

# Ограничения на закупку иностранной транспортной техники для госнужд



## Обзор новостей

### *Оценка предпринимательской среды в России: февраль 2015 г.*

Индекс предпринимательской уверенности в обрабатывающей и добывающей промышленности вырос. По данным Росстата, индекс предпринимательской уверенности организаций по добыче полезных ископаемых (без малых предприятий) и организаций обрабатывающих производств (без малых предприятий) в феврале 2015 г. по сравнению с январем 2015 г. вырос с  $-7\%$  до  $-5\%$  (впервые за последние пять месяцев) и с  $-9\%$  до  $-6\%$  (впервые за последние девять месяцев) соответственно. Несмотря на то, что текущие значения этих показателей ниже средних значений за последние четыре года (с 2010 по 2014 годы — от  $1\%$  до  $-3\%$  соответственно), они тем не менее находятся на более высоких уровнях, чем в 2008–2009 годах. Индекс предпринимательской уверенности организаций, осуществляющих производство и распределение электроэнергии, газа и воды (без малых предприятий) продолжил свое падение, начавшееся в ноябре 2014 г., и в феврале 2015 г. составил  $-8\%$  ( $-2\%$  в январе).

Индекс деловой среды РСПП в феврале 2015 г. увеличился на 3,9 пункта. РСПП подвел итоги опроса представителей российского бизнеса, проведенного в феврале 2015 г. По результатам исследования сводный индекс деловой среды РСПП вырос с 34,1 пункта в январе до 38 пунктов в феврале 2015 г.<sup>1</sup> Рост этого индекса наблюдается впервые с августа 2014 г., на протяжении сентября 2014 г.-января 2015 г. он постепенно снижался. Данная динамика свидетельствует о начале адаптации российских компаний к деятельности в текущих экономических условиях.<sup>2</sup> Рост сводного индекса деловой среды обеспечен ростом его составляющих: индексов B2B, B2G etc., индекса личной оценки делового климата, которые также демонстрировали рост впервые с августа 2014 г., и индексов финансовых рынков и инвестиционной и социальной активности, значения которых увеличились впервые с сентября и октября 2014 г. соответственно.

### *Регулирование импорта закупок для госнужд*

Правительство Российской Федерации ввело запрет на закупку медицинских изделий для обеспечения государственных и муниципальных нужд. 5 февраля 2015 г. Правительство Российской Федерации приняло постановление № 102 «Об установлении ограничения допуска отдельных видов медицинских изделий, происходящих из иностранных государств, для целей осуществления закупок для обеспечения государственных и муниципальных нужд»<sup>3</sup>, в соответствии

<sup>1</sup> <http://www.rspp.ru/library/view/108?s>

<sup>2</sup> <http://prommonitor.ru/documents/32762/#>

<sup>3</sup> <http://government.ru/docs/16776/>

с положениями которого государственные организации не могут приобретать отдельные виды медицинских изделий иностранного производства для обеспечения собственных нужд, если эти изделия не произведены в Армении, Беларуси или Казахстане. Под запрет попали медицинские реагенты, медицинская одежда, лабораторные холодильники, а также хирургические (пинцеты, ножницы, иглы и т.д.), стоматологические (зубные боры) и иные изделия и оборудование. Введение такого запрета эксперты оценивают в целом негативно. Во-первых, по ряду позиций полноценные аналоги в России не производятся, во-вторых, конкурсные процедуры формирования составных лотов все еще позволяют обходить данный запрет.

Закупки иностранного программного обеспечения для госнужд могут быть ограничены. 25 февраля 2015 г. Минкомсвязь России разместила для общественного обсуждения на сайте [regulation.gov.ru](http://regulation.gov.ru) проект постановления Правительства Российской Федерации<sup>4</sup>, в соответствии с положениями которого предлагается ограничить закупки для обеспечения государственных и муниципальных нужд операционных систем, программного обеспечения, услуг по предоставлению лицензий на право использовать компьютерное программное обеспечение, иных приложений.

