

В. А. Васильев, М. В. Поздняков, М. Е. Пахомов

**МНОГОГРАННАЯ ПРОБЛЕМА
КОНТРАФАКТНЫХ АВТОЗАПЧАСТЕЙ НА РОССИЙСКИХ РЫНКАХ.
КОМПЛЕКСНЫЙ ПОДХОД К ЭКСПЕРТНОМУ ИССЛЕДОВАНИЮ
ДАННОЙ ПРОДУКЦИИ**

В статье рассматриваются основные понятия и проблемы контрафактной продукции автозапчастей на российских рынках. Проводится анализ несовершенства правового, технического, нравственного и других аспектов сложной и многогранной проблемы контрафакта. Предлагается комплексный подход к экспертному исследованию данного вида продукции.

Ключевые слова: контрафактные автозапчасти, комплексное экспертное исследование, оригинальные запчасти, запчасти от упаковщиков, запчасти альтернативных производителей.

V. A. Vasilyev, M. V. Pozdnyakov, M. E. Pakhomov

**MULTISIDED PROBLEM OF INFRINGING SPARE CAR PARTS ON THE RUSSIAN MARKET.
COMPLEX APPROACH TO AN EXPERT EXAMINATION OF THE INFRINGING ARTICLES**

The basic notions and problems of the infringing spare car parts sales on the russian market are considered. The disadvantages of legal, technical, moral and other aspects of the complicated and multisided problem of the infringing output are analyzed. The complex approach to an expert examination of the infringing articles is suggested.

Keywords: infringing spare car parts, complex expert examination, original spare parts, spare parts from packagers, spare parts from alternative producers.

Тема контрафактной продукции уже давно является одной из самых актуальных. В последнее время производство контрафактной продукции приобрело поистине промышленные масштабы. Говорят, как правило, при этом о компакт-дисках с аудио-, видеопродукцией или программным обеспечением. Однако существует продукция, которая, при отсутствии подтверждения того, что она является подлинной, способна лишить жизни десятки тысяч человек [1, с. 157—162]. Речь идет о контрафактных автозапчастях. Остановимся на основных понятиях.

Оригинальные запчасти. Известно, что производители автомобилей самостоятельно производят лишь очень небольшое число автокомплектующих — заводы являются именно автосборочными. Более 90 % комплектующих по заказу и чертежам производителей автомобилей

выпускают поставщики. В процессе приема комплектующих отдел контроля качества производителя автомобилей проводит испытания запчастей и ставит на них заводское клеймо, после чего пакет детали в заводскую упаковку. Таким образом и появляются «оригинальные» запчасти.

Поставщики на конвейер. После нескольких лет выпуска автомобилей завод-производитель разрешает своим поставщикам запускать те же самые детали, что шли на сборочный конвейер в свободную продажу, но под своим брендом.

Запчасти альтернативных производителей. В Европе и Азии очень многие заводы по производству запчастей работают путем копирования размеров и внешнего вида оригинальных запчастей, а остальное разрабатывают сами. Запчасти таких

производителей качественные. Они дают собственную гарантию и ставят собственную маркировку.

Запчасти от упаковщиков. Некоторые компании не производят запчасти самостоятельно, а занимаются скупкой продукции различных производителей и продают их под своим брендом, занимаясь фактически упаковкой деталей. Контроль качества — также собственный. Таким образом, вместо нескольких фирм и разных коробок покупатель видит единый бренд и единый стандарт, гарантирующий качество деталей. Держать свою марку «переупаковщики» стараются — иначе нет смысла в таком брендировании.

Откровенные подделки. Подделка — это контрафактная продукция, изготовленная неизвестным производителем с применением отличительных черт известного бренда. Производители контрафакта не гнушаются ничем. Начиная от подделок под именитых производителей и заканчивая производством имитации «упаковщика». От деятельности таких компаний страдают абсолютно все участники рынка, но особенно опасна покупка такой детали для потребителя [3; 4].

Деятельность по пресечению преступлений, связанных с изготовлением и оборотом контрафактной и поддельной продукции, регулируется рядом законов: Гражданским кодексом (ст. 138), Кодексом об административных правонарушениях (ч. 7 ст. 14) и Уголовным кодексом Российской Федерации (ст. 146, 159, 180, 200), а также рядом законов, в том числе о товарных знаках.

