



ГОЛОВА ВЕРХОВНОЇ РАДИ УКРАЇНИ

11/10-933

19.06.2020

Голові Антимонопольного комітету
України

ТЕРЕНТЬЄВУ Ю.О.

Шановний Юрію Олександровичу!

Надсилаємо адресований Вам депутатський запит народного депутата України Бакумова О. С., оголошений на засіданні Верховної Ради України 19 червня 2020 року, для розгляду і надання відповіді автору запиту і Голові Верховної Ради України у встановлений чинним законодавством 15-денний термін.

Додаток: депутатський запит на 3 арк. у 1 прим.

З повагою

Дмитро РАЗУМКОВ



НАРОДНИЙ ДЕПУТАТ УКРАЇНИ

№ 211-1605/6

" 16 " червня 2020р.

Голові Антимонопольного
комітету України
Юрію ТЕРЕНТЬЄВУ
вул. Митрополита Василя
Липківського, 45
м. Київ, 03035

ДЕПУТАТСЬКИЙ ЗАПИТ

*Щодо можливих зловживань та порушень
законодавства під час проведення публічних
закупівель Комунальним підприємством
«Харківський метрополітен»*

Шановний пане Юрію!

Із засобів масової інформації мені стала відома ситуація, яка склалася із закупівлею нових вагонів Комунальним підприємством «Харківський метрополітен» (далі – КП «Харківський Метрополітен»).

Минулого року КП «Харківський Метрополітен» оголосив тендер на закупівлю 8 нових п'ятивагонних поїздів метро, на загальну суму 45 млн євро. Джерело фінансування - кредитні кошти Європейського інвестиційного банку (далі – ЄІБ). Але під час закупівлі за імпортом Харкову доведеться заплатити додатково понад 25% від цієї суми податків і зборів (ПДВ, розмитнення) з харківського міського бюджету.

Документи для участі в тендері подали Публічне акціонерне товариство «Крюківський вагонобудівний завод» (далі – ПАТ «КВБЗ»), як вітчизняний виробник рухомого складу, із пропозицією 44,998 млн євро без ПДВ, та китайська компанія «China Railway Rolling Stock Corporation» (далі – CRRC), вартість пропозиції якої склала 43,956 млн євро без ПДВ.

Хоча й цінова пропозиція ПАТ «КВБЗ» вища за пропозицію компанії CRRC на 1,042 млн євро (1%), проте є інші суттєві переваги вітчизняного виробника. За інформацією від ПАТ «КВБЗ», 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. З урахуванням строку служби вагонів (40 років), перевищення експлуатаційних витрат і початкової ціни закупівлі CRRC в порівнянні з пропозицією ПАТ «КВБЗ» буде набагато вищою. Наприклад, витрати на експлуатацію та технічне обслуговування виглядають так: CRRC – 53,011 млн євро, ПАТ «КВБЗ» – 9,848 євро. Різниця на користь вітчизняного виробника може скласти –43,162 млн євро, стільки може заощадити Харківський метрополітен за час експлуатації 8 поїздів ПАТ «КВБЗ». Або перевитратити з бюджету Харкова при експлуатації китайських поїздів CRRC.

Вітчизняні поїзди метро дешевші в експлуатації ніж імпорتنі. Це пояснюється локальним розміщенням виробника, наявністю у ПАТ «КВБЗ» готових технологій та сервісної бази, в тому числі в м. Харків, для обслуговування і ремонту поїздів, поставкою комплектуючих та запасних частин українського виробництва, і відносно меншою заробітною платою в Україні. У підсумку вітчизняні вагони метро, з урахуванням вартості експлуатаційного циклу, будуть вигіднішими.

Разом з цим, варто зазначити, що 19 квітня 2020 року набула чинності нова редакція Закону України «Про державні закупівлі», в якому змінено підхід до оцінки предмета закупівлі, з'явилася реальна можливість локалізації виробництва складної техніки в Україні. Повторимося: закупівля 8 поїздів для Харкова фінансується за кошти Європейського інвестиційного банку.

