Российский рынок автомобильных запасных частей уже второй год находится в кризисной ситуации. Вместе с экспертами обсудили перспективы автомобильного сектора, недостатки параллельного импорта и актуальность создания отрасли по восстановлению компонентов.

Уход многих зарубежных компаний из России и объявление ими о прекращении прямых поставок в марте прошлого года оказали существенное влияния на рынок автозапчастей. Несмотря на налаживание параллельного импорта, все еще оперативно осуществить ремонт транспортных средств с использованием новых компонентов по докризисной цене невозможно: по ряду деталей их стоимость непрерывно растёт, как и сроки поставок. Всё это неизбежно оказывает негативный эффект, в том числе, на отрасль обязательного автострахования: затянувшиеся сроки поставок запчастей затрудняют страховым компаниям возможность выполнять обязательства по натуральному ремонту в рамках ОСАГО.

По словам Петра Шкуматова, руководителя рабочей группы ОНФ «Защита прав автомобилистов», «параллельный импорт не сможет полностью восполнить дефицит автозапчастей. Это связано с тем, что редкие запасные части попросту не завозятся по параллельному импорту. Если нужна такая запчасть, владельцы вынуждены ждать их по полгода и более, принимая во внимание не только большие сроки, но и маленькие объемы завоза. Сам импорт ориентирован на наиболее широко распространенные марки и модели на нашем рынке. В то же время в РФ есть несколько миллионов праворульных автомобилей, для которых новые запчасти ввозятся только в качестве, так скажем, исключения. Как правило, они ремонтируются бывшими в употреблении запасными частями самими автовладельцами».

Ранее Евгений Уфимцев, президент Российского Союза Автостраховщиков (РСА), отметил рост цен даже на наиболее востребованные марки автомобилей в стране, в число которых входят Renault, Nissan, Volkswagen, Chevrolet, LADA и Volvo. «Самый существенный рост за год в новых справочниках на 19 марта 2023 года по сравнению со справочниками на 19 декабря 2022 отмечен по ряду запчастей на иномарки: средняя стоимость двери багажника автомобиля Nissan выросла за этот период на 80%, передняя проводка шасси Mitsubishi — на 67%, фара для Hyundai — на 47%, фары и

двери для автомобилей Kia выросли на 36-40%. Также выросла стоимость запчастей для автомобилей Volvo — на 4% и Lifan — на 0,6%».

Депутаты Госдумы, обеспокоенные вопросом ремонта по ОСАГО, предложили создать новый сегмент автомобильной промышленности: отрасль по восстановлению автокомпонентов. Это стало отдельной темой прошедшего в Совете Федерации совещания по вопросам ОСАГО.

По мнению экспертов, использование бывших в употреблении запасных частей не первый год является актуальным для многих автовладельцев, в частности, для обладателей праворульных машин, детали на которые изначально не производились в стране. Кроме того, в зависимости от рынка автозапчастей находятся транспортные и грузовые автомобили, которые необходимы для работы товарных логистических цепочек и сети пассажирских перевозок. Отмечается, что обсуждаемая стратегия по использованию б/у запчастей планируется исключительно для деталей, подлежащих восстановлению, и только после прохождения сертификации, подтверждающей качество.

Фактически б/у детали используются в ремонте самими автомобилистами уже сейчас. Создание стандартов регулирования рынка повторно используемых деталей и его дальнейшее развитие может стать целесообразным выходом из кризисной ситуации. Обсуждаемое решение находит поддержку среди экспертов и страховщиков:

«Мы считаем, что совершенно точно не подлежат восстановлению запчасти тормозной системы, рулевого управления, подвески автомобиля, детали системы безопасности (ремни и подушки безопасности). Обратная ситуация обстоит с кузовными деталями, двигателями и трансмиссиями. Важно, что использовать бывшие в употреблении запчасти и детали можно только в тех случаях, когда это не влияет на безопасность водителя, пассажиров, других участников движения и пешеходов», – объясняет Евгения Лазарева, руководитель проекта Народного фронта «За права заёмщиков».

При этом, по статистике, которую приводит РСА, именно кузовные детали, которые не оказывают влияния на безопасность движения, чаще всего подлежат замене при ремонте автомобиля после аварии. На первом месте по заменам при восстановительном ремонте по ОСАГО задний бампер (эта деталь используется в 12,8% ремонтов), следом идут передний бампер (в 7,1% ремонтов), левая фара (в 3,7% ремонтов), левое переднее

крыло (в 3,6% ремонтов), крышка багажника (в 3,4% ремонтов).

Пётр Шкуматов считает, что автомобилисты только выиграют от создания полноценной отрасли по восстановлению автокомпонентов. «Особенно те, кто владеет транспортом, не очень распространенным в России, автозапчасти для которого ввозятся по схеме параллельного импорта редко, часто под заказ и с большими сроками доставки. Подавляющее большинство автомобильных компонентов за небольшим исключением в принципе подлежит восстановлению, после которого они сохраняют свои эксплуатационные характеристики, при этом стоят в разы дешевле, и, как правило, стабильно находятся в наличии».

Википедия страхования