



**ПЕРШИЙ ЗАСТУПНИК ГОЛОВИ  
ВЕРХОВНОЇ РАДИ УКРАЇНИ**

---

11/10-855

05.06.2020

Генеральному директору  
комунального підприємства  
"Харківський метрополітен"

**СТАМАТІНУ В.В.**

Шановний Вячеславе Володимировичу!

Надсилаємо адресований Вам депутатський запит народного депутата України Мовчана О. В., оголошений на засіданні Верховної Ради України 5 червня 2020 року, для розгляду і надання відповіді автору запиту і Голові Верховної Ради України у встановлений чинним законодавством 15-денний термін.

**Додатки:** депутатський запит на 4 арк. у 1 прим.  
матеріали на 3 арк.

З повагою

**Руслан СТЕФАНЧУК**



**НАРОДНИЙ ДЕПУТАТ УКРАЇНИ**  
**МОВЧАН ОЛЕКСІЙ ВАСИЛЬОВИЧ**

01008, м. Київ вул.М.Грушевського,5

e-mail: movchan-ol@rada.gov.ua

№150/202

“3” червня 2020 р.

Прем'єр-міністру України  
Шмигалю Д.А.

Міністру інфраструктури  
України  
Криклію В.А.

Міністру розвитку економіки,  
торгівлі та сільського  
господарства України  
Петрашку І.Р.

Харківському міському голові  
Кернесу Г.А.

✓ Генеральному директору  
КП «Харківський  
метрополітен»  
Стаматіну В.В.

**ДЕПУТАТСЬКИЙ ЗАПИТ**

*у порядку статті 15 Закону України «Про статус народного депутата  
України»*

*щодо тендеру КП «Харківський метрополітен» на  
закупівлю поїздів метро*

***Шановний Денису Анатолійовичу!***

***Шановний Владиславе Артуровичу!***

***Шановний Ігорю Ростиславовичу!***

***Шановний Геннадій Адольфовичу!***

***Шановний Вячеславе Володимировичу!***



Шановні колеги, відтоді як 19 квітня 2020 вступила в дію нова редакція Закону України «Про публічні закупівлі», де істотно змінено підхід до критеріїв оцінки предмету закупівлі, виникає реальна можливість проведення локалізації складної техніки в Україні.

Незважаючи на відсутність затвердженої Методики розрахунку вартості життєвого циклу, беззаперечним є той факт, що справжній, відповідальний господарчий підхід має враховувати не тільки ціну придбання, а і витрати по експлуатації та обслуговуванню і крім того, витрати по виведенню з експлуатації складної техніки і не тільки (утилізація, списання).

Безумовно, здійснення оцінки пропозицій за вартістю життєвого циклу дозволить оптимально забезпечити потребу замовника та водночас може надати певні переваги для вітчизняних виробників, проте такі засади не поділяють деякі можновладці і керівники господарюючих суб'єктів з незрозумілих причин.

Мені, як людині небайдужій до проблем вітчизняного виробника, здалася дуже тривожною ситуація, яка склалася у ході тендерної процедури оголошеної КП «Харківський Метрополітен». А саме, у 2019 році КП «Харківський метрополітен» (КП «ХМ») оголошено тендер на закупівлю нових 5-вагонних поїздів метро, на загальну суму 45 млн. євро.

У жовтні 2019 року участь в тендері прийняли ПАТ «Крюківський вагонобудівний завод» (ПАТ «КВБЗ»), як вітчизняний виробник рухомого складу, із пропозицією вартістю 44 998 624,00 євро без ПДВ, та китайська компанія «CRRC», вартість пропозиції якої склала 43 956 934,60 євро без ПДВ.

27.05.20р. на ПАТ «КВБЗ» надійшло повідомлення про рішення по наміри присудити контракт компанії «CRRC». Натомість зважаючи на можливість застосування комплексного підходу до прийняття рішення доцільно було б оцінити нижченаведену інформацію в порівняльній таблиці (див. додаток №2), з якої чітко можна зробити висновок, що хоча цінова пропозиція ПАТ «КВБЗ» вища за пропозиції компанії «CRRC» на 1 041 689,40 євро, проте в решті переваги вітчизняного виробника стають очевидними.

За участі Уряду КНР реалізуються програми по підтримці і субсидіюванню діяльності китайських виробників задля входження на нові ринки із низькою ціною продукту. І ринок України не є виключенням. Але в подальшому, за рахунок вартості запасних частин, ремонтів та обслуговування, китайський продукт дорожчає і, як показує практика, є неконкурентним і проблемним (інформація щодо проблем з рухомим складом, виробництва КНР додається).