### *Ценовое регулирование на социальные товары на российских рынках*

Продуктовые торговые сети «заморозят» цены на социально значимые товары первой необходимости. 25 февраля 2015 г. Ассоциация компаний розничной торговли опубликовала сообщение о том, что российские продуктовые торговые сети договорились о фиксации цен на социально значимые товары первой необходимости на двухмесячный период<sup>5</sup>. Данную инициативу поддержали «Магнит», X5 Retail Group, «Ашан», «Дикси», Metro Cash&Carry, «Лента», «О'кей», «Глобус», «Билла», «Зельгрос», «Вестер», интернет-гипермаркет «Утконос». Торговые сети будут самостоятельно определять перечень продукции, цены на которую будут зафиксированы, принимая за основу постановление Правительства Российской Федерации от 15 июля 2010 г. № 530. 26 февраля 2015 г. ФАС России объявила, что считает эту инициативу допустимой в условиях сложившейся ситуации в России<sup>6</sup>.

---

<sup>4</sup> Проект Постановления Правительства Российской Федерации «Об установлении ограничения допуска программных средств и информационных продуктов вычислительной техники, происходящих из иностранных государств, для целей осуществления закупок для обеспечения государственных и муниципальных нужд и дополнительного требования к участникам закупок услуг, связанных с использованием программных средств и информационных продуктов вычислительной техники». Интернет-ресурс: <http://regulation.gov.ru/project/23519.html>

<sup>5</sup> <http://www.acort.ru/press-room/news/778-torgovyie-seti-vvodyat-spetsialnye-mery.html>

<sup>6</sup> [http://www.fas.gov.ru/fas-news/fas-news\\_36300.html](http://www.fas.gov.ru/fas-news/fas-news_36300.html)

## В фокусе

# Ограничения на закупку иностранной транспортной техники для госнужд

*С 1 февраля 2015 г. вступил в действие запрет на закупку продукции транспортного машиностроения иностранного производства для государственных и муниципальных нужд. Эта мера направлена в первую очередь на импортозамещение в госсекторе и стимулирование спроса на отечественную продукцию гражданского машиностроения. Данный бюллетень посвящен анализу такого запрета, его потенциальных рисков, а также оценке эффективности и результативности его применения.*

14 июля 2014 г. было принято постановление Правительства Российской Федерации № 656 «Об установлении запрета на допуск отдельных видов товаров машиностроения, происходящих из иностранных государств, для целей осуществления закупок для обеспечения государственных и муниципальных нужд». Данное постановление ввело запрет на закупки зарубежных транспортных средств (в том числе легковых и грузовых автомобилей) для перевозки пассажиров, для строительства (краны-трубоукладчики, автокраны, самосвалы, автобетоносмесители и др.), для специализированных аварийно-технических и коммунальных городских служб (очистительная техника), а также для перевозки нефтепродуктов и иных жидкостей, осуществляемые для обеспечения государственных и муниципальных нужд. В результате дополнительной проработки перечня запрещенной для закупки продукции в финальный список, утвержденный постановлением Правительства Российской Федерации от 31 января 2015 г. № 84 «О внесении изменений в постановление Правительства Российской Федерации от 14 июля 2014 г. № 656» (далее — Постановление), попали 55 позиций (вместо прежних 66). Положения Постановления разработаны в соответствии с Общероссийским классификатором продукции по видам экономической деятельности ОК 034-2014.

При этом запрет не распространяется на закупку иностранных средств транспорта и техники, страной происхождения которых является Республика Беларусь, Республика Казахстан или Республика Армения.

Введение ограничений на закупку импортной продукции для государственных и муниципальных нужд нацелено главным образом на последовательное

импортозамещение и поддержку спроса на продукцию отечественных машиностроителей.

При этом Постановление регулирует только закупки для обеспечения государственных и муниципальных нужд в соответствии с Законом № 44-ФЗ<sup>7</sup> и не затрагивает закупки, осуществляемые хозяйствующими субъектами, полностью или частично находящимися в государственной и муниципальной собственности, в соответствии с Законом № 223-ФЗ<sup>8</sup>. В свою очередь, именно на долю последних приходится основной объем закупок: если в рамках Закона № 44-ФЗ в 2014 году на Едином портале закупок было размещено извещений на 6,1 трлн. рублей, то в рамках Закона № 223-ФЗ — на 17,8 трлн. рублей.

