событиях.

Все это приводит к тому, что и изменяются условия продуктивной профессиональной деятельности специалиста по оценке ТС. В данной ситуации, и почти в каждом конкретном случае складываются такие обстоятельства, что при оказании услуги заинтересованных лиц интересует его качество работы, профессионализм, а также личностные качества и, наконец, результат оценки. В отдельных случаях возникают конфликтные ситуации, которые необходимо разрешать, как и во время оказания услуги, так и позже, например, в суде.

Эти противоречия, наряду с другими аналогичными, делают значимой качество подготовки к профессиональной деятельности будущих и практикующих специалистов по оценке. Поэтому, принимая решение стать оценщиком ТС и другого поврежденного имущества, потребует от соискателя и ответствующего решения – заниматься этой деятельностью или воздержаться.

Важно также знать, что существенное значение имеет целый ряд последовательных этапов и действий, которые необходимо соблюдать при проведении профессиональной подготовки и дальнейшей деятельности оценщиком поврежденного имущества. Только они могут привести к итоговым основополагающим компонентам, подготовленности специалиста (его знания, умения и навыков) и продуктивности.

Для этого недостаточно иметь определенный багаж знаний и достигнутых способностей. Необходимо проявлять инициативу, предприимчивость, пользоваться собственной креативностью и другими социальными характеристиками, как *нравственность*. Она предполагает соблюдение правовых и моральных норм, которые наиболее присущи данной профессиональной деятельности. *Инициативность* специалиста проявляется в процессе поиска перспективных вариантов. Она служит залогом совершенствования предоставляемой услуги.

Профессиональной деятельностью побуждает к повышению собственной квалификации, проявлению творчества специалиста по оценке поврежденных ТС и другого имущества.

Квалификация специалиста по оценке увеличит набор знаний, умений и профессионального опыта, который позволит ему эффективно выполнять свои должностные обязанности. Профессиональная квалификация специалиста по оценке ТС является развитием образованности специалиста. Происходит это путем перехода общей образованности, к специальной (профессиональной). Достигается такое состояние, при котором «просьпается» профессиональное самосознание специалиста. Специальная образованность составляет основу признания соответствующей профессиональной квалификации специалиста по оценке ТС.

На выполнение таких профессиональных функций и развитие качественных социально – этических норм, а также повышение благосостояния оценщика ТС, его семьи, направлена многолетняя работа коллектива и членов ОО БАЭС, их коллег и единомышленников.

4. Кодекс хорошей практики оценщика, эксперта и сюрвейера дорожных транспортных средств иного поврежденного имущества и грузов в дорожно-транспортном происшествии, аварии, экологических и техногенных ситуациях

Ключевые слова: оценка, специалист, оценщик ТС, эксперт, сюрвейер, права и обязанности, транспортное средство, безопасность, услуга, подготовка, информационное и программное обучение, этика, конкуренция, ценообразование, апелляция, экспертиза

П р е д и с л о в и е

1. РАЗРАБОТАН «Кодекс хорошей практики специалиста по оценке транспортных средств» Общественным объединением Белорусская ассоциация экспертов и сюрвейеров на транспорте (ОО БАЭС) и предназначен для использования специалистами (по оценке), членами и партнерами ассоциации.
2. РЕКОМЕНДОВАН съездом Белорусской ассоциации экспертов и сюрвейеров на транспорте 16 марта 1999 г.
3. УТВЕРЖДЕН И ВВЕДЕН В ДЕЙСТВИЕ решением Правления ОО БАЭС с 21 мая 2000г. Внесены поправки и изменения в «Кодекс хорошей практики». Решением Правления БАЭС от 13 января 2009 г. (протокол №1) и 04.11.2024 г. внесены изменения.
4. ВВЕДЕН ВПЕРВЫЕ.

С о д е р ж а н и е

1. Область применения
2. Правовые и нормативные ссылки
3. Основные термины и определение услуги
4. Основные принципы оказания услуги оценщиком ТС
5. Права, обязанности и ответственность специалиста по оценке
6. Подготовка и повышение квалификации оценщика ТС и сюрвейера иного поврежденного имущества
7. Информационное и программное обеспечение
8. Практика специалиста по оценке
9. Этика специалиста по оценке
10. Конкуренция и ценообразование
11. Действия специалиста по оценке в особых случаях
12. Апелляция и экспертиза услуг по оценке

1. Область применения

Настоящим стандартом установлены:

основные принципы и правила оказания услуги специалистами по оценке (оценщик ТС, оценщик ТС – эксперт, сюрвейер) при повреждении дорожного транспортного средства (далее – ТС) и другого имущества, владение профессиональной практикой и установленной этикой деятельности;

действия специалиста по оценке при выполнении идентификации ТС и иного имущества, осмотру, разработке калькуляции восстановительного ремонта или обоснованию гибели и утилизации имущества, его поврежденных частей; расчета размера причиненного вреда ТС и иного имущества в результате ДТП, аварии, иных явлений природного или техногенного характера;

владение методами ценообразования при оценке поврежденного ТС или иного имущества, информационным и программным обеспечением, знанием и практическими навыками с использованием нормативных и правовых документов, методик по оценочной деятельности;

способность урегулирования претензий и жалоб заинтересованных лиц, возникших при оказании услуги оценщиком.

Настоящий «Кодекс хорошей практики» не противоречит нормативным правовым актам оказания услуги по оценке ТС и иного

имущества, требованиям технических регламентов Республики Беларусь и правилам хорошей практики, применяемым в международном сообществе специалистов по оценке.

Стандарт применяется специалистами (членами БАЭС) и их партнерами по совместной деятельности при идентификации, оценке ТС и экспертизе, определении размера причиненного вреда.

2. Правовые и нормативные ссылки

2.1. КОДЕКС РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ об образовании 13 января 2011 г. № 243-З.

2.2. ГРАЖДАНСКИЙ КОДЕКС РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ от 7 декабря 1998 года № 218-З (с изменениями и дополнениями по состоянию на 01.10.2024 г.).

2.3. ЗАКОН РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ 14 января 2022 г. № 154-З Об изменении Кодекса Республики Беларусь об образовании.

2.4. ТЕХНИЧЕСКИЙ КОДЕКС УСТАНОВИВШЕЙСЯ ПРАКТИКИ ТКП 52.6.01/ОР Оценка стоимости объектов гражданских прав ОЦЕНКА СТОИМОСТИ ДОРОЖНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ.

2.5. СТБ 984-95 (ИСО 3779-83, ИСО 3780-83, ИСО 4030-83) Средства транспортные. Маркировка.

2.6. Межгосударственный стандарт. ГОСТ 31286-2005 Транспорт дорожный. Термины и определения. Классификация.

2.7. ГОСТ 18322-78 Система технического обслуживания и ремонта техники. Термины и определения.

2.8. СТБ 11.75-99 Обслуживание транспортных средств. Порядок проведения.

2.9. Правила определения размера вреда, причиненного имуществу (за исключением транспортного средства) потерпевшего в результате дорожно-транспортного происшествия, для целей обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств.

2.10. Правилах определения размера вреда, причиненного транспортному средству в результате дорожно-транспортного происшествия, для целей обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств (далее – Правила).

3. Основные термины и определение услуги

3.1. Транспорт дорожный: транспортное средство, предназначенное для эксплуатации преимущественно на автомобильных дорогах общего пользования всех категорий.

3.2. Дорожно-транспортное происшествие (далее – ДТП): происшествие, совершенное с участием хотя бы одного находившегося в движении механического транспортного средства, в результате которого причинен вред жизни или здоровью физического лица, его имуществу, либо имуществу юридического лица.

3.3. Ремонтные работы: комплексы операций и (или) единичная операция соответствующего вида работ, выполняемые в процессе восстановительного ремонта ТС и устранения дефектов.

3.4. Среднерыночная цена ТС: результат статистической обработки исходной информации о ценах предложений (сделок) по базовым аналогам ТС на рынке.

3.5. Методы оценки: при определении стоимости восстановления или стоимости замещения могут использоваться следующие методы: сравнительной единицы; поэлементного расчета; анализа и индексации затрат. Для определения стоимости восстановления или стоимости замещения может использоваться комбинация из вышеперечисленных методов, а также иные методы, при их обосновании.

3.6. Профессиональная деятельность оценщика ТС и сюрвейера включает: анализ, сравнение – идентичность или аналогию объекта исследования с его документацией, интерпретацию данных, расчет стоимости, обоснование выводов, суждений, соответствующих целям оказания услуги.

3.7. Основой деятельности специалиста – оценщика ТС, являются: специальные инженерные знания в области конструкций транспортных средств, методов и технологии ремонтных (восстановительных) работ, математика (статистика), стаж (практика) не менее одного года по объектам оценки, экономика, юриспруденция, страхование.

Сюрвейер должен знать особенности идентификации поврежденного имущества, кроме ТС.

От специалистов требуются также использование интеллектуальных навыков, особенно при обращении с потерпевшими в ДТП или аварии.

3.8. В зависимости от конкретного задания по оказанию услуги указанные специалисты осуществляют деятельность в оборудованном помещении, вне помещения. Деятельность осуществляется в ходе взаимодействия с заинтересованными лицами, на основании договора с заказчиком услуги. Обычно профессиональное общение происходит непосредственно очное, с помощью средств мобильной связи, а также в процессе деловой переписки.

3.9. Установление истины в отношении стоимости ТС, его частей, реальной стоимости восстановительного ремонта, утилизации и размера причиненного вреда потерпевшему владельцу в ДТП, руководствуясь наиболее вероятной стоимостью ТС на основе рыночной конъюнктуры, информационного, программного и методического обеспечением, руководствуясь нормативными правовыми актами Республики Беларусь.

3.10. Качественная и выполненная специалистом в срок работа является успешным итогом оказанной услуги.

4. Основные принципы оказания услуги оценщиком ТС

4.1. Независимость является основополагающим принципом оценки. Специалист по оценке считается независимым, если:

- не является учредителем, собственником, акционером, кредитором, страховщиком или заинтересованного лица;
- заинтересованное лицо не является учредителем, собственником, акционером, кредитором, страховщиком специалиста по оценке;
- специалист по оценке не является заказчиком или физическим лицом, имеющим имущественный интерес в объекте оценки, не состоит с вышеуказанными лицами в близком родстве или ином свойстве;
- не имеет прав в отношении конкретно объекта оценки.

Независимый специалист по оценке не должен оказывать услугу более чем на одну из сторон в рамках одного происшествия или сделки. Это возможно только с согласия всех заинтересованных лиц. Независимый специалист по оценке не должен выступать в одном и том же случае ни в какой другой роли (пострадавшего, виновника, агента, страховщика). Это расценивается как потеря независимости.

В соответствии с техническим кодексом используется так же внутренняя оценка имущества /2.4/.

4.2. Объективность. Объективность, как качество личности определяется способностью не позволять личным предпочтениям, симпатиям и другим внешним факторам влиять на конечный результат. Специалист по оценке устанавливает только факты: состояние ТС, размер повреждения или его отсутствие. Он должен руководствоваться при этом принципом: «что вижу, то фиксирую – того не фиксирую, чего не вижу». Специалист не заинтересован в величине, определенной им стоимости объекта оценки или другой стоимости – восстановительного ремонта, годных остатков и пр.

Стоимость услуги специалиста по оценке не зависит от стоимости объекта оценки.

4.3. Компетентность. Под профессиональной компетентностью в мировой практике понимается наличие знаний, умения, дисциплинированности и добросовестности. Необходимо соблюдать процедуры доступа к профессии: наличия и сохранения соответствующих документов, информации о деятельности своего предприятия, работодателя и заказчика, баз данных, программного обеспечения. При отсутствии хотя бы одного из указанных качеств специалист по оценке может быть признан профессионально не компетентным.

Немаловажное значение имеет психологический аспект специалиста, его материальное обеспечение и гражданская позиция.

В своей практической деятельности специалист по оценке должен руководствоваться также действующим законодательством, опытом, здравым смыслом, а также договором с заказчиком на оценку, которое, в ряде случаев, может иметь индивидуальный характер, т. е. отличаться от предыдущих или общепринятых.

Специалист по оценке вправе проводить действия только в пределах своей компетентности.

5. Права, обязанности и ответственность специалиста по оценке

При оказании услуги по оценке ТС специалист по оценке руководствуется правами и обязанностями, изложенными в нормативных правовых актах Республики Беларусь по оценочной деятельности, а также использует следующие правила хорошей практики.

5.1. Специалист по оценке имеет право:

- применять самостоятельно методы проведения оценки ТС в соответствии с нормативно правовыми актами и действующими методиками оценки;

- требовать от заказчика при проведении оценки обеспечения доступа к ТС и документации, необходимой для осуществления данной оценки;

- получать от заказчика, других заинтересованных лиц разъяснения и дополнительные сведения, необходимые для осуществления данной оценки;

- запрашивать в письменной или устной форме у третьих лиц информацию, необходимую для проведения оценки ТС, за исключением информации, являющейся государственной или коммерческой тайной.

- привлекать по мере необходимости на договорной основе к участию в проведении оценки ТС иных специалистов по оценке, либо специалистов других областей знаний;

- отказаться от проведения оценки в случаях, если заказчик не обеспечил предоставление необходимой информации, либо нарушил другие условия договора по оказанию услуги, а также в случае противоправных действий заинтересованных лиц в отношении исполнителя услуги.

5.2. Специалист по оценке обязан:

- соблюдать при осуществлении оценочной деятельности требования нормативных правовых актов Республики Беларусь, международных стандартов оценки;

- сообщать заказчику о невозможности своего участия в проведении оценки вследствие возникновения обстоятельств, препятствующих объективности проведения оценки;

- обеспечивать сохранность документов в установленные сроки, получаемых от заказчика и третьих лиц при проведении оценки;

- предоставлять заказчику информацию о требованиях законодательства Республики Беларусь об оценочной деятельности, о членстве в соответствующей профессиональной ассоциации (общественном объединении) специалистов по оценке и соблюдении «Кодекса хорошей практики»;

- предоставлять по требованию заказчика документ об образовании, подтверждающий получение профессиональных знаний в области оценочной деятельности;

- не разглашать конфиденциальную информацию, полученную от заказчика в ходе проведения оценки объекта оценки, за исключением случаев, предусмотренных законодательством Республики Беларусь;

- хранить и в случаях, предусмотренных законодательством, предоставлять копии хранящихся отчетов или информацию из них правоохранительным, судебным, иным уполномоченным государственным органам по их законному требованию.

5.3. Предметом ответственности специалиста по оценке является причинение убытков третьим лицам в связи с осуществлением своей деятельности, установленное вступившим в законную силу решением суда.

Специалист по оценке несет персональную ответственность за лично проводимые действия: осмотр ТС, идентификацию и фото-

съемку ТС, проведение необходимых расчетов по оценке поврежденного ТС и подготовку соответствующих документов. Специалист по оценке не несет ответственности за достоверность представленных документов в процессе оказания им услуги.

5.4. Ответственность специалиста по оценке целесообразно гарантировать страхованием профессиональной (гражданской) ответственности.

Страховой полис предъявляется заказчику и другим заинтересованным лицам, как гарантия обеспечения ответственности исполнителем услуги.

6. Подготовка и повышение квалификации оценщика ТС и сюрвейера иного поврежденного имущества

6.1. Интерактивные формы обучения

Подготовка, а также повышение квалификации оценщиков ТС и сюрвейера другого имущества включает соответственно три образовательные программы обучения различных уровней:

- образовательная программа подготовки слушателей, претендующих получить разрешение на оказание услуги по оценке поврежденных в ДТП ТС, в качестве оценщика ТС;
- образовательная программа повышения квалификации оценщика ТС;
- образовательная программа повышения квалификации сюрвейера поврежденного имущества.

В каждой программе, кроме известных методов обучения используются интерактивные методы обучения. Новые технологии позволяют повысить качество обучения в ограниченные сроки подготовки.

Сущность их заключается в следующем.

- Слушатели обучения становятся активными участниками образовательного процесса.
- Преподаватель становится не только транслятором знаний, но и является наставником, фасилитатором, обеспечивающий успешную групповую коммуникацию.
- Работа с группой перестраивается от монологической манеры изложения материала в диалогическую. То есть преподаватель не только делится информацией, но и принимает обратную связь, взаимодействует с группой, отвечает на вопросы, вводит корректировки и вместе с обучающимися обсуждают различные варианты решений.

Таким образом, преподаватель на занятиях создает условия, при которых обучающиеся выступают в роли активных, сознательных, равноправных участников учебного и воспитательного процесса.

Применение интерактивных методов обучения – важнейший шаг не только к качественным знаниям, но и к развитию личностного потенциала слушателей, будущих специалистов. В современной профориентации, на тренингах и в статьях по педагогике используются такие термины в обучении, как «жесткие» и «мягкие» навыки.

«Жесткие» навыки – это профессиональные знания и навыки, которым можно научить и которые можно измерить, то есть определить качество обучения, проверить с помощью экзамена, теста. Обычно для них выделяются определенные уровни сложности, по которым можно постепенно подниматься в своей профессии, карьере, как по лестнице.

«Мягкие» навыки. Иногда их называют личными качествами, так как они зависят во многом от характера человека и в дальнейшем приобретаются с личным опытом. Такие универсальные компетенции, значительно труднее измерить количественными показателями на экзамене, наличием сертификата или диплома.

Для освоения «мягких» навыков не существует легких пошаговых инструкций: человек или обладает каким-либо качеством от рождения (например, спокойный характер, дружелюбность), или приобретает их с опытом, на первом этапе путем своих проб и ошибок, самообразованием, или изучением хорошего опыта других, либо использует опыт своего наставника (например, умение работать в команде, лидерские качества).

Для успешной работы специалиста по оценке необходима: отличная память; наблюдательность; логическое и аналитическое мышление; умение распределять и концентрировать внимание; математические способности; ответственность; критичность; честность; настойчивость; общительность; чувство справедливости; аккуратность; независимость; требовательность к себе. Это и социальные, интеллектуальные и волевые компетенции, как коммуникабельность, умение работать в команде, умение слушать других, креативность, пунктуальность, уравновешенность.

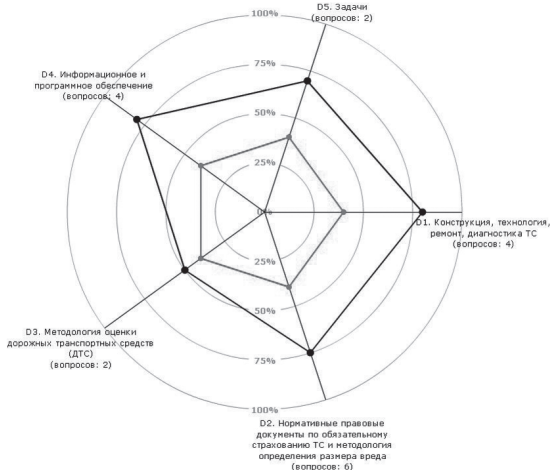
Все эти факторы и качества крайне необходимы для специалиста по оценке ТС и другого поврежденного имущества. Они реализовываются в образовательных программах: проводятся занятия в группах по методикам: «Круглый стол», «Мастер-класс», используется

метод «Наставничества» – индивидуальная практическая работа со слушателем, стажировка, самообразование. При интерактивном обучении слушателей широко используются технические средства: интерактивная доска, компьютеры, слайды, интернет, дидактический материал, база Google.

Все это в конечном итоге обеспечивает высокий уровень подготовки в короткий срок обучения по трем программам подготовки – соответственно: четыре недели обучения подготовки, одну неделю по повышению квалификации оценщиков ТС и экспертов – пять дней и четыре дня для сюрвейеров.

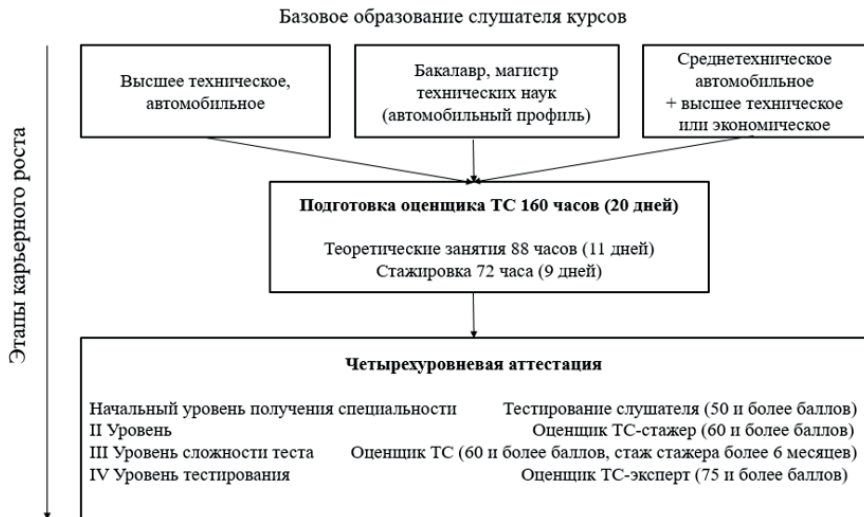
В ОО БАЭС разработана диаграмма определения уровня знаний, которая используется при тестировании слушателей – оценщиков поврежденного имущества. Диаграмма БАЭС представляет X – координатную систему с указанием количества читаемых дисциплин по темам. Обозначенная красная ломаная линия указывает границу внутри которой обозначается область неудовлетворительных баллов или процентов. Указанная черная линия наглядно показывает, как количество набранных положительных баллов, так и по дисциплинам или темам обучения. Аналогичный алгоритм может быть использован при необходимости тестирования по отдельной изучаемой дисциплине, ее разделам или темам.

