

авто парк

5 КОЛЕСО



**СЕМЬДЕСЯТ ЛЕТ
ДВИЖЕНИЯ**
ЮБИЛЕЙ ЗИЛА

ЭКОНОМИКА
РЫНОК ЗАПЧАСТЕЙ
ДЛЯ ГРУЗОВИКОВ

РЕСУРС
ПОГРУЗЧИК UMG WL30

КАДРЫ
ПРОГРАММА
«ПРОФЕССИОНАЛИТЕТ»



ДЕНЬ ТУРИЗМА

ASIASTAR
YBL6751T

ТЕСТ
FOTON
TUNLAND G7
СОБЫТИЕ
«ТРАНСПОРТФЕСТ»



ШЕСТЬ НА ШЕСТЬ
«ТОНАР Т-45»



ДЕТАЛЯМ ВРЕМЯ

НА ФОНЕ САНКЦИЙ СРОКИ ПОСТАВКИ ЗАПАСНЫХ ЧАСТЕЙ К ЕВРОПЕЙСКИМ ГРУЗОВИКАМ ЗНАЧИТЕЛЬНО ВЫРОСЛИ. ДЕТАЛИ УШЕДШИХ ИЗ РФ БРЕНДОВ ВЕЗУТ ЧЕРЕЗ ТРЕТЬИ СТРАНЫ, НО ОЖИДАНИЕ ЗАТЯГИВАЕТСЯ ИЗ-ЗА ЗАДЕРЖЕК НА ТАМОЖНЕ И ПРЕПЯТСТВИЙ В ОТПРАВКЕ НА СТОРОНЕ АВТОПРОИЗВОДИТЕЛЕЙ. КАК СИТУАЦИЯ ПОВЛИЯЕТ НА РЫНОК, И КАКИЕ ЕСТЬ ВАРИАНТЫ РЕШЕНИЯ ПРОБЛЕМЫ? > МИХАИЛ ОЖЕРЕЛЬЕВ > ФОТО ИЗ АРХИВА РЕДАКЦИИ

Перевозчики говорят об увеличении сроков, о росте очередей большегрузов на СТО и увеличении сроков ремонта. Дилеры объясняют снижение пропускной способности ремзоны переходом в мультибрендовый формат и сложностями с поддержанием ассортимента запасных частей. Действительно, в России значительно выросли сроки ожидания импортных автозапчастей в условиях санкций — они стали достигать шести месяцев. Такие случаи отмечают как официальные дилеры, так и независимые СТО.

«Ситуация с логистикой такова, что сроки поставок запчастей составляют от двух недель до шести месяцев. Это связано с невозможностью прямых поставок из Европы и необходимостью везти через дружественные нам страны. А некоторые позиции в принципе больше не доступны для заказа из-за попадания в категорию товаров двойного назначения», — объясняет Юрий Желунов, генеральный директор компании «ААА Трансервис», официального дилера MAN, Sitrak, Howo, Isuzu, «Амбер».

В компании Stalogistic подтверждают увеличение сроков поставки запчастей и связывают с ограничениями со стороны недружественных стран. «Сроки доставки у большинства компаний выросли на 50% по сравнению с докризисными. В большей степени это связано с ограничениями со стороны недружественных стран», — говорит Эдуард Рычков, руководитель отдела развития Stalogistic в Центральной Азии. По его словам, главная сложность сегодня — это запреты на поставку на российский рынок целого ряда номенклатур, разрешенных к ввозу в Россию, но имеющих коды ТН ВЭД, распространяющиеся и на товары двойного назначения. «Стоит отметить, что к данному перечню можно отнести практически все: от пластика до редких элементов», — уточнил эксперт.

В компании BWG объясняют изменение сроков поставки запчастей из Европы логистическими особенностями и построением новых каналов ввоза. «При импорте комплектующих мы не сталкиваемся с какими-либо сложностями. Однако из-за перестроения

1. Дилеры объясняют снижение пропускной способности ремзоны переходом в мультибрендовый формат и сложностями с поддержанием ассортимента запасных частей.
2. Большинство технически сложных изделий, таких как компоненты силовой установки и электроника, по большей части остаются европейскими.
3. Вследствие увеличенных сроков импорта запасных частей, компании стремятся наращивать собственные складские запасы.
4. У каждой запасной части есть определенный ресурс, после которого она либо выходит из строя, либо требует замены в соответствии с регламентом.

каналов поставки на работу влияют удлиненные сроки доставки запчастей», — ответил «Автопарку» Максим Неповинный, руководитель отдела продуктовой аналитики и ценообразования BWG.

А вот как прокомментировал ситуацию Андрей Билоус, коммерческий директор ООО «ЕТС Трейд» (входит в ГК «ЕвроТехСервис»): «Ранее мы напрямую импортировали запасные части из Европы, заключая контракты с производителями. Однако из-за изменения логистических цепочек и увеличения количества звеньев в них, сроки поставок увеличились в несколько раз. Сегодня комплектующие приходится ждать от 60 до 90 календарных дней — что в 2–3 раза превышает срок до 2022 года».