Генеральная прокуратура России предоставила данные за прошлый год, о результатах борьбы с преступлениями, предусмотренными ст. 146 УК РФ: выявлено 10 000 лиц, осуждено 1 500. По ст. 180 УК РФ зафиксировано 1 200 преступлений, выявлено 200 лиц, осуждено 80.

Общая масса контрафактных запчастей, реализуемых на рынке, составляет миллиарды рублей. Так, например, объем продаж запасных частей ОАО «КамАЗ» по разным источникам оценивают следующим образом: 55 % — доля

ОАО «КамАЗ», 20 % — доля конкурентов КамАЗа, 25 % — доля контрафакта [5].

Помимо финансовых потерь от контрафактной продукции, производитель и потребитель подвергаются угрозе безопасности использования автотранспортного средства с контрафактными запасными частями, государство недополучает налоговые поступления, страдает экология. По данным ГИБДД, пятая часть всех ДТП случается именно из-за технических неполадок с автомобилями.

География несанкционированного производства весьма обширна. В первую очередь, это крупные промышленные центры, где в достаточном количестве есть списанное оборудование, города с бывшими предприятиями оборонной промышленности и авторемонтными заводами. Также существует множество мини-заводов, которые подделывают запчасти по чертежам, срисованным с готовой детали. Бывает, что узлы собирают из ворованных комплектующих и отслуживших свой срок деталей. Такие запчасти отличаются прежде всего по цене.

Контрафактными сейчас стали не только запчасти, но и двигатели. В последнее время на российском рынке появились поддельные коленвалы для автомобилей КамАЗ, внешне похожие на заводские, которые при запуске двигателя ломаются пополам. Их делают не из высоколегированной стали, а из чугуна. При сборке практически всего контрафакта используют дешевые некачественные болты, гайки и т. п. Многие элементы, выполненные в оригинале из латуни или специальных сплавов, предусмотренных технологией, в контрафакте заменяются более дешевыми, но ненадежными сплавами, реставрируются бывшие в употреблении узлы (что часто достигается освежающей покраской).

К российским изготовителям подделок присоединились Китай и страны СНГ, откуда в нашу страну контрафактные запчасти поставляются в больших объемах. В некоторых российских городах на авторынках до трети, а то и до половины продаваемых автозапчастей контрафактные.

Подделывают, как правило, элементы, которые пользуются наиболее высоким спросом: части подвески, рулевые тяги, штанги, детали сцепления, шаровые опоры, детали цилиндропоршневой группы, водяные насосы и даже такие сложные в изготовлении детали, как коленчатые, распределительные валы и подшипники скольжения, а также расходные материалы: тормозные колодки, свечи, фильтры, автохимию, автокосметику, масла, топливо.

Поддельные комплектующие имеют визуальные отличия от оригинальных. К таким признакам относятся: цвет, наличие облоя, некачественная обработка деталей, неаккуратная пайка, сварка, вальцовка, намотка. Однако обычному автолюбителю хорошую подделку сложно отличить от подлинных запасных частей по внешним признакам. Только разобрав или распилив покупку, можно обнаружить внутренние дефекты, которые обязательно дадут о себе знать, оказавшись в машине [1, с. 157—162].

Тестирование контрафактных автокомпонентов на промышленных испытательных стендах показывает, что контрафактная деталь обычно имеет 10—15 отличий от аналогичных компонентов оригинального производства. При этом ни одно из отличий не повышает качества запчасти. А снижение качества — прямой путь к увеличению эксплуатационных затрат и авариям.

Сложная и многогранная проблема контрафакта включает в себя правовой, технический, нравственный и другие аспекты деятельности. Таким образом, можно выделить несколько факторов, способствующих данному процессу:

- устойчивый спрос на дешевую продукцию (контрафакт, как правило, гораздо дешевле, чем самая дешевая оригинальная продукция);
- плохая информированность населения о способах отличия оригинальной продукции от контрафактной;
- отсутствие четко отрегулированной законодательной системы, которая могла бы пресекать и наказывать нарушителей;
- неотрегулированное таможенное и пограничное законодательства;
- недостаточное внимание со стороны как самого общества, так и производителей к

серьезности данной проблемы.

На сегодняшний день, помимо контрафактных автозапчастей, появились поддельные детали для авиации. Авиаремонтники подделывают не только отработавшие свой ресурс агрегаты, но и их паспорта. Контрафактная продукция не обошла стороной и предприятия стратегического назначения, аварии на которых могут погубить целые города и даже регионы. Речь идет о партии выключателей для Калининской АЭС, которые не отвечали техническим условиям и нормативно-техническим документам [5; 6; 7].