За нашими орієнтовними підрахунками, вже через рік сумарні витрати метрополітену, із врахуванням витрат на закупівлю поїздів, їх експлуатацію і технічне обслуговування, в порівнянні пропозицій обох учасників, будуть однаковими. В подальшому, пропозиція ПАТ «КВБЗ» стає економічно вигіднішою і, з врахуванням строку служби вагонів (40 років), перевищення експлуатаційних витрат і початкової ціни закупівлі, пропозиція к. «CRRC» в порівнянні з пропозицією ПАТ «КВБЗ» буде вищою майже в два рази - на 42 783 110,60 євро. В той час як аналогічні витрати на утримання рухомого складу



КВБЗ обходяться метрополітенам в 6-8 разів дешевше, що пояснюється територіальною близькістю ремонтних потужностей і набагато нижчою вартістю праці.

В умовах протидії пандемії, український реальний сектор несе важкі фінансові втрати, тисячі компаній опинилися під загрозою зупинки. Тому, головне - не допустити входження китайського виробника рухомого складу на ринок України, бо в сьогоднішніх реаліях це призведе до непоправних економічних наслідків. Та чи зацікавлені були організатори тендеру Харківського метрополітену в залучені до проекту вітчизняних виробників?

Відповідь на це є: правилами проведення тендерів ЄІБ, що передбачені «Керівництвом з закупівель для проектів, які фінансуються Європейським Інвестиційним банком», а саме в п.3.7.9. «Місцеві преференції на товари» передбачено, що позичальники можуть надавати 15% преференцію для товарів, які мають мінімум 30% локалізації. Така преференція застосовується на розсуд замовника/організатора торгів.

15.05.20 КП «Одесаміське електротранспорт» оголошено тендер на закупівлю трамваїв, за кошти ЄІБ. В тендерній документації цих торгів передбачена преференція 15% згідно правил ЄІБ, а в тендері Харківського метрополітену – не передбачена! Тож ще не запізно виправляти помилки.

Майже паралельно з описаною ситуацією, 27 травня 2020 року Урядом була затверджена «Програма стимулювання економіки для подолання наслідків епідемії COVID-19». Зокрема, Програма передбачає широкий спектр методів підтримки та стимулювання економіки, в т.ч. промислового сектору та системну і ґрунтовну підтримку національного виробника.

В той час, коли кожен масштабний проект в Україні, який може створити додаткові робочі місця, надходження до бюджетів, залучити сотні українських підприємств, потрібно приймати виважені рішення.

Нажаль вкотре державні закупівлі демонструють орієнтири на іноземного виробника, принаймні такий підхід декларує своїм рішенням напередодні Тендерний комітет КП «Харківський метрополітен», надаючи перевагу китайській компанії «CRRC».

Складеться таке враження що кропітка праця Кабінету Міністрів України із залученням провідних аналітичних центрів, бізнес-асоціації вкотре може залишитись лише декларативним документом. Оскільки перші кроки «Програми стимулювання економіки для подолання наслідків епідемії COVID-19», на прикладі вищезазначеного тендеру на закупівлю нових 5-вагонних поїздів метро для КП «Харківський метрополітен», знаменуються відсутністю зазначених у ній підходів для стимулювання саме національної економіки.

Є очевидним, що отримання замовлення іноземним виробником на виготовлення нових вагонів метро для КП «ХМ», виробництво яких буде максимально зорієнтовано на китайський ринок, забезпечить роботою китайських робітників та сплату податків до бюджетів іншої країни. Нашій державі залишаться відрахування по кредиту Європейському інвестиційному банку, наданого під зазначений проект, а вітчизняні підприємства, більшість яких знаходяться на межі виживання, в таких вкрай важких умовах, залишаться



без замовлень. Зауважимо, що в разі присудження Тендерним комітетом КП «Харківський метрополітен» перемоги в тендері на постачання нових поїздів метро компанії CRRC TANGSHAN.Co., LTD, кінцева вартість китайських вагонів для метрополітену буде збільшена на суми обов'язкових відрахування по держмиту та податків, це ще близько 30% від тендерної пропозиції.

А тому вимагаємо з боку Уряду, Харківської мерії та КП «Харківський метрополітен» забезпечити зважений державницький підхід до викладеної ситуації і відмінити результати тендеру на закупівлю нових 5-ти вагонних поїздів метро для КП «Харківський метрополітен» і повторно провести його, з орієнтуванням саме на вітчизняного виробника, пропозиція якого, щодо вартості життєвого циклу поїздів, є економічно вигіднішою. Додатково просимо опрацювати можливість використання преференції для вітчизняних учасників по всім тендерам на закупівлю складної техніки.

**Додатки:**

1. Інформація щодо проблем з рухомим складом, виробництва КНР на 2 арк.
2. Порівняльна таблиця сукупних витрат на придбання і експлуатацію метропоїздів КП "Харківський метрополітен" на 1 арк.

**З повагою**  
**Народний депутат України**



**МОВЧАН О.В.**  
**(посв. №351)**