По словам Андрея Билоуса, импорт запчастей из Европы в Россию сегодня осложнен целым рядом проблем. Первая касается ввоза товара в страну. В «ЕТС Трейд» зарубежных производителей условно делят на две категории: для одних в приоритете будут деловые отношения, для других — политическая солидарность с западными странами. Компании из первой группы стабильно отгружают товар посредникам, даже если понимают, что конечным его потребителем является Россия. Вторая категория производителей, наоборот, поддерживает введенные по отношению к нашей стране санкции и всеми доступными способами контролирует, чтобы товар ни в коем случае не попал в Россию, даже через третьи страны. Взаимодействие с такими поставщиками осложняется тем, что запчасти приходится ввозить порционно, дробя общую потребность и размазывая ее во времени, поскольку если такая компания зафиксирует резкий и немотивированный рост спроса на запчасти в одной из дружественных

стран, то с ее стороны может быть проведен выездной аудит, который грозит посреднику отзывом дистрибьюторского статуса и аннулированием контракта. Еще одна сложность связана с проведением оплаты и ограничениями, наложенными на российские банковские системы. «В целом, из-за геополитической нестабильности и стремления западных стран контролировать соблюдение санкционных ограничений, изменения сегодня происходят довольно часто, и мы вынуждены оперативно на них реагировать: менять каналы импорта или схемы передачи денежных средств», — говорит Андрей Билоус.

ТОВАР ПРИБАВИЛ В ЦЕНЕ

Существенным фактором считают изменение логистики в компании Sota Logistic, но видят и другие тренды рынка. «Поскольку запчасти европейских производителей идут в основном через Турцию и ОАЭ, сроки их доставки в среднем выросли с 10 дней до 3–4 недель. Но основная проблема — не сроки, а увеличение стоимости запчастей одновременно на 40% и более в зависимости от востребованности», — говорит Игорь Чернышев, директор по развитию бизнеса Sota Logistic. По его словам, из-за увеличения стоимости



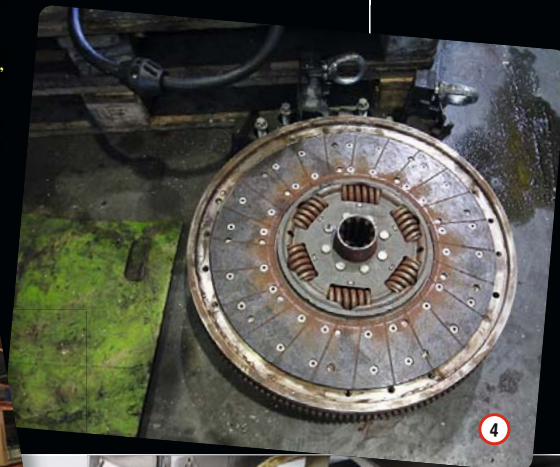
1



3



2



4

доставки и курсовой разницы мы практически прекратили заказ запчастей из Европы. «Даже китайские, турецкие и российские запасные части выросли в цене за последние два года в среднем на 40%», — уточнил эксперт.

Руководитель отдела развития Центральной Азии Эдуард Рычков считает, что запчасти к премиальным европейским брендам стали дороже в несколько раз. Вместе с тем расходники для ТО можно найти без проблем.

В парке транспортной компании Delko с февраля 2022 года перешли на альтернативные запчасти из-за увеличения стоимости оригинальных компонентов, завозимых по параллельному импорту.

«Сейчас на рынке достаточно много как оригинальных запчастей европейского производства, так и аналогов, на которые, по нашим оценкам, приходится порядка 80%. Любые запчасти и расходники от альтернативных брендов мы подбираем только на основе их предварительного тестирования», — комментирует Ильяс Гильманов, директор по управлению автопарком и водительским составом транспортной компании Delko.

В ПОИСКАХ АНАЛОГОВ

Большинство запасных частей можно заменить китайскими аналогами, делятся опытом в компании STA Logistic. «В основном из Европы заказывают кузовные детали и элементы. Остальные запасные части с успехом можно заменить китайскими аналогами. Тем более,

что большинство европейских компаний уже имеют производства запчастей в Китае», — констатирует Игорь Чернышев.

«Сегодня подавляющее большинство запчастей на рынке выпускает Китай. Многие европейские и американские бренды переносят или уже перенесли туда свои производства. Качество продукции не уступает европейскому, но цена изготовления гораздо ниже», — говорит Эдуард Рычков (Stalogistic).

«Сложно оценить процентное соотношение деталей разных стран-производителей, но однозначно на рынке сегодня присутствуют и российские, и китайские, и европейские страны. Значительный объем запасных частей сегодня производит Турция. Если считать, что Турция — это Европа, то тогда объем европейских запасных частей превалирует», — комментирует Юрий Желунов («AAA Траксервис»).

В парке Sota Logistic, где эксплуатируются грузовики российского и китайского производства, для ремонта закупают преимущественно китайские запчасти. А вот расходники, масла и технические жидкости (колодки и фильтры) могут быть и турецкого производства.

