

# Запасные части: оригинал и аналоги

Владислав ВОЛГИН



**В прессе и в Интернете нередко появляются статьи о запасных частях, в которых прослеживается не очень четкое представление авторов о структуре рынка, оригинальных и неоригинальных запасных частях, глобальных операторах и логистике запасных частей, контрафакте. Об этих аспектах рынка и пойдет речь.**

## **Аналоги выручают потребителей**

*Детали машин всех марок копируются, сертифицируются и поставляются на рынок вполне современными предприятиями в объемах до половины потребностей рынка.*

Появление аналогов запасных частей на всех рынках – объективная необходимость. Даже самые крупные автопроизводители не в состоянии обеспечить наличие запчастей к выпущенным машинам в любой точке планеты, и их выручают поставщики аналогов.

Проблемы обеспечения рынка запасными частями стали бы неразрешимыми и обрушили бы авторынок, если бы производители компонентов в 60-х годах прошлого века не стали бы развивать изготовление запасных частей к любым маркам машин для торговли, не зависящей от дилерских сетей автокомпаний.

На зарубежных авторынках борьба многочисленных изготовителей запчастей с автопроизводителями давно закончилась поражением последних: им не дали возможности быть монополиями поставщиками запчастей.

В активах автопроизводителей осталась только небольшая номенклатура деталей, на патентование которых они не жалеют средств – это так называемые «видимые части» и некоторые инновационные агрегаты.

И на эту номенклатуру ведут наступление общественные организации афтермаркета, добиваясь запрещения патентования автозапчастей вообще в целях ликвидации монополии автопроизводителей.

Детали машин всех марок копируются, сертифицируются и поставляются на рынок вполне современными предприятиями в объемах до половины потребностей рынка.

Более того, основную часть поставщиков аналогов составляют те самые транснациональные компании, которые поставляют комплектующие для сборки всем автопроизводителям.

### Оригинальные, неоригинальные, связанные, видимые запчасти

Постановление Комиссии Евросоюза № 1400/2002 впервые ввело в официальный оборот ранее существовавший обиходный термин «оригинальные запасные части» (original, англ. и франц.) – OE<sup>1</sup> и новый термин «запасные части равноценного (equivalent, франц., ident, нем., matching, англ.) качества», которые вошли и в общемировую практику.

Оригинальные запасные части с логотипами автопроизводителей (VM<sup>2</sup>) и/или с логотипами изготовителей (OES<sup>3</sup>) идентичны устанавливаемым на автомобили при сборке; изготавливаются автопроизводителями и независимыми изготовителями по документации, предоставленной или утвержденной автопроизводителями; реализуются автопроизводителями через их торговые сервисные сети и их изготовителями через свои торговые сети и торговые сети глобальных операторов. Термин «оригинальные запасные части» больше не определяется системой распределения автопроизводителей, он основан на качественных параметрах компонентов, подтвержденных сертификацией. Оригинальные запасные части реализуют не только официальные дилеры автопроизводителей, но и независимые торговцы.

Существует три категории оригинальных запасных частей.

Первая категория состоит из деталей, которые выпускаются производителем автомобилей. К ним применяются следующие правила:

- производитель автомобилей может требовать от уполномоченных дилеров и ремонтников использовать эту категорию оригинальных запасных частей для ремонта, выполняемого по гарантии, при бесплатном обслуживании и работах при отзыве автомобилей;

- производитель автомобилей не может ограничивать право своих дилеров перепродавать эту категорию деталей независимым ремонтникам.

Ко второй категории относятся детали, которые поставляются изготовителем запасных частей (OES) производителю автомобилей, который использует их при сборке и продает своим дилерам. К этим оригинальным запасным частям применяются следующие правила:

- изготовитель запасных частей не может быть ограничен в размещении своей торговой марки или логотипа на этих деталях, а также на упаковке и на любом сопроводительном документе;

- производитель автомобилей также может помещать свою торговую марку или логотип на этих деталях;

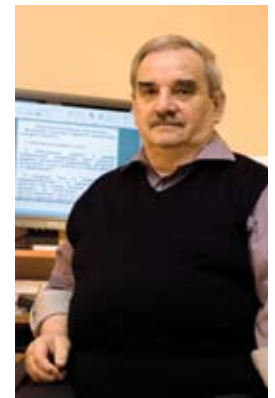
- изготовитель запасных частей не может быть ограничен в поставке этих запасных частей уполномоченным дилерам и сервисам автопроизводителей или независимым ремонтникам, а уполномоченные дилеры и сервисы не могут быть ограничены в использовании этих деталей;

- производитель автомобилей может потребовать у своих дилеров и сервисов использовать эту категорию оригинальных запасных частей для ремонта, выполняемого по гарантии, при бесплатном обслуживании и работах при отзыве автомобилей;

- производитель автомобилей не может ограничивать право своих дилеров продавать эту категорию деталей независимым ремонтникам.

