**ПОЯСНЮВАЛЬНА ЗАПИСКА**

**до проекту Закону України «Про внесення змін до Закону України «Про публічні закупівлі» щодо створення передумов для сталого розвитку та модернізації вітчизняної промисловості**

**1. Обґрунтування необхідності прийняття акту**

Промисловий комплекс посідає одне з чільних місць в економіці України, формуючи третину вітчизняного ВВП і забезпечуючи роботою 14,8% зайнятого населення країни на понад 40,7 тис. підприємствах. Промислове виробництво дає 79,3% товарного експорту України (65,7% загального експорту товарів і послуг), у ньому зосереджено 51,8% капітальних інвестицій та 25,4% прямих іноземних інвестицій, які надійшли у вітчизняну економіку за часів незалежності. Поряд з цим, вітчизняна промисловість переживає складні кризові явища.

За підсумками 2019 року виробництво промислової продукції в Україні знизилось на 1,9% до попереднього року, перервавши період повільної динаміки зростання у 2016-2018 роках. Негативна тенденція продовжилась у 2020 році – за підсумками січня – квітня 2020 року виробництво скоротилось на 7,9% до аналогічного періоду попереднього року. Якщо така динаміка збережеться до кінця року, то забезпечити обсяги виробництва рівня 2019 року буде можливо лише наприкінці 2023 року.

Порівняно з 2012 роком вітчизняний промисловий сектор залишається у стані глибокої стагнації, оскільки з того часу не відбулося майже жодного прогресу у подоланні наслідків обвалу на третину виробництва протягом 2013-2015 років (без урахування тимчасово окупованих територій). Структура економіки України продовжує формуватися у напряму менш продуктивних та технологічно простіших виробництв у сфері сільського господарства, в час як високотехнологічні галузі переробної промисловості скорочують господарську діяльність.

Протягом останніх десяти років частка переробної промисловості у ВВП України зменшилась на 3,7 відсоткових пунктів(з 25,9 до 22,2%), тоді як частка сільськогосподарського сектора зросла на 3,4 в. п.(з 7,1 до 10,5%), засвідчивши виразну тенденцію до деіндустріалізації і аграризації економіки. Найбільших втрат зазнав сектор машинобудування, зокрема виробництво автотранспортних засобів у 2019 році становило всього 31,0% від рівня 2012 року, продукції галузі вагонобудування – 29,7%, продукції верстатобудування – 68,2%, металургійної продукції – 70,8%, продукції сільськогосподарського машинобудування – 68,4%.

Відповідні тенденції спостерігаються й у сфері зовнішньої торгівлі. Так, протягом 2013-2019 років вітчизняний експорт продукції авіакосмічної галузі знизився у 4,8 рази (з 1,86 до 0,38 млрд дол. США), продукції вагонобудування – у 7,5 рази (з 4,1 до 0,5млрд дол. США), продукції металургійного сектору – у 1,7 рази (з 17,6 до 10,3 млрд дол. США), хімічної продукції – у 2,1 рази (з 4,0 до 1,9млрд дол. США). Стагнація виробничо-експортного потенціалу посилює проблеми з платіжним балансом, підриваючи таким чином засади для валютно-курсової та макроекономічної стабільності в країні. Темпи зростання імпорту переважають відповідні темпи зростання експорту. За даними Національного банку України, негативне сальдо в торгівлі товарами в Україні впродовж 2015-2019 років збільшилось з 3,2 до 13,9 млрд дол. США.

Виробнича та експортна спеціалізація сектору зазнала очевидної деградації. Автомобілебудівна галузь переорієнтувалась з випуску транспортних засобів на комплекти проводів для свічок запалювання, сектор літакобудування – з повітряних суден на турбодвигуни до них, вагонобудування – з рухомого складу на колісні пари для локомотивів та залізничних вагонів, сільськогосподарське машинобудування – з тракторів на навісні механізми для них тощо.

Вищевказані деструктивні явища у вітчизняному промисловому комплексі не можуть бути пояснені сезонними чи ситуативними факторами впливу, вони спричинені дією системних чинників, пов’язаних як з внутрішніми проблемами економічного розвитку України, так і несприятливими тенденціями на світових ринках. Серед них:

* часткова руйнація виробничого потенціалу тимчасово окупованих територій промислового регіону Донбасу;
* втрата традиційних ринків збуту для продукції вітчизняної промисловості у результаті розгортання торгової війни в РФ;
* недостатній рівень розвитку внутрішнього ринку для збуту промислової продукції та пасивна участь держави у вирішенні цієї проблеми;
* складність переорієнтації виробництва й експортних поставок на ринки високорозвинених країн через високий рівень конкуренції та торгового захисту;
* загальне наростання протекціоністських настроїв і тенденцій у світовій торгівлі при збереженні Україною ліберального доступу на внутрішній ринок для іноземної продукції.