Несмотря на общую направленность указанных мер на улучшение положения российских поставщиков продукции машиностроения, их применение сопряжено с рядом возможных негативных последствий, связанных в том числе с сокращением числа альтернативных поставщиков, отсутствием полноценных аналогов российского производства, а также переключением с закупки продукции на закупку услуг, оказываемых с использованием иностранной техники. Такие последствия ставят под сомнение не только эффективность и результативность вводимых запретов, но и их целесообразность.

## Российские производители товаров машиностроения

С точки зрения создания и (или) сохранения условий для конкуренции практически всегда имеет значение, какое количество поставщиков представлено на рынке. Создание ограничений и барьеров для функционирования или входа на рынок новых участников может привести к негативным последствиям, если не в краткосрочном, то в долгосрочном периоде в форме как снижения качества продукции, так и завышения цены. Именно поэтому в связи с введением запрета на закупку иностранной продукции возникает вопрос, существуют ли в России производители аналогичной продукции и смогут ли они поставлять ее в нужном объеме.

По всем позициям рассматриваемой в Постановлении продукции машиностроения в России и на территории ЕАЭС действуют не менее трех производителей. Вместе с тем при детальном анализе выясняется, что часть из них аффилированы между собой и входят в одну группу лиц. Рассмотрим подробнее отдельные категории товаров.

---

<sup>7</sup> Федеральный закон от 5 апреля 2013 г. № 44-ФЗ «О контрактной системе в сфере закупок товаров, работ, услуг для обеспечения государственных и муниципальных нужд».

<sup>8</sup> Федеральный закон от 18 июля 2011 г. № 223-ФЗ «О закупках товаров, работ, услуг отдельными видами юридических лиц».

### Легковые автомобили

Одной из самых затратных категорий закупок товаров транспортного машиностроения для государственных и муниципальных нужд являются *легковые автомобили*. По данной категории значительных проблем с закупкой автомобилей иностранных брендов не возникнет: во-первых, ввиду того, что закупка автомобилей, производство которых локализовано на территории России, не запрещена Постановлением; во-вторых, потому что с незначительными транзакционными издержками закупку дорогостоящих легковых автомобилей зарубежного производства можно заменить закупкой транспортных услуг, предоставляемых с помощью таких автомобилей.

### Спецтехника для ЖКХ и строительных работ

Результаты маркетинговых исследований показывают, что в 2013 году доля импорта составила около 75% общего объема предложения (в объеме продаж) всей спецтехники в России. Более 60% импорта специализированной техники в Россию составляет строительная техника, остальное — коммунальная, сельскохозяйственная и прочая спецтехника. Основными импортерами являются компании из Китая, Республики Корея, Японии, Германии, поставки также осуществлялись из США, Швеции, с Украины. На территории России локализовали производство спецтехники такие иностранные компании, как Caterpillar, Hyundai, John Deere, Komatsu и Volvo.

В то же время доля государственного сектора в сфере строительства крайне мала. Так, по данным Росстата за 2013 год, доля строительных организаций, находящихся в государственной и муниципальной собственности, составляла 0,6% от общего числа строительных организаций, а объем выполняемых ими работ не превышал 3%. Поэтому, даже если бы были введены ограничения на закупки хозяйствующих субъектов, находящихся полностью или частично в собственности Российской Федерации, субъекта Российской Федерации или муниципальных образований, масштаб воздействия на экономику в целом не был бы большим. Тем не менее такого рода запреты могут нести определенные негативные последствия для организаций при осуществлении закупок некоторых категорий спецтехники, предназначенной для строительных работ. В частности, традиционные российские производители пока не могут предложить потребителю широкую продуктовую линейку необходимой техники, особенно это касается универсальной мини-техники. Потребители отечественной техники указывают также на морально устаревшие технологии и оборудование, низкое качество выпускаемой продукции, а также отсутствие налаженной структуры сервисной поддержки. В дальнейшем это может сказаться на цене сервисного обслуживания и сроке службы техники.

В перечень запрещенных для закупки товаров попали *грейдеры*, которые в значительных объемах импортируются из Китая, а также из Польши, Японии и США.

В России их производят всего три завода: «Брянский арсенал» (г. Брянск), «Дормаш» (г. Орел) и «Челябинские строительные-дорожные машины». Отметим, что два из них входят в одну группу — «Русские машины» (Группа компаний «Базовый элемент»)<sup>9</sup>.

По данным за 2011 год, в России действовали более 10 предприятий по производству экскаваторов, крупнейшие из них — «Тверской экскаватор» (входит в группу компаний «Русские машины») и японская компания Komatsu в г. Ярославль, на которые пришлось 28% и 27% общероссийского производства соответственно.

Что касается российского рынка *бульдозеров*, то и здесь доля импортной техники высока и в 2011 году превышала 60%. В России представлены модели китайской компании Shantui, японской компании Komatsu и американской компании Caterpillar. По оценкам экспертов «ВладВнешСервис», доли этих компаний на российском рынке в 2011 году составляли 19,5%, 16,7% и 14,8% соответственно<sup>10</sup>. Крупнейшими отечественными производителями являются «Челябинский тракторный завод — Уралтрак» и «Промтрактор» (входит в машиностроительный концерн «Тракторные заводы»), небольшие объемы также производит «Волгоградский тракторный завод» (входит в концерн «Тракторные заводы»).

По оценкам аналитиков «ВладВнешСервис», в 2013 году доля отечественного производства в структуре видимого внутреннего потребления *фронтальных погрузчиков*<sup>11</sup> составила 5,4%<sup>12</sup>. В страновой структуре импорта преобладают Китай (62,8%), США (14,8%), Чехия (7,6%) и Япония (4,5%). Фронтальные погрузчики в России производятся предприятиями «Челябинские строительные-дорожные машины» («Русские Машины»), «Челябинский тракторный завод — Уралтрак», «Дормаш».

По данным 2011 года, *гусеничные промышленные тракторы* с различными видами землеройного и грузоподъемного оборудования выпускаются на трех основных тракторных заводах: «Челябинский тракторный завод — Уралтрак», «Волгоградский тракторный завод» и «Промтрактор». Два последних входят в концерн «Тракторные заводы»<sup>13</sup>. Небольшое количество тракторов также производится предприятиями

---

<sup>9</sup> Активы «Русских машин» в сфере производства дорожно-строительной техники представлены компанией RM-Terex — совместным предприятием с американской компанией Terex. Совместное предприятие объединяет такие машиностроительные заводы, как «Брянский Арсенал», «Челябинские строительные-дорожные машины», «Тверской экскаватор» и «Заволжский завод гусеничных тягачей».

<sup>10</sup> Пашин В. Российский рынок бульдозеров. Итоги 2011 года. Интернет-ресурс: [http://www.stroyteh.ru/publication/Rossiiskii\\_rynok\\_buldozerov\\_Itoги\\_2011\\_goda](http://www.stroyteh.ru/publication/Rossiiskii_rynok_buldozerov_Itoги_2011_goda)

<sup>11</sup> Внутреннее потребление рассчитывалось как сумма объема производства и импорта, за вычетом объема экспорта.

<sup>12</sup> Крылова Н. Обзор российского рынка фронтальных погрузчиков // Основные Средства. 2014. № 7.

<sup>13</sup> Ковригин В. Производство гусеничных промышленных тракторов в России // Основные Средства. 2011. № 11.

«Челябинские строительные-дорожные машины», «Уралмашзавод», «Дормаш» и «ДСТ-Урал».

На рынке *автокранов* лидирующие позиции принадлежат российским производителям. В 2013 году несмотря на общее вытеснение с российского рынка импортной европейской техники китайской, объем импорта тем не менее сократился<sup>14</sup>. Крупнейшими российскими производителями являются ОАО «Автокран» (входит в группу с ЗАО «Газпром-Кран») и ОАО «Галичский автокрановый завод» (входит в группу с заводом ОАО «Клинцовский автокрановый завод»). На эти четыре предприятия приходилось 87% российского производства автокранов в 2013 году.