Третья категория оригинальных запасных частей – это детали, которые не поставляются соответствующему производителю автомобилей, но которые производятся согласно техническим условиям и производственным стандартам, предоставленным им. Изготовитель запасных частей (OES) поставляет эти детали независимым дистрибьюторам запасных частей. К этой категории применяются следующие правила:

- изготовитель запасных частей не может быть ограничен в размещении своей торговой марки или логотипа на этих деталях и на упаковке;



**Владислав Волгин,**  
экономист-международник.

*Основную часть поставщиков аналогов составляют те самые транснациональные компании, которые поставляют комплектующие для сборки всем автопроизводителям.*

<sup>1</sup>OE – Original Equipment (англ.) – оригинальное оборудование.

<sup>2</sup>VM – Vehicle Manufacturer – производитель транспортных средств.

<sup>3</sup>OES (Original Equipment Supplier) – поставщик оригинального оборудования.

■ изготовитель запасных частей не может быть ограничен в поставке этих запасных частей любому уполномоченному или независимо-му дилеру запасных частей или любому уполномоченному или независимо-му ремонтнику, а уполномоченный ремонтник не может быть ограничен в использовании этих деталей.

*Технические условия и стандарты могут быть как результатом совместной программы развития, так и разработкой исключительно изготовителя компонентов.*

Некоторые оригинальные запасные части выпускаются производителем автомобилей, но большая их часть производится изготовителями компонентов на основании соглашений с производителем автомобилей. Производство осуществляется согласно техническим условиям и производственным стандартам, предоставляемым производителем автомобилей, и во многих случаях детали изготавливаются на той же производственной линии, что и компоненты, используемые для сборки автотранспортного средства. Понятие «предоставляемые» означает, что эти технические условия и производственные стандарты действуют у изготовителя данных запасных частей с согласия производителя автомобилей с целью установки деталей на его автомобили.

Однако технические условия и стандарты могут быть как результатом совместной программы развития, так и разработкой исключительно изготовителя компонентов. В последнем случае считается, что технические условия и производственные стандарты предоставляются изготовителю запасных частей с согласия производителя автомобилей для выпуска оригинальных запасных частей.

В некоторых случаях производители машин имеют соглашения с изготовителями, которые производят детали только для продажи в качестве запасных частей и не поставляют их для сборки. Если эти детали произведены согласно техническим условиям и производственным стандартам производителей автомобилей, они также являются оригинальными запасными частями.

Неоригинальные запчасти подразделяются две группы:

Неоригинальные запасные части равноценного качества<sup>4</sup> изготавливаются независимыми изготовителями не по документации производителей автомобилей. Эти детали имеют то же или даже более высокое качество, но могут, например, быть выполнены из другого материала или окрашены в другой цвет. Изготовители

таких запчастей могут быть OES и IES<sup>5</sup>. Запасные части равноценного качества — исключительно запасные части, изготовленные предприятиями, которые могут удостоверить, что запасные части соответствуют по качеству компонентам, которые использовались для сборки соответствующих автомобилей.

Неоригинальные запасные части отличающегося качества (parts of different quality) изготавливаются множеством предприятий без документации автопроизводителей, необходимые качества документально не доказаны.

В развивающихся странах существует огромное количество малых предприятий, изготавливающих узкую номенклатуру деталей, но их объемы сбыта на рынке относительно невелики: лишь некоторые продавцы берут на реализацию продукцию изготовителей без устойчивой репутации. Борьба с такими предприятиями эффективна только в направлении контроля продавцов, торгующих несертифицированной продукцией.