За наявності означених викликів та проблем промислового розвитку, а також враховуючи довгострокові карантинні заходи через COVID-19 та розгортання світової фінансово-економічної кризи, гостро постає необхідність у мобілізації всіх наявних ресурсів для відновлення та прискореного розвитку промислового сектора України та забезпечення гарантованого збуту готової продукції.

Даний законопроект ставить на меті формування сприятливих передумов для ефективного використання механізму публічних закупівель як засобу стимулювання розвитку вітчизняної промисловості та підприємництва, збереження існуючих та створення нових робочих місць, а також залучення інвестицій.

Світова практика визнає ефективність застосування в критичних ситуаціях механізму публічних закупівель для невідкладного вирішення питань зайнятості, покращення стану платіжного балансу, відновлення окремих секторів економіки і регіонів тощо.

Водночас Україна фактично не використовує потенціал системи публічних закупівель як інструмент для залучення інвестицій та розвитку інновацій з метою стимулювання зайнятості, забезпечення технологічної спроможності вітчизняної промисловості. Натомість спостерігається високий рівень проникнення імпорту в публічні закупівлі, у тому числі закупівлі високотехнологічної машинобудівної продукції, державний попит на яку може бути задоволений національними виробниками.

Для прикладу, 21 лютого 2020 р. Маріупольська міська рада повідомила про поставку першого з 72-х нових тролейбусів білоруського виробництва, які місто планує закупити до кінця року на загальну суму понад 400 млн. грн. в рамках програми співпраці з ЄБРР. При цьому, осторонь залишились всі вітчизняні виробники тролейбусів попри готовність та здатність своєчасно виготовити та поставити конкурентоспроможний продукт.

В цілому, за даними електронної системи публічних закупівель України «ProZorro», протягом 2016-2019 років у рамках публічних закупівель придбано залізничних вагонів, локомотивів і засобів громадського транспорту на 10,2 млрд грн, з яких в іноземних виробників – на 2,4 млрд грн (23,5%). Необхідно зазначити, що значну частку закупівель здійснено у компаній-посередників (638,1 млн грн – 6,3%), які зареєстровані на території України, однак займаються переважно дистрибуцією імпортної продукції машинобудування на внутрішньому ринку. Простежити точне співвідношення між імпортною та вітчизняною продукцією з усього обсягу реалізованої цими постачальниками продукції з відкритих джерел майже неможливо. Поряд з цим, закупівлі в рамках проектів міжнародної допомоги (як у вищезазначеному прикладі з Маріуполем та ЄБРР) хоча й реєструються в системі «ProZorro», але майже не регулюються національним законодавством у сфері публічних закупівель. В умовах обмежених ресурсів місцевих бюджетів такі закупівлі є поширеною практикою закупівель громадського транспорту.

Таких прикладів закупівлі іноземної продукції машинобудування насправді багато. Зокрема, в рамках українсько-французького контракту система авіаційної безпеки МВС України протягом 2018-2021 років закупить 110 вертольотів Airbus загальною вартістю понад 1 млрд дол. США (з урахуванням суміжних витрат). Також у 2010 році Україна без проведення тендеру уклала контракт на постачання електропоїздів Hyundai на суму 307 млн дол. США. 85% цієї суми у кредит надав Ексімбанк Південної Кореї терміном на 10 років, ставка – 4,8% річних.

З огляду на зазначене, рівень проникнення імпорту в публічні закупівлі за розглянутими галузями машинобудування в Україні сягає 50%. За даними експертів, в середньому для всіх публічних закупівель по Україні цей показник становить 38%, тоді як у публічних закупівлях розвинутих країн (США, ЄС) імпорт складає не більше 4-5% всіх закупівель.

Кожна така публічна закупівля – це черговий удар по потенціалу розвитку промисловості та всієї економіки. При цьому кошти з державного та/або місцевого бюджету назавжди покидають національну економіку, забезпечуючи податкові надходження та робочі місця в інших країнах.

Практика здійснення публічних закупівель розвинутими країнами свідчить, що низький рівень проникнення імпорту в них обумовлений не лише високим рівнем конкурентоспроможності національної промисловості, а й послідовним використанням інструментів державної політики щодо надання певних переваг національним компаніям, які подаються на тендер, у поєднанні з обмеженням участі іноземних конкурентів.

У цьому контексті показовим є досвід країн Європейського Союзу щодо використання практики обов’язкового залучення місцевої складової (критеріїв локалізації).

