http://doi.org/10.53587/25792865-2024.11-138

ՏՐԱՆՍՊՈՐՏԱՅԻՆ ՄԻՋՈՑԻՆ ՊԱՏՃԱՌՎԱԾ ՎՆԱՍԻ ՉԱՓԻ ՊԱՐԶՄԱՆ ՄԵԹՈԴԱԿԱՆ ՆՈՐ ՄՈՏԵՑՄԱՆ ԱՌԱՆՁՆԱՀԱՏԿՈՒԹՅՈՒՆՆԵՐԸ ԱՊՐԱՆՔԱԳԻՏԱԿԱՆ ՓՈՐՁԱՔՆՆՈՒԹՅՈՒՆՆԵՐԻ ՇՐՋԱՆԱԿՆԵՐՈՒՄ

Հակոբյան Ա.Ե.

Փորձաքննությունների ազգային բյուրո,
Երևան, Հայաստան

Հոդվածում ներկայացվել են դատական ապրանքագիտական փորձաքննությունների ոլորտում տրանսպորտային միջոցներին պատճառված վնասի պարզման դեպքում վերանորոգման և/կամ փոխարինման ենթակա դետալներին պատճառված վնասի չափի հաշվարկման համար նոր և կիրառման տեսանկյունից առավել արդյունավետ մեթոդական մոտեցման վերաբերյալ հիմնավորումներ: Առաջարկվող մեթոդաբանական մոտեցման համաձայն՝ վնասի չափի հաշվարկման ժամանակ վերանորոգման համար անհրաժեշտ նյութերի հանրագումարն անհրաժեշտ է նվազեցնել տրանսպորտային միջոցի կուտակված մաշվածության չափով: Փորձագիտական գործնական օրինակով ցույց են տրված առաջարկվող մեթոդի առավելությունները:

Հոդվածում հինավորվում է այն փաստը, որ նշված մեթոդական մոտեցումը, հաշվի առնելով մաշվածության և արտաքին տեսքի չափանիշները, հնարավորություն կընձեռի առավելագույնս ճշգրիտ հաշվարկել տրանսպորտային միջոցին հասցված վնասի չափը՝ նվազագույնի հասցնելով հետազոտության արդյունքների վերաբերյալ սուբյեկտիվությունը, որը վերաբերում էր տրանսպորտային միջոցի վերանորոգման և/կամ փոխարինման ենթակա դետալների վնասի չափի հաշվարկներին՝ փորձագիտական տարբեր մոտեցումների կիրառությամբ:

Բանալի բառեր. *ապրանքագիտական փորձաքննություն, տրանսպորտային միջոց, պատճառված վնաս, վերանորոգման ենթակա դետալ, փոխարինման ենթակա դետալ, մաշվածություն:*

Ապրանքագիտական փորձաքննությունների իրականացման ընթացքում հաճախ են քննարկվում այնպիսի հարցեր, որոնք վերաբերում են տարբեր պատճառներով տրանսպորտային միջոցին պատճառված վնասի չափի հետազոտության արդյունքների վերաբերյալ սուբյեկտիվությանը: Փորձաքննությունների շրջանակում առաջադրված տրանսպորտային միջոցին պատճառված վնասի չափի հարցերի պարզման ժամանակ կարող են իրականացվել ապրանքագիտական տարբեր ենթատեսակներով

Թղթակցական հասցեն՝ Հակոբյան Արգիշտի Եղիայի, ՀՀ ԳԱԱ «Փորձաքննությունների ազգային բյուրո» ՊՈԱԿ-ի ապրանքագիտական փորձաքննությունների բաժնի փորձագետ, e-mail: argishti95@mail.ru

փորձագիտական հետազոտություններ [1]: Տրանսպորտային միջոցների վերանորոգման և/կամ փոխարինման ենթակա դետալներին պատճառված վնասի չափի պարզումը իրականացված ապրանքագիտական փորձաքննությունների ծավալում գերակշիռ մաս է կազմում:

Հատկանշական է, որ ապրանքագիտական փորձաքննությանը ներկայացված վնասված վիճակում գտնվող տրանսպորտային միջոցներին պատճառված վնասի չափի պարզման նպատակով իրականացվող փորձագիտական հետազոտությունների ընթացքում վերանորոգման և/կամ փոխարինման ենթակա թափքի դետալի չվնասված հատվածների ուսումնասիրությամբ պարզվում է, որ տևական շահագործման պատճառով թափքի դետալը ձեռք է բերել մաշվածություն և ապրանքային տեսքի կորուստ, որոնք կարող են ուղեկցվել լաքաներկածածկույթի թույլ խամրածությամբ, ոչ խորը խազերով և այլն: Կարելի է ընդունել, որ տրանսպորտային միջոցի տեխնիկական վիճակի ընդհանուր ընկալման համատեքստում նման մաշվածությունը էական ազդեցություն չունի, քանի որ դիտարկվում է որպես բնական շահագործողական մաշվածություն, սակայն վնասի չափի պարզման ժամանակ վերջինիս անտեսումը կհանգեցնի իրական վնասի չափի շեղման:

Գործնականում ընդունված է այն մոտեցումը, որ վերանորոգման և/կամ փոխարինման ենթակա թափքի դետալին պատճառված վնասի չափի պարզման դեպքում իրականացվող հաշվարկում ներառվում են տվյալ դետալի վերանորոգման և/կամ փոխարինման համար անհրաժեշտ աշխատանքների և վերանորոգման համար անհրաժեշտ նյութերի (ներկ, լաք, մածիկ և այլն) արժեքները՝ առանց հաշվի առնելու այն հանգամանքը, որ տվյալ տրանսպորտային միջոցն ունի շահագործողական մաշվածություն, այսինքն՝ տվյալ թափքի դետալի լաքաներկածածկույթը տրանսպորտային միջոցի շահագործման ընթացքում հնացել է՝ ենթարկվելով արտաքին բնական ազդեզությունների (անձրև, ձյուն, արևի ուղիղ ճառագայթներ և այլն):

Գործնականում ընդունված նման մոտեցումը խիստ սուբյեկտիվ է այն պատճառաբանությամբ, որ վերանորոգման և/կամ փոխարինման ենթակա թափքի դետալների վերանորոգման ընթացքում համապատասխան դետալը ձեռք բերում նոր լաքաներկածածկույթ, սակայն վնասման պահին այն ունեցել էր տրանսպորտային միջոցի շահագործմանը համապատասխան մաշվածություն:

Տրանսպորտային միջոցի ինտենսիվ շահագործումն ազդում է վերջինիս տեխնիկական վիճակի վրա, որը հաշվի է առնվում պատահարի օրվա դրությամբ, այսինք ինտենսիվ շահագործված տրանսպորտային միջոցի վնասված դետալի համար խելամիտ հաշվարկված վնասի չափ է ոչ թե այն նոր դետալով փոխարինելը, այլ վնասի չափի հաշվարկումը՝ հաշվի առնելով տրանսպորտային միջոցի կուտակված մաշվածությունը: Այլապես այն կհանգեցնի տրանսպորտային միջոցի արտաքին ապրանքային տեսքի համեմատաբար ավելի լավացման, քան այն կար մինչև դեպքի տեղի ունենալը [2]:

Տրանսպորտային միջոցի մաշվածության հաշվարկի դիֆերենցացված մոտեցումը, շուկայական արժեքի կորուստը և վերականգնման վերանորոգման արժեքը վաղուց փորձարկված են և հաջողությամբ օգտագործվում են օրինախախտման պատճառով

պատճառված վնասի արժեքը հաշվարկելու համար: Ավտոապրանքագիտական հետազոտության ալգորիթմը սահմանված է անիվավոր մեքենաների դատատեխնիկական փորձաքննությունների և հետազոտությունների անցկացման մեթոդական առաջարկություններում՝ վնասի չափը, վերականգնման և գնահատման արժեքը որոշելու նպատակով [3]:

Տրանսպորտային միջոցին պատճառված վնասի չափի ճշգրիտ հաշվարկման և հետազոտության արդյունքների սուբյեկտիվությունը նվազագույնի հասցնելու համար սույն հոդվածով առաջարկվում է հաշվարկի համար նոր և կիրառման տեսանկյունից առավել արդյունավետ մեթոդական մոտեցում, այն է՝ **վնասի չափի հաշվարկման ժամանակ վերանորոգման համար անհրաժեշտ նյութերի հանրագումարը նվազեցնել տրանսպորտային միջոցի կոտակված մաշվածության չափով**:

Տրանսպորտային միջոցին պատճառված վնասի չափի հաշվարկը համաձայն առաջարկվող մեթոդական մոտեցման կարելի է կատարել հետևյալ կերպ՝

$$ԳՎ=[ԳՊ+ԳՆ+ԳՊՎ]×100\%/100\%-S_{չ}\% \quad (1)$$

որտեղ՝

ԳՊ - փոխարինման ենթակա, օգտագործված պահեստամասերի շուկայական գինն է,

ԳՆ - օգտագործվող հիմնական և օժանդակ նյութերի շուկայական գինն է,

ԳՊՎ - վերանորոգման աշխատանքների շուկայական գինն է,

$S_չ$ - չերևացող, չհայտնաբերված, չնախատեսված արատների վերացման հետ կապված ծախսերի հաշվառման տոկոսն է, որը գնային չափով ընդունվում է հավասար ընդհանուր արժեքի 1-ից մինչև 5%-ի չափով [4]:

Առաջարկվող նոր մեթոդական մոտեցման համաձայն վնասի չափի հաշվարկը կիրականացվի հետևյալ կերպ՝

$$ԳՎ = [ԳՊ+ (ԳՆ-((ԳՆxԿ_մ)/100))+ԳՊՎ]×100\%/100\%-S_{չ}\% \quad (2)$$

որտեղ՝

ԳՊ - փոխարինման ենթակա, օգտագործված պահեստամասերի շուկայական գինն է,

ԳՆ - օգտագործվող հիմնական և օժանդակ նյութերի շուկայական գինն է,

ԳՊՎ - վերանորոգման աշխատանքների շուկայական գինն է,

$S_չ$ - չերևացող, չհայտնաբերված, չնախատեսված արատների վերացման հետ կապված ծախսերի հաշվառման տոկոսն է, որը գնային չափով ընդունվում է հավասար ընդհանուր արժեքի 1-ից մինչև 5%-ի չափով,

$Կ_մ$ – տրանսպորտային միջոցի կուտակված մաշվածություն է:

Ստորև ներկայացվում է նշված մոտեցմամբ պայմանական հաշվարկի օրինակ:

Փորձաքննությանը ներկայացված տրանսպորտային միջոցի ուսումնասիրությամբ պարզվել է, որ այն «LEXUS» մակնիշի «NX300» տիպարի է, սպիտակ մարգարիտ գույնի և 2019 թվականի արտադրության է, իսկ վազքաչափի ցուցիչն արտացոլում է 75833 կմ վազք: Պարզվել է որ վնասված են տրանսպորտային միջոցի հետին աջ դուռը, որի վնասվածքներն ուղեկցվում են մետաղի ներհրվածքներով և ներկածածկույթի

ամբողջականության խախտմամբ, հետին աջ դռան պոլիմերային վրադիրը, որի վնասվածքն ուղեկցվում է մեկերևույթի քերվածքներով, հետին աջ անվաթևը, որի վնասվածքները ուղեկցվում են մետաղի ներհրվածքներով և ներկածածկույթի ամբողջականության խախտմամբ, հետին աջ պանելը, որի վնասվածքներն ուղեկցվում են մետաղի ներհրվածքներով և ներկածածկույթի քերվածքներով, հետին աջ անշարժ ապակու նիկելապատ վրադիրը, տանիքը, որի վնասվածքները ուղեկցվում են մետաղի ներհրվածքներով և ներկածածկույթի քերվածքներով, տանիքի աջ նիկելապատ մոլդինգը (վրադիր), որի վնասվածքներն ուղեկցվում են մակերևույթի քերվածքներով, բեռնախցիկի ծածկոցի պոլիմերային սպոյլերը, որի վնասվածքները ուղեկցվում են ներկածածկույթի քերվածքներով: Ընդ որում, վնասված դետալներից հետին աջ դռան պոլիմերային վրադիրը, հետին աջ անշարժ ապակու նիկելապատ վրադիրը և տանիքի աջ նիկելապատ մոլդինգը ենթակա են փոխարինման, իսկ մյուս վնասված դետալները ենթակա են վերանորգման:

Հաշվի առնելով փորձաքննությանը ներկայացված ««LEXUS» մակնիշի «NX300» տիպարի տրանսպորտային միջոցի արտադրության տարեթիվն ու վազքաչափի ցուցիչի ցուցմունքը՝ հաշվարկվել է տվյալ տրանսպորտային միջոցի մաշվածությունը, որը համաձայն մասնագիտական գրականության կազմել է շուրջ 23,2% [4]:

Սույն հետազոտական աշխատանքի շրջանակում կատարվել է նաև շուկայի համակարգված դիտարկում և պարզվել է 2019 թվականի արտադրության «LEXUS» մակնիշի «NX300» տիպարի տրանսպորտային միջոցի վնասված և փոխարինման ենթակա նոր, գործարանային արտադրության դետալների միջին շուկայական արժեքները, որոնք ներկայացվում են ստորև բերված աղյուսակ 1-ում [5].