Вышеизложенные обстоятельства указывают на необходимость немедленного комплексного подхода к данной проблеме. Одним из направлений борьбы с контрафактной продукцией (обеспечением доказательственной базы) является разработка новых комплексных экспертных исследований.

Экспертное исследование контрафактных деталей выполняется в целях установления:

- факта несоответствия требованиям конструкторской документации на представленную деталь;
- регламентируется ли производство представленной детали каким-либо ГОСТом (ТУ);
- отвечает ли представленная деталь требованиям безопасности при условии ее целевой эксплуатации;
- общности источника происхождения деталей, изъятых в разных местах;
- идентификации конкретных производственных механизмов, при помощи которых представленная деталь была произведена.

Нами были проведены исследования автодеталей с точки зрения специалиста, обладающего специальными познаниями в области трасологии и трасологической экспертизы [2] (прил.).

Проведение данных экспертных исследований, по нашему мнению, не должно ограничиваться участием эксперта какой-то определенной специализации. В целях всестороннего и глубокого изучения всех обстоятельств, способствовавших изготовлению конкретной детали, необходимо привлечение экспертов нескольких специализаций:

- эксперт-трасолог;
- эксперт в области технико-криминалисти-

ческого исследования документов;

— эксперт в области исследования структуры металла (металловедение);

— эксперт-автотехник;

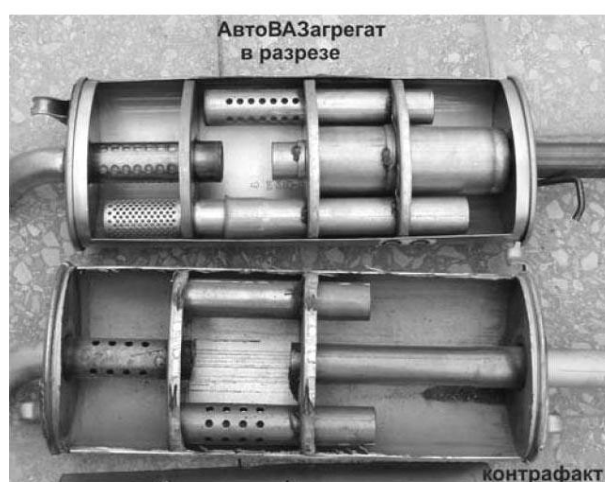
— эксперт-химик.

И наконец, так как конструкторская документация и технологическая карта каждой конкретной детали являются конфиденциальной информацией изготовителя, считаем целесообразным привлечение специалиста — представителя производителя.