Таким образом, основными российскими поставщиками строительной спецтехники по госконтрактам могут стать заводы, входящие в группу «Русские машины» и «Тракторные заводы», а также японский производитель Komatsu, локализовавший свое производство в Ярославской области.

#### Общественный транспорт

Запрет коснулся таких транспортных средств, как автобусы, троллейбусы и трамваи. В силу увеличения объемов автомобильных пассажирских перевозок рынок *автобусов* является достаточно емким. Крупнейшими российскими предприятиями остаются Горьковский автомобильный завод (ГАЗ), Ульяновский автомобильный завод (УАЗ) и Павловский автобусный завод (ПАЗ). В России также налажена сборка автобусов иностранных марок — Ford Transit, Fiat Ducato, Iveco Daily<sup>15</sup>. По данным за 2013 год, на крупнейшие 10 марок автобусов приходится 90% рынка, в том числе на российских производителей — 78%. При этом только на ПАЗ в 2013 году пришлось более половины всех продаж автобусов (без учета микроавтобусов).

В свою очередь, российский рынок *трамваев* не является емким. Объемы российского производства в последние годы сокращались и исчислялись несколькими десятками трамваев. Трамваестроением в России занимаются три предприятия: ФГУП «Усть-Катавский вагоностроительный завод имени С.М. Кирова», ОАО «Петербургский трамвайно-механический завод», ОАО «Уралтрансмаш» (входит в группу компаний «Уралвагонзавод»). Самым крупным остается Усть-Катавский завод.

В структуре предложения *троллейбусов* доля российских производителей достигает 80%. Поставки иностранной продукции осуществляются из Республики Беларусь. В 2012 году почти 67% всех троллейбусов в России было произведено в Саратовской области (ЗАО «Тролза»). Второе место по объему производства данного вида

<sup>14</sup> <http://www.asmarketing.ru/novosti/rossiyskie-proizvoditeli-avtokranov-ne-sdayut-svoih-pozitsiy.html>

<sup>15</sup> <http://rbcdaily.ru/addition/article/562949990967122>



городского электротранспорта среди регионов страны занимала Вологодская область — около 24% общероссийского объема производства (ОАО «Транс-Альфа Электро»)<sup>16</sup>.

Таким образом, если запреты на закупку иностранной техники практически не затронут рынки легковых автомобилей и средств общественного пассажирского транспорта, то при закупке строительной спецтехники ряд последствий может носить негативный характер. Во-первых, запрет формирует зависимость поставок продукции для государственных и муниципальных нужд от экономического благосостояния нескольких компаний. Во-вторых, традиционные российские производители пока не могут предложить широкую продуктовую линейку необходимой техники, особенно это касается универсальной мини-техники. В-третьих, низкие транзакционные издержки обхода запрета посредством закупки не транспорта и спецтехники, а услуг, оказываемых с использованием любой продукции безотносительно страны-производителя, снижают любой ожидаемый эффект от введения данной меры.

## Оценка экономических эффектов применения запретов на закупку

Анализ структуры закупок показал, что закупки товаров машиностроения, предусмотренных Постановлением, для обеспечения государственных и муниципальных нужд составляют крайне малую долю общего объема таких закупок. Так, с 2011 года по 2014 год эта доля не превышала 2,5%. При этом по сравнению с 2011 годом в 2014 году она снизилась на 28,6% - с 2,24% (108,3 млрд. рублей) до 1,6% (87,1 млрд. рублей).

Оценим долю импортной продукции в закупках для госнужд. По данным Аналитического агентства АВТОСТАТ<sup>17</sup>, доля импортной коммерческой техники в общем объеме продаж коммерческой техники по итогам первого полугодия 2014 года — 28,2%. По данным Аналитической и консалтинговой компании ОАО «АСМ-Холдинг», доля импорта для разных видов транспорта в январе-ноябре 2014 года составила: 10,6% — на рынке автобусов, 39,6% — на рынке грузовых автомобилей, 26,3% — на рынке легковых автомобилей. Предположим, в среднем на рынках товаров машиностроения примерно 26% продаж составляли продажи импортной техники, а структура закупок для государственных и муниципальных нужд соответствует рыночной структуре продаж. Таким образом, расчетный объем госзакупок,

