

Предложение деталей для иномарок расширяется, однако рынок по-прежнему зависит от импортных поставок электроники, кузовных компонентов и редких комплектующих, увеличивая сроки ремонта в ряде случаев и по отдельным автобрендам

Ситуация с доступностью автозапчастей в России постепенно улучшается. Массового дефицита большинства расходных материалов и деталей для стандартного технического обслуживания уже нет. Расширяется предложение комплектующих для китайских автомобилей, официально представленных на российском рынке, развивается выпуск отдельных автокомпонентов в России. Однако при ремонте авто после ДТП владельцы некоторых китайских, европейских, японских и американских брендов автомобилей могут столкнуться с серьезными задержками при заказе комплектующих.

«На сегодняшний день рынок автозапчастей в России в целом стабилизировался. Какого-либо массового дефицита, который наблюдался в первые периоды после ухода ряда иностранных производителей, сегодня уже нет. Для большинства автомобилей стандартное техническое обслуживание не вызывает серьезных затруднений. По многим позициям покупатель может выбирать между несколькими вариантами – от бюджетных аналогов до премиальных решений, – рассказал член правления Союза Автосервисов Илья Плисов. – Основные сложности возникают после серьезных ДТП. Кузовные детали, оптика, электронные компоненты и редкие комплектующие обычно не хранятся на складах в больших объемах, поэтому при сложном ремонте сроки ожидания могут заметно увеличиваться».

Эту информацию подтверждает и Игорь Люкин, заместитель генерального директора компании «Абсолют Страхование». По его словам, текущая ситуация на рынке автокомпонентов остается напряженной, но контролируемой за счет параллельного импорта и расширения пула альтернативных поставщиков. «Наибольший дефицит по-прежнему сохраняется по сложным, уникальным деталям для премиальных европейских и американских брендов (Porsche, BMW, Mercedes-Benz, Jaguar Land Rover), а также некоторых японских марок (в частности, внедорожников Toyota и Lexus). Проблемы касаются кузовных деталей из алюминия, элементов матричной оптики, блоков управления электроникой и систем безопасности (подушек и штор Airbag)», – сообщил эксперт.

В РЕСО-Гарантии отмечают частичное улучшение ситуации с автозапчастями для китайских марок, которые официально присутствуют на российском рынке. «По многим

новым китайским транспортным средствам идет постепенная локализация производства кузовных деталей. А вот по сложным электронным компонентам мы по-прежнему сильно зависим от зарубежных поставок», – уточнил Игорь Иванов, вице-президент РЕСО-Гарантия. Однако он вынужден констатировать, что «по-прежнему плохая ситуация по «Нисанам», американским, французским, английским машинам. Истории, когда бывает сложно получить те или иные позиции из каталога – не редкость практически по всем востребованным у автолюбителей маркам».

Эксперты отмечают, что рынок остается подвижным: детали, которые еще недавно были дефицитными, могут появиться в продаже, а стабильно доступные позиции – временно исчезнуть. По многим новым китайским автомобилям постепенно локализуется производство кузовных деталей. Также, по данным, которые приводит начальник управления по взаимодействию с техцентрами компании «Ингосстрах» Арсен Кумалагов, в России для массовых моделей автомобилей крупными предприятиями выпускаются качественные стекла, светотехника, кузовные металлические и пластиковые элементы, а также ряд других компонентов.

«Несмотря на развитие отечественного производства, при существующем разнообразии представленных на российском рынке марок и моделей автомобилей полностью заместить импортные комплектующие пока не представляется возможным. Российские производители способны закрывать лишь часть потребностей рынка», – признает представитель «Ингосстраха».

Сложные электронные компоненты по-прежнему преимущественно поступают из-за рубежа. Уход западных брендов компенсируется не столько внутренним производством, сколько поставками качественных неоригинальных аналогов от крупных азиатских заводов, поставляющих детали на конвейеры (ОЕМ-производители из Китая, Тайваня, Турции).

По оценке Ильи Плисова, рынок запчастей для иностранных автомобилей по-прежнему не менее чем на 80% зависит от импортных поставок. При этом нельзя говорить исключительно об уходе западных брендов. «Многие азиатские производители также не локализовали производство в России в тех объемах, которые могли бы кардинально изменить ситуацию. Развитие местного производства идет, но недостаточно консервативными темпами», – подчеркивает Плисов. По его мнению, при сохранении существующей динамики локализации производства автокомпонентов и общих тенденций на рынке ключевой задачей будет обеспечение стабильности логистических цепочек.

Сегодня есть примеры, когда в условиях строгих санкционных ограничений на поставку высокотехнологичных компонентов логистические цепочки при поставке запчастей для одного автомобиля могут перестраиваться трижды на пути через несколько стран-транзитеров. Это неизбежно сказывается и на сроках ремонта. Поставка отдельных комплектующих из Европы может занимать от трёх месяцев до полугода, а в отдельных случаях (например, оригинальной запчасти для редкой комплектации европейского премиального внедорожника) – до 9 месяцев.

Ситуация на рынке запчастей, трудности с логистикой и растущие расходы на неё неизбежно влияют не только на сроки ремонта, но и на его стоимость. Так, в начале этого июля в Российском Союзе Автостраховщиков (РСА) сообщили, что рост средней выплаты по ОСАГО за три года составил 43,7%. Только за январь-май 2026 года средняя выплата выросла на 9,1% и достигла 120 775 рублей. Общая сумма выплат, по данным РСА, за первые пять месяцев 2026 года достигла 112,5 млрд рублей. При этом президент РСА Евгений Уфимцев отметил, что 11 июля вступили в силу изменения в порядок определения средних цен на запасные части, утвержденные Банком России. Эти средние цены формируются уже сегодня в соответствии с поправками на основании актуальных рыночных цен на запчасти, и они войдут в обновленный справочник средних цен на запчасти, который будет опубликован уже 19 сентября. Именно эти средние цены будут использоваться при определении расходов на ремонт по ОСАГО начиная с указанной даты, и страховое сообщество ожидает, что в результате изменений страховые выплаты к концу текущего года могут вырасти еще примерно на 8% в среднем, а по отдельным маркам автомобилей рост может быть гораздо выше.

Википедия страхования, 16.07.2026 г.