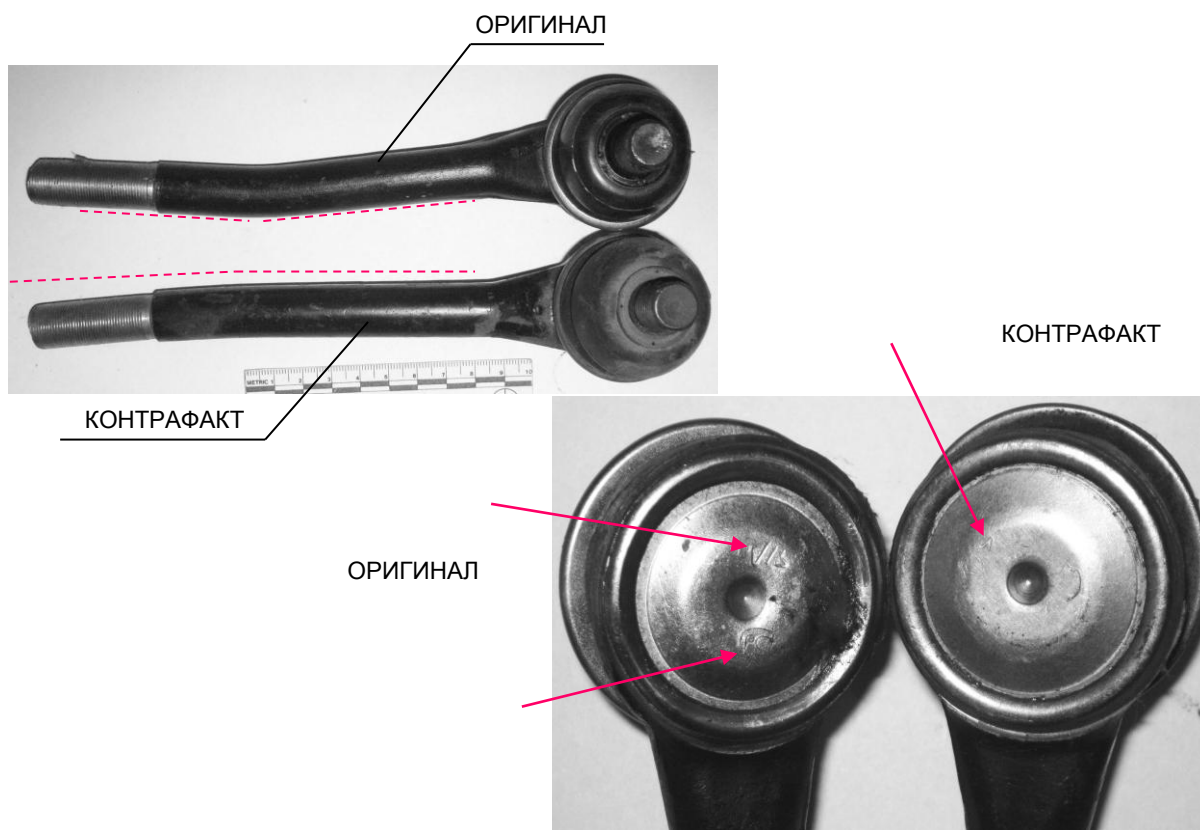
ГЛУШИТЕЛЬ ОСНОВНОЙ

Оригинал

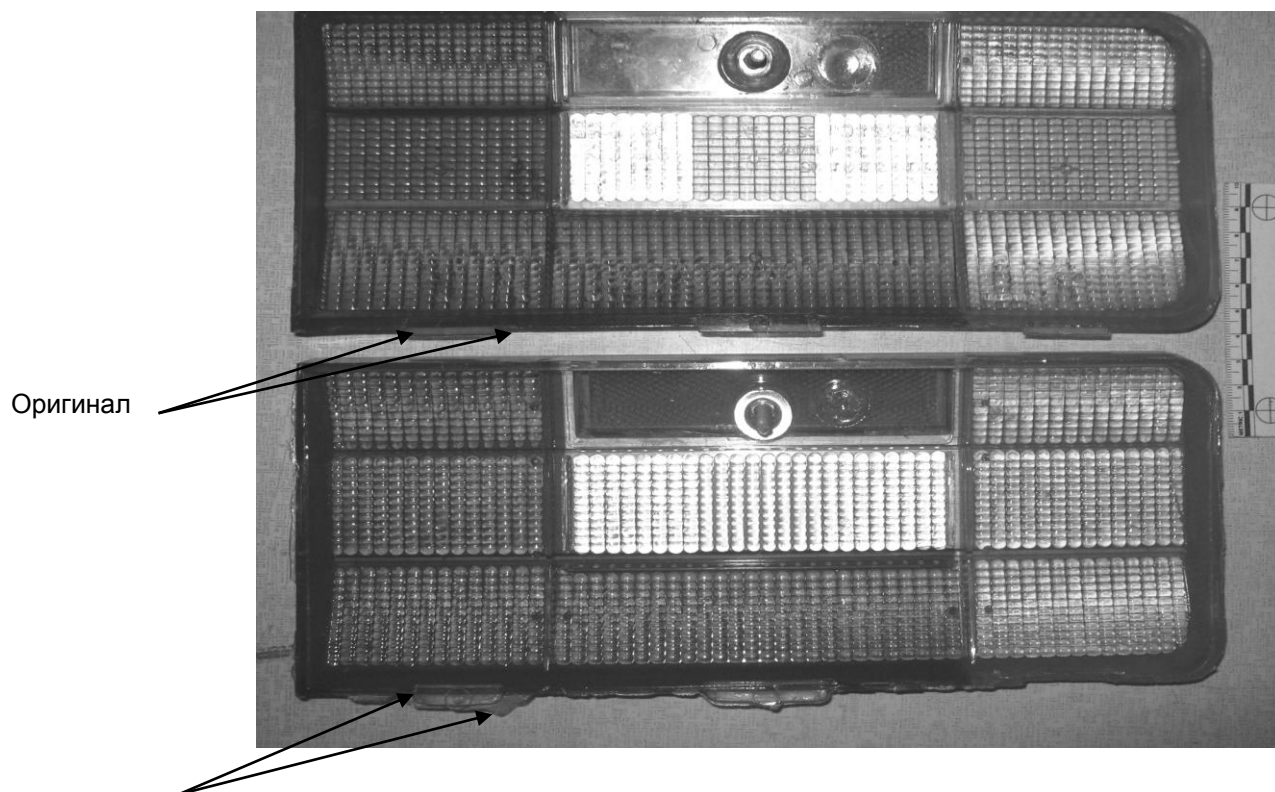
Контрафакт



НАКОНЕЧНИК РУЛЕВОЙ ТЯГИ АВТОМОБИЛЕЙ ВАЗ



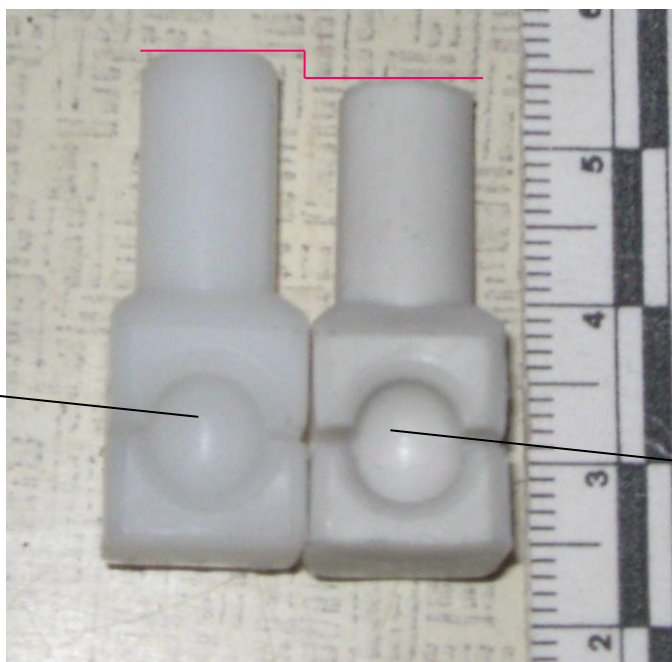