---

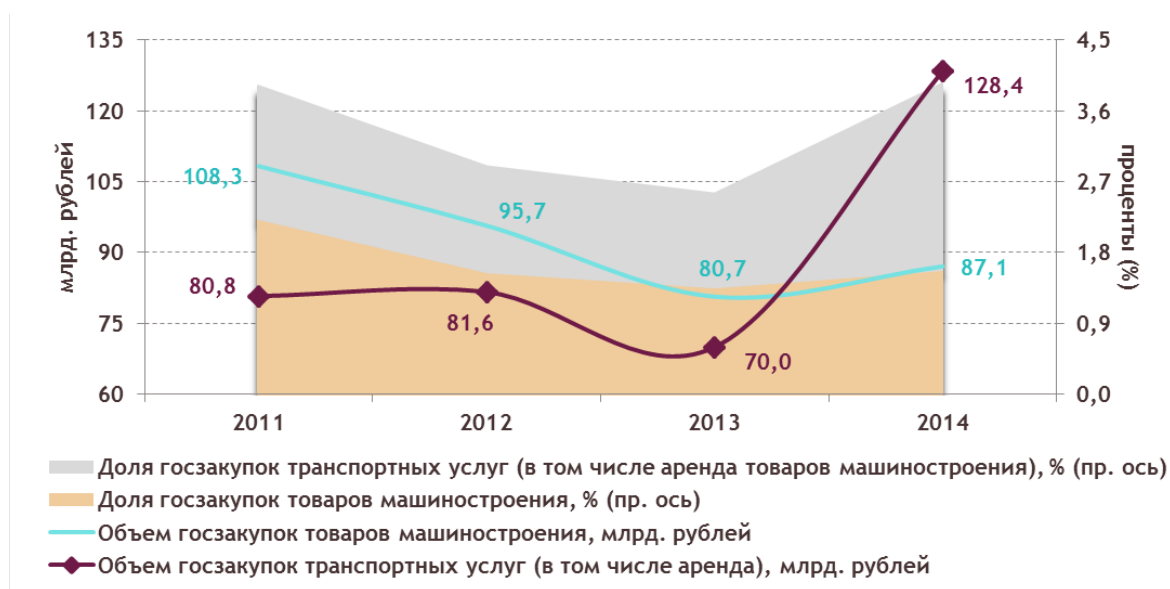
<sup>16</sup> Анализ рынка троллейбусов в России в 2008–2012 годах, прогноз на 2013–2017 годы // BusinesStat.

<sup>17</sup> Задний ход // РБК. 2014. 12 сент. Интернет-ресурс: <http://rbcdaily.ru/addition/article/562949992332307>

подпадающих под действие Постановления, составляет около 22,65 млрд. рублей в год (график 1).

**График 1**

**Показатели структуры госзакупок товаров машиностроения и транспортных услуг в России, 2011-2014 годы (по состоянию на 6 февраля 2015 г.)**



Источник: расчеты на основе данных Аналитики Портала закупок <http://zakupki.gov.ru>

Примечание: под госзакупками подразумеваются закупки для государственных и муниципальных нужд в рамках федерального закона № 44-ФЗ.

Такая низкая доля закупок, на которые будет воздействовать Постановление, объясняется в первую очередь тем, что госорганизации для обеспечения своих нужд чаще обращаются к поставщикам транспортных услуг или к аренде транспортных средств. Об этом свидетельствуют растущие объемы закупок транспортных услуг для обеспечения государственных нужд с 80,8 млрд. рублей (1,67%) в 2011 году до 128,4 млрд. рублей (2,35%) в 2014 году. Одной из причин для такой структуры предпочтений служит факт, что при приобретении транспортных услуг или аренде транспортных средств и техники госорганизации не несут дополнительные издержки на ремонт используемой продукции машиностроения. В поддержку данного аргумента выступает динамика расходов на ремонт транспортных средств в закупках для обеспечения государственных и муниципальных нужд. В 2011 году эти расходы составляли 0,43% госзакупок, тогда как в 2013 и 2014 годах — 0,40% и 0,22% соответственно.