Далеко не все оригинальные запасные части имеют аналоги. Наиболее широко представлены на рынке детали и узлы постоянного спроса, в числе которых следующие неоригинальные запасные части:

- фильтры (масляные, топливные, воздушные);
- детали тормозной системы (колодки, диски, барабаны, суппорты, шланги, цилиндры);
- детали подвески и рулевого управления (амортизаторы, пружины, рычаги, шаровые опоры, рулевые тяги и их наконечники, сайлентблоки);
- детали двигателя (сальники, прокладки, поршневые кольца, «вкладыши»);
- детали системы охлаждения (радиаторы, помпы);
- детали системы выпуска (глушители);
- детали системы зажигания и электроники (свечи, провода высокого напряжения, катушки, коммутаторы, датчики);
- детали электрики (стартеры и генераторы, датчики, лампочки);

*В некоторых случаях производители машин имеют соглашения с изготовителями, которые производят детали только для продажи в качестве запасных частей и не поставляют их для сборки.*

<sup>4</sup> Parts of matching (ident, equivalent) quality.

<sup>5</sup> IES (Independent Equipment Supplier) — независимый поставщик оборудования.

- детали трансмиссии: диски и корзины сцепления, выжимные подшипники, крестовины, ШРУСы;
- моторные запчасти: поршневые кольца, «вкладыши», прокладки, сальники;
- приводные ремни.

Автопроизводители поставляют оригинальные запчасти и для моделей машин, снятых с производства, и для текущих моделей. Неоригинальные запчасти производятся только для текущих моделей.

В прессе иногда обсуждается тема контрафактных запасных частей, причем в дискуссиях о контрафакте очевидна подмена понятий. Контрафактной<sup>6</sup> следует называть продукцию, выпускаемую с нарушением прав на интеллектуальную собственность – исключительных прав патентообладателей и авторских прав. То есть нельзя продавать свои самоделки под маркой известного изготовителя и нельзя изготавливать и продавать под своей маркой копии товаров, ранее запатентованных другими производителями. Иначе говоря, если есть юридические основания подавать в суд – это контрафакт, если нет – всего лишь аналог-конкурент.

Автозаводы и их субпоставщики никогда не тратили средств на патентование основной массы деталей автомобилей, и их изделия не обладают патентной защитой. Поэтому любой производитель имеет право предложить рынку свои детали, аналогичные деталям оригинальным, и их нельзя называть контрафактом. Качество товаров – это совсем другой вопрос, решаемый обязательной или добровольной сертификацией.

Автопроизводители патентуют только «видимые» детали, модули и узлы кузова и некоторые детали двигателей и управления ими. Термин «видимые» части (visible parts) автомобилей охватывает крылья, двери, капот, багажник, крышу, панели крыши, передка и задка, стекла, блок-фары, блоки задних фонарей. Термин «связанные», «несвободные (пленные)» (captive parts) запасные части относятся к деталям, обладающим патентной защитой.

Автопроизводители несут расходы по патентованию видимых деталей и модулей во всех странах для предотвращения конкуренции и увеличения цен. Оплату поврежденных в авариях видимых час-



тей осуществляют в основном страховые компании, и конечные потребители почти не чувствуют очень завышенных цен. По остальным деталям автопроизводители уступили от 50 до 80% рынка независимым изготовителям.

Торговые марки, глобальные операторы, упаковщики

Далеко не все оригинальные запасные части изготавливаются самим производителем автомобиля, но, поступая в его распоряжение, в дальнейшем продаются под его маркой. На детали стоит торговая марка изготовителя, но она упакована в фирменную упаковку автопроизводителя.

Оригинальные и неоригинальные запасные части продаются под торговыми марками, которые могут не совпадать с марками фактических изготовителей (марка изготовителя обычно проставляется на самом изделии). Подтверждая гарантию качества, независимый изготовитель проставляет на оригинальных запасных частях, на упаковке и в сопроводительных документах свою торговую марку в тех партиях товара, которые реализуются им через независимых оптовиков. В тех партиях товара, которые предназначены для автопроизводителей, ставится номер по каталогу и марка автопроизводителя.

В отличие от оригинальных запчастей, которые с согласия их изготовителей продаются под торговой маркой производителей техники, неоригинальные запасные части реализуются под маркой их изготовителя и/или исходного

*Контрафактной следует называть продукцию, выпускаемую с нарушением прав на интеллектуальную собственность – исключительных прав патентообладателей и авторских прав.*

<sup>6</sup> Contrefaite – поддельный (франц.).