ВНУТРЕННЯЯ ПОВЕРХНОСТЬ СТЕКЛА ЗАДНЕГО ФОНАРЯ АВТОМОБИЛЯ ВАЗ-2106



Контрафакт

ФИКСАТОР ТЯГИ ТОРСИОНА КАРБЮРАТОРА

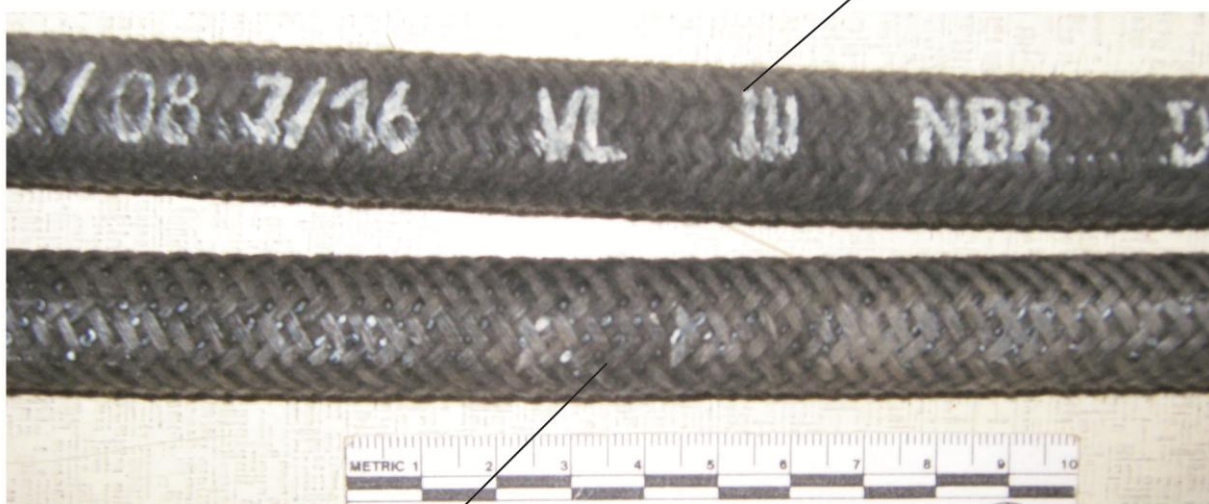
ОРИГИНАЛ



КОНТРАФАКТ

ШЛАНГ ТОРМОЗНОЙ ВАКУУМНЫЙ (ВАЗ, ГАЗ)