Так, вимоги щодо локалізації в публічних закупівлях Європейського Союзу встановлюються Директивою 2014/25/ЄС, яка передбачає особливі умови для міжнародних тендерів у таких секторах, як питна вода (побудова комунікацій, транспортування, водовідведення), постачання енергоресурсів (природного газу, опалення приміщень), міський транспорт (автобуси, трамваї, тролейбуси тощо), надання поштових послуг. Відповідно до положень Директиви, державний замовник має право відхиляти тендерні пропозиції при закупівлях у вказаних вище секторах, якщо продукція або послуги, заявлені в цих пропозиціях, містять менше 50% компоненти походженням з країн-членів ЄС.

На ряду з цим, в деяких країнах ЄС діють національні вимоги локалізації. Зокрема, Італія ввела в дію вимоги локалізації для субсидування сонячної енергетики. Відповідний закон передбачає стимули у вигляді компенсації 5-10% вартості проектів, в рамках яких для будівництва сонячних електростанцій використовуються компоненти й обладнання, вироблені в ЄС. Греція надає 10% доплати до зеленого тарифу, якщо щонайменше 70% сировини та компонентів для будівництва електростанцій були отримані з країн ЄС та/або ЄАВТ.

Конгрес США у відповідь на виклики світової фінансово-економічної кризи дав друге життя закону «Купуй американське» (*Buy American Act*) від 1933 р., включивши ряд його положень до закону щодо відновлення економіки (*American Recovery and Reinvestment Act*) від 2009 р. Згідно цього закону державна надає фінансову підтримку і стимули в публічних закупівлях для виконання проектів з будівництва, реконструкції, ремонту громадських і інших об'єктів за обов'язкової умови використання заліза, сталі, різних промислових товарів, вироблених виключно у США. Закон зобов'язує держустанови країни надавати перевагу продукції, що містить, в залежності від складності виробів, від 40 до 80% місцевої складової.

Найбільш успішним кейсом локалізації на теренах СНД є Узбекистан, де ще у 2000 році було започатковано виконання проектів у рамках комплексної Програми з локалізації виробництва кінцевої продукції, комплектуючих виробів і матеріалів на умовах залучення іноземних інвестицій та створення спільних підприємств зі світовими технологічними лідерами. Відтоді в країні було реалізовано понад 2,5 тис. проектів вартістю не менше 4 млрд дол. США: відкрито завод з виробництва великовантажних автомобілів у Самаркандській області спільно з компанією MAN, підприємства з виробництва сільгосптехніки з компаніями CLASS і Lemken, електропобутової техніки з компаніями Toshiba, Candy, LG, Samsung, ZTE.

На противагу, діюча система публічних закупівель в Україні побудована на використанні переважною мірою цінових критеріїв в рамках організації публічних закупівель, зокрема при оцінці тендерних пропозицій.

Даним законопроектом передбачено вдосконалення процедури публічних закупівель шляхом встановлення обов’язкових вимог щодо локалізації їх виробництва. Таким чином, окрім врахування цінового критерію та/або життєвого циклу продукції, передбачається запровадження обов’язкової наявності локалізації в предметі закупівлі за відповідним ступенем локалізації для наступних товарних позицій:

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Код CPV згідно з Єдиним закупівельним словником** | **Опис згідно з Єдиним закупівельним словником** | **Ступінь локалізації виробництва в Україні з 2021 року** | **Ступінь локалізації виробництва в Україні з 2024 року** |
| 31124100-2 | Турбогенераторні установки | 40% | 55% |
| 31170000-8 | Трансформатори | 40% | 55% |
| 31171000-5 | Трансформатори з рідинним діелектриком | 40% | 55% |
| 31172000-2 | Трансформатори напруги | 40% | 55% |
| 31173000-9 | Вимірювальні трансформатори | 40% | 55% |
| 31174000-6 | Трансформатори живлення | 40% | 55% |
| 31711150-9 | Електричні конденсатори | 40% | 55% |
| 31711151-6 | Конденсатори постійної ємності | 40% | 55% |
| 31711152-3 | Конденсатори змінної та регульованої ємності | 40% | 55% |
| 34114121-3 | Автомобілі швидкої допомоги | 35% | 50% |
| 34114122-0 | Транспортні засоби для перевезення пацієнтів | 35% | 50% |
| 34120000-4 | Мототранспортні засоби для перевезення 10 і більше осіб | 35% | 50% |
| 34121000-1 | Міські та туристичні автобуси | 35% | 50% |
| 34121100-2 | Громадські автобуси | 35% | 50% |
| 34121200-3 | Двосекційні автобуси | 35% | 50% |
| 34121400-5 | Низькопідлоговіавтобуси | 35% | 50% |
| 34121500-6 | Туристичні автобуси | 35% | 50% |
| 34130000-7