Правила тестирования предварительно обсуждаются со слушателями. По итогам тестирования формируется акт с указанием суммы набранных баллов и диаграмма знаний.



Более подробно содержание и использование методологии интерактивных форм обучения изложены в приложении №1 – Методическое пособие «Интерактивное обучение и практика». Электронная форма пособия размещена также на сайте ОО БАЭС www.autoexp.org.

6.2. Условия приема и программа подготовки слушателей. Подготовка, а также повышение квалификации оценщиков ТС и другого имущества включает соответственно три программы обучения различных уровней слушателей.



Программа подготовки слушателей, претендующих получить разрешение на оказание услуги по оценке поврежденных в ДТП ТС.

В Положении Белорусского бюро по транспортному страхованию (далее – ББТС) об аттестации оценщиков для целей обязательного страхования гражданской ответственности владельцев ТС, указываются, какие требования предъявляются к слушателю обучения, претендующему на получение квалификации оценщика ТС и другого поврежденного имущества. В частности, к профилю базового образования, наличию стажа работы по профилю образования и другие особенности.

Слушатели, желающих пройти обучение по профилю оценки ТС на первом этапе предоставляют в Государственное учреждение образования «Центр повышения квалификации руководящих работников и специалистов финансовой системы» (далее – Центр) необ-

ходимый пакет копий следующих документов: диплома о высшем или среднем специальном образовании, по специальности инженера или механика по автотранспорту; приложения к диплому, где указан перечень изучаемых дисциплин в ходе обучения (конструкции, эксплуатации ТС, ремонта, автосервиса, диагностирования, механике); трудовой книги последних лет работы по специальности, а так же сопроводительное письмо руководителя организации, где работает специалист, претендующий на зачисление в группу, либо от физического лица. Эти документы претендующий на учебу слушатель направляет в Центр. Приемная комиссия рассматривает документы и принимает решение по каждой кандидатуре о зачислении в группу обучающихся, либо делает обоснованную формулировку отказа.

Используя право на образование /2.3/, слушатель, имеющий другой профиль образования имеет право учиться, однако работать по специальности оценщика не сможет.

При этом важно отметить, что на занятиях слушатель обучается смежной специализации, которая не была у его основной при предыдущей работе. Примером может быть рассматриваемая форма подготовки оценщика ТС, имеющего, например, высшее инженерное «автомобильное» образование по эксплуатации ТС и соответствующий опыт работы.

На основе утвержденной программы подготовки, формируется расписание занятий, методическое и информационное обеспечение, дидактические материалы для работы слушателей в аудитории. В Google-диске размещается для слушателей необходимый материал. Эту информацию слушатели используют при обучении.

Формируется параллельно состав преподавателей и специалистов. Руководитель обучения обсуждает с преподавателями содержание лекций, практических занятий, использование интерактивных форм обучения. Лекции в общем объеме обучения в аудитории составляют примерно 35 %, практических занятий 35-40%, интерактивного обучения 20-25% от общих занятий в аудитории в течение 11 рабочих дней – 88 часов.

На занятиях слушатели получают углубленные знания по особенностям устройства ТС, технологии изготовления, диагностирования и восстановительного ремонта ТС; методик расчета стоимости ремонта с использованием программного обеспечения, а также правил урегулирования порой конфликтной ситуации заинтересо-

ванных сторон при определении стоимости и размера причиненного вреда.

Стажировка слушателей проходит в страховых компаниях и оценочных организациях под руководством оценщиков ТС – наставников и составляет девять рабочих дней. Это по сути индивидуальное обучение слушателей навыкам практической работы будущего оценщика. Слушатели, совместно с наставниками, проводят осмотр поврежденных ТС, составляют акты осмотра ТС, производят расчеты в программном обеспечении, составляя калькуляции и заключение по ремонту ТС и другие необходимые по регламенту документы. На протяжении всей практики учащийся ведет дневник и по завершению составляет отчет о стажировке, получает отзыв наставника.

Завершающий день занятий включает занятие «Мастер класс», проведение «Круглого стола», персональное компьютерное тестирование и аттестацию комиссией по итогам тестирования, стажировки и выдача успешно прошедших аттестацию слушателям свидетельств установленного образца.

По результатам набранных баллов при тестировании, а также визуальной оценки выполненных заданий стажировки, активного участия в интерактивном обсуждении на занятиях, комиссия принимает решение об аттестации слушателя, как по профессиональным, так и, частично, по «мягким» навыкам.

По завершении программы обучения слушатель должен знать основные положения методологии своей будущей профессии:

- применяемое информационное и методическое обеспечение по оценке поврежденного ТС и определению размера причиненного вреда;

- основное содержание и особенности применяемого программного обеспечения для расчета стоимости восстановительного ремонта поврежденных ТС;

- параметры и характеристики, конструктивные и технологические особенности легковых, грузовых и специальных ТС;

- виды повреждений и способы восстановления, либо утилизации поврежденного ТС;

- основные идентификационные признаки ТС порядок и методологию осмотра ТС;

- приемы фотосъемки поврежденного ТС;

- методологию составления отчетных документов по определению размера причиненного вреда.

6.3. Программа подготовки оценщика ТС на обучении повышения квалификации. В процессе работы у оценщика ТС возникает необходимость периодически обучаться на занятиях по повышению квалификации (через три года), а затем пройти аттестацию, то есть подтвердить свою квалификацию или получить более высокую категорию, например, «Оценщик ТС-эксперт».

Перед истечением срока действия предыдущей аттестации (установлено Положением об аттестации оценщиков для целей обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств) оценщик ТС обязан пройти обучение по образовательной программе. Он должен обратиться в Центр или ОО БАЭС о необходимости прохождения обучения. На основе программы подготовки формируется группа (25 слушателей) и также расписание занятий на рабочую неделю – 40 часов.

На занятиях повышения квалификации оценщиков ТС предусматриваются лекционные, практические занятия с использованием интерактивных методов обучения и изучаются следующие темы по оценочной деятельности:

- вопросов обсуждения новых изменений в нормативно правовых документах оценке и страхованию ТС и иного имущества;
- изучения новых методов организационного инжиниринга, информационного обеспечения;
- обновления и использования программного обеспечения и методология расчетов;
- базы переменных данных для выполнения расчетов по определению стоимости восстановления поврежденный в ДТП ТС, а также размера причиненного вреда;
- решения задач при типовых и не стандартных ситуациях в результате наступления страхового случая;
- использования интерактивных методов – комментарий, обсуждение, круглый стол по судебной практике урегулирования претензий и поведения оценщика ТС в экстремальной ситуации, дискуссии с приглашенными представителями ББТС по вопросам урегулирования претензий.

Оценщик ТС имеет возможность подтвердить или повысить свою квалификацию при прохождении аттестации в ББТС в результате тестирования, или, при необходимости, после дополнительного собеседования в аттестационной комиссии.

6.4. Программа подготовки сюрвейера – повышение квалификации оценщиков по осмотру поврежденного имущества.

В содержание программы подготовки входят темы: по особенностям системы страхования, осмотру поврежденного в ДТП имущества и других объектов, составлению акта осмотра, использованию специального информационного и программного обеспечения, расчету калькуляции по восстановительному ремонту, определению размера причиненного вреда, в том числе и гибели имущества.

В практике может использоваться возможность, когда оценщик ТС, при наличии аттестата оценщика имущества, может пройти краткое обучение по методологии осмотра и расчету калькуляции восстановительного ремонта или гибели, размера вреда поврежденного в ДТП имущества. В этих случаях оценщик ТС может, наряду с осмотром ТС, провести и осмотр поврежденного в результате ДТП имущества, составить акт осмотра, выполнить фотосъемку и провести необходимые расчеты стоимости ремонта и размера причиненного вреда.

При прохождении указанного обучения, оценщик ТС может провести только осмотр состояния поврежденного имущества, составить акт осмотра, выполнить фотосъемку поврежденного объекта. Повышение квалификации проходят также и оценщики имущества.

Расчет по стоимости восстановления и размера вреда в этом случае производит оценщик имущества, изъявившие желание работать по договору в системе страхования, прошедшие подготовку на занятиях и аттестацию в ББТС. В особо сложных случаях повреждения имущества, осмотр и необходимые расчеты выполняют оценщики имущества совместно с другими приглашенными специалистами.

По завершению обучения оценщики проходят тестирование в установленном порядке. Слушатель обучения подготовки получает копию протокола тестирования, а также, при успешном результате, выдается Центром свидетельство о прохождении обучения. Далее оценщик имущества проходит аттестацию в ББТС в установленном порядке.

Оценщик ТС и сюрвейер поврежденного имущества, прошедший обучение по образовательной программе по повышению квалификации, а также аттестацию в ББТС может успешно продолжать свою деятельность в организациях по оценке ТС и другого поврежденного имущества, ББТС и страховых компаниях или как индивидуальный предприниматель, а также может работать по специальности

в организациях автосервиса, автохозяйствах и других смежных организациях.

Специалист, успешно прошедший обучение и получив специальные знания по оценке поврежденного ТС и другого имущества имеет возможность также продолжить свою практическую деятельность и повысить уровень профессиональной квалификации.

6.5. Программы подготовки и повышения квалификации оценщиков ТС и сюрвейеров, а также темы занятий, разработанные Государственным учреждением образования «Центр повышения квалификации руководящих работников и специалистов финансовой системы» и ОО БАЭС в полном объеме, см. стандарт ОО БАЭС 1.03-2024 – раздел 5.

Состав преподавателей, специалистов ББТС, БРУСП Белгосстрах, организаций автосервиса, и членов ОО БАЭС, участвовавших в образовательном процессе так же слова благодарности представлены и размещены в разделе 9.

7. Информационное и программное обеспечение

1. В процессе обучения, стажировки и практической работы, самообразования используются слушателями и специалистами по оценке ТС следующие формы программного и информационного обеспечения:

- Программное обеспечение для расчета стоимости восстановительного ремонта легковых и грузовых автомобилей иностранных производителей.

- Программное обеспечение ОПК плюс (ОПК+), включающее:

- Программные модули.

- База данных ПО о стоимости частей ТС.

- База данных ББТС корректирующих коэффициентов по стоимости частей ТС и материалов, стоимости нормо-часа ремонтных работ организаций автосервиса административных регионов Республики Беларусь.

- Научно-исследовательские работы (далее – НИР) по разработке ремонтных комплексов новых ТС.

- Учебно-методические сайты ОО БАЭС (www.autoexp.org и info.autoexp.org).

- Программы тестирования оценщиков ТС и другого имущества, поврежденного в ДТП. Стандарты и другие нормативные документы по оценке имущества и страхованию.

- Учебные пособия по: конструкции, технологии, диагностике, ремонту узлов и кузова ТС; электронным системам ТС; электромобилям и гибридам.

- Международные конференции, семинары.

- Электронная версия: «Автопедии» оценщика ТС и автомобилиста.

Подробное содержание, функционирование и применение «Автопедии» представлено в стандарте ОО БАЭС 1.05-2024.

Материалы рукописей «Автопедии» размещены в электронном виде в Приложении к сайту ОО БАЭС www.autoexp.org для удаленного доступа оценщикам ТС, специалистам страховых компаний, работникам организаций автосервиса, владельцам ТС.

2. Членами ОО БАЭС, научными работниками УП БАЭС и УП БАЭС-эксперт, а также оценщиками ТС-экспертами разработаны по программе импортозамещения: «Объединенный программный комплекс плюс (ОПК+)», базы данных по идентификации ТС, ремонтным комплексам, переменным данным для расчета стоимости восстановительного ремонта ТС, подлежащих страхованию: ТС белорусско-китайского автопрома «БелДжили», автомобилей и специальных машин белорусских, российских производителей, а также и другие источники информации по истории ТС (см. более подробно стандарт ОО БАЭС 1.04-2024).

Специалисты, члены ОО БАЭС регулярно проводят научные исследования по обновлению ремонтных комплексов, баз данных в программном обеспечении.

8. Практика специалиста по оценке

1. Специалист по оценке выполняет работы в соответствии с договором с заказчиком на оказание услуги. При этом выполняются последовательно следующие этапы по конкретному объекту оценки: идентификация параметров и характеристик объекта оценки, осмотр повреждений, расчет стоимости восстановительного ремонта или утилизации, размера причиненного вреда ТС или другого поврежденного имущества.

2. Осмотр поврежденного ТС проводится обычно в сервисном центре, где предполагается его ремонт поврежденного ТС, или на оборудованной смотровой площадке в присутствии приглашенных заинтересованных лиц. Процедура осмотра при наступлении страхового случая излагается, в «Правилах определения размера вреда, причиненного транспортному средству в результате дорож-

но-транспортного происшествия, для целей обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств». /2.10/. Идентификация при осмотре ТС включает ряд последовательных действий: соответствие присутствующих заинтересованных лиц документам, подтверждающих их полномочия; соответствие технического паспорта ТС объективным идентификационным параметрам и характеристикам, представленного для осмотра ТС.

При фотосъемке или видеосъемке следует добиться очевидного и однозначного отображения параметров идентификации ТС, вида, характера, размера повреждений и дефектов, упоминаемых в акте осмотра ТС. Если отображение этих характеристик по каким-нибудь причинам невозможно, необходимо их прокомментировать и приложить к акту осмотра.

Характеристики и повреждения ТС в акте осмотра необходимо указывать в конкретных показателях – цифрах или процентах, графических изображениях, избегая неопределенных характеристик, типа: «большинство», «незначительно», «некоторые», «несколько», «кое-где» и т. п., если это не связано с применением качественных методов оценки. Точность определения линейных размеров повреждений и деформаций частей кузова должна составлять не более 10 мм.

Если для установления характеристик и параметров ТС, повреждений ТС требуется инструментальная диагностика, проведение расчетов, исследований, получение заключения другого специалиста или специализированной организации, необходимо обосновать причину и обстоятельства дополнительных работ. При предоставлении материалов инструментальной диагностики необходимо указать способ и результаты диагностики или ссылки на них, а также стоимость дополнительной услуги.

3. Проведение необходимых расчетов по определению стоимости восстановительного ремонта или стоимости годных остатков при гибели ТС проводится оценщиком ТС с использованием специальных программы (ОПК+, Аудатэкс или ПО автодилера и баз переменных данных). По идентификации VIN – кода и другим параметрам осуществляется выбор программного обеспечения идентичного или аналогичного ТС, для которого выполняется расчет.

Расчет размера причиненного вреда для целей страхования проводится на основании Правил /2.10/.

4. Подготовка и сдача работы по оказываемой услуге заказчику.

Документы об осмотре и оценке ТС следует обстоятельно оформлять с полной детализацией, не считая, что незначительные детали не существенны. Важно учитывать, что заказчик не имеет профессионального уровня оценщика и поэтому то, что для оценщика является известным, может быть не понятно для других. Все, что относится к характеристике повреждения, должно быть описано. Обстоятельность описания является показателем добросовестности при оказании услуги оценщиком.

В тексте подготовленных документов не выходить за рамки стоящей перед оценщиком цели. В комментариях и беседах, при ответах на вопросы, претензии и жалобы заинтересованных лиц в процессе оказания услуги следует использовать «мягкие навыки» (см. Приложение 1.) и также не выходить за рамки стоящей цели и задачам по оказанию услуги.

Специалист должен проверить результаты и выводы, сформулировать свой вариант и личную позицию по отношению к результату и только после этого представить заказчику окончательный вариант своей работы в оформленном пакете документов.

Согласование результатов проводится с позиции «здравого смысла» и профессиональной подготовки. Окончательные результаты не всегда являются следствием чистых математических вычислений и формальной логики, а результатом профессионального суждения специалиста.

Следует избегать предположений и необоснованных выводов. Важно помнить, что любой вывод или утверждение могут быть оспорены, и в этом случае может возникнуть необходимость их обосновывать, используя для доказательства дополнительные аргументы и время.

Отчет и заключение не должны содержать противоречивой информации. Комментарии должны быть объективными и не должны содержать мнений или утверждений, которые не могли бы быть подтверждены или доказаны. Все поименованные в отчете и заключении другие документы должны прилагаться к ним.

Основные документы должны основываться на данных, предоставленных заказчиком. При противоречиях в представленных документах необходимо получить возможные объяснения от заинтересованных сторон. Их необходимо зафиксировать и разместить в приложении, и в дальнейшем обосновать их использование или несоответствие факту, нормативным документам.

При необходимости можно включить в заключение все сведения, необходимые для интерпретации и возможной проверки результатов оценки (курс валют, даты, допущения, обоснование, расчеты).

Заключение о стоимости ТС, размера причиненного вреда, расчет калькуляции о стоимости восстановительного ремонта, годных или подлежащих утилизации частей и другие документы должны быть исполнены оценщиком только в электронном варианте. В рукописном варианте может исполняться только акт осмотра состояния ТС и другого поврежденного имущества, а также жалоба участников осмотра в экстренных случаях.

Документы должны быть оформлены специалистом по оценке в сроки согласно договору и переданы заказчику в установленном порядке. Дополнительная информация по исполненным документам по запросу заказчика должна оценщиком исполняться без промедления.

5. Содержание подготовленных специалистом по оценке документов (акта осмотра ТС или другого поврежденного имущества, калькуляции, стоимости восстановительного ремонта, заключения о остаточной стоимости или гибели имущества, утраты товарной стоимости и других документов по оценке) должно соответствовать требованиям нормативных правовых актов по оценочной деятельности, а также могут быть расширены при необходимости отражения существенных фактов и обстоятельств, влияющих на результаты оценки.

6. Если было установлено повреждение ТС вне связи с конкретным ДТП или аварией, другим случаем, необходимо включать эту информацию в акт осмотра ТС, как отдельное повреждение.

7. При оказании услуги не следует комментировать причинно-следственные связи, виновность участников ДТП, так как это не является целью по оказываемой услуге. Не следует так же давать советы по месту восстановления ТС в конкретном автосервисе. Важно коротко и по существу отвечать на вопросы заинтересованных лиц данного события.

8. Необходимо известить заказчика услуги о результатах оценки так быстро, как это будет возможно, и передать пакет подготовленных документов в пределах оговоренного в договоре срока оказания услуги. Своевременность оформления документов – это показатель работы специалиста, способ привлечения клиентов, его рейтинг и признак добросовестной конкуренции.

9. Этика специалиста по оценке

1. Каждый оценщик имеет свое мнение и вправе защищать свою позицию.

2. Специалист по оценке при выполнении своих профессиональных обязанностей:

- корректен и доброжелателен с потерпевшими и заинтересованными лицами по оценке вне зависимости от их статуса, виновности, поведения;

- настойчив в выяснении обстоятельств, связанных с проведением оценки и необходимых действий;

- создает атмосферу сотрудничества с представителями компетентных органов (ГАИ, следствием, судом и т. п.);

- работает от своего имени, отвечает за свои действия;

- беспристрастен и объективен, не подвергается давлению заинтересованных лиц.

3. При обнаружении ошибки в работе специалиста по оценке другой специалист по оценке, имеющий договор с заказчиком или заинтересованной стороной по данному случаю, информирует первого специалиста по оценке о содержании и возможных способах устранения ошибки. Оба специалиста по оценке могут определить согласованные действия по исправлению ошибки и определению, например, стоимости ТС. При несогласии первого специалиста по оценке, другой специалист по оценке поступает по своему усмотрению.

4. При наличии устной претензии, жалобы специалист по оценке, оказывающий услугу, может урегулировать их на основе диалога. Если поступает претензия или жалоба в письменном виде, то оценочная организация обязана ответить также в письменном виде в указанный законодательством срок. При невозможности урегулирования претензии таким образом, дело может быть рассматриваться в судебном порядке.

5. Специалист по оценке отказывается от проведения оценки, если он не может обеспечить основные принципы оценки. При этом должны быть предоставлены исчерпывающие объяснения причин отказа.

10. Конкуренция и ценообразование

1. Специалист по оценке не допускает.

- Распространение ложных или непроверенных утверждений и сведений, способных дискредитировать других специалистов по оценке, их деятельность и результаты.

- Указания и/или утверждения, использование которых может ввести в заблуждение относительно характера, свойств, пригодности услуг других специалистов по оценке.

- Использование результатов оценки ТС других специалистов по оценке в качестве инструментов влияния на заказчиков и заинтересованных лиц.

- Искусственное занижение стоимости услуг оценки и использование в качестве инструмента конкуренции демпинга (снижения цен более 20% от средней сложившейся стоимости работ на рынке).

- Рекламы своих услуг, использующей неточные либо неверные сведения о себе.

- Не допускает утверждений о действиях специалиста, оказывающего первую услугу по данному объекту оценки, а всеми средствами способствует успешному завершению его работы.

2. Размер оплаты услуги специалиста по оценке определяется на основе ее себестоимости с учетом обоснованной рентабельности и рыночной конъюнктуры.

11. Действия специалиста по оценке в особых случаях

1. Вмешательство кого бы то ни было (заказчика, иных заинтересованных лиц) в деятельность специалиста по оценке не допустимо, если это может негативно повлиять на достоверность результата проведения оценки, в том числе ограничение круга вопросов, подлежащих выяснению или определению при проведении оценки.

2. В случае попыток оказания давления, подкупа или угроз с любой стороны, влияющих на достоверность результата оценки, специалист по оценке должен известить об этом ущемляемую сторону, либо обратиться к солидарной ответственности специалистов по оценке, или в уполномоченный орган.