ОРИГИНАЛ

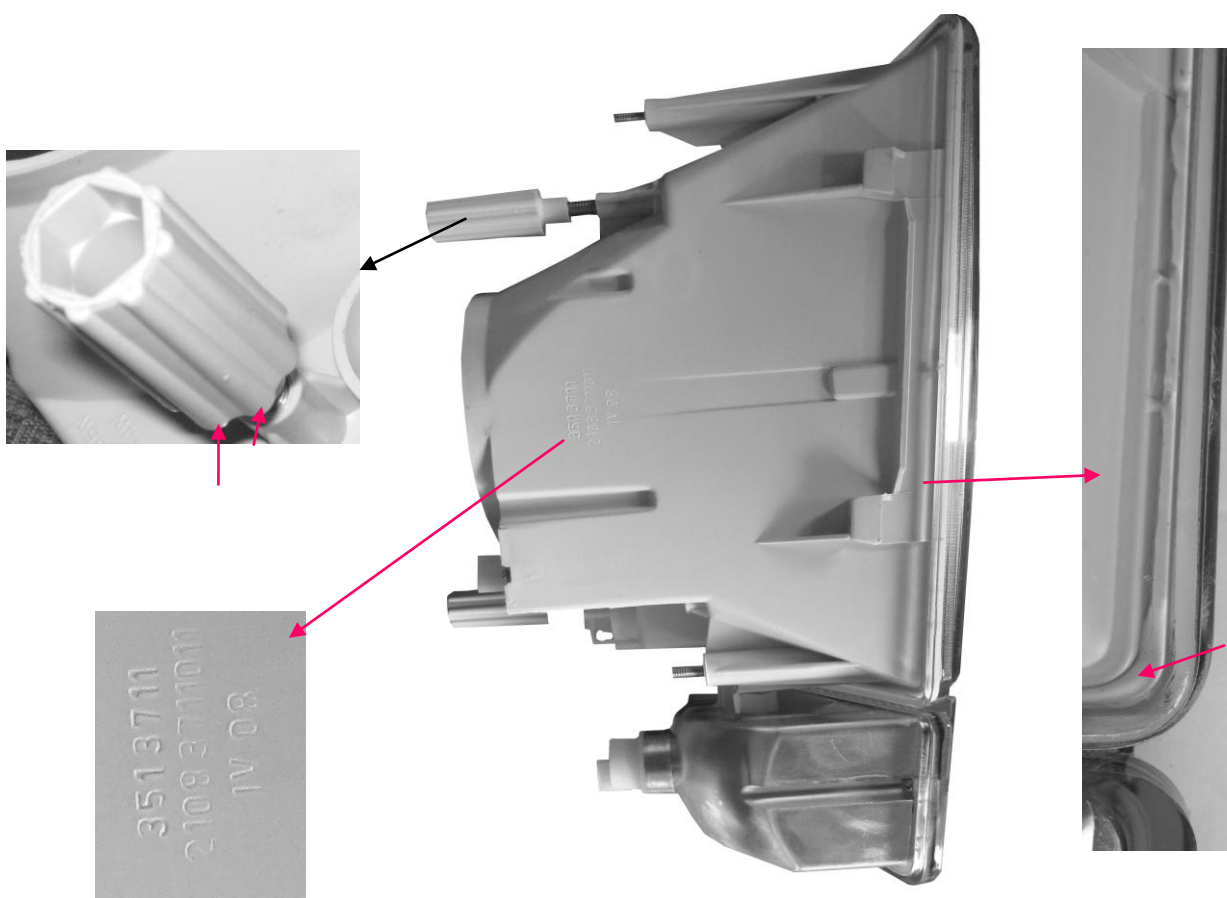


КОНТРАФАКТ

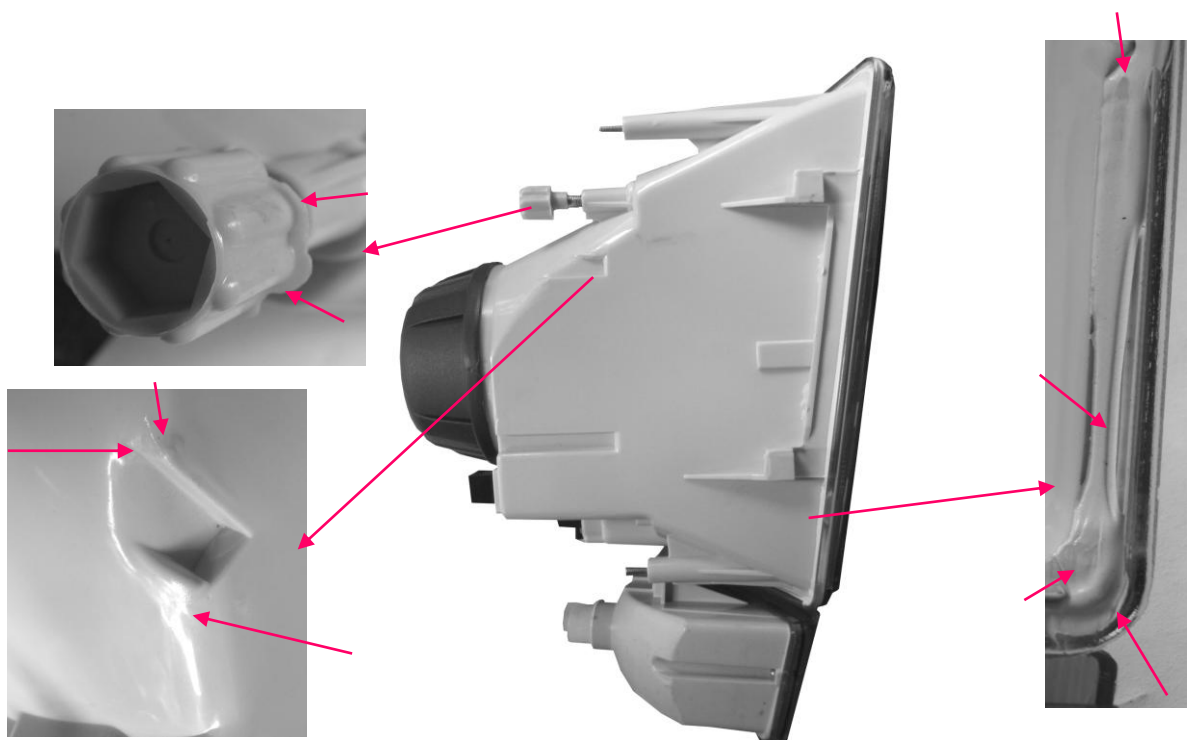
БЛОК-ФАРА АВТОМОБИЛЕЙ ВАЗ-2108, 21109, 21099



ОРИГИНАЛЬНАЯ БЛОК-ФАРА

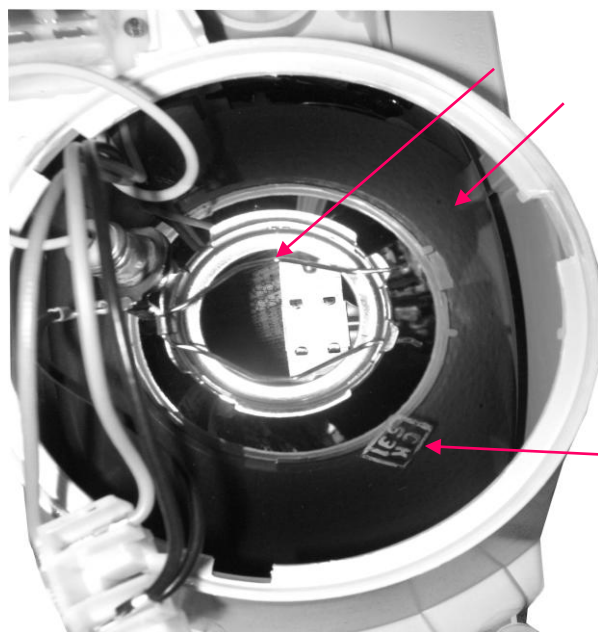
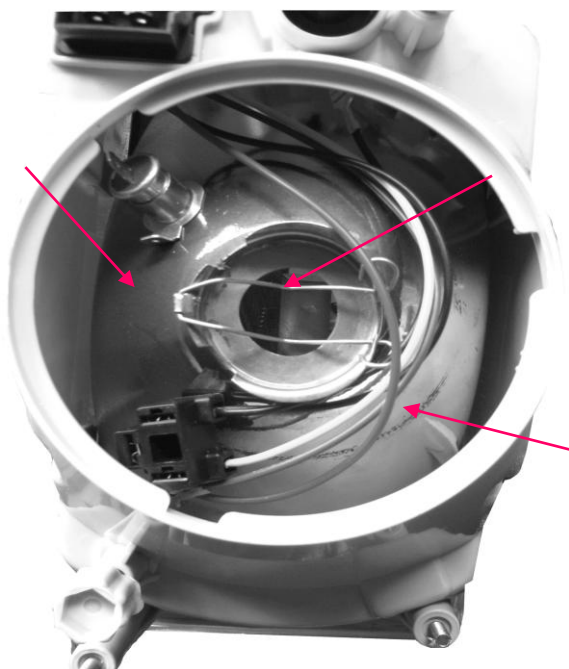