«С учетом обновления нашего автопарка за последние полгода необходимость в запчастях даже снизилась примерно на 35–40%. Расходники (масло, колодки, фильтры, технические жидкости и пр.) поставляются в обычном режиме. Мы только сейчас подходим к тому этапу эксплуатации новых грузовиков китайских автопроизводителей, когда может понадо-

1. В парке транспортной компании Delko с февраля 2022 года перешли на альтернативные запчасти из-за увеличения стоимости оригинальных компонентов.
2. Количество обращений на СТО «AAA Траксервис» для ремонта грузовиков бренда MAN за прошедший год снизилось вдвое. Причина — многие перевозчики переориентировались на китайские марки.



биться замена каких-либо деталей», — комментирует Игорь Чернышев.

ЧЕМ СТАРЕЕ ПАРК, ТЕМ БОЛЬШЕ РЕМОНТОВ

У перевозчиков спрос на запчасти формируется в соответствии с устареванием парка автомобилей и необходимостью проводить плановые ремонты. «Чем старше парк, тем больше ремонтов. При этом рост количества автомобилей в целом вызывает новую потребность в запчастях. То есть она изменяется пропорционально росту автопарка», — отмечает руководитель отдела продуктовой аналитики и ценообразования BWG Максим Неповинный. По его словам, рост потребности в определенных группах запчастей может быть связан с возрастом ТС. Обслуживание новых машин требует большого количества расходников, и при ремонте старых машин необходимо множество деталей.

Эдуард Миронов, директор по закупкам транспортных услуг FM Logistic в России, продолжая дискуссию об обслуживании старых машин, обращает внимание на специфику комплектации грузовиков для российского рынка. «Европейские тягачи продолжают эксплуатироваться в России, и запчасти к ним доставляются параллельным импортом или подбираются на авто-разборе. Но проблема в том, что данные автомобили, изготовленные для российского рынка, имеют специальную модификацию и сильно отличаются от той же марки и модели, произведенной для европейского или иного рынка», — рассказал Эдуард Миронов. Он добавил, что по этой причине крупные российские автопарки и СТО в дополнение к параллельному импорту с разной степенью эффективности наладили производство комплектующих для европейских автомобилей — в большинстве случаев эти запчасти производятся для технического обслуживания.

Если же у автомобиля проблема с кузовом — замену придется ждать очень долго. «Это вынуждает игроков рынка продолжать практику «донорства» деталей с использованием новых тягачей. С комплектующими для технического обслуживания ситуация обстоит намного лучше, они есть в наличии у большинства официальных СТО», — заключил эксперт.

Как мы видим, спрос на комплектующие для коммерческой техники обусловлен особенностями ее эксплуатации. С этим мнением полностью согласен Андрей Билоус («ЕТС Трейд»). «У каждой запасной части есть определенный ресурс, после которого она либо выходит из строя, либо требует замены в соответствии с регламентом. В данном случае введение или отмена санкционных ограничений на него не влияют: техника нуждается в ремонте так же, как и раньше. Однако частота поломок сегодня возрастает, а узлы, агрегаты и детали, которые раньше исправно работали, постепенно начинают выходить из строя. Этот процесс обусловлен общим старением техники, поскольку сейчас у нас нет возможности привезти в Россию новые европейские грузовики».

НУЖНО БЫСТРО РЕАГИРОВАТЬ

«Что мы сегодня покупаем из-за рубежа, а что уже научились делать сами?» — спросили мы у участников рынка. Их мнения сошлись.

«Из-за рубежа на самом деле покупаем абсолютно все. Потребитель исходит из своих предпочтений и возможностей кошелька: кому-то подавай только оригинал, кому-то только качественный аналог, а кто-то готов ставить самые дешевые варианты. Российские



производители также научились делать запчасти неплохого качества, в том числе и для европейских марок. Например, тормозные диски, тормозные колодки, тормозные барабаны, некоторые детали подвески и рулевого управления, детали из пластика, стекла, фильтры для различных систем автомобиля», — ответил Юрий Желунов, генеральный директор компании «ААА Траксервис».

Игорь Чернышев (Sota Logistic) перечислил компоненты, которые научились производить в России — это рамы, кабины и кузовные элементы грузовиков.

Если говорить о сложных деталях, то, по мнению Андрея Билоуса, их локализация затруднена. «На территории нашей страны стабильно производятся простые комплектующие: например, тормозные барабаны, рессоры, амортизаторы подвески, элементы кузова или стекла. Но ситуация со сложными узлами и агрегатами выглядит сложнее. В последние годы в стране начали активно развивать обратный инжиниринг — процесс воссоздания импортных продуктов — и столкнулись с рядом трудностей. Во-первых, в России зачастую отсутствует необходимое оборудование для изготовления деталей и контрольно-измерительные приборы — они у нас, в основном, всегда были импортными. Во-вторых, сложившаяся ситуация требует быстрого реагирования, однако повторить за 1–2 года вековую историю развития некоторых западных компаний, таких, например, как Robert Bosch, невозможно. На это потребуются больше времени», — заключил эксперт.