3. Принцип солидарной ответственности специалистов по оценке предполагает взаимное безвозмездное оказание консультаций, проведение экспертизы оценки, включая комиссионную, со стороны других специалистов, по оценке либо профессиональной ассоциации.

12. Апелляция и экспертиза услуг по оценке

1. Специалист по оценке (член БАЭС) вправе обратиться в апелляционную комиссию БАЭС (третейский суд) или, при рассмотрении страхового случая, в ББТС для рассмотрения на комиссии по оценке.

2. Заключение апелляционной комиссии по экспертизе представляется обратившемуся специалисту по оценке, а также может

быть представлено уполномоченному органу. Комментарий или методический анализ с согласия специалиста по оценке может быть опубликован в профессиональном издании или размещен на сайте БАЭС.

3. Услуга по экспертизе оценки проводится по вопросам, вызвавшим претензии заинтересованных сторон, в порядке, установленном нормативными правовыми актами и регламентом апелляционной комиссии, например, БТС.

5. Образовательные программы обучения оценщиков ТС и сюрвейеров поврежденного имущества



**ЦЕНТР ПОВЫШЕНИЯ
КВАЛИФИКАЦИИ**

РУКОВОДЯЩИХ РАБОТНИКОВ
И СПЕЦИАЛИСТОВ ФИНАНСОВОЙ СИСТЕМЫ

Учреждение образования
«Центр повышения квалификации
руководящих работников и специалистов
финансовой системы» (далее – Центр)

1. Обучение по образовательной программе подготовки специалистов, претендующих на право получения квалификации
2. Обучение по образовательной программе повышения квалификации оценщиков ТС
3. Обучение по образовательной программе повышения квалификации сюрвейеров поврежденного имущества (кроме ТС)

1. Образовательная программа Обучение по образовательной программе подготовки специалистов, претендующих на право получения квалификации

Срок обучения – четыре рабочих недели: занятия в аудитории и лабораториях – 11 дней – 88 часов; стажировка – в организациях по оценке ТС и страхованию – девять рабочих дней – 72 часа.

Экзамен – электронное тестирование.

Учебная программа повышения квалификации рассчитана на специалистов, имеющих инженерные знания по конструкции и технологии изготовления ТС, опыт работы в системе эксплуатации, сервисного обслуживания и ремонта ТС.

1.1. Цель и задачи обучения

– изучение нормативных документов по оценке и страхованию ТС; определению стоимости ТС и его частей, восстановительного ремонта ТС, размера причиненного вреда в результате повреждения ТС;

- получение практических навыков по идентификации, определению состояния ТС в результате его повреждения в дорожно-транспортном происшествии (далее – ДТП);

- использование методов оценки, информационного и программного обеспечения; подготовка пакета документов по определению размера причиненного вреда; проведение организационного инжиниринга данного вида деятельности;

- получение практических навыков по избранной специальности при прохождении стажировки в оценочных, страховых организациях и автосервисе.

Задачи программы:

- ознакомление слушателей с правовой и нормативной документацией в области оценки и страхования ТС, перспективой конструкции и технологии изготовления ТС, механизмом повреждения ТС и методами восстановительного ремонта ТС;

- изучение слушателями новых правил и методов оценки ТС, определения причиненного вреда в результате ДТП;

- изучение методологии идентификации и осмотра ТС, определения размера вреда, причиненного повреждением ТС, стоимости восстановительного ремонта ТС, применяемого информационного и программного обеспечения, определение стоимостных и технических характеристик ТС;

- совершенствование знаний в подготовке документов по оценке ТС, составлению акта осмотра, поврежденного ТС, расчету калькуляции стоимости восстановительного ремонта, заключения о размере вреда, причиненного повреждением ТС;

- развитие у слушателей способностей к профессиональному решению практических вопросов, хорошей практики специалиста и обеспечения безопасности работ, совершенствование навыков и умения работать в экстремальных условиях, широком использовании компьютерной техники;

- закрепление полученных знаний, и получении навыков при выполнении практической работы на базе оценочной или страховой организации во время прохождения стажировки.

1.2. По завершении программы обучения и аттестации в ББТС оценщик ТС-стажер должен уметь:

- проводить идентификацию параметров и характеристик ТС;

- проводить осмотр состояния ТС и фиксацию в акте осмотра ТС несложных повреждений (не более 10) и с помощью фотосъемки фиксировать параметры состояния ТС;

- обосновывать и использовать исходные данные для выполнения необходимых расчетов по оценке ТС и определению причиненного вреда;

- использовать в работе программное обеспечение;

- качественно составлять калькуляцию, заключение о размере вреда и другие прилагаемые к нему документы;

- обосновывать принятое оценщиком ТС решение по оценочной деятельности, формулированию положений заключения и выводов по конкретному вопросу в сложившейся ситуации.

1.3. Обучение по образовательной программе

Обучение по образовательной программе включает: чтение лекций и проведение практических занятий, стажировку и самоподготовку слушателя в соответствии с утвержденной образовательной программой повышения квалификации.

1. Чтение лекций и проведение практических занятий проводят преподаватели и специалисты с использованием интерактивных средств и программного обеспечения.

2. Стажировка проводится на базе оценочных организаций и страховых компаний, под руководством квалифицированного оценщика ТС – наставника, в соответствии с программой стажировки.

3. Самоподготовка включает: самостоятельное изучение лекционного и практического материала занятий, переданного слушателям дидактического материала; использования на время обучения базы данных, размещенной в интернете на «Google-диске»; материалов, созданных УП БАЭС и УП БАЭС-эксперт в «Автопедии»; информации о программном обеспечении оценки; основных материалов лекций и практических занятий по оценочной деятельности, приобретению навыков и приемов работы оценщика ТС в процессе обучения и стажировки.

4. Подведение итогов комиссией по результатам тестирования и стажировки. При завершении обучения слушатели заполняют анкету, в которой дают свою оценку организации обучения, проведению занятий, а также формулируют свои предложения, которые изучаются методистами и при необходимости выполняются корректировки.

5. После завершения тестирования слушателей с положительной оценкой (50 и более баллов) и представления оформленного отчета о стажировке обучение по программе, собеседования в комиссии

и выдачи удостоверения установленного образца, обучением слушателя считается завершенным. В случае невыполнения указанных условий по итогам обучения, слушатель имеет возможность подготовиться, сдать тестирование и пройти собеседование через один месяц, следующего за сроком окончания обучения. После успешного завершения обучения слушатель имеет право пройти аттестацию в Белорусском бюро по транспортному страхованию (далее – ББТС), где может получить допуск к работе в системе обязательного страхования с присвоением квалификации «Оценщик ТС – стажер». Аттестация по присвоению квалификации «Оценщик ТС – стажер» проводится в ББТС по адресу г. Минск, ул. Притыцкого, 29-70 (7 этаж). Справка о заседании квалификационной комиссии по тел. (8017)209-85-00.

6. По завершении образовательной программы обучения и аттестации в ББТС оценщик ТС-стажер должен знать следующие методические основы своей будущей профессиональной деятельности:

- основы методологии оценки ТС;
- методику идентификации параметров и характеристик ТС;
- проводить осмотр состояния ТС и фиксацию в акте осмотра ТС несложных повреждений (не более 10) и с помощью фотосъемки фиксировать параметры состояния ТС;
- обосновывать исходные данные для выполнения необходимых расчетов по оценке ТС и определению размера причиненного вреда;
- использовать в работе программное обеспечение;
- качественно составлять калькуляцию, заключение о размере вреда и другие прилагаемые к нему документы;
- обосновывать принятое свое решение по оценке ТС, формулированию положений заключения и выводов по конкретному вопросу в сложившейся ситуации;
- совершенствовать свое мастерство, заниматься регулярно самоподготовкой по оценочной деятельности.

В процессе обучения по образовательной программе в Центре слушатели изучают следующие дисциплины:

1. Методология оценки дорожных транспортных средств (ТС).
2. Нормативные и правовые документы по обязательному страхованию и методология определения размера причиненного вреда.
3. Конструкция, технология, ремонт, диагностика ТС.
4. Информационное и программное обеспечение оценки.

Дисциплина 1. Методология оценки поврежденных дорожных транспортных средств.

1.1. Оценочная, экспертная и страховая деятельность на транспорте, автосервис, нормативные правовые акты, информационное, методическое и программное обеспечение в сфере услуг по определению размера причиненного вреда ТС и другому имуществу (лекция).

1.2. Права и обязанности оценщика ТС, организационный инжиниринг, маркетинг, контроль оценочной деятельности, кодекс хорошей практики (лекция).

1.3. Теоретические основы оценки имущества применительно к транспорту.

1.4. Экономические аспекты оценки, применяемые методы оценки ТС (лекция).

1.5. Применение сравнительного, затратного, доходного и индексного методов оценки имущества и ТС при определении размера вреда (практические занятия).

1.6. Идентификация и фотосъемка поврежденного ТС (практические занятия).

1.7. Методология осмотра поврежденных ТС, подготовка и оформление акта осмотра ТС (практические занятия).

1.8. Идентификационные признаки стекол ТС, особенности их замены на автосервисе (практические занятия).

1.9. Практика разделения повреждений в результате ДТП и эксплуатационных дефектов (практические занятия).

1.10. Круглый стол: тема «Работа оценщика ТС в экстремальных и конфликтных ситуациях».

Дисциплина 2. Нормативные и правовые документы по обязательному страхованию и методология определения размера причиненного вреда.

2.1. Виды автострахования. Нормативные документы и основные положения. Особенности обязательного страхования гражданской ответственности владельцев ТС, термины и определения по страхованию (лекция).

2.2. Особенности новых изменений Правил определения размера вреда, причиненного ТС в результате ДТП, для целей обязательного страхования гражданской ответственности владельцев ТС, общие положения, термины (практические занятия).

2.3. Определения и использование в расчетах: срока эксплуатации и износа частей ТС, стоимости частей, ремонтных материалов, нор-

мо-часа ремонтных работ стоимости ремонта ТС - (практические занятия).

2.4. Порядок сбора информации, определение аналога и пробега ТС (практические занятия).

2.5. Определения и использование в расчетах: срока эксплуатации и износа частей ТС, стоимости частей, ремонтных материалов, нормо-часа ремонтных работ стоимости ремонта ТС (практические занятия).

2.6. Особенности последних изменений Правил, их использование в процессе оценки ТС и определении размера причиненного вреда при обязательном и добровольном страховании (лекция).

2.7. Основные положения и особенности осмотра поврежденного в ДТП имущества (за исключением ТС) (практические занятия).

2.8. Методология и практика урегулирования жалоб и претензий при страховании ТС, мошенничество - (практические занятия).

2.9. Судебная практика определения размера вреда в результате ДТП (практические занятия).

Дисциплина 3. Конструкция, технология, ремонт, диагностика ТС.

3.1. Параметры и характеристики ТС, особенности конструкции и технологии изготовления ТС с двигателями внутреннего сгорания, особенности конструкции специальных ТС, электромобилей и гибридов, особенности классификации, идентификации и ремонта.

3.2. Восстановительный ремонт кузова ТС, виды ремонта по сложности.

3.3. Восстановительный ремонт основных агрегатов и систем ТС.

3.4. Особенности конструкции специальных ТС, электромобилей и гибридов, особенности классификации, идентификации и ремонта.

3.5. Методы диагностики ТС.

3.6. Идентификационные признаки стекол ТС, особенности их замены на автосервисе.

Дисциплина 4. Информационное и программное обеспечение оценки.

4.1. Обоснование и выбор исходных данных для расчета стоимости ремонта ТС (практические занятия).

4.2. Расчет стоимости ремонта ТС и устранения эксплуатационных дефектов (глава 15 Правил (практические занятия).

4.3. Определение утилизационной стоимости, расчет размера причиненного вреда при уничтожении (гибели) ТС (глава 20, 22 Правил) (практические занятия).

4.4. Объединенный программный комплекс плюс (ОПК+), его структура, определение стоимости частей ТС и ремонтных материалов, норма-часа, стоимости ремонтных и окрасочных работ (практические занятия).

4.5. Особенности использования в составе ОПК+ программных модулей, идентификация ТС, ввод исходных данных и расчет стоимости ремонта легковых ТС иностранных производителей (практические занятия).

4.6. Структура и особенности трудоемкости ремонтных работ автомобилей производства СНГ в программе «БАЭС-оценка» (практические занятия).

4.7. Применение в ОПК базы данных программы «БАЭС-оценка» при расчете стоимости восстановительного ремонта и размера вреда ТС производства стран СНГ - (практические занятия).

4.8. Особенности интерфейса и базы данных программы для расчета стоимости восстановительного ремонта ТС зарубежного производства (практические занятия).

4.9. Порядок перерасчета размера вреда по факту ремонта ТС, типовые ошибки - (практические занятия).

5. Стажировка и наставничество (девять рабочих дней): на базе оценочной организации и страховых компаний. Обращение к наставнику, в соответствии с заключенным Учреждением образования договором с организацией, предоставляющей рабочее место и условия для прохождения стажировки слушателя в соответствии с образовательной программой; прохождение инструктажа по технике безопасности.

Программа стажировки слушателей в оценочных организациях.

Слушатель обязан пройти инструктаж в Центре и на стажировке – на рабочем месте, расписаться в журнале по технике безопасности: соблюдать все требования техники безопасности, режим работы и распорядок в процессе прохождения стажировки.

5.1. Идентификация и осмотр ТС.

Проведение идентификации следующих типов ТС: легкового, грузового, автобуса, специального ТС иностранного производства и СНГ.

Осмотр ТС под руководством оценщика ТС – наставника.

Перечень ТС не оговаривается, однако они должны включать осмотр легковых, грузовых, автобусов и специальных машин разной модификации.

5.2. Расчет с помощью программного обеспечения стоимости восстановительного ремонта ТС.

Обсуждение и обоснование выбора параметров для выполнения расчетов.

Ознакомление с программным обеспечением, приемами работы по их использованию.

Выполнение расчетов восстановительного ремонта и устранения эксплуатационных дефектов по составленным актам осмотра состояния реального ТС.

Обсуждение результатов осмотра и составленного акта осмотра консультации с оценщиком ТС – наставником.

5.3. Определение стоимости неповрежденного ТС сравнительным, затратным и доходным методами, использование справочником и другого материала.

Ознакомление с методами расчета и участие в проведении расчетов при подготовке документов о гибели поврежденного ТС.

5.4. Определение стоимости восстановительного ремонта ТС и стоимости устранения эксплуатационных дефектов.

Использование: ПО; баз переменных данных для расчета калькуляции ремонтных работ поврежденного ТС (стоимости одного нормо-часа ремонтных работ, стоимости частей и ЛКП, а также модулей по окраске частей и ТС, ремонту частей из пластика.

Расчет утраты товарной стоимости при определении стоимости ремонта частей с учетом эксплуатационным дефектом.

5.5. Выполнение расчета по определению размера причиненного вреда для типов ТС, для которых проводился осмотр их состояния.

5.6. Выполнение расчетов по определению годных остатков и scrapовой стоимости уничтоженного в ДТП ТС – легкового, грузового или автобуса.

5.7. Участие (как слушатель):

– в процессе беседы с заинтересованными лицами;

– в рассмотрении конфликтных ситуаций заинтересованных лиц, участников ДТП;

– в процессе осмотра ТС, при подготовке и сдаче заказчику документов по оценке.

В процессе прохождения стажировки слушатель обязан:

– вести дневник, с описанием проведенной работы на стажировке, подписанный наставником.

5.8. Подготовить отчет по стажировке.

5.9. В отчет прилагаются: 3 акта осмотра, поврежденного ТС – легкового автомобиля (иномарки и производства СНГ), грузового ТС или автобуса. Количество поврежденных частей для их восстановления и подлежащих замене не менее 10 позиций.

5.10. Прилагаются также выполненные самостоятельно результаты расчета с помощью наставника калькуляции по восстановлению ТС, а также заключение о размере причиненного вреда.

5.11. Расчеты выполняются с применением программного обеспечения на технических средствах оценочной организации.

5.12. Прикладываются и другие материалы по результатам стажировки.

5.13. Выводы слушателя обучения и отзыв наставника.

5.14. Отчет выполняется на бумажном носителе (формат А4), сшивается для представления в комиссию и его защиты, обсуждения, а также архивирования – в учебном Центре.

5.15. Заключительные занятия, тестирование и подведение итогов на базе Центра (один день).

Круглый стол: тема «Взаимодействие оценщика ТС и страховщика в судебной практике» (практические занятия).

Круглый стол: тема «Судебная практика определения размера вреда в результате ДТП».

Мастер-класс оценщика ТС по теме «Расчет стоимости восстановительного ремонта ТС с использованием ОПК (основные этапы оценки ТС).

Ознакомление с инструкцией пользователя компьютерной программы тестирования, учебное тестирование слушателей обучения, защита отчетов по стажировке, сдача анкет слушателями, подведение итогов, обсуждение (практические занятия – круглый стол).

Тестирование слушателей.

Подведение итогов по результатам стажировки и тестирования, ответы на вопросы слушателей обучения, вручение свидетельств, успешно прошедшим обучение.

2. Образовательная программа Обучение по образовательной программе повышения квалификации оценщиков ТС

Срок обучения – пять рабочих дней недели: занятия в аудитории и лабораториях – пять дней – 40 часов.

Зачет – электронное тестирование.

1. Темы лекционных и практических занятий.

1.1. Состояние рынка ТС, оценочной деятельности, информационного, программного и методического обеспечения, выполнение НИР по определению исходных данных, восстановительному ремонту ТС и определению размера причиненного вреда в результате ДТП.

1.2. Практика организационного инжиниринга оценщика ТС по использованию информационного, методического, программного обеспечения и баз данных.

1.3. Функционирование программных модулей ОПК+ и электронных справочников, (практические занятия).

1.4. Идентификационные признаки стекол ТС, маркировка, особенности их замены в электромобилях и гибридах при ремонте ТС в автосервисе, волатильность цен на рынке, (практические занятия).

1.5. Перспективные конструкции и технологии изготовления ТС с ДВС, электромобилей и гибридов; основные признаки и их идентичность.

1.6. Контроль и диагностика неисправностей и характерных повреждений ТС, (практические занятия).

1.7. Особенности новых изменений Правил определения размера вреда, причиненного ТС в результате ДТП, для целей обязательного страхования гражданской ответственности владельцев ТС– общих положений, терминов, расчета, использования переменных данных при расчете стоимости восстановительного ремонта ТС и размера причиненного вреда в результате ДТП (практические занятия).

1.8. Перерасчет размера причиненного вреда после предоставления факта ремонта ТС, другие примеры расчетов по оценке ТС, корректировки стоимости годных остатков частей ТС с учетом их ликвидности (практические занятия).

1.9. Особенности осмотра, состояния поврежденного в ДТП ТС в условиях организаций автосервиса (практические занятия).

1.10. Примеры использования программы при расчете стоимости восстановительного ремонта ТС зарубежного производства (практические занятия).

1.11. Типовые ошибки при оценке ТС и определении размера причиненного вреда (практические занятия).

1.12. Примеры использования и особенности интерфейса, обновление ОПК плюс, базы данных стоимости частей и расчет стоимости восстановительного ремонта ТС зарубежного производства (практические занятия).

1.13. Практические вопросы альтернативы замены или восстановления поврежденных частей ТС, использование новых технологий восстановительного ремонта кузова легковых автомобилей в организациях автосервиса (практические занятия).

1.14. Определение рыночной стоимости ТС сравнительным и затратным методом, методы коррекции стоимости (практические занятия).

1.15. Претензии и урегулирование конфликтов при определении размера причиненного вреда, противодействие мошенничеству и другим противоправным действиям заинтересованных лиц (практические занятия).

1.16. Модульный принцип ремонта электромобилей, новые методы восстановительного ремонта ТС с ДВС и частей из пластмассы, легких металлов и сплавов, тонкостенных частей из стали (практические занятия).

1.17. Эффективная коммуникация оценщика ТС в стрессовых ситуациях при оказании услуги (круглый стол, обсуждение экстремальных ситуаций).

1.18. Расчет стоимости восстановительного ремонта ТС производства стран бывшего СССР на программе «БАЭС-оценка» ОПК+ (практические занятия).

1.19. Круглый стол на тему: применение новых изменений Правил по обсуждаемым вопросам: использование коэффициентов коррекции стоимости частей, цен в базах ПО их волатильность и логистика; работа по запросу достоверности цены, выполнение НИР по созданию ремонтных комплексов и каталогов частей новых ТС, критерии стоимости услуги оценщика (практические занятия). Приглашены: специалисты ББТС, эксперт – оценщик ТС, директор УП БАЭС-эксперт.

1.20. Особенности составления акта осмотра поврежденного в ДТП имущества, объектов животного и растительного мира.

1.21. Самоподготовка. (Заполнение индивидуальных анкет слушателей).

1.22. Судебная практика определения размера вреда в результате ДТП (практические занятия).

1.23. Круглый стол на тему: конкретные типовые примеры судебной практики при рассмотрении гражданских и уголовных дел по определению размера вреда, в результате ДТП и размера страхового возмещения (практические занятия).

1.24. Тестирование слушателей.

Подведение итогов и вручение свидетельств о повышении квалификации.

3. Образовательная программа Обучение по образовательной программе повышения квалификации сюрвейеров и оценщиков поврежденного имущества (кроме ТС)

Срок обучения – четыре рабочих дня недели: занятия в аудитории и лабораториях – четыре дня – 32 час.