продавца (упаковщика). «Упаковщик» – это условный термин для фирм, учредителями которой могут быть как независимые структуры, так и производители запчастей, создающие ее для сбыта собственного товара.

*Серьезные операторы афтермаркета стараются соблюдать чистоту бренда и если переупаковывают чужой товар, то лишь равный по качеству своему.*

Чаще всего «упаковщик» – это глобальный оператор, который создает товаропроводящую сеть, формирует ассортимент предлагаемых к продаже товаров, составляет каталоги и прейскуранты. Глобальные операторы заказывают продукцию на различных предприятиях и продают их под своей или арендованной торговой маркой. Среди глобальных операторов встречаются солидные торговые марки, например Nipparts, Lucas, Finwhale и др. Для торговли запасными частями продажа «чужого» товара под своей маркой с согласия изготовителя товара является нормальной практикой.

В торговле запасными частями распространена практика продажи изделий одного изготовителя под совершенно разными торговыми марками, причем это касается как оригинальных, так и неоригинальных запчастей. При этом для неоригинальных часто используется термин «переупаковка». Продажа запасных частей различных производителей под единой торговой маркой предназначена для расширения ассортимента и увеличения привлекательности предложения для покупателей и более полного удовлетворения их спроса. Среди фирм-упаковщиков встречаются солидные торговые марки, например INA, Luk или Febi.

Другая категория упаковщиков – фирмы, продающие дешевые запчасти, качество которых не гарантировано. Происхождение товара такие фирмы скрывают и маркируют компоненты «Made in EU» (или Europe, Germany, France), «Germany quality» и т. д. Выбирая поставщиков среди множества мелких, технически слабых фабричек, они нередко приобретают и затем продают запчасти со скрытым браком, хотя стараются торговать качественными товарами.

Серьезные операторы афтермаркета стараются соблюдать чистоту бренда и если переупаковывают чужой товар, то лишь равный по качеству своему.

Бывают случаи, когда под чьей-либо маркой на рынке продается оригинал: в неоригинальной упаковке лежит оригинальная запчасть. Это происходит в том случае, когда у производителя оригинальной продукции появляются «излишки», по той или иной причине не попавшие в дилерскую сеть:

- продукция, которая производилась для кон-

вейера, но при замене старой модели на новую оказалась невостребованной;

- конкурент-дублер отобрал часть конвейерных поставок – автопроизводители стремятся иметь нескольких поставщиков одной и той же детали в целях защиты от логистических и других рисков.

Строго говоря, любой изготовитель оригинальных запасных частей, на которые нанесена торговая марка автопроизводителя, обязан предотвращать их поставку независимым оптовикам. Ведь использование чужого товарного знака (в данном случае клейма производителя автомобиля) считается контрафактом и может повлечь судебное разбирательство. Поэтому, когда на одном и том же производстве изготавливаются оригинальные детали и для автопроизводителя, и для свободной продажи, то, если позволяет технология, клеймо автопроизводителя ставится не в процессе производства, а после, отдельной операцией.

Если же по технологии приходится ставить клеймо автопроизводителя, а партия затем будет поставлена независимому оптовику, то при подготовке отправки товара клеймо тщательно скрывается (закрашивается, заклеивается, затирается, стачивается).

Такие детали еще называют «неоригиналом оригинального происхождения (или качества)», «детали равноценного качества», и именно такие детали наиболее привлекательны для продажи на рынке.

Конечно, операторам рынка не всегда удается расширить свой ассортимент за счет «переупаковки», и у одного оператора предложение получается шире, чем у другого. Бывает и так, что в дело вмешивается автопроизводитель, который настаивает на том, что данная деталь должна продаваться только через его торговую сеть. Поэтому одну запасную часть оригинального происхождения можно встретить на рынке, а другую этого же производителя – нет.

Через дилерские сети автопроизводителей можно приобрести любую оригинальную запасную часть, в т. ч. к автомобилям, давно снятым с производства, а ассортимент «неоригинала» на рынке ограничен номенклатурой только деталей устойчивого спроса и только к выпускаемым и недавно снятым с производства моделям машин.

*По материалам книги автора «Запасные части. Энциклопедия бизнеса», <http://autoknigi.ru>*