Эффект Постановления на положение российских производителей товаров машиностроения может быть еще более слабым с учетом наличия у потребителей выбора между техникой российских и зарубежных марок, собираемой на территории

России. Не все 22,65 млрд. рублей, которые в рассматриваемом расчетном варианте приходится на импортную технику для государственных нужд, будут перераспределены на закупки техники российских брендов. Кроме того, госорганизации вместо переключения на закупки техники отечественных брендов могут увеличивать свою долю закупок услуг транспортных средств и средств техники и арендовать товары машиностроения вместо их покупки.

Таким образом, объем закупок продукции машиностроения для государственных и муниципальных нужд не позволяет говорить о значимой поддержке отечественных производителей в результате введения соответствующих ограничений, а в долгосрочном периоде такого рода запрет может привести лишь к увеличению расходов, в том числе за счет переключения с закупки товаров на закупку услуг.

### Оценка эффектов: региональный аспект

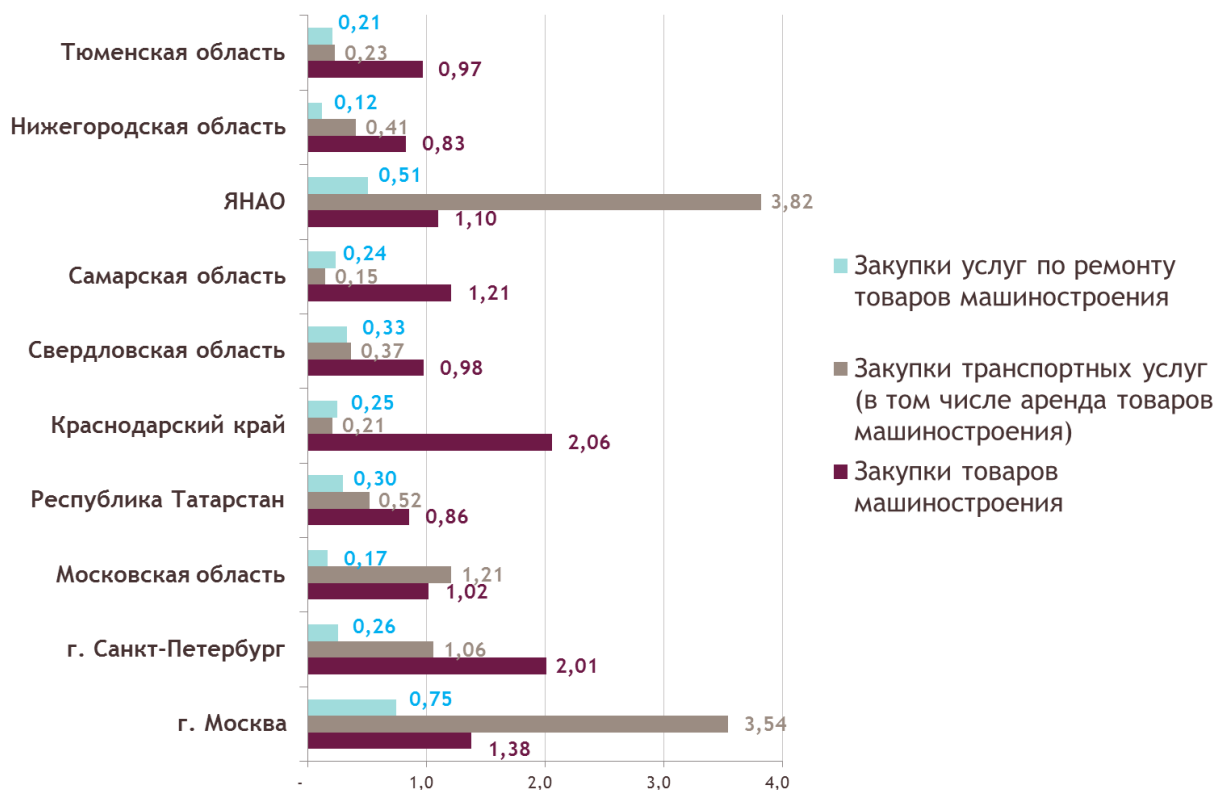
Несмотря на то, что по России в целом эффект применения положений Постановления представляется достаточно небольшим, мы тем не менее проанализируем структуру госзакупок для обеспечения государственных и муниципальных нужд в регионах России.