1. Темы лекционных и практических занятий:

1.1. Психология межличностного общения.

1.2. Эффективная коммуникация в стрессовых ситуациях.

1.3. Правовое и нормативное обеспечение оценочной и страховой деятельности при оценке и определении размера вреда, причиненного повреждением имущества, методология.

1.4. Система защиты имущественных прав граждан: нормативные правовые акты по оценке ТС и определению размера вреда, причиненного повреждением ТС и имущества, взаимодействие с сервисом восстановления имущества.

1.5. Новые нормативные правовые документы по оценке имущества (кроме ТС).

1.6. Определение рыночной стоимости земельных участков, остаточной стоимости зданий, инженерных сооружений, объектов растительного мира.

1.7. Нормативные правовые документы по обязательному страхованию и определению размера вреда, причиненного повреждением в ДТП имущества.

1.8. Комментарий Правил определения размера вреда, причиненного имуществу (кроме ТС) в результате ДТП, для целей обязательного страхования гражданской ответственности владельцев ТС (далее – Правила), особенности общих положений, терминов, порядка определения размера вреда.

1.9. Комментарий Правил и приложений (порядок сбора информации, идентификации, особенности осмотра, составления акта состояния, фотосъемки поврежденного имущества, определение аналога поврежденного имущества, исходных данных).

1.10. Определение размера причиненного вреда при восстановлении поврежденного в ДТП имущества и его уничтожении (гибели), макеты документов и требования к ним.

1.11. Особенности конструкции и технологии изготовления имущества, методы восстановительного ремонта.

1.12. Особенности конструкции и технологии изготовления недвижимого имущества (строения, инженерные природные сооружения).

1.13. Типичные повреждения в результате ДТП и восстановительный ремонт имущества.

1.14. Информационное и программное обеспечение, применяемое при определении размера вреда, причиненного повреждением имущества.

1.15. Программное обеспечение по расчету стоимости и ремонту имущества.

1.16. Ценообразование в стоимости восстановления имущества, база данных программного обеспечения СМР-ПРО.

1.17. Назначение, функционирование, инструкция пользователя программного обеспечения СМР-ПРО.

1.18. Примеры расчета калькуляции восстановительного ремонта имущества с использованием программного обеспечения СМР-ПРО.

1.19. Особенности базы данных «вопрос-ответ».

1.20. Форма итоговой аттестации – зачет.

Подведение итогов и вручение свидетельств о прохождении обучения.

6. Объединенный программный комплекс плюс (ОПК+) оценки ТС и стоимости восстановительного ремонта ТС, научно-исследовательские работы

1. Назначение, модули и базы данных ОПК+, использование.

Членами Общественного объединения «Белорусская ассоциация экспертов и сюрвейеров на транспорте», научными работниками и экспертами по оценке ТС, в составе предприятий УП БАЭС, УП БАЭС-эксперт и ООО БонСолошн, в соответствии с Программой импортозамещения, разработана новая версия «Объединенного программного комплекса».

«Объединенный программный комплекс плюс» (далее – ОПК+) включает ряд новых научно-исследовательских работ в области создания ремонтных комплексов, идентификации новых ТС; с учетом нормативных и правовых документов позволяет провести расчет стоимости восстановительного ремонта и определить размер вреда, причиненного повреждением транспортного средства в результате ДТП, аварий, других техногенных процессов и природных явлений.

ОПК + рекомендован Белорусским бюро по транспортному страхованию (далее – ББТС) оценщикам ТС и специалистам страховых компаний для использования в качестве программного обеспечения по расчету стоимости восстановительного ремонта и определению размера вреда, причиненного повреждением ТС различных типов, марок и модификаций, подлежащих страхованию. ОПК + может быть использован организациями автосервиса, специалистами в области оценки, экспертизы и исследования ТС.

ОПК + включает пакет модулей программного обеспечения (далее – ПО), баз данных цен (далее – БДЦ) на заменяемые части ТС и других исходных данных необходимых для расчетов.

Использование ПО позволяет: идентифицировать ТС, произвести расчет стоимости его восстановительного ремонта с учетом базы переменных данных стоимости частей ТС и ремонтных материалов, стоимости одного нормо-часа работ в ремонтных орга-

низациях автосервиса конкретного региона, создать калькуляцию, заказ-наряд по оказываемой услуге восстановления ТС, а также определить размер причиненного вреда или стоимость ТС.

ПО может функционировать в онлайн с другими программами автосервиса.

В состав ПО входят:

Программы, интегрированные к белорусскому автомобильному рынку, используется для определения стоимости ремонта легковых и грузовых автомобилей, автобусов и мотоциклов иностранных производителей. Отличительной особенностью является возможность определения стоимости окраски с учетом определения реальной площади покрытия части ТС и ремонта частей из пластика.

Программа БАЭС-оценка позволяет идентифицировать и производить расчет стоимости восстановительного ремонта выпускаемых в Республике Беларусь и Российской Федерации легковых и грузовых автомобилей, автобусов, мотоциклов, колесных тракторов, троллейбусов, трамваев, прицепов, полуприцепов, в том числе легковых автомобилей (белорусско-китайского производителя БелДжили) всех модификаций производства завода ЗАО «БЕЛДЖИ»; прицепов, полуприцепов, производства стран Западной Европы.

Отличительной особенностью является возможность проведения расчета и определения размера причиненного вреда для всех модификаций ТС, а также использование истории повреждения ТС в ДТП.

Программа «ERE» Автокальк-БАЭС предназначена для определения стоимости ремонта подержанных (более 8 лет) легковых, грузовых ТС и автобусов иностранных производителей. Отличительной особенностью программы является возможность полной идентификации ТС, которая позволяет пользователю ПО ознакомиться с конструкцией подержанных ТС и ускорить расчет с корректными исходными данными. Позволяет определить аналог ТС, на которое отсутствуют ремонтные комплексы.

Программа БАЭС-info содержит информацию нормативных документов стран ЕвразЭС, а также электронную библиотеку по информационному, методическому обеспечению оценки ТС (Программа размещена в открытом доступе на сайте ОО БАЭС www.autoexp.org).

В ОПК + включены следующие программные модули переменных баз данных.

Модуль базы данных цен на заменяемые части ТС (БДЦ);

Модули на основе данных ББТС о стоимости одного нормо-часа восстановительных работ ТС в организациях автосервиса регионов Республики Беларусь, ремонтных и лакокрасочных материалов и изменений коэффициентов коррекции стоимости частей ТС.

Программный модуль «Библиотека оценщика ТС» включает учебные пособия по конструкции, технологии изготовления и ремонта ТС, диагностике, ремонту, методике оценщика ТС (Модуль размещен в открытом доступе на сайте ОО БАЭС www.autoexp.org).

Дополнительные модули для всех программ ПО включают: программные модули по определению стоимости ремонта пластмассовых деталей; по расчету окраски деталей в зависимости от их площади покрытия; определение условий, расчетов гибели ТС и утилизационной стоимости, обоснование утраты товарной стоимости, а также модуль-справочник по идентификации и рыночной стоимости ТС.

Пользователи ОПК+ получают возможность: оперативно проводить идентификацию ТС, ознакомиться с устройством ТС, в том числе электромобилей и гибридов, средствами диагностирования, произвести расчет стоимости восстановительного ремонта в условиях конкретной организации автосервиса с учетом стоимости заменяемых частей, лакокрасочных и других ремонтных материалов, типов окраски ТС, а также использовать стоимость одного нормо-часа работ организаций автосервиса регионов, учитывать историю страхового случая, использовать другую информацию ОПК+.

Объединенный программный комплекс плюс может передаваться пользователю на основе заключенного сторонами договора.

Результаты проведенных исследований в последние годы (далее – НИР) позволили создать ремонтные комплексы новых ТС и специальных ТС белорусских, российских и китайских производителей.

Пользователю предлагаются пакеты услуг с указанным им количеством обращений к каждой программе ОПК+ за месяц, поквартально в течение одного года. Договор в дальнейшем может быть продлен или перезаключен. При использовании ОПК+ впервые, в течение месяца, при необходимости, предлагается бесплатное обучение оператора. Оплата за использование ОПК+ производится в соответствии с выбранным пользователем пакетом услуг.

Обращаться к менеджеру:

в УП БАЭС-эксперт, E-mail: baes_ocenka@mail.ru, тел: (44)718-28-49, (8017)284-42-20; в ООО БонСолюшн, E-mail: contact@byte-protect.com, тел: (8017)342-59-15.

2. Научно-исследовательские работы (далее – НИР) по созданию ремонтных комплексов, базы данных трудоемкостей ремонтных работ, ремонтных комплексов ТС новых моделей и модификаций, информационных и методических пособий за период 2020–2024 годы, план НИР на 2025–2026 годы программного модуля «БАЭС-оценка» – ОПК+

НИР: Разработка базы данных трудоемкостей ремонтных работ, ремонтных и окрасочных комплексов, каталожных номеров и базы данных частей, ТС производства Республики Беларусь, Российской Федерации, белорусско-китайского автопрома, учебных и методических пособий.

2020, 2021 гг. Этапы темы НИР: 1. Создание ремонтных комплексов каталожных номеров и базы данных частей, ТС производства Республики Беларусь и Российской Федерации.

1.1. Создание базы данных окрасочного комплекса ТС УАЗ Карго, УАЗ Профи, УАЗ Пикап и каталожных номеров частей ТС GEELY Emgrand 7.

1.2. Создание базы данных трудоемкостей ремонтных работ, ремонтных комплексов, окрасочных комплексов и каталожных номеров частей ТС МАЗ 103.

1.3. Создание, ремонтных комплексов, окрасочных комплексов и каталожных номеров частей ТС МАЗ 2035.

1.4. Создание базы данных трудоемкостей ремонтных работ и каталожных номеров частей ТС МАЗ 5551.

1.5. Разработка окрасочных комплексов автомобиля КАМАЗ.

1.6. Создание базы данных трудоемкостей ремонтных работ, базы данных каталожных номеров частей и окрасочных работ, базы данных ремонтных и окрасочных комплексов троллейбусов модели АКСМ.

1.7. Создание базы данных трудоемкостей работ подгрупп частей ТС «Рама», «Платформа», Geely Emgrand X7 (NL-4) и базы данных частей подгруппы «Рама» ТС УАЗ 2206, УАЗ Патриот, УАЗ Хантер.

1.8. Создание базы данных частей ТС Geely Coolray, трудоемкостей работ, комплексов и графики группы 54 ТС УАЗ Патриот.

1.9. Создание базы данных запасных частей ТС Lada Granta, Lada Granta FL и их модификаций, трудоемкостей работ и графики групп 37, 38, 51, 53 и 81, работ по ТО транспортного средства УАЗ Патриот.

1.10. Создание базы данных запасных частей (кузова, интерьера, экстерьера, климатической системы, сидений, электрооборудования, инструментов и аксессуаров) транспортных средств Lada Granta, Lada Granta FL и их модификаций, трудоемкостей работ групп 29, 31, 34, 35, 16, 17, 18, 22, 23, 24, 10, 11, 12, 13.

Этапы темы НИР 2. Создание рукописи учебно - информационного и методического комплекса «Автопедии» на электронных носителях.

2.1. Создана рукопись «Устройство автомобилей», включающая текст и графику.

2.2. Создана рукопись «Диагностика и ремонт транспортных средств», включающая текст, графику и учебные фильмы.

2.3. Создана рукопись «Восстановительный ремонт кузова автомобилей» включающая текст, графику и учебные фильмы.

2.4. Создана рукопись «Электронные системы автомобиля», включающая текст, графику и учебные фильмы.

2022 г. Этапы темы НИР 3. Базы данных ТС ВАЗ.

3.1. Создание базы данных трудоемкостей работ автомобилей моделей ВАЗ-2121, ВАЗ-2131 и Lada 4x4.

3.2. Создание базы данных каталожных номеров частей ТС LADA 4*4 (2121), LADA 4*4 (2131).

3.3. Введение исходных данных каталожных номеров и графики частей модели ВАЗ 2121, 21213, 21214, 2131.

Этапы темы НИР 4. Базы данных и трудоемкости работ ТС белорусского и китайского автопрома.

4.1. Создание базы данных каталожных номеров частей (ДВС и его систем, сцепления, КПП, подвески, рулевого управления, тормозов, интерьера, экстерьера, климатической системы, системы AIRBAG, электрооборудования и аксессуаров) Geely Tugella

4.2. Создание базы данных каталожных номеров частей (ДВС и его систем, сцепления, КПП, подвески, рулевого управления, тормозов, кузова, интерьера, экстерьера, климатической системы, системы AIRBAG, электрооборудования и аксессуаров) Geely Atlas Pro.

Этапы темы НИР 1.

1.11. Корректирование и редактирование каталога, актуализация и дополнение графической части, создание и доработка комплексов

работ по замене, ремонту и окраске для подгрупп 28, 61, 62, 63 82, 52, 37, 31 и 84 УАЗ Патриот.

1.12. Создание базы данных трудоемкостей работ транспортного средства Geely Coolray (SX11LA); доработка и редактирование каталога, актуализация и дополнение графической части, создание и доработка комплексов работ по замене, ремонту и окраске для подгрупп 51, 52, 53, 54 и 57 УАЗ Патриот.

Этап темы НИР 2.

2.5. Создание рукописи «Электроавтомобили и гибриды», включающая текст и графику.

2023 г. Этапы темы НИР 1, 3 и 4.

1.13. Завершение создания базы данных запасных частей с графикой и комплексов UAZ Patriot.

1.14. Создание на базе UAZ Patriot комплексов модели UAZ Pickup.

3.4. Введение исходных данных каталожных номеров и графики частей модели Шевроле Нива и Niva Travel.

4.3. Перевод базы данных трудоемкостей работ транспортных средств Geely Tugella и Geely Atlas Pro с привязкой номеров деталей.

4.4. Создание базы данных деталей группы 4 ТС модели Jac (Китай).

Этап темы НИР 2.

2.6. Написание учебного пособия «Автотранспортные средства с электродвигателем», 256 с. текста и графики. Издана УП «Издательство «Вышэйшая школа», Минск.

Допущено Министерством образования Республики Беларусь в качестве учебного пособия.

2024 г. Этапы темы НИР 3, 4.

3.5. Создание комплексов LADA Granta и LADA Granta FL.

3.6. Создание базы данных трудоемкостей работ транспортного средства Шевроле Нива и Niva Travel.

4.5. Geely Emgrand (SS11): создание базы данных нормативов.

4.6. Geely Monjaro: создание базы данных нормативов, разработка базы данных запасных частей.

Этап темы НИР 2.

2.7. Разработка алгоритма функционирования и программного обеспечения по размещению информационного и методического комплекса «Автопедии» электронной версии на сайте ОО БАЭС autoexp.org для использования в удаленном доступе оценщиками ТС, сотрудниками страховых компаний, СТО и другими пользователями.

План НИР на 2025 г. и 2026 г. Этапы темы 1-5.

Этап 1.15. Разработка комплексов ремонтных работ, актуализация базы данных запасных частей и графического каталога УАЗ Патриот: элементов кузова, экстерьера и интерьера.

Этап 1.16. Разработка комплексов ремонтных работ для кузовных деталей УАЗ Пикап Работа по переносу идентичных комплексов из базы УАЗ Патриот в базу УАЗ Пикап с их проверкой и дополнением.

Этап 1.17. Разработка комплексов ремонтных работ частей двигателя и трансмиссии, актуализация базы данных запасных частей и графического каталога УАЗ Патриот.

Этап 1.18. Разработка комплексов ремонтных работ частей систем отопления и вентиляции, освещения, электрики, подвески и рулевого управления, актуализация базы данных запасных частей и графического каталога УАЗ Патриот.

Этап 3.7. Создание графического каталога LADA Granta и LADA и комплексов Granta FL.

Этап 3.8. Создание базы данных нормативов данных трудоемкостей работ транспортного средства Lada Priora (седан, хэтчбек, универсал).

Этап 4.11.Создание ремонтных комплексов на Belgee X70, Monjaro и Emgrand или аналог Belgee S50.

Тема 5. Разработка комплексов ремонтных работ, актуализация базы данных запасных частей и графического каталога белорусского электромобиля с переходом на 2026 г.

Этап 5.1. Создание базы данных нормативов т/е Geely Geometry

Этап 5.2. Баз данных деталей Geely: E8, Atlas New, Okavango New.

Тема 2. Этап 2.8. Написание электронной версии методического пособия – «Электромобили и гибриды: обслуживание, ремонт и безопасность», включающую текст и графику (анонс см. в Приложении 2).

Тема 6. Создание электронной версии «Автопедия»: учебных пособий по устройству, диагностике, ремонту и безопасности автомобилей, в том числе электромобилей и гибридов. Объем рукописи – 4478 с.: ил., 136 активных ссылок на фильмы по ремонту ТС.

Размещение Автопедии в открытом доступе сети интернет.

План НИР на 2026 г.

Тема 6.1. Подготовка рукописи учебного пособия «Развитие автомобильности, рынка услуг и оценки электромобилей».

Этап 5.3. Разработка каталога частей белорусского электромобиля.

Этап 1.19. Geely Atlas NEW (FX11): создание базы данных нормативов.

Этап 1.20. Belgee X80 PHEV (P145-J1): создание базы данных запасных частей.

Этап 1.21. Geely EX5 (E245-J1): создание базы данных нормативов.

Этап 1.22. Belgee X80 PHEV (P145-J1): создание базы данных нормативов.

Этап 1.23. Geely EX2 (E22H-G): создание базы данных запасных частей.

Этап 1.24. Lada 4x4 Niva: создание комплексов.

7. Информационное обеспечение – электронная версия «Автопедия»

А В Т О П Е Д И Я *электронное издание**

Концепция безопасности «ДОБРАЯ ДОРОГА»

Безопасность, защита имущественных прав при страховании, учебные пособия, методическое, цифровые программное и информационное обеспечение по устройству, обслуживанию, осмотру, оценке дорожных транспортных средств (ТС) с ДВС, электромобилей и гибридов, их ремонту или утилизации, программы и проекты подготовки и повышения квалификации оценщика ТС и эксперта с использованием интерактивных методов

Основные направления и темы Автопедии

гlossарий, нормативные документы, методики, учебные пособия по конструкции ТС с ДВС, электромобилей и гибридов, их безопасность, страхование, защита имущественных прав, оценка и экспертиза состояния ТС, идентификационные признаки ТС, диагностика агрегатов и систем, фиксация оценщиком повреждений ТС, определение исходных данных, расчет стоимости восстановительного ремонта ТС, ремонт ТС или его утилизация, определение величины причиненного ущерба при ДТП, рекомендации и образцы документов по оценке, типовые ошибки, методическое, информационное и программное обеспечение, программы подготовки и повышения квалификации оценщиков ТС, программы развития автомобильности и безопасности, использования искусственного интеллекта

* Государственная программа «Цифровое развитие Беларуси»

Автопедия /Авторский коллектив Научно-производственного общественного объединения «Белорусская ассоциация экспертов и сюрвейеров на транспорте», под редакцией Капустина В. В., Минск, 2025. – 4478 с.: ил., 136 активных ссылок на фильмы по ремонту ТС.

Разработана электронная версия шести учебных пособий по устройству и технологии изготовления легковых и грузовых ТС с двигателем внутреннего сгорания, электромобилей и гибридов различного назначения, диагностике, выявление неисправностей и повреждений.

Описаны методы осмотра и экспертизы поврежденного ТС и иного имущества, а также методы восстановительного ремонта частей, систем, агрегатов и кузовов. Приводятся образцы калькуляций и других документов по расчетам стоимости ремонта ТС и размера причиненного ущерба при ДТП с использованием информационного и программного обеспечения.

Предлагаются разработанные программы подготовки, повышения квалификации оценщиков ТС, применение новых интерактивных методов при обучении, самоподготовке, стажировке и последующей аттестации. Размещена и другая информация по развитию автомобильности.

Информация и база данных Автопедии, размещаются в приложении на сайте www.autoexp.org Научного производственного объединения «Белорусская ассоциация экспертов и сюрвейеров на транспорте» (ОО БАЭС), а в дальнейшем и ее обновление. Сайт проиндексирован в Яндекс, Google и других источниках информации, активная ссылка - <https://autopedia.autoexp.org/>.

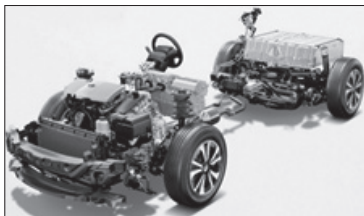
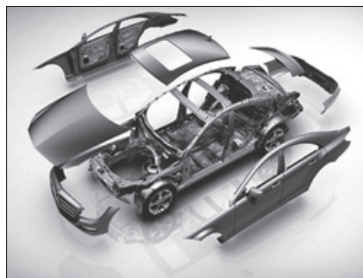
Автопедия рекомендуется как учебное пособие для оценщиков ТС, специалистов автосервиса, учащимся и студентам по автомобильным специальностям, автомобилистам. Может быть использована, как платформа для размещения информации пользователями Автопедии.

Электронное издание Автопедия

1. Назначение и цель Автопедии

1.1. Назначение. Автопедия предназначена, как информационное и методическое пособие для практического использования оценщиками и экспертами дорожных транспортных средств (далее – ТС) и иного имущества, специалистами организаций автосервиса, страховыми компаниями.