КОНТРАФАКТНАЯ БЛОК-ФАРА



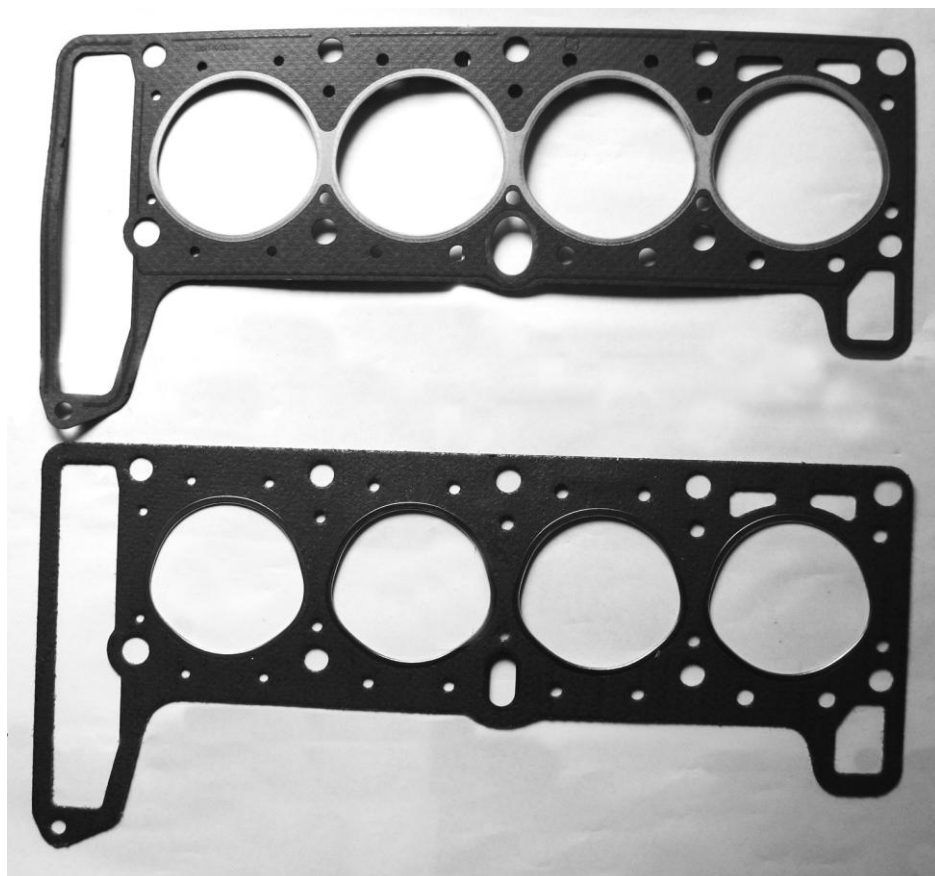
КОНТРАФАКТ

ОРИГИНАЛ



ПРОКЛАДКА ГОЛОВКИ ДВИГАТЕЛЯ (ВАЗ)

ОРИГИНАЛ



КОНТРАФАКТ

ОРИГИНАЛ



КОНТРАФАКТ



Список библиографических ссылок

1. Вельш П. Г., Одиночкина Т. Ф. Экспертное исследование контрафактных автозапчастей: проблемы и пути их решения // Теоретические, организационные, процессуальные проблемы в криминалистике и судебной экспертизе: материалы Всерос. науч.-практ. конф., 4—5 марта 2009 г. М., 2009.

2. Трасология и трасологическая экспертиза: учебник. М., 2002.
3. Режим доступа: <http://www.avto-teh.ru/>
4. Режим доступа: <http://www.newstag.ru/details/2008/01/21/73047/>
5. Режим доступа: <http://contrafact.vaz.ru/articles/c82/>
6. Режим доступа: <http://apiural.ru/news/?d=09.09.2005&r=11>
7. Режим доступа: <http://www.avtodetal.com/index.php?section=116>

© В. А. Васильев, М. В. Поздняков, М. Е. Пахомов, 2009