Правилами банку ухваленими і опублікованими на сайті ЄІБ ще в 2017 році, передбачено, що позичальники можуть надавати 15% преференції (переваги) місцевому постачальнику товарів. Тобто для продукту, виробленого в країні-покупцеві. Для національного виробника, який забезпечує мінімум 30% локалізації. Пропозицію щодо такої преференції в умови тендеру прописує покупець. У цьому випадку – КП «Харківський метрополітен», органи місцевого самоврядування міста Харкова.

Також, у разі закупівлі поїздів виробництва компанії CRRC, Україна втратить можливість створити більше 1100 робочих місць, а це 12,6 млн євро невиключеної заробітної плати. Сумарні втрати Державного бюджету складуть 10,1 млн євро (8 млн євро податки та збори та 2,1 млн євро допомога по безробіттю) або близько 300 млн грн.

Крім цього, у засобах масової інформації оприлюднені наступні дані, які заслуговують належної уваги та викликають сумніви щодо рішення про визначення переможцем тендеру китайську компанію CRRC.

Декілька з них:

- «за інформацією з відкритих джерел, у березні 2020 року стало відомо, що в Бостоні (США) виведено з експлуатації всі нові поїзди метро, що поставила CRRC, через серйозні проблеми з безпекою - несправність балок під вагонами, був випадок сходу поїзда з рейок», (https://espreso.tv/article/2020/06/07/kharkiv_stymulyuye_kytaysku_ekonomiku);
- «у лютому 2018 року стало відомо, що Філіппіни повернули 48 поїздів метро китайської державної фірми та вимагали повернення грошей»,

- «у жовтні 2019 року стало відомо, що затримується робота CRRC над новими поїздами для Мельбурна - виникли серйозні питання щодо якості вагонів і обіцяної, але не виконаної локалізації»,
(<https://www.epravda.com.ua/news/2020/06/5/661452/>);

Разом з цим, у компанії CRRC відсутній досвід створення метропоїздів на українську колію 1520 мм. В протипагу чого, ПАТ «КВБЗ» з 2004 року займає впевнені позиції на національному ринку метрополітенобудування (Київський, Харківський та Дніпровський метрополітенів) з продукцією власного виробництва (ескалатори, метропоїзди та запчастини до них). Зважаючи на проблеми в експлуатації поїздів виробництва компанії CRRC в інших країнах, навряд чи були враховані нею критерії на відповідність рухомого складу вимогам галузевих стандартів та чинного нормативного регулювання діяльності вітчизняних метрополітенів.

Складається ситуація, коли у виборі переможця тендеру не були враховані інші істотні фактори, що суттєво впливають на додаткові витрати з місцевого бюджету на користь постачальника, що ставить під сумнів прозорість, об'єктивність та неупередженість проведення згаданого тендеру.

Відповідно до статті 15 Закону України «Про статус народного депутата України» депутатський запит - це вимога народного депутата, народних депутатів чи комітету Верховної Ради України, яка заявляється на сесії Верховної Ради України до Президента України, до органів Верховної Ради України, до Кабінету Міністрів України, до керівників інших органів державної влади та органів місцевого самоврядування, а також до керівників підприємств, установ і організацій, розташованих на території України, незалежно від їх підпорядкування і форм власності, дати офіційну відповідь з питань, віднесених до їх компетенції.

Враховуючи викладене, керуючись статтею 15 Закону України «Про статус народного депутата України»,

ВИМАГАЮ:

- провести всебічну, повну та об'єктивну перевірку викладених у запиті фактів, вжити заходів реагування відповідно до вимог законодавства;
- в межах своїх повноважень Антимонопольному комітету України з метою неупередженого та ефективного захисту прав і законних інтересів осіб, пов'язаних з участю у процедурах закупівлі провести аудит можливих порушень законодавства у під час процедури закупівлі нових вагонів КП «Харківський метрополітен»;
- про результати розгляду депутатського запиту повідомити мене (адреса: 01008, м. Київ, вул. Грушевського, 5) у встановлений законодавством термін.

З повагою

Народний депутат України

Олександр БАКУМОВ
(посв. № 374)