Для анализа были выбраны 10 регионов с наибольшими объемами закупок, осуществляемых для обеспечения государственных и муниципальных нужд в 2013 году. В качестве периода анализа был выбран 2013 год как наиболее показательный до ослабления российской экономики, вызванного как санкциями против России, так и снижением мировых цен на нефть. Результаты расчетов представлены на графике 2.

Наиболее высокие затраты (более 1 млрд. рублей) на приобретение товаров машиностроения в 2013 году несли госорганизации г. Москва, г. Санкт-Петербург и Краснодарской области. В Московской области эти затраты были близки к 1 млрд. рублей и составили 886 млн. рублей. При этом в г. Санкт-Петербург и Краснодарском крае доли закупок техники значительно превысили доли закупок услуг этой техники и транспортных средств: 2,01% по сравнению с 1,06% в г. Санкт-Петербург и 2,06% по сравнению с 0,21% в Краснодарском крае. Однако необходимо отметить, что такие высокие показатели объемов закупок товаров машиностроения в Краснодарском крае маловероятны для обычной структуры госзакупок данного региона. В 2013 году в Краснодарском крае активно велись строительные работы для подготовки зимних Олимпийских игр в г. Сочи в 2014 году, чем и были вызваны такие существенные траты на закупку товаров машиностроения для осуществления пассажирских и грузовых перевозок, строительных работ и т.д.

График 2

Доля закупок товаров машиностроения, транспортных услуг и услуг по ремонту в общем объеме региональных закупок в 2013 году, %



Источник: расчеты на основе данных Аналитики Портала закупок <http://zakupki.gov.ru>.

Таким образом, наибольший эффект от применения положений Постановления может проявиться в г. Москва, г. Санкт-Петербург и Московской области, где затраты на закупку товаров машиностроения для обеспечения государственных и муниципальных нужд составили 8163 млн. рублей, 4253 млн. рублей и 886 млн. рублей соответственно, т.е. более половины общероссийских закупок для государственных и муниципальных нужд по данной категории товаров в 2014 году. Однако, как и для России в целом, нельзя назвать этот эффект существенным для самих регионов, так как доля закупок, приходящихся на товары машиностроения, составляет в целом не более 2% (в г. Санкт-Петербург — 2,01%). К тому же остается возможность приобретать услуги транспортных средств и техники или прибегать к их аренде.

Как и любые другие ограничения доступа поставщиков на рынки продукции (работ, услуг), запрет закупок продукции машиностроения и транспортной техники иностранного производства для обеспечения государственных и муниципальных нужд может привести к ограничению конкуренции между производителями, продукция которых доступна госорганизациям. Ввиду ограниченного числа альтернативных «разрешенных» поставщиков в долгосрочном периоде ограничение закупок импортной

продукции может создавать риски роста цены транспортной техники, снижения ее качества и сокращения ее ассортимента. При этом проведение оценки, реализовался риск роста цены или нет, осложняется тем фактом, что исполнение положений Постановления осуществляется на фоне роста цен на продукцию металлургии, в том числе для машиностроителей.

Кроме того, описанный запрет закупок иностранной транспортной техники для государственных и муниципальных нужд едва ли сможет способствовать достижению первоначальных целей его применения — поддержка отечественных производителей транспортной техники и импортозамещение. Во-первых, закупки для государственных и муниципальных нужд составляют слишком малые объемы закупок продукции и, во-вторых, у госорганов остается возможность переключения с закупок непосредственно товаров на закупки услуг с использованием этих товаров, что в долгосрочном периоде может привести лишь к увеличению затрат на обеспечение государственных и муниципальных нужд.

**Выпуск подготовлен авторским коллективом  
Управления по конкурентной политике**

**Татьяна Радченко**

**Елена Паршина**

**Ксения Сухорукова**

© При использовании информации и материалов ссылка на Аналитический центр при Правительстве Российской Федерации обязательна.

ac.gov.ru