Աղյուսակ 1

Փոխարինման ենթակա դետալի անվանում	**Քանակ**	**Միավորի միջին շուկայական արժեքը (ՀՀ դրամ)**	**Ընդհանուր շուկայական արժեքը՝ մասհանած մաշվածությունը (ՀՀ դրամ)**
տանիքի աջ նիկելապատ մոլդինգ (վրադիր)	1	379,000	291,072
հետին աջ անշարժ ապակու նիկելապատ վրադիր	1	44,000	33,792
հետին աջ դռան պոլիմերային վրադիր	1	37,000	28,416
			Ընդամենը՝ 353,280

Վնասված դետալների վերանորոգման և/կամ փոխարինման համար անհրաժեշտ աշխատանքների տեսակները, դրանց քանակական և ծավալային ցուցանիշները ներկայացվում են ստորև բերված աղյուսակ 2-ում.

Աղյուսակ 2

Աշխատանքի անվանումը, տեսակը	**Քանակ**	**Նշված ժամկետում պարզված ընդհանուր միջին շուկայական արժեքը (ՀՀ դրամ)**
տանիքի վերանորոգում և ներկում	1	490,000
տանիքի աջ նիկելապատ մոլդինգի (վրադիր) փոխարինում	1	
հետին աջ անվաթևի վերանորոգում և ներկում	1	
աջ պանելի վերանորոգում և ներկում	1	
հետին աջ անշարժ ապակու նիկելապատ վրադիրի փոխարինում	1	
հետին աջ դռան վերանորոգում և ներկում	1	
հետին աջ դռան պոլիմերային վրադիրի փոխարինում		
բեռնախցիկի ծածկոցի պոլիմերային սպոյլերի վերանորոգում և ներկում	1	

Վնասված դետալների վերանորոգման համար անհրաժեշտ նյութերի, այլ անհրաժեշտ բաղադրիչների միջին շուկայական արժեքները ներկայացվում են ստորև բերված աղյուսակ 3-ում.

Աղյուսակ 3

Օգտագործվող նյութերի անվանումը		**Քանակ (գրամ)**	**Նշված ժամկետում միավորի պարզված միջին շուկայական արժեքները (ՀՀ դրամ)**	**Նշված ժամկետում պարզված ընդհանուր քանակի միջին շուկայական արժեքները (ՀՀ դրամ)**
Ներկ	սպիտակ մարգարիտ	900-1,100	100	100,000
Մածիկ, հղկաթուղթ, լուծիչ և այլն		բոլոր հատվածների համար անհրաժեշտ միջին քանակ	10,000 - 12,000	11,000
				Ընդամենը՝ 111,000

Ստորև ներկայացվում է տիպային օրինակով կատարվող համեմատության համար երկու տարբեր հաշվարկներ.

1. Հետազոտական աշխատանքի վերջնական փուլում իրականացվում է վնասի չափի հաշվարկ բանաձև 1-ի կիրառմամբ՝

ԳՎ=[353,280+111,000+490,000] x 100%/100%-3%=983,793.81≈984,800 ՀՀ դրամ

2. Վնասի չափի հաշվարկը բանաձև 2-ի կիրառմամբ՝

$$ԳՎ = [ԳՊ+ (ԳՆ-((ԳՆxԿ_մ)/100))+ԳՊՎ] x 100%/100%-S_Զ%$$

ԳՎ=[353,280+(111,000-((111,000x23,2/100))+490,000]×100%/100%-3%= 957,245.36

(կլորացված՝ 957,000) ՀՀ դրամ:

Այսպիսով բերված տիպային օրինակի երկու տարբեր հաշվարկների արդյունքում պարզվել է, որ մաշվածության կիրառման պարագայում առկա է վնասի չափի 984,800-957,000=**27,800** ՀՀ դրամի տարբերություն, ինչը որ փորձ էր արվում սույն հետազոտությամբ հիմնավորել:

Գրականության ցանկ

1. ՀՀ ԳԱԱ «Փորձաքննությունների ազգային բյուրո» ՊՈԱԿ, ՓԱԲ-03/10-Ք/Ը-002 ընթացակարգ:
2. Новоселецкий И.Н., Федотов С.В., Теоретические аспекты учета износа колесных транспортных средств при установлении размера причиненного им ущерба в результате повреждения.
3. Махнин Е.Л., Новоселецкий И.Н., Федотов С.В., Галевский С.О., Калинин М.А., Кошелев Д.М., Суслов С.Б., Алексеев И.В., Калакутин А.В., Методические рекомендации по проведению судебных автотехнических экспертиз и исследований колесных транспортных средств в целях определения размера ущерба, стоимости восстановительного ремонта и оценки. М.: ФБУ РФЦСЭ при Минюсте России, 2018. 326 с.
4. Лазаревич М.Е., Викторович Ф.С., Сергеевич К.А., Исследование автомототранспортных средств в целях определения стоимости восстанавительного ремонта и оценки «Теория и практика судебной экспертизы» № 1 (9) Март 2008.
5. Исследование автомототранспортных средств в целях определения стоимости восстановительного ремонта и оценки (Методические рекомендации для судебных экспертов), Министерство Юстиции Российской Федерации, Москва. 2015.

ОСОБЕННОСТИ НОВОГО МЕТОДИЧЕСКОГО ПОДХОДА ПО ОПРЕДЕЛЕНИЮ В РАМКАХ ТОВАРОВЕДЧЕСКИХ ЭКСПЕРТИЗ РАЗМЕРА УЩЕРБА ПРИЧИНЕННОГО ТРАНСПОРТНОМУ СРЕДСТВУ

Акопян А.Е.

В статье представлено обоснование предложенного автором нового и, с точки зрения применения, наиболее эффективного методического подхода по определению размера ущерба, поврежденного конкретного транспортного средства и его составных частей, подлежащих ремонту и/или замене при производстве судебной автотовароведческой экспертизы. В работе основное внимание уделено математическому подходу по определению величины утраты товарной стоимости транспортного средства и его отдельных элементов.

Согласно предложенному методическому подходу, при расчете величины ущерба, суммарную стоимость материалов, необходимую для восстановительного ремонта транспортного средства в целом, или его конкретного узла детали, агрегата, следует уменьшить на величину накопленной транспортным средством величины износа. На конкретном примере из экспертной практики показаны преимущества предложенного методического подхода.

В статье обосновывается мысль о том, что согласно проведенному анализу, упомянутый методический подход позволяет, с учетом критерий износа и внешнего вида, наиболее точно рассчитать размер ущерба, причиненного транспортному средству, минимизируя субъективность результатов исследования, которая была присуще расчетам размера ущерба деталям, подлежащим ремонту и/или замене с использованием различных экспертных подходов.

***Ключевые слова**: товароведческая экспертиза, транспортное средство, причиненный ущерб, подлежащая ремонту деталь, подлежащая замене деталь, износ.*

FEATURES OF A NEW METHODOLOGICAL APPROACH TO DETERMINING THE AMOUNT OF DAMAGE CAUSED TO A VEHICLE WITHIN COMMODITY EXPERTISE

Akopyan A.

The article presents the rationale for the new and the most effective methodological approach, from the point of view of application, proposed by the author for determining the amount of damage to specific vehicle and its components to be repaired and/or replaced during a forensic auto-commodity expertise. The work focuses on the mathematical approach to determining the magnitude of the loss of commodity value of a vehicle and its components.

According to the proposed methodological approach, when calculating the amount of damage, the total cost of materials required for the restoration of the vehicle, or its components, should be reduced by the amount of rate of wear accumulated by the vehicle. A certain example taken from expert practice shows the advantages of the proposed methodological approach.

The article substantiates the idea that, according to the analysis, the mentioned methodological approach allows to most accurately calculate the amount of damage caused to the vehicle, taking into account the criteria of rate of wear and appearance, as well as minimizing the subjectivity of the research results, which was inherent in calculating the amount of damage to the components to be repaired and/or replaced using various expert approaches.

Keywords: *commodity expertise, vehicle, caused damage, component to be repaired, component to be replaced, wear.*

Ներկայացվել է խմբագրության 15.03.2024
Ընդունվել է տպագրութան 13.05.2024