1.2. Цель: повышение качества знаний и эффективности использования при подготовке и повышении квалификации оценщиков ТС, специалистов автосервиса, других специалистов автотранспорта и владельцев ТС, а также обучении учащихся и студентов автомобильного профиля.



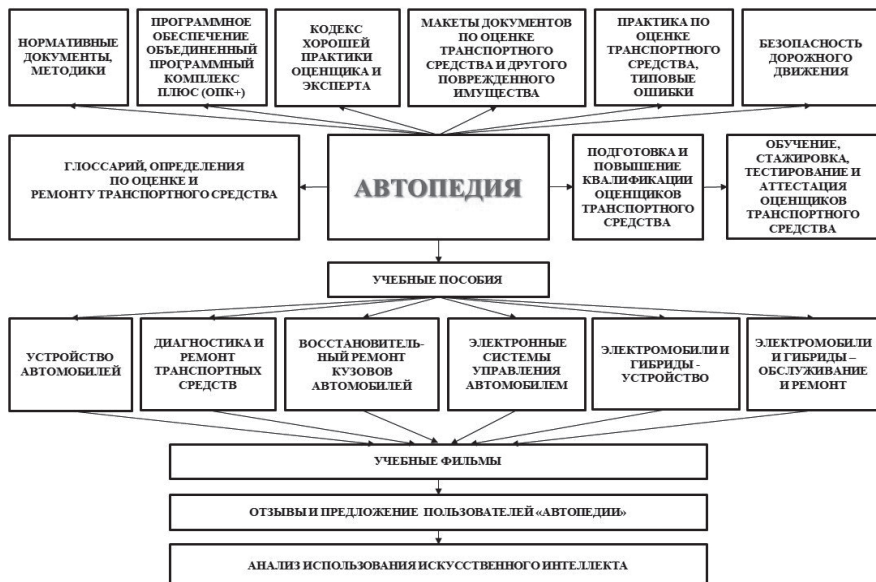
2. Содержание и использование Автопедии

Коллективом экспертов, научных работников и оценщиков-экспертов ТС, членами Общественного объединения «Белорусская ассоциация экспертов и сюрвейеров на транспорте» (далее – ОО БАЭС) создана рукопись Автопедии в электронном виде. Она включает текстовую и графическую информацию всех этапов «жизни» ТС: про-

ектирование, изготовление, обслуживание, ремонт, восстановление после ДТП, аварии или стихийного бедствия, а также его утилизацию.

Некоторые материалы Автопедии используются оценщиками ТС и экспертами в процессе их обучения при подготовке, повышении квалификации и оказании услуги по оценочной и страховой деятельности в области автотранспорта, в автосервисе, при обучении студентов в ВУЗах и колледжах по специальностям автомобильного профиля.

Рукопись Автопедии содержит в настоящее время 4478 страниц приложений текста и графики, а также 136 учебно-методических фильмов ведущих организаций автосервиса и центров по диагностике и ремонту ТС. Она включает также макеты актов осмотров, калькуляций и заключений по расчету стоимости восстановительного ремонта ТС и размера причиненного ущерба, ссылки на нормативные документы, рекомендации, обучающие программы для оценщиков и другая информация по развитию автомобильности (см. функциональную схему Автопедии).



Функциональная схема Автопедии

По тематике Автопедии разработаны: глоссарий – термины и их определения, сокращения и условные обозначения (аббревиатуры) по устройству, техническим и эксплуатационным характеристикам, диагностике, ремонту или утилизации ТС.

В Автопедии приводятся: описание устройства, особенностей конструкции и технологии изготовления, компьютерная диагностика легковых и грузовых ТС с двигателем внутреннего сгорания, электромобилей и гибридов различного назначения; способы и средства выявления неисправностей и повреждений.

Описаны методы осмотра и экспертизы поврежденного ТС и иного имущества, а также методы восстановительного ремонта частей, систем, агрегатов и кузова. Приводятся образцы калькуляций и других документов по расчетам стоимости восстановительного ремонта ТС и размера причиненного вреда при ДТП.

Приводятся разработанные программы подготовки: слушателей курсов, повышения квалификации оценщиков ТС и поврежденного иного имущества; применение новых интерактивных методов при их обучении, самоподготовке, стажировке и последующей аттестации и другая информация по развитию автомобильности.

С учетом удобства практического использования большого объема информации Автопедия представлена на электронных носителях.

С помощью разработанных алгоритмов пользователь может в удаленном режиме, с помощью компьютера, смартфона, мобильного телефона, например, при осмотре ТС, открыть любую из 550 (указанных) тем, касающихся содержания Автопедии, или сформулировать свой запрос. В результате поискового режима можно читать, сохранять, копировать текст и графику по интересующему вопросу или теме.

Специалист по оценке и ремонту ТС, а также владелец автомобиля, учащийся или студент по специальности автомобильного профиля могут использовать материалы Автопедии, как постоянные, так и переменные ее данные в своих познавательных целях или для выполнения расчетов, руководствуясь Правилами использования опубликованной информации.

3. Совет по Автопедии,

основные направления деятельности членов Совета

С целью устойчивого функционирования Автопедии создан «Совет по Автопедии» из девяти ее разработчиков: ученых, экспертов, оценщиков ТС.

Каждый член Совета будет вести конкретные направления научной и практической деятельности и темы, которые были ими написаны в Автопедии.

Члены Совета могут принимать участие в дискуссиях с пользователями по обратной связи, а также в обновлении информации Автопедии.

На основе содержания Автопедии определены следующие специализации тематика данного проекта.

3.1. Глоссарий по автомобилям с двигателем внутреннего сгорания (ДВС); электромобили и гибриды; осмотр ТС, информационное и методическое обеспечение оценки ТС; обучение по программам подготовки и повышения квалификации оценщиков ТС и иного поврежденного имущества, их стажировки, аттестации и дальнейшей работы по специальности.

3.2. Конструкция, диагностирование, ремонт легковых и грузовых ТС с ДВС, а также электромобилей и гибридов.

3.3. Разработка и сопровождение государственной программы «Добрая дорога», разработка и экспертиза проектов по безопасности дорожного движения.

3.4. Идентификация при осмотре состояния ТС, оценка повреждений и восстановительного ремонта.

3.5. Разработка и сопровождение информационного и программного обеспечения – Объединенного программного комплекса (ОПК+), выполненного по импортозамещению для идентификации, расчету стоимости восстановительного ремонта ТС, базы переменных данных – стоимости частей, ремонтных и лакокрасочных материалов.

3.6. Методы ремонта ТС и расчета стоимости их восстановления или утилизации, разработка ремонтных комплексов по восстановлению поврежденных в ДТП ТС – производства стран Республики Беларусь, Российской Федерации, Китайской Народной Республики, других, проводится анализ типовых ошибок при оказании услуги оценщиком ТС.

3.7. Выполнение расчетов по определению стоимости и ремонта ТС, осмотр и оценка ТС, в том числе и поступающих на таможенную границу.

3.8. Разработка алгоритма и сопровождение программного обеспечения и базы данных «Автопедии» сайта ООО БАЭС autoexp.org.

3.9. Организационный и методический инжиниринг по обучающим программам подготовки, повышению квалификации оценщиков ТС и тестированию слушателей обучения.

3.10. Кодекс хорошей практики и внутренние стандарты деятельности оценщиков ТС и другого поврежденного имущества, экспертов и сюрвейеров в результате ДТП, природных явлений и техногенных процессах, члены ОО БАЭС.

3.11. Инжиниринг и использование искусственного интеллекта.

Руководитель проекта и Председатель Совета по Автопедии: Капустин Владимир Владимирович, кандидат технических наук, генеральный директор ОО БАЭС, эксперт.

Заместитель Председателя Совета по Автопедии: Власовец Александр Владимирович, эксперт-оценщик ТС и иного имущества, главный эксперт ОО БАЭС.

Администратор по функционированию Автопедии: Герман Татьяна Петровна, менеджер по работе с клиентами ОО БАЭС.

В Совет по Автопедии будут дополнительно приглашены независимые эксперты, с ученой степенью, для консультирования: по оценке ТС, иного имущества, экспертизе, ремонту, методическому обеспечению данного проекта и другой тематике развития автомобильности.

Организационный инжиниринг и другие функции по проекту осуществляет научно - производственное унитарное предприятие УП «БАЭС -эксперт».

4. Охрана авторских прав разработчиков и пользователей Автопедии

У владельцев Автопедии ОО «БАЭС» сохраняются авторские права. Разработчики Автопедии также сохраняют авторское право на их опубликованные рукописи в этом электронном издании.

Пользователи Автопедии могут принять участие в дискуссии, задать вопрос или написать свое предложение по конкретной теме, а также выслать в адрес Совета свою рукопись по автомобильной тематике. Специалисты Совета по Автопедии могут рассмотреть представленную работу и, при положительной экспертизе, ее опубликовать в специальном разделе для дискуссий, и таким образом сохранить авторские права разработчика.

Авторские права на Автопедию защищены в установленном порядке.

Презентация Автопедии планируется на XVIII Международной конференции оценщиков транспортных средств, экспертов и специалистов автотранспорта, которая состоится 12 марта 2026 года в г. Минске.

Пожелания, предложения или замечания можно высылать в ОО БАЭС – по E-mail: baes_ocenka@mail.ru. Автопедия – это электронное учебное и методическое пособие, для обучения и практического использования оценщиками ТС, специалистами автосервиса, учащимися, студентами по автомобильным специальностям, автомобилистами.

Информация и база данных Автопедии, а также ее обновление будут размещаться в приложении «Автопедия» на сайте научно-производственного Общественного объединения «Белорусская ассоциация экспертов и сюрвейеров на транспорте» (ОО БАЭС) autoexp.org.

Сайт ОО БАЭС autoexp.org и Автопедия проиндексированы в поисковых системах Яндекса, Google. Это и платформа, на которой пользователи могут разместить информацию о своей деятельности в виде объявлений, баннеров и другой рекламы по автомобильной тематике.

Предложения о сотрудничестве по использованию информационной площадки «Автопедии» можно направлять E-mail: baes_ocenka@mail.ru.

ДОБРО ПОЖАЛОВАТЬ!

8. Организационный инжиниринг и социальные проекты ОО БАЭС

1. Организации сообщества оценщиков и сотрудничества

Оценщики ТС в 1999 году пришли к выводу и решили организовать единомышленников и создать в Республике Беларусь общественное объединение: провели съезд, зарегистрировались в Минюсте. В дальнейшем, результатом нашей работы и партнеров были проекты по организационному, методическому, информационному и программному обеспечению оценочной деятельности, которые в основном изложены в «Кодексе хорошей практики» и стандартах ОО БАЭС по оценке поврежденных ТС и другого имущества.

ОО БАЭС в процессе своей деятельности участвовала в ряде знаковых мероприятий: в 2012 году на Международной конференции в Ялте с участием представителей разработчиков программного обеспечения Аудатэкс, ДАТ, Евротакс, оценщиков-экспертов из Украины и приглашенных экспертов из России и Беларуси. Это позволило ОО БАЭС установить хорошие контакты и дальнейшее сотрудничество с представительством ДАТ – Ольгой Ефимовой. Специалисты ОО БАЭС и ее члены: Владимир Капустин, Сергей Шахлович, Александр Власовец и Виктор Мушинский участвовали в Международной конференции в Познани (Польша), выступали с докладами; Председатель правления ОО БАЭС Юрий Важник, члены БАЭС, Александр Тризна, сотрудники ББТС – Сергей Рабецкий и Петр Сусеков выступали на практическом семинаре Международной выставки «Автомобили» в Варшаве; сотрудник БАЭС Наталия Матвеева на конференции в Родоме (Польша), член БАЭС Артем Зеленский на семинарах и конференциях в Москве и Киеве.

Председатель правления ОО БАЭС Юрий Важник установил контакты со специалистами и руководством кафедр известного института по безопасности дорожного движения в Швеции. Как оказалось, эта страна близкая по ряду факторов с Беларусью: похожий климат, примерное количество населения, ТС и другое. Можно добавить, что заведующим кафедрой этого института стал позже наш выпускник АТФ БНТУ – бывший сотрудник и ныне член ОО БАЭС и эксперт.

Работы созданного унитарного предприятия БАЭС по безопасности дорожного движения в сотрудничестве с ГАИ Республики Бе-

ларусь позволили создать концепцию, программу «Добрая дорога» и реализовать проекты. В рамках их реализации было снижено количество летальных случаев при ДТП в г. Минске до минимального уровня столиц европейских государств. Например, по оценке специалистов государственной организации Белгосстраха, на площади Бангалор количество ДТП и страховых случаев снизилось до 50%. Организовано и упорядочено движение транспорта в столице на отдельных сложных участках улиц. Это позволило увеличить среднюю скорость движения транспортных потоков на критичных участках улиц. Программа «Добрая дорога» в настоящее время реализовывается в регионах республики.

2. Социальные проекты членов и партнеров ОО БАЭС

Членами ОО БАЭС проводится работа и по другим направлениям – программам «Качество жизни и здоровье» и «Экологическая безопасность». Так совместно с Минприроды, институтом по водному ресурсу ЦНИИКИВР был организован и проведен в 2021 году первый Международный Форум «Родники Беларуси». В результате нашего сотрудничества были разработаны «Рекомендации по благоустройству и использованию родников». Издана в Санкт-Петербургском издательстве в 2022 году книга «Качество жизни: восстановление и использование родников» (автор В. Капустин) на тему по использованию родниковой воды, как чистого экологического продукта. Приведены так же результаты ее исследования и рекомендации по ее употреблению.



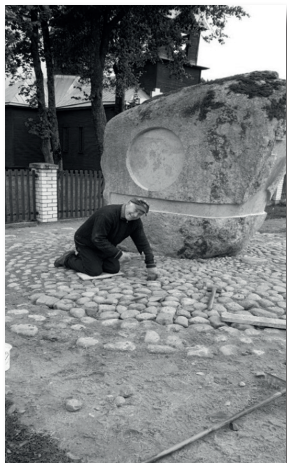
Первый выезд членов ОО БАЭС на благоустройство родника «Навінская крыніца»

Членами БАЭС совместно со специалистами Воложинского лесхоза на малой родине благоустроен родник «Навінская крыніца» (примерно 40 км от г. Минска по шоссе на г.п. Ивенец). Также членами БАЭС изготовлен и воздвигнут у ручья «Поклонный Крест».



*Благоустроенный родник «Навінская крыніца»
(координаты 53.98392/26.91220)*

Недалеко, в д. Киевец у шоссе и церкви, установлен Памятный знак «Камень Дзед» (координаты 53.983620, 26.887606) в память о наших предках (см. сайт autoexp.org).



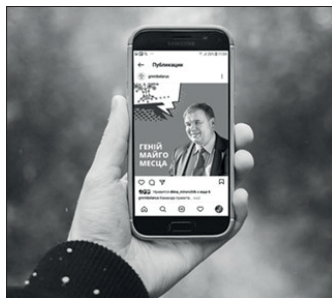
*Капустин Владимир
на субботниках*



Все работы завершены

В соавторстве в 2024 году написана книга «История Киевецкой церкви и прихода» – о истории и возрождении деревянного храма 17 века, паломничестве и туризму. Приложена «Карта гостя» с описанием 20 исторических, культурных и природных объектов для посещения этого края, недалеко от Налибокской пущи. Книга передана прихожанам и в центральные библиотеки республики.

Председателем правления ОО БАЭС Юрием Важником и членами ОО БАЭС создан Веб-сайт с логотипом «Гений моего места» – gmm.by. Размещена на сайте разработанная методика смыслового туризма, которая содержит комментарий путешествия, образы, фотографии, тексты событий прошлого. Разработаны маршруты и «Карты гостя» по местному туризму, культурным, историческим и природным местам его малой родины в Пуховичском регионе, а также Поставского, и других районов. Написана книга о топонимике, названию этих мест и биографические очерки об известных людях, которые жили здесь или посещали эти края. Установлены также информационные щиты, указатели.



Написана книга «Загібелька лепш Парыжу», так сказал Якуб Колас о здешних местах, где любил собирать грибы. В этом проекте принимали участие внучки известного поэта и писателя Якуба Коласа – Вера и Марья Мицкевичы. Написана книга «Жаночая доля» – биографические очерки об известнейших женщинах этого края, 15-ти уроженцах Пуховичского района: заслуженной артистке Беларуси Стефании Станюты, героя времен войны Елены Мазаник... Эти и другие материалы прошлого и настоящего размещены на сайте gmm.by.

Интересную работу выполняет наш профессор Савич Евгений Леонидович, эксперт БАЭС. Он автор и соавтор 175 научных и методически работ, из них 25 учебных пособий и семь учебников с грифом Минобразования, семь монографий, три образовательных стандарта. Подготовил трех кандидатов технических наук. Евгений Леонидович принимал самое активное участие и в написании рукописи «Автопедии». Кроме этого он собрал и написал сборник «Анекдоты от Савича». Страниц? – более, чем 400. На различные житейские темы. Кроме всего, на малой родине, каждый год устраивает



встречи с односельчанами, организовывает освящение погоста, установил Поклонный Крест, создал чат и многое другое.

И еще об одном известном в автомобильном мире неустомимом труженике. Это Супрунович Михаил Андреевич, Председатель совета директоров ОАО «Управляющая компания холдинга «БелГАЗавтосервис». За свою жизнь он много сделал и делает по организации автосервиса не только в Беларуси. На протяжении ряда лет Михаил Андреевич работал во Вьетнаме. В тяжелейший период после войны в этой братской нам стране он организовывал и создал со специали-

стами сеть обслуживания автотранспорта (более 100 автосервисов).

Однако, как говорят: «Не хлебом единым живет человек». У Михаила Андреевича девиз «Спешите делать добро». Он смог его реализовать. У себя, на малой родине, на Гомельщине, он создал Мемориал памяти своим землякам, воевавшим и не вернувшимся с войны обновесковцам, обновил памятники выжившим и ушедшим уже в мирное время. После всего продолжил работу – написал трилогию из 3 трех книг (2021–2024 г.г.) на 1028 страницах с иллюстрация-



ми, фотографиями, документами, графикой и издал в издательстве «Форум», Минск.

Это большой и кропотливый труд: работа в архивах, воспоминания и рассказы участников войны и тыла, фотографии военных и послевоенных лет земляков, а так же свой жизненный путь, наполненный идеями, сбывшимися и не сбывшимися планами, реалиями жизни родственников и семьи. Всё... все в этих трех книгах.

Получил их от автора недавно в подарок. Прочитал, как говорят, «на одном дыхании».

Спасибо тебе, Михаил Андреевич, за твой труд!

Время идет, мы все спешим что-то сделать еще...

Много... много еще можно написать о наших коллегах: оценщиках и экспертах – прошло уже более 25 лет нашей совместной работы. Как говорят: «Оценщиков, экспертов, страховщиков и автомобилистов – бывших не бывает».

В нашей ассоциации на сайте хранится история оценки транспорта. В базе данных размещаются материалы нашего прошлого и настоящего. Например, имеются отчеты о прошлых конференциях, фотографии, доклады. С ними можно ознакомиться в музее ОО БАЭС, вспомнить. Узнаем себя и своих коллег...

Мы чтим тех, кто сделал вклад в развитие оценочной и страховой деятельности в республике: наших ветеранов и молодое поколение, выражаем от имени ОО БАЭС им большую благодарность.

Было все о работе. Один штрих о нашей социалке: *о здоровье и качестве жизни.*

На сайте ОО БАЭС <http://www.autoexp.org/> и в You Tube размещен разработанный наш комплекс упражнений и самомассажа. Думаю, полезный и для оценщиков ТС, сохранения высокого тонуса жизни при этой непростой работе, порой в экстремальных условиях.

Эти и другие материалы, в том числе и по оценочной деятельности, по программам качества жизни, социальной работы и добра размещены на наших информационных ресурсах: сайтах – autoexp.org и gmm.by.

Важно спешить делать добро! Успехов всем на этом поприще!

9. Участники проектов – члены ОО БАЭС и партнеры

***Благодарность организаторам,
преподавателям и методистам,
оценщикам и экспертам
за их большую работу
на протяжении 25 лет!***

Организаторы, преподаватели и методисты по реализации образовательных программ подготовки слушателей, повышения квалификации оценщиков ТС и сюрвейеров поврежденного имущества

Савич Евгений Леонидович, профессор БНТУ, к. т. н., эксперт БАЭС.
Капустин Владимир Владимирович, к.т.н., оценщик ТС, эксперт БАЭС, генеральный директор ОО БАЭС.

Кучерин Петр Михайлович, первый генеральный директор Белорусского бюро по транспортному страхованию (ББТС).

Якубицкий Сергей Леонидович, генеральный директор Белорусского унитарного страхового предприятия Белгосстрах.

Важник Юрий Петрович, председатель правления ОО БАЭС, директор УП БАЭС, к.т.н., эксперт БАЭС.

Саяпина Любовь Георгиевна, к.т.н., оценщик имущества, эксперт БАЭС.

Шабека Владимир Леонидович, к.т.н., доцент БНТУ, оценщик ТС и другого имущества, эксперт БАЭС.

Цыркун Надежда Александровна, психолог-консультант, к.п.н.
Власовец Александр Владимирович, эксперт – оценщик ТС и другого имущества, главный эксперт БАЭС.

Лукашевич Виктор Александрович, эксперт – оценщик ТС и другого имущества, заместитель генерального директора ББТС.

Алпеев Евгений Александрович, начальник отдела определения размера вреда ББТС.

Андреев Виктор Анатольевич, оценщик имущества, заместитель начальника отдела приема заявлений потерпевших и оценки ББТС.

Шустов Андрей Евгеньевич, заместитель начальника управления регулирования по внутреннему и внешнему страхованию и оценочной деятельности ББТС.

Акименко Александр Александрович, заместитель начальника отдела определения размера вреда ББТС.

Пашевич Виталий Николаевич, оценщик ТС.

Видук Илья Сергеевич, начальник управления транспортного страхования БРУСП Белгосстраха.

Счаснович Алексей Степанович, начальник отдела рассмотрения претензий и урегулирования убытков управления транспортного страхования БРУСП Белгосстрах.

Аксельрод Владимир Иванович, эксперт-оценщик ТС и другого имущества, эксперт БАЭС.

Зеленский Артем Николаевич, директор ООО «БонСолюшн».

Гриб Наталья Николаевна, заместитель директора ООО «БонСолюшн».

Перников Александр Сергеевич, директор ООО «АудатэксБел».

Гаевский Вячеслав Геннадьевич, оценщик ТС, мастер – приемщик по ремонту ТС в организации автосервиса.

Горнаева Татьяна Николаевна – юрист.

Турло Сергей Винальевич, специалист ООО «СМР-Софт».

Малаховская Юлия Валерьевна, магистр по обслуживанию автомобилей.

Шатохина Елена Анатольевна, методист Центра повышения квалификации руководящих работников и специалистов финансовой системы.

Бельская Юлия Алексеевна, менеджер УП БАЭС.

Герман Татьяна Петровна, менеджер УП БАЭС.

За это время было подготовлено и прошли повышение квалификации в Учреждении образования «Центр повышения квалификации руководящих работников и специалистов финансовой системы» около 1000 оценщиков ТС и сюрвейеров, выдано более 4000 свидетельств об окончании обучения и повышении квалификации.

***Благодарность руководителям
Учреждения образования
«Центр повышения квалификации
руководящих работников
и специалистов финансовой системы»
и Белорусского Бюро по транспортному
страхованию за организацию обучения
подготовки и повышение квалификации
оценщиков ТС и сторвейеров***

***Вспомним и поблагодарим тех,
кто стоял у истоков оценки,
ветеранов оценщиков и экспертов***

Щеброва Александра Владимировича, Пекаря Федора Николаевича, Капустина Владимира Владимировича, Важника Юрия Петровича, Кучерина Петра Михайловича, Саяпину Любовь Георгиевну, Шабека Владимира Леонидовича, Залещенка Виктора Николаевича Сусекова Петра Германовича, Аксельрода Владимира Ивановича, Паночина Валерия Михайловича, Тризну Александра Алексеевича, Марцинкевича Эдуарда Адольфовича, Пищика Станислава Александровича, Товстелева Юрия Леонидовича, Бурака Сергея Игнатьевича, Гапонова Владимира Семеновича, Гапонцева Владимира Евгеньевича, Герасименко Анатолия Николаевича, Гринчика Виталия Ивановича, Грищука Олега Федоровича, Дубровского Олега Валерьевича, Заустинского Александра Ивановича, Келбусова Юрия Ивановича, Колесника Валерия Сергеевича, Кузьмина Сергея Николаевича, Кунашко Александра Алексеевича, Кухарева Виталия Викторовича, Петручика Александра Ивановича, Рабцевича Станислава Владимировича, Скварко Владимира Витольдовича, Теслюка Николая Михайловича, Хмельевского Виктора Станиславовича, Черепанова Алексан-

дра Михайловича, Щербенкова Александра Федоровича, Щербицкого Александра Михайловича, Юрасова Игоря Николаевича, Фастову Галину Юрьевну, Кононова Александра Георгиевича, Германа Владимира Сергеевича, Жиха Виктора Терентьевича, Лиса Николая Андреевича, Смольского Владимира Брониславовича, Галенчика Анатолия Ивановича, Говако Сергея Евгеньевича, Грень Владимира Степановича, Павловского Сергея Петровича, Гапановича Василия Константиновича, Кравченко Александра Николаевича, Шобота Юрия Владимировича, Турчина Олега Викторовича, Бокова Сергея Николаевича, Короткина Игоря Григорьевича, Стремоуса Виктора Алексеевича, Вороненка Сергея Станиславовича, Зубовича Владимира Николаевича, Мушинского Виктора Васильевича, Трифонова Николая Юрьевича, Борисенко Александра Вячеславовича.

Благодарность
**оценщикам ТС, которые работают и теперь
на семейном подряде**

Бурак Леонид Леонидович и Бурак Геннадий Леонидович, Шахлович Сергей Михайлович и Шахлович Олег Михайлович; родители и их дети: Фалей Олег Иванович и Фалей Алексей Олегович, Павленко Сергей Евгеньевич и Павленко Андрей Сергеевич, Брусков Андрей Анатольевич и Брусков Станислав Андреевич, Казинец Леон Иосифович и Казинец Евгений Леонович.

Благодарность
**всем оценщикам и сюрвейерам:
молодому поколению,
кто продолжает учиться и работать
в области повышения профессиональной
деятельности, своей квалификации**

Белорусская ассоциация экспертов и сюрвейеров на транспорте
ОО БАЭС

Методическое пособие
Интерактивное обучение
и практика

**Организационное, информационное
и методическое обеспечение образовательной
программы обучения и повышения
квалификации оценщиков транспортных
средств и другого поврежденного имущества**

Приложение к стандартам ОО БАЭС и «АВТОПЕДИИ»

*Содержание методического пособия обсуждалось:
на семинаре методистов в Государственном учреждении
образования «Центр подготовки, повышения квалификации
и переподготовки кадров Министерства финансов
Республики Беларусь» 14.03.2024 г.:
на научно-техническом Совете Белорусской ассоциации экспертов
и сюрвейеров на транспорте 13.10.2025 г.*

Рецензенты:
профессор, доктор филологических наук
Вячеслав Петрович Рагойша;
профессор, кандидат технических наук
Евгений Леонидович Савич.

Методическое пособие подготовил:
Владимир Владимирович Капустин,
эксперт ОО БАЭС, кандидат технических наук, доцент.

В пособии приведены сведения об интерактивной форме обучения. Рассмотрены особенности использования интерактивных методов при подготовке слушателей по повышению квалификации. Предложены методы организационного, информационного и методического обеспечения по реализации образовательной программы при подготовке и повышении квалификации оценщиков транспортных средств и другого поврежденного имущества в результате дорожного транспортного происшествия и наступлении страхового случая. Рассмотрена система взаимодействия и оказания услуги по определению размера причиненного вреда и восстановительного ремонта имущества. Проведен анализ методов обучения, а также использование интерактивного образования для обеспечения ускоренной и качественной подготовки оценщиков в Государственном учреждении образования «Центр повышения квалификации руководящих работников и специалистов финансовой системы».

Методическое пособие может быть использовано при разработке образовательных программ подготовки и повышения квалификации специалистов.

СОДЕРЖАНИЕ

1. Что отличает интерактивное обучение от других видов
2. Практика использования интерактивного обучения оценщиков поврежденного имущества
 - 2.1. Особенности проведения организационного, информационного и методического обеспечения по образовательной программе повышения квалификации оценщиков
 - 2.2. Условия подготовки и оценки уровня знаний на занятиях
 - 2.2.1. Подготовка и повышение квалификации оценщиков
 - 2.2.2. Тестирование и оценка знаний слушателей
3. Основные виды и методы обучения при подготовке и повышения квалификации оценщиков
 - 3.1. Обучение слушателей
 - 3.2. Проведение организационного, методического обеспечения по образовательной программе повышения квалификации оценщиков ТС
 - 3.3. Проведение организационного, информационного и методического обеспечения по образовательной программе повышения квалификации оценщиков поврежденного имущества, кроме ТС
4. Используемые наглядные пособия макетов, средств интерактивного обучения
 - 4.1. Какие методы обучения можно назвать интерактивными?
 - 4.2. Технические, учебные, программные и информационные средства
 - 4.2.1. Информационное обеспечение
 - 4.2.2. Программное обеспечение
 - 4.2.3. Оборудование учебных классов и конференц-класса
 - 4.2.4. Международные форумы-конференции
5. Интерактивная доска
 - 5.1. Назначение интерактивной доски
 - 5.2. Общие принципы работы и использования интерактивной доски
 - 5.3. Способы применения интерактивных досок

Методические источники

1. Что отличает интерактивное обучение от других видов

Интерактивное обучение по определению проходит при постоянном, активном взаимодействии всех участников учебного процесса – преподавателя и учащихся.

Понятие интерактивного обучения появилось относительно недавно – в 1990-е годы. Это до сих пор далеко не самая разработанная область педагогики. Пока не пришли к единому мнению, нужно ли выделять интерактивные методы обучения в отдельную категорию. К тому же нередко ситуация, когда иногда интерактивным считают только обучение с помощью интерактивных цифровых технологий.

В практике широко распространено деление методов обучения на пассивные, активные и интерактивные.

Пассивный метод – это известная форма взаимодействия преподавателя и обучающего. Преподаватель является основным действующим лицом и управляющим ходом занятия, а студенты выступают в роли пассивных слушателей, подчиненных его директивам. В пассивном обучении главная роль принадлежит преподавателю. Он выступает источником знаний, которые учащиеся должны усвоить. Связь преподавателя со студентами осуществляется посредством опросов, самостоятельных и контрольных работ и т. д.

С точки зрения современных педагогических технологий и эффективности усвоения студентами учебного материала пассивный метод мало эффективен, но, несмотря на это, он имеет и некоторые плюсы. Это возможность преподнести сравнительно большее количество нового учебного материала в ограниченных временных рамках занятия. Например, в лекционных занятиях обычно предлагается слушателям обширный материал по конкретной теме: история, теория, содержание сути, методы и примеры, выводы, результаты.

Активный метод – это форма взаимодействия преподавателя и обучающего, при которой они взаимодействуют друг с другом в ходе занятия. Обучающиеся здесь не пассивные слушатели, а активные участники.

Они находятся на равных правах. Если пассивные методы предполагали авторитарный стиль взаимодействия, то активные больше предполагают демократический стиль. Активные методы эффективно используются при проведении практических и лабораторных занятий, когда слушатели самостоятельно решают примеры, задачи

в аудитории или проводят исследования в лаборатории, получают реальные результаты и имеют возможность их обсуждать, учиться формулировать выводы по своим результатам и учиться их защищать.

Интерактивный метод. Семантическое значение слова интерактивное происходит от английского слова interact, где inter – взаимный, «аст» – действовать. Следовательно, интерактивный – это способность взаимодействовать в режиме беседы, диалога с компьютером или человеком.

Интерактивные методы можно рассматривать как наиболее современную форму активных методов.

Они подразумевает, что слушатель, например, повышения квалификации, уже не объект, которому преподаватель или специалист высокой квалификации передает знания, а самостоятельный субъект. Он конструирует свои знания, и приобретенные в результате обучения, проводит поиск и анализ информации, которую в дальнейшем можно использовать в своей деятельности. Другими словами, в отличие от активных методов, интерактивные ориентированы на более широкое взаимодействие слушателей не только с преподавателем, но и друг с другом и на большее доминирование активности в процессе организации познавательной деятельности, получения знаний и навыков, а также умения проводить дискуссии.

Роль преподавателя сводится к направлению деятельности слушателей на достижение поставленной цели занятия. Преподаватель разрабатывает план занятия. Обычно, это интерактивные задания, в ходе выполнения которых слушатель изучает необходимый по теме материала.

Интерактивное обучение – это создание комфортных условий обучения, при которых слушатель чувствует свою успешность, свою интеллектуальную состоятельность, что делает продуктивным сам процесс обучения: дать знания и навыки, а также создать профессиональную и интеллектуальную базу для будущей работы, когда обучение закончится.

Задачами интерактивных форм обучения являются:

- пробуждение у обучающихся интереса к изучаемому вопросу, теме;
- эффективное усвоение учебного материала;
- самостоятельный поиск учащимися путей и вариантов решения поставленной учебной задачи (выбор одного из предложенных вариантов или нахождение собственного варианта и обоснование решения);

- установление взаимодействия между обучающимися, обучение работать в команде, проявлять терпимость к любой точке зрения, уважать его позицию и достоинство;

- формирование у обучающихся основных положений нормативных и правовых актов по обсуждаемому вопросу на занятиях, пути практического их использования;

- формирование жизненных и профессиональных навыков;

- выход на уровень осознанной компетентности обучающего направленной на выполнение своих обязанностей в процессе работы по новой специальности.

При использовании интерактивных форм роль преподавателя резко меняется, перестает быть центральной, он лишь регулирует процесс и занимается его общей организацией, готовит заранее необходимые задания и формулирует вопросы или темы для обсуждения в группах, проводит консультации, контролирует время и порядок выполнения намеченного плана. Участники обращаются к социальному опыту – собственному и других людей, при этом им приходится вступать в коммуникацию друг с другом, совместно решать поставленные задачи, преодолевать конфликты, находить общие точки соприкосновения, идти на компромиссы.

Все интерактивные технологии делятся на четыре группы: фронтальные, коллективно-группового обучения, ситуативного обучения и обучения в дискуссии. Среди интерактивных методов широко используются такие как мозговой штурм, обсуждение круга предложений и новых идей, позиций, установившейся и хорошей практики, работа в малых группах, пресметод и другие. Для решения учебных задач преподавателем могут быть использованы следующие основные интерактивные формы:

- круглый стол (дискуссия, дебаты);

- мозговой штурм (брейншторм, мозговая атака);

- анализ конкретных ситуаций, ситуационный анализ (Case-study);

- мастер-класс;

- деловые и ролевые игры;

- наставничество.

В практике известно, что указанные три метода обучения (пассивный, активный и интерактивный) не должны исключаться или противодействовать между собой, а представлять единую систему получения знаний, практических навыков и новых коммуникаций.

При формировании программы обучения, важно учитывать и категорию обучающихся, их уровень первоначальной подготовки, установившейся и хорошей практики.

В данной статье уделено внимание новому методу интерактивного обучения, который сочетается с известными двумя методами, так называемыми «пассивным и активным». В своей практике используется такой вариант обучения. Нам представляется, что комплексный способ может иметь следующий положительный эффект при подготовке и повышении квалификации специалистов.

Слушатели обучения становятся активными участниками образовательного процесса.

Преподаватель становится не только транслятором знаний, а является и наставником, фасилитатором (англ. *facilitator*, от лат. *facilis* «лёгкий, удобный»), обеспечивающим успешную групповую коммуникацию.

Работа с группой перестраивается от монологической в диалогическую.

Преподаватель в программе обучения по своему предмету, используя все методы, не только делится информацией на лекции, отвечает на вопросы, но и далее на практических занятиях принимает обратную связь, взаимодействует с группой, вводит корректировки и вместе с обучающимися обсуждают различные варианты решений.

Таким образом, преподаватель на занятиях создает условия, при которых обучающиеся выступают в роли активных, сознательных, равноправных участников учебного и воспитательного процесса.

Применение интерактивных методов обучения – важнейший шаг не только к качественным знаниям, но и к развитию личностного потенциала слушателей. В современной профориентации, на тренингах и в статьях по педагогике встречаются такие термины в обучении, как «**hard skills**» и «**soft skills**». Они же позволяют внести и конкретные направления в формировании профессиональных знаний, навыков и качеств обучающегося.

Hard skills – (англ. «жесткие» навыки) профессиональные знания и навыки, которым можно научить и которые можно измерить, то есть качество обучения можно проверить с помощью экзамена, теста. Обычно для них выделяются определенные уровни сложности, по которым можно постепенно подниматься в своей профессии, карьере, как по лестнице.

Soft skills – (англ. «мягкие» навыки). Иногда их называют личными качествами, так как некоторые зависят во многом от характера человека, а другие в дальнейшем приобретаются с личным опытом. Такие универсальные компетенции, значительно труднее измерить количественными показателями на экзамене, наличием сертификата или диплома. Для освоения **soft skills** не существует легких пошаговых инструкций: человек или обладает каким-либо качеством от рождения (например, спокойный характер, дружелюбность), или приобретает личные качества с опытом, на первом этапе путем своих проб и ошибок, самим образованием, или изучением хорошего опыта других, либо использует опыт своего наставника (например, умение работать в команде, развивать лидерские качества).

Считается, что навыки **soft skills** – осваиваются специалистом медленнее, чем **hard skills**. Это социальные, интеллектуальные и волевые компетенции, как коммуникабельность, умение работать в команде, умение слушать других, креативность, пунктуальность, уравновешенность.

2. Практика использования интерактивного обучения оценщиков поврежденного имущества

2.1. Особенности проведения организационного, методического обеспечения по образовательной программе повышения квалификации оценщиков

Квалифицированные кадры — основа работы успешной организации, компании, частного предприятия или индивидуального предпринимателя. Чтобы взрастить своих специалистов, важна хорошо организованная система обучения всех сотрудников. У каждого сотрудника имеется свой набор знаний, профессиональных навыков и опыта. Сочетание этих характеристик и определяет квалификацию работника. Однако научный и технический прогресс заставляет в одних случаях регулярно повышать квалификацию специалиста, а в других случаях возникает необходимость поменять свою профессию или получить дополнительные новые знания, навыки практической работы. Это достигается постоянным самообразованием, а также периодическим обучением на специальных занятиях повышения квалификации в учебных центрах.

Уровни квалификации специалистов закреплены в государственных стандартах, а также требованиях нормативных документов конкретной организации. Это естественный процесс, ко-

торый и побуждает работодателя направлять специалиста на учебу в специализированное учреждение образования, где формируется организационное, информационное и методическое обеспечение по образовательной программе повышения квалификации, или проводить обучение в своей организации, либо ограничится самообразованием. Безусловно, эти три способа обучения являются важными в процессе всей трудовой деятельности специалиста. Правда, первый является как бы форсирующим, который в достаточно короткий период обучения на занятиях с преподавателями, практикующими специалистами, позволяет получить новые знания, необходимые при продолжении своей деятельности. Такой вид повышения квалификации в конечном итоге создает мотивацию специалисту и способствует повышению его карьерного роста.

Следует также обратить внимание на особенности слушателей их организационных навыков, информационного и методического обеспечения, которые отличаются от учащихся колледжей или студентов. Это в основном специалисты с опытом работы в своей профессии. Как правило они и различного возраста, учатся даже пенсионеры. У многих уже за это время сложилась своя установившаяся практика работы, которая из года в год использовалась. Известно, что она формировалась с учетом изменения ситуации на рынке услуг, своего опыта, и не являлась порой «хорошей», так как уже не соответствовала новым требованиям, условиям по оказанию услуги. Например, практика оценщика, при определении идентичности дорожных транспортных средств (далее – ТС), характеру их повреждения и новых технологий восстановительного ремонта, стоимости восстановления.

При обучении этой профессии необходимо проводить начальную более длительную подготовку и регулярное (через каждые три года непрерывной работы) повышение квалификации оценщиков ТС и иного поврежденного имущества. При этом, важно использовать при обучении три метода обучения (пассивный – лекции, активный – практические и интерактивный) в пропорциональной степени. Важно иметь не только профессиональные знания – теорию, но и навыки осмотра, фиксации фактов износа, повреждения, расчета стоимости восстановления имущества. Требуется также разработать компетентное заключение о размере причиненного вреда в результате ДТП на основе изучения данного события, руководствуясь нормативными и правовыми актами в этой сфере деятельности.

Также при оказании услуги оценщиком особенно необходимо обеспечивать **Soft skills**: коммуникабельность, организованность, терпеливость, доброжелательность, так как приходится работать с людьми, потерпевшими в ДТП, порой в экстремальных условиях.

Считается, что профессия оценщика уникальная и интересная. Как правило профессиональный рост оценщика – от «оценщика ТС-стажера» приводит к самому высокому уровню знаний и практики – аттестации «оценщик ТС-эксперт». Он может стать наставником или методистом, ученым в этой области знаний. Эта профессия востребована и заслуживает большего внимания.

В этом пособии «мягкие» навыки «**Soft skills**» и их формирование не рассматриваются. Это другая область знаний и практики, связанная с методами и направлениями по формированию этических и моральных качеств, поведенческих приемов специалиста при оказании услуги. Основные позиции правил работы и поведения оценщика ТС изложены в принятом членами ОО БАЭС «Кодексе хорошей практики», а также рассматриваются на специальных практических занятиях проводимого обучения.

Механизм взаимодействия по оказанию услуг потерпевшему в ДТП владельцу имущества наглядно представлен на схеме (Рис. 1).



Рис. 1. Функциональная схема взаимодействия при урегулировании убытков

За последние годы значительно изменилось методическое, программное и информационное обеспечение оценщика ТС и другого поврежденного имущества для целей страхования. Приведем графические иллюстрации разработок Унитарных предприятий БАЭС и БАЭС-эксперт, Белорусского бюро по транспортному страхованию (далее – ББТС) и Государственного учреждения образования «Центр повышения квалификации руководящих работников и специалистов финансовой системы» (далее – Центр).

В ББТС разработано и обновляется нормативное и методическое обеспечение оценки ТС и другого поврежденного имущества при страховании. Установлено постоянное взаимодействие по урегулированию убытков и размера возмещения причиненного вреда (см. Рис. 1). Проводится их периодическое тестирование и аттестация по четырем уровням подготовки, практики с присвоением соответствующей квалификации от стажера до оценщика ТС-эксперта.

Специалистами Центра, при методической и информационной поддержке УП БАЭС и УП БАЭС-эксперт разработаны образовательные программы: подготовки и проведения обучения слушателей; регулярное повышение квалификации перед аттестацией 300 – 320 работающих оценщиков ТС и другого поврежденного в ДТП имущества.

В системе оказания услуг потерпевшим в ДТП работают также и специалисты: ББТС и страховых компаний, разработчики информационного и программного обеспечения, автодилеры, предприятия автосервиса и судебной эксперты по автотранспорту; оценщики имущества, а также специалисты сервиса по восстановлению другого поврежденного имущества (Рис. 2).



Рис. 2. Взаимодействие системы оказания услуг потерпевшему владельцу ТС в ДТП

2.2. Условия подготовки и оценки уровня знаний на занятиях

Занятия по обучению специалистов по оценочной деятельности проводятся по следующим программам: организационное, методическое обеспечение по образовательной программе подготовки специалистов оценщиков ТС (160 часов); организационное, методическое обеспечение по образовательной программе повышения квалификации оценщиков ТС (40 часов); организационное, методическое обеспечение по образовательной программе повышения квалификации оценщиков поврежденного в ДТП имущества – не включая ТС (32 часа).

Занятия обычно проводятся при дневной форме обучения. Также использовалась и дистанционная форма обучения – онлайн, когда обучающийся находился в период обучения на своем рабочем месте. С использованием программного обеспечения практиковалось и тестирование слушателей.

2.2.1. Подготовка и повышение квалификации оценщиков

Они имеют ряд особенностей и требований, которые соблюдаются при проведении организационного инжиниринга.

К ним можно отнести: *ускоренный* процесс обучения и в тоже время *эффективный*. Поэтому формирование группы учащихся на занятиях заключается в подборе слушателей, имеющих базовое образование инженера или механика по специальности эксплуатации ТС, конструирование или прошедший обучения по оценке имущества, кроме ТС. На занятиях не ставится задача обучения или повторения материала по инженерной подготовке, а ставится цель расширения области деятельности слушателя в данной сфере и получения новых знаний необходимых в услуге, по оценке поврежденного имущества.

При обучении оценщиков повышения квалификации в учебном Центре используется, как лекционная форма, так и практические занятия, стажировка в организации по оценке – у наставника (Рис. 3).

В расписании указывается дата, время проведения занятий, тема и вид излагаемых вопросов, Ф.И.О. преподавателя, должность по основной работе, звание и научная степень. Расписание и вопросы по занятиям обсуждаются руководителем обучения с преподавателем и согласовываются с методистом Центра.

За неделю до начала занятий в интернете на – «Google-диске» размещаются для слушателей материалы: по нормативным документам, информационному и методическому обеспечению деятель-

ности оценщика, а также (копии содержания лекций и практических занятий, обсуждаемых вопросов, слайды, рефераты, отдельные учебные пособия). Слушатели, получившие ссылку доступа, могут ознакомиться с ее содержанием, скопировать и использовать при самоподготовке, а также в своей дальнейшей работе.

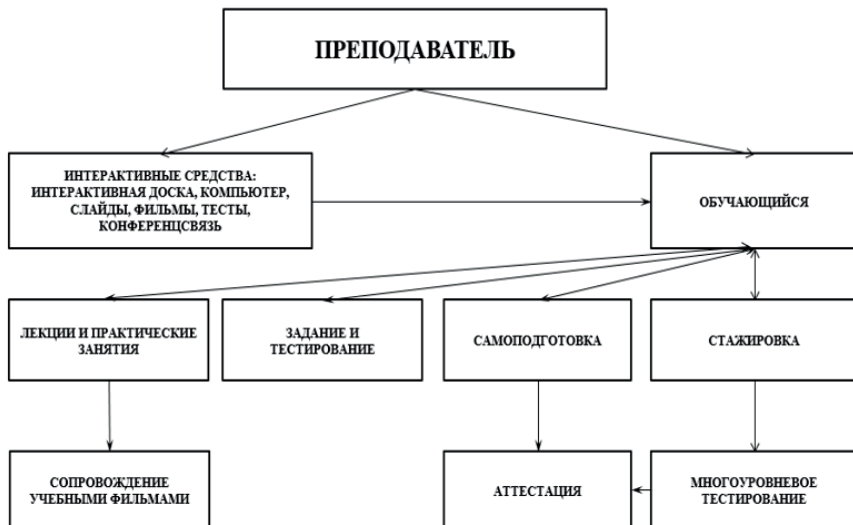


Рис. 3. Интерактивное многоуровневое обучение оценщика

При проведении занятий используется интерактивная доска, компьютер, проектор, а также с помощью интернета методическое, информационное и программное обеспечение. Основной материал формируется на слайдах и демонстрируется на поле интерактивной доски. В дальнейшем излагается сущность вопроса по теме с комментарием, использованием, например, графики, примеров.

На лекциях излагаются: состояние и развитие оценочной деятельности автострахования в республике; основные направления деятельности оценщика; основы новых конструкций и технология изготовления ТС, их диагностика и ремонт; разделы правил и методологии оказания услуги; использование информационного и программного обеспечения, способы фиксации повреждений ТС, расчета стоимости восстановительного ремонта и размера причиненного вреда, правила обжалования оказываемой услуги;

особенности нестандартных ситуации при оказании услуги оценщиком.

В процессе лекции могут кратко обсуждаться возникшие у слушателей вопросы или они переносятся для обсуждения на практических занятиях. В соответствии с регламентом преподаватель завершает лекцию за 8-10 мин. раньше и оставляет время для ответов на возникшие у слушателей вопросы или их дальнейшее обсуждение продолжается на практических занятиях.

Практические занятия являются продолжением использования изложенных положений тем и вопросов в прочитанных лекциях. Они, как правило проводятся тем же преподавателем. На практических занятиях рассматриваются типовые методы идентификации ТС и их оценки, определения исходных и переменных данных, использование ПО, проведение расчета по оценке ремонта и размера причиненного вреда, а также используются интерактивные методы.

В практические занятия входит и *стажировка* слушателей, и их обучение на предприятиях по оценке ТС, в страховых компаниях, под руководством практикующего оценщика ТС – наставника. Форма наставничества имеет практическое значение в части: идентификации ТС; осмотра, реально поврежденного ТС легкового и грузового, отечественного и зарубежного производства; составления акта осмотра, фиксации повреждений и фотосъемка; ознакомление с ПО и проведение расчета стоимости восстановительного ремонта и определения переменных данных; формирование заключения о размере причиненного вреда.

В процессе стажировки обучающийся знакомится с некоторыми поведенческими приемами оценщика при оказании услуги, взаимодействии с заинтересованными лицами, приглашенными на осмотр. То есть, получит некоторые «мягкие» навыки.

Повышение качества знаний достигается использованием на занятиях интерактивных методов: проведение мастер – класса; обсуждения сложных вопросов и экстремальных ситуаций за «Круглым столом»; стажировка в оценочных организациях, страховых компаниях; использование практики наставничества, самоподготовки, индивидуального тестирования (см. Рис. 3.) и анкетирования слушателей.

В процессе обучения используются технические и наглядные средства, макеты, информационное, методическое и программное обеспечение.

2.2.2. Тестирование и оценка знаний слушателя

В настоящее время на практике применяется компьютерное тестирование обучаемого. С этой целью разработано ряд программ, которые в зависимости от технического задания их разработки в основном используют при тестировании в виде цифровой оценки в виде набранных баллов. Такой метод позволяет за достаточно короткий период тестирования всей группы принимать решение о результатах. Такой метод практически исключает возможность внести некоторую субъективность в оценке уровня знаний. Конечно, он не дает возможности объективно оценить уровень знаний по отдельным темам либо вопросам. В то же время «суммирование» баллов в первую очередь дает качественную оценку (типа-сдал, не сдал), с другой стороны – и количественную оценку в баллах. На практике разрабатывается много и других тестов по определению уровня знаний, а также приобретению «жестких» и «мягких» навыков.

В ОО БАЭС разработана диаграмма определения уровня знаний, которая используется при тестировании слушателей – оценщиков поврежденного имущества. Диаграмма БАЭС представляет X - координатную систему с указанием количества читаемых дисциплин по темам. В данном случае для оценщиков ТС их пять. На каждой координате обозначено количество возможных баллов (процентов от максимально возможного), которые может набрать слушатель во время тестирования по каждой дисциплине. Обозначенная красная ломаная линия указывает границу внутри которой обозначается область неудовлетворительных баллов или процентов (например, менее 50 баллов). Указанная черная линия наглядно показывает, как количество набранных положительных баллов, так и по каким дисциплинам или темам обучения они набраны. Аналогичный алгоритм может быть использован при необходимости тестирования по отдельной изучаемой дисциплине, ее разделам или темам.

Правила тестирования предварительно обсуждаются со слушателями. Каждый слушатель тестируемой группы, используя индивидуальный компьютер в течение 45 мин., отвечает на вопросы теста в соответствии с обучаемым дисциплинам (предметам). Вопросы (более 20) предлагаются каждому слушателю по случайному закону из базы вопросов по изучаемым предметам. Слушатель должен ответить на каждый вопрос путем активации одного из трех и более вариантов предложенных ответов. Правильный ответ имеет свое количество баллов в зависимости от изучаемых пяти предметов. По

итогам тестирования формируется акт с указанием суммы набранных баллов и диаграмма знаний (Рис. 4).

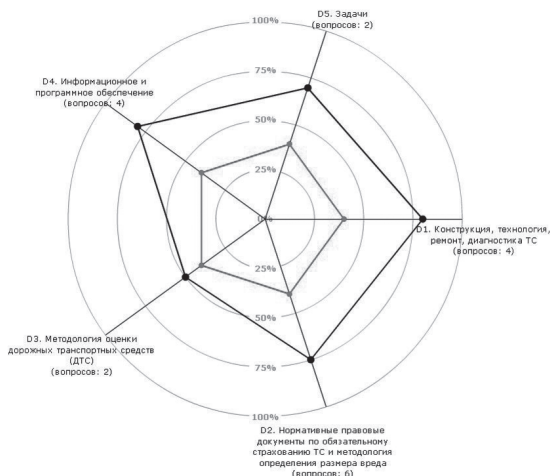


Рис. 4. Диаграмма оценки знаний тестируемого слушателя обучения

По результатам тестирования печатается протокол теста слушателя, в котором указано количество набранных баллов и прикладывается диаграмма уровня знаний по каждому предмету. Тестируемый слушатель получает копию протокола и расписывается в оригинале, который хранится в его деле. Слушатель для удовлетворительной оценки должен набрать требуемое количество баллов (за пределами красной линии по каждому предмету).

По результатам набранных баллов, а также визуальной оценки выполненных заданий стажировки, активного участия в интерактивном обсуждении на занятиях, комиссия принимает решение об аттестации слушателя как, по профессиональным, так, частично, и по «мягким» навыкам.

Повышение качества знаний достигается использованием других интерактивных методов: проведение мастер – класса; обсуждения сложных вопросов и экстремальных ситуаций за «Круглым столом»; стажировка в оценочных организациях, страховых компаниях; использование практики наставничества, самоподготовки, индивидуального тестирования и анкетирования слушателей.

3. Основные виды и методы обучения при подготовке и повышении квалификации оценщиков

3.1. Обучение слушателей. При подготовке слушателей, претендующих получить разрешение на оказание услуги по оценке поврежденных в ДТП ТС, в первую очередь обращается внимание на контингент претендентов на обучение и соблюдение правил приема и зачисления в группу. В Положении об аттестации оценщиков для целей обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств Белорусского бюро по транспортному страхованию (далее – ББТС) указывается, какие требования предъявляются к слушателю обучения, претендующему на получение квалификации оценщика ТС и другого имущества, в частности, к профилю базового образования, наличию стажа работы по профилю образования и др.

Формирование учебной группы, претендующих слушателей, желающих пройти обучение по профилю оценки имущества на первом этапе высылают в Центр необходимый пакет документов: копии диплома о высшем или среднем специальном образовании, по специальности инженера или механика в дорожных транспортных средств (далее – ТС), а также приложение к диплому, где указан перечень изучаемых дисциплин в ходе обучения (конструкции, эксплуатации ТС, ремонта, сервиса, диагностирования, механике); копия из трудовой книги последних лет работы по специальности; сопроводительное письмо руководителя организации, где работает специалист, претендующий на зачисление в группу, либо от частного лица. Эти документы, претендующий на учебу слушатель направляет в Центр, и они поступают в приемную комиссию. Комиссия рассматривает документы и принимает решение по каждой кандидатуре о зачислении в группу обучающихся, либо делает обоснованную формулировку отказа. На основании рекомендаций комиссии формируется группа примерно в составе 25 слушателей. Используя право на образование, слушатель, имеющий другой профиль образования имеет право учиться, однако работать по специальности оценщика ТС не сможет.

При этом важно отметить, что на занятиях слушатель обучается смежной специализации, которая не была у его основной при предыдущей работе. Примером может быть рассматриваемая форма подготовки оценщика ТС, имеющего, например, высшее инженер-

ное «автомобильное» образование по эксплуатации ТС и соответствующий опыт работы. После подготовки на занятиях специалист имеет возможность аттестоваться в ББТС и получить доступ к работе уже в качестве оценщика ТС-стажера и оказывать услуги в страховой компании или в оценочной организации. После некоторого опыта работы специалист имеет право аттестоваться на «оценщика ТС» и далее повышать уровень квалификации в новой профессии.

На занятиях слушатели получают углубленные знания по особенностям устройства, технологии изготовления, диагностирования и восстановительного ремонта ТС; методик расчета стоимости ремонта с использованием программного обеспечения, а также правил урегулирования порой конфликтной ситуации заинтересованных сторон при определении стоимости и размера причиненного вреда.

Обученные на занятиях специалисты также востребованы в сфере автосервиса, автохозяйствах, других смежных предприятиях. В процессе работы возникает необходимость периодически обучаться на занятиях повышения квалификации (через три года), аттестоваться – подтвердить свою квалификацию или получить более высокую категорию «Оценщик ТС-эксперт». Для оценщика ТС и иного имущества они изложены в «Правилах по определению размера вреда, причиненного транспортному средству в результате дорожно-транспортного происшествия, для целей обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств», разработанных ББТС, а также в Кодексе хорошей практики ОО БАЭС. Порядок и правила оказания услуг (хард-скилов) должны выполняться при осмотре ТС, расчету стоимости его восстановительного ремонта, поврежденного в ДТП иного имущества в результате наступления страхового случая.

На основе утвержденной программы подготовки, формируется расписание занятий, методическое и информационное обеспечение, дидактические материалы для работы слушателей в аудитории. За неделю в Google-диске размещается для слушателей необходимый материал. Они могут эту информацию разместить на своем компьютере, ноутбуке или смартфоне. Спустя неделю после завершения занятий база данных на Google-диске ликвидируется. Формируется параллельно состав преподавателей и специалистов. Руководитель обучения обсуждает с преподавателями содержание лекций, практических занятий, использование интерактивных форм обучения. Лекции в общем объеме обучения в аудитории составляют пример-

но 35 – 40%, практических занятий 40%, интерактивного обучения 20–25% от общих занятий в аудитории в течение 11 рабочих дней – 88 часов (Рис. 5).

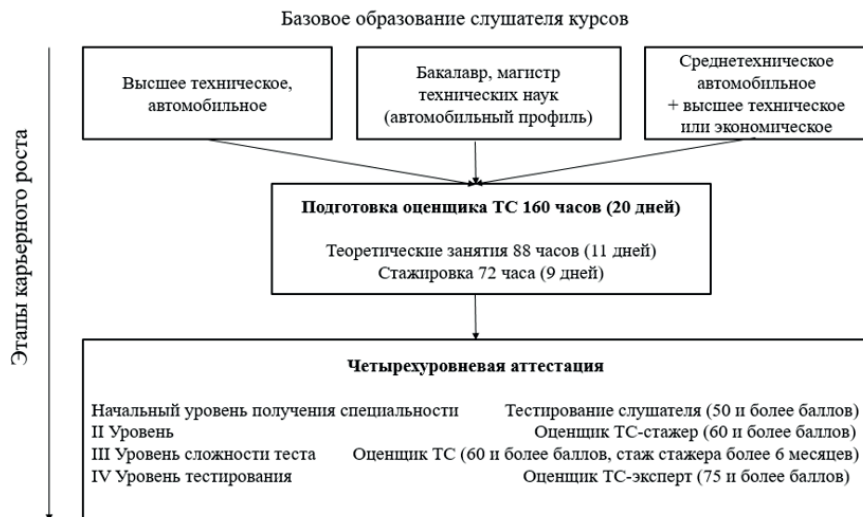


Рис. 5. Четырехуровневая аттестация оценщика ТС

Стажировка слушателей проходит в страховых компаниях и оценочных организациях под руководством оценщиков ТС – наставников и составляет 9 рабочих дней. Это по сути индивидуальное обучение слушателей навыкам практической работы будущего оценщика. Обучаемый совместно с наставником проводят осмотр поврежденных ТС, он составляет акты осмотра ТС, выполняет расчеты с помощью ПО на компьютере – калькуляции по ремонту, заключение о размере причиненного вреда и другие необходимые по регламенту документы, ведет дневник и по завершению составляет отчет о стажировке, получает отзыв наставника.

Завершающий день занятий включает: занятие «Мастер класс», проведение «Круглого стола», персональное компьютерное тестирование и аттестацию комиссией по итогам тестирования, стажировки и выдачу успешно прошедшим аттестацию слушателям свидетельств установленного образца.

По результатам набранных баллов при тестировании, а также визуальной оценке выполненных заданий стажировки, активного

участия в интерактивном обсуждении на занятиях, комиссия принимает решение об аттестации слушателя, как по профессиональным, так и, частично, по «мягким» навыкам.

После завершения обучения слушатель имеет право аттестоваться в комиссии ББТС на оценщика ТС-стажера и получить допуск к оказанию услуги по оценке состояния поврежденного в ДТП ТС, стоимости восстановительного ремонта, обосновать заключение о размере причиненного вреда, в рамках разрешенного перечня типовых и не сложных повреждений ТС. Спустя несколько месяцев работы оценщик ТС-стажер имеет право пройти повторную аттестацию и получить второй уровень квалификации оценщика ТС.

3.2. Проведение организационного, методического обеспечения по образовательной программе повышения квалификации оценщиков ТС

Перед истечением срока действия аттестации (обычно после трех лет работы – установлено Положением об аттестации) оценщик ТС обязан пройти обучение по образовательной программе повышения квалификации. Он должен обратиться в Центр или ОО БАЭС о необходимости прохождения обучения. На этой основе программы повышения квалификации оценщиков ТС формируется группа (25 слушателей) и расписание занятий на рабочую неделю – 40 часов.

На занятиях повышения квалификации оценщиков ТС также предусматриваются лекционные, практические занятия с использованием интерактивных методов обучения и изучаются следующие темы по оценочной деятельности:

- обсуждение новых изменений в нормативно правовых документах оценке и страхованию ТС и иного имущества;
- обновление и использование программного обеспечения и методологии расчетов;
- базы переменных данных для выполнения расчетов по определению стоимости восстановления поврежденный в ДТП ТС, а также размера причиненного вреда;
- решение задач при типовых и не стандартных ситуациях в результате наступления страхового случая;
- использование интерактивных методов – комментариев, обсуждение, круглый стол по судебной практике урегулирования претензий и поведения оценщика ТС в экстремальной ситуации, дискуссии с приглашенными представителями ББТС по вопросам урегулирования претензий.

По завершению обучения оценщики проходят тестирование по программе с решением задач, связанной с его деятельностью и принятием своего мнения. Обучающему выдается копия протокола тестирования и диаграмма знаний, а также свидетельство установленного образца. Оценщик ТС имеет возможность подтвердить или повысить свою квалификацию при прохождении аттестации в ББТС или, при необходимости, имеющихся замечаний по работе пройти дополнительное собеседование в аттестационной комиссии.

3.3. Проведение организационного, методического обеспечения по образовательной программе повышения квалификации оценщиков поврежденного имущества, кроме ТС.

При ДТП может возникнуть ситуация, когда повреждается кроме ТС иное имущество: перевозимое имущество, грузы или личные вещи участников движения, дорожные знаки, рекламные щиты, мачты и прочее, ухоженные участки земли, посеvy, зеленые насаждения, другие природные объекты, а также могут оказаться ранеными или погибшими домашние и дикие животные. При ДТП может образоваться вытекание рабочей жидкости и топливо, возникнет пожар и порча указанного и другого имущества, загрязнение окружающей среды.

При перечисленных обстоятельствах осмотр и степень повреждения, а также определение размера вреда проводят оценщики имущества. Оценщики специализируются, в основном на оценке имущества находящегося в исправном состоянии и эксплуатируемого в рабочем режиме. Они проходят подготовку в Центре повышения квалификации Государственного комитета по имуществу. Для изучения специальных вопросов, связанных с мгновенным механическим или другим видом повреждения, оценщики, желающие расширить свою область деятельности, повышают квалификацию дополнительно в учебном Центре повышения квалификации руководящих работников и специалистов финансовой системы по 32-часовой программе обучения. После завершения обучения слушатели проходят тестирование и затем могут пройти аттестацию в ББТС. Часто оценщики ТС проходят обучение и в Центре Госкомимущества, где получают специальность-оценщик имущества. Однако и в этом случае они должны пройти обучение по оценке поврежденного имущества и аттестоваться в ББТС с учетом особенности расчета стоимости восстановления или гибели имущества и определения размера причиненного вреда.

В практике также используется способ, когда оценщик ТС при осмотре поврежденного в ДТП ТС, может произвести осмотр и другого поврежденного имущества, составить акт осмотра и выполнить фотосъемку данного имущества, а расчет по стоимости восстановления и размера вреда передать оценщику имущества, прошедшего аттестацию в ББТС.

Особые случаи, когда в результате ДТП оказываются ранеными или гибнут участники дорожного движения, а также объекты животного мира. С учетом таких факторов дознание ведут службы дорожной экспертизы, следственные органы, где изучаются причинно-следственные связи, характер и размер возмещения причиненного ущерба.

В заключении обучения слушатели также получают удостоверение установленного образца.

4. Используемые наглядные пособия макетов, средств интерактивного обучения

4.1. Какие методы обучения можно назвать интерактивными?

Как уже упоминалось, многие авторы не разделяют активные и интерактивные методы обучения, поэтому составить строгий перечень именно интерактивных методов не так просто. Однако, специалисты считают, что можно назвать интерактивными методы, основанные на взаимодействии между учащимися, в которых преподаватель играет роль фасилитатора (оказывает помощь в достижении эффективной коммуникации и цели), куратора. Для таких задач приводятся следующие основные формы обучения:

Деловая или ролевая игра — имитация конкретной ситуации (в случае деловой игры — из профессионального контекста), в которой учащиеся играют определенные роли с разными целями, полномочиями, интересами и решают задачи, приближенные к реальной жизни.

Дискуссия — обсуждая какой-либо открытый вопрос или проблему, участники приводят аргументы в защиту своей позиции и ищут ошибки в рассуждениях друг друга, учатся конструктивно критиковать и воспринимать критику, находить компромисс.

Мозговой штурм — группа генерирует идеи для решения проблемы или задачи, анализирует их и отбирает самые эффективные.

Метод кейсов — анализ конкретной ситуации, как правило, неоднозначной и не подразумевающей единственного верного решения. Учащимся нужно рассмотреть ситуацию с разных сторон, применяя

теоретические знания, прийти к какому-либо решению и аргументировать его. Анализ кейса может быть индивидуальным, но по-настоящему интерактивной будет считаться групповая работа.

Проектный метод – учащиеся изучают проблему или задачу и проектируют продукт для ее решения. Все преимущества интерактивного обучения появляются при проектной деятельности в группе, хотя над проектом можно работать и в одиночку.

4.2. Технические, учебные, программные и информационные средства

При чтении лекций, проведении практических занятий используются следующие технические, методические и информационные средства интерактивного обучения: компьютер, наглядные пособия-макеты, измерительные приборы, экспресс инструменты, учебные фильмы, интерактивная доска, интернет-ресурсы, Google-диск, учебные пособия по эксплуатации автотранспортных средств «Автопедия», программное обеспечение Объединенный программный комплекс – ОПК+ и ПО Аудатекс, программы расчета стоимости имущества, профессиональный сайт ОО БАЭС.

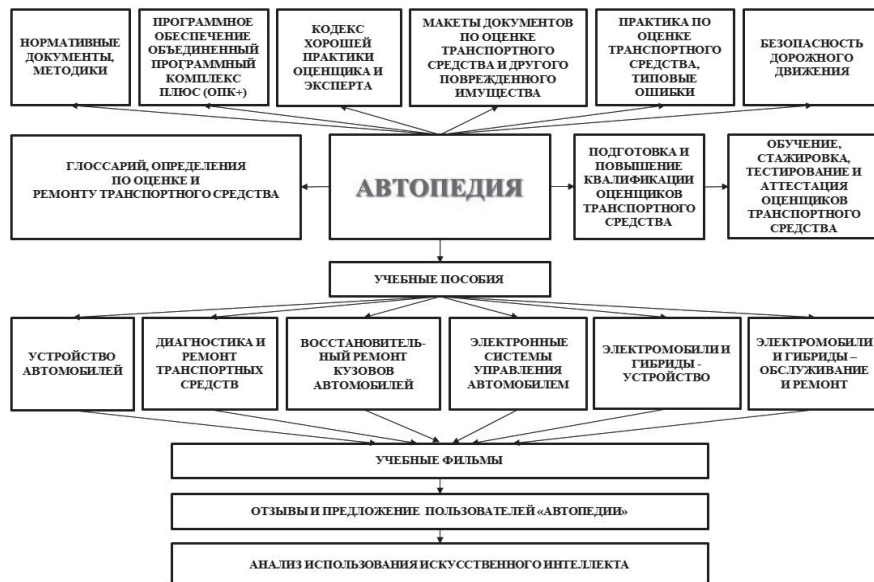


Рис. 6. Функциональная схема Автопедии

Можно рассмотреть основные используемые новые интерактивные средства (учебные, информационные и программные).

4.2.1. Информационное обеспечение. В процессе практической работы и обучения используются в электронном виде также написанная специалистами, научными работниками, оценщиками ТС-экспертами – членами ОО БАЭС материалы рукописей «Автопедии»: пяти учебников – по конструкции, диагностированию, восстановительному ремонту легковых и грузовых ТС, в том числе и электромобилей, гибридов, их безопасности; а также размещенных методических пособий, рекомендаций общим объемом около 4500 страниц текста и графики, а также 136 учебных фильмов (Рис. 6).

4.2.2. Программное обеспечение. Для целей практического использования и обучения оценщиками ТС используются следующие программы и модули (Рис. 7).

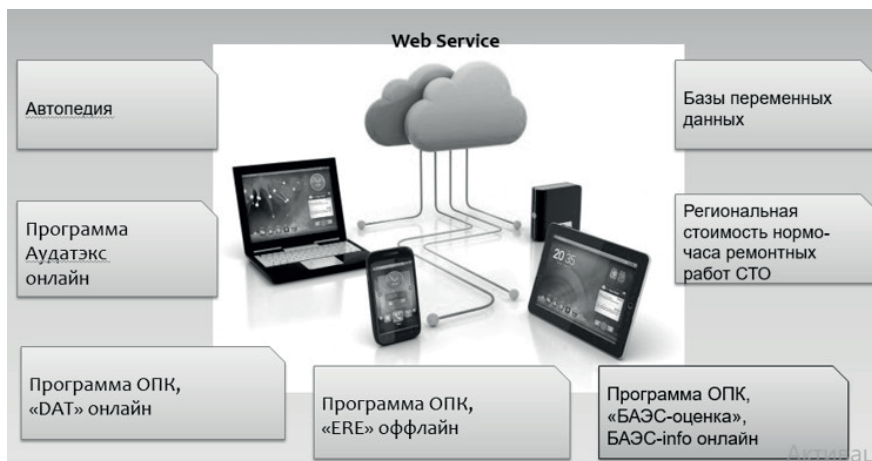


Рис. 7. Интерфейс взаимодействия серверов ПО и баз данных (2023 год)

Членами ОО БАЭС, научными работниками УП БАЭС и УП БАЭС-эксперт, специалистами по программированию ООО БонСолюшии и оценщиками ТС-экспертами разработан по импортозамещению Объединенный программный комплекс плюс (ОПК+), баз по идентификации ТС, отдельных ремонтных комплексов, переменных данных для расчета стоимости восстановительного ремонта ТС, подлежащих страхованию: белорусско-китайского автопрома «БелДжили», других автомобилей и специальных машин бело-

русских, российских производителей, а также и другие источники информации (Рис. 8). Специалисты, члены ОО БАЭС регулярно проводят научные исследования по обновлению баз данных в программном обеспечении.



Рис. 8. Структурная схема ОПК (ОПК+) по состоянию на 14.03.2024 г.

4.2.3. Оборудование учебных классов и конференц-класса

Аудитории учебного Центра, оборудованы индивидуальными рабочими местами слушателями, интерактивными средствами обучения – интерактивная доска, проектор, рабочее место преподавателя с компьютером и управлением доской, трибуна (Рис. 9).

Специальный зал для обсуждений и конференций, а также дискуссий оборудованый персональными компьютерами для участников обсуждения, интерактивной доской с системой управления (Рис. 10).



Рис. 9. Аудитория учебного Центра

Рис. 10. Конференц-класс Центра



4.2.4. Международные форумы-конференции

Совместно проведено в г. Минске 17 Международных конференций оценщиков, страховщиков, экспертов, руководителей предприятий автосервиса, разработчиков программного ПО и информационного обеспечения (Рис. 11). На каждой из конференций присутствовало 130 – 150 специалистов, в том числе и зарубежных экспертов, где обсуждаются темы о состоянии оценочной деятельности в системе страхования ТС и другого имущества. 18 конференция запланирована в 2026 году.

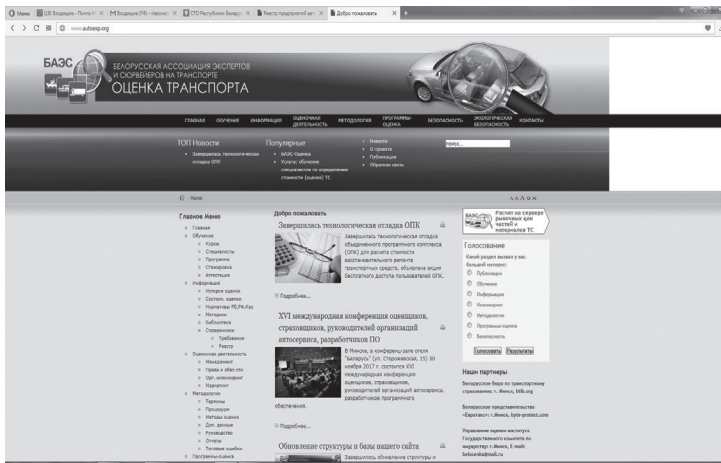


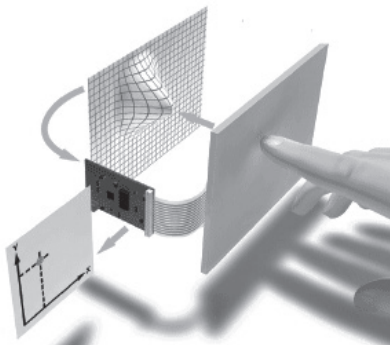
Рис. 11

5. Интерактивная доска

Интерактивная доска — это панель с сенсорным дисплеем, которая присоединяется к компьютеру или проектору. Изображение с ноутбука проецируется на доску, а пользователь может работать со всеми компьютерными программами, вносить правки и коррективы, выделять участки текста цветом, оставлять комментарии. Для управления можно использовать как специальный стилус, так и обычный палец.

Панель помогает заинтересовать слушателей, вовлечь их в образовательный процесс и повысить мотивацию.

Поверхность конструкции выполнена твердой, покрытие — антибликовым. Используется для написания заметок в процессе обучения, при условии, что выбираются маркеры сухого стирания.



5.1. Назначение интерактивной доски

Проводить презентации, лекции. Лектор формирует наглядные картинки с поясняющим текстом, чтобы слушатели оперативно уяснили новую информацию. Озвучивание привлекает внимание к демонстрируемому материалу.

Создавать видеоролики. Разные формы подачи контента помогают запоминать материал лучше, создать новые ассоциативные связи.

Представлять графические проекты. Инфографика, иллюстрации помогают развивать воображение, логику, художественно-творческие способности аудитории.

К изделию подключается дополнительное оборудование. Документ-камеры позволяют открывать и редактировать на доске печатные материалы, показывать опыты, трехмерные объекты.

Система голосования помогает организовать процесс голосования: отвечать на тестовые вопросы, участвовать в опросах.

Программное обеспечение позволяет существенно расширить функции интерактивной доски:

- обеспечивает наглядность материала, который излагается с помощью рисунков, схем, таблиц, диаграмм;
- можно записывать необходимые данные в виде анимации, а также просматривать иллюстративный материал и снимки;

- разрешается переходить от одной папки к другой;
- доступна опция увеличения/уменьшения изображения;
- позволяет вводить текст как в печатном, так и в рукописном формате;
- можно самостоятельно создавать изображения;
- представлены опции для редактирования текстов, выделения элементов текста, графики;
- имеется цветовая палитра и маркеры, чтобы было удобнее отмечать моменты в тексте или на изображении;
- весь материал, написанный на панели, сохраняется в виде файла, а потом может быть распечатан;
- все присутствующие получают качественный доступ к информации без учебников, распечаток.

5.2. Общие принципы работы и использования интерактивной доски

Интерактивная доска может быть представлена как автономным компьютером с большим сенсорным экраном, так и подключаемым к ноутбуку устройством.

Драйвер интерактивной доски, который устанавливается на подключаемый к ней компьютер, обычно работает как устройство взаимодействия с человеком (англ. *human interface device, HID*), такое же как компьютерная мышь. Проектор подключается к VGA, HDMI или иному видеовыходу компьютера для вывода изображения с рабочего стола на поверхность интерактивной доски.

Затем пользователь калибрует интерактивную доску, совмещая проецируемое изображение с сенсорной поверхностью, указывая несколько контрольных точек. После этого интерактивную доску можно использовать для запуска программ нажатием кнопок и открытием меню, как это обычно делается с помощью мыши.

Если требуется ввод текста, можно воспользоваться экранной клавиатурой или задействовать распознавание рукописного текста, если программное обеспечение доски имеет такую функцию. Это убирает необходимость обращаться к компьютерной клавиатуре при появлении таких задач.

Таким образом, интерактивная доска позволяет заменить как мышь, так и клавиатуру. Пользователь может проводить презентацию или урок, используя интерактивную доску в качестве единственного устройства ввода.

Кроме того, для большинства интерактивных досок разработано специальное программное обеспечение, которое предоставляет инструменты для расширения возможностей взаимодействия.

5.3. Способы применения интерактивных досок

Запуск программного обеспечения, которое установлено на подключённом к доске персональном компьютере (ПК), например, веб-браузера или другого программного обеспечения, используемого в аудитории.

Захват и сохранение заметок, написанных на интерактивной доске, подключённой к ПК.

Захват заметок, написанных на планшете, подключённом к интерактивной доске. Данное устройство позволяет докладчику полностью контролировать отображаемый на доске материал вне зависимости от его местоположения в классе.

Управление компьютером с интерактивной доски, используя клики и перетаскивание, создание заметок, поясняющих открытую компьютерную программу или презентацию.

Использование программного обеспечения для распознавания рукописного текста (англ. *optical character recognition, OCR*).

Используя систему для голосования, докладчик может провести опрос или дать возможность аудитории проголосовать, после чего вывести полученную обратную связь на доску.

Методические источники

1. Активизация учебного процесса в вузе на основе применения интерактивной доски SMART BOARD: ФГБОУ ВО «Сибирский государственный технологический университет» Палкин Е. В., Никончук А. В., Гришин К. М., Лебедихин В. В.
2. Использование интерактивной доски в образовательном процессе УДК 378.168/.169: 004 Л. В. Воронина, В. В. Артемьева L. V. Voronina, V. V. Artemeva ФГАОУ ВО «Уральский государственный педагогический университет», Екатеринбург Ural State Pedagogical University, ekaterinburg.L.V.Voronina@mail.ru, artvv76@mail.ru.

Анонс
электронного издания
учебно-методического пособия –
«Электромобили и гибриды: обслуживание,
ремонт и безопасность».

Прилагаются:
содержание и аннотация написанного пособия

«Электромобили и гибриды:
обслуживание, ремонт и безопасность»

Общие неисправности и диагностирование электротранспортных средств.

Оборудование для ТО, диагностирования и ремонта электромобилей и гибридов ЭТС.

Неисправности и диагностирование электронных систем электротранспортных инвертера и преобразователя DC/DC.

Неисправности, диагностирование и ремонт тяговых АКБ.

Неисправности, диагностирование и ремонт тяговых электродвигателей.

Неисправности, диагностирование и ремонт системы охлаждения.

Техническое обслуживание ЭТС.

Контроль сопротивления системы изоляции.

Неисправности, диагностирование и ремонт трансмиссии.

Неисправности, диагностирование и ремонт рулевого управления и тормозной системы, других агрегатов и систем.

Неисправности, диагностирование и ремонт ходовой части.

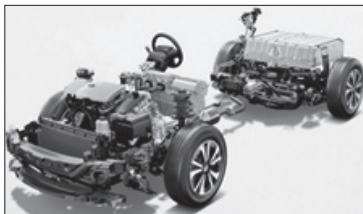
Конструктивные особенности кузова, пассивная безопасность и восстановительный ремонт кузова электромобиля.

Техническое обслуживание электромобилей и гибридов.

Безопасность электромобиля и техника безопасности при работе с электротранспортными средствами.

Возгорание и тушение ЭТС.

Утилизация, переработка и повторное использование тяговых батарей электромобилей и гибридов.



АННОТАЦИЯ

Учебно-методическое пособие «Электромобили и гибриды: обслуживание, ремонт и безопасность»

Авторы: Савич Евгений Леонидович, канд. техн. наук, профессор Белорусского национального технического университета, эксперт БАЭС; Капустин Владимир Владимирович, канд. техн. наук, генеральный директор Белорусской ассоциации экспертов и сюрвейеров на транспорте, эксперт БАЭС.

Пособие посвящено актуальным вопросам **обслуживания** электротранспортных средств (далее – ЭТС) при их эксплуатации, а также **сервисной диагностики, восстановительного и другого ремонта**. Приводятся основные термины и определения, классификация ЭТС, особенности технических характеристик. Излагаются также рекомендации по особенностям обслуживания ЭТС, безопасности, соблюдению сроков регламента диагностики.

В издании будут **изложены** вопросы контроля, тестирования, диагностики и прогноза исправного состояния ЭТС в сервисном центре, а также выявление и устранение неисправностей.

В пособии рассматриваются **виды ремонта** ЭТС. Приводится описание методов выявления и степень повреждения кузова, электропривода, ходовой части, других частей и их фиксация при прове-

дении специалистом осмотра ЭТС. Особенности восстановительного ремонта кузова и агрегатов, использования модульного принципа ремонта и ресурса на их замену. Рассматриваются также критерии замены, либо восстановление частей и агрегатов, целесообразности ремонта ЭТС или его утилизации. Описаны методы **утилизации** аккумуляторов, других частей ЭТС, подлежащих замене. Рассматриваются вопросы **техники безопасности** владельцев ЭТС, а также специалистов, проводящих их осмотр, обслуживание и ремонт.

Научно-популярное издание «Электромобили и гибриды: обслуживание, ремонт и безопасность» рекомендуется в качестве методического пособия для специалистов: по оценке ТС, для страховых организаций, автосервиса и экспертов по автотранспорту, а также для учебного процесса. кузова и агрегатов, использования модульного принципа ремонта и ресурса на их замену.

Подготовленную электронную версию рукописи предполагается разместить в «Автопедии» в первой половине 2026 года, а также по возможности и при поступлении заявок пользователей издать ее на бумажном носителе.

Следующее издание учебного пособия Автопедии – **«Идентификация и стоимостные характеристики поврежденных электромобилей и развитие автомобильности»** планируется завершить во втором - третьем квартале 2026 года. В пособии приводится также описание **программного обеспечения и использование искусственного интеллекта при анализе и обработке массива стоимостных данных.**

Приглашаются специалисты и спонсоры для **реализации проекта «Трилогия автомобильности: по устройству, восстановительному ремонту, оценке и страхованию электротранспорта».**

Заявки в ОО БАЭС можно направлять по электронной почте на адрес: baes_ocenka@mail.ru

К57 **Кодекс** подготовки и практики оценщика, эксперта и сюрвейера дорожных транспортных средств, иного поврежденного имущества и грузов в дорожно-транспортном происшествии, аварии, экологических и техногенных ситуациях : стандарты ОО БАЭС. / Сост. Капустин В. В. — Минск : «Энциклопедикс», 2026. — 112 с., ил.

ISBN 978-985-7340-29-3.

У брошюре описывается развитие оценочной деятельности, даются термины и определения, приводятся стандарты ОО БАЭС, освещается профессиональная деятельность, подготовка и обучение оценщиков ТС.

Адресуется специалистам в области оценки и экспертизы транспортных средств.

ББК 39.33-08
УДК 343.148.63

Справочное издание

**КОДЕКС
подготовки и практики оценщика,
эксперта и сюрвейера дорожных
транспортных средств, иного поврежденного
имущества и грузов в дорожно-транспортном
происшествии, аварии, экологических
и техногенных ситуациях**

*Спонсор издания
ООО «БелАвтоЛот»*

Рукопись подготовил *Капустин В. В.*
Корректор *Герман Т. П.*
Ответственный за выпуск *Чекалов М. В.*

⊕12

Подписано в печать 06.02.2026. Формат 60×84 ¹/₁₆.
Папера офсетная. Печать цифровая.
Уч.-изд. л. 5,22. Усл. печ. л. 6,51.
Тираж 200 экземпляров. Заказ № 203.

ИЧУП «Энциклопедикс».
Свидетельство о государственной регистрации
издателя, изготовителя, распространителя
печатных изданий № 1/266 от 3.04.2014.
Ул. К. Маркса, 15, офис 203А, 220030, г. Минск.
Производственное дочернее унитарное предприятие
«Типография Федерации профсоюзов Беларуси».
Свидетельство о государственной регистрации
издателя, изготовителя, распространителя
печатных изданий № 2/18 от 26.11.2013.
Пл. Свободы, 23-94, 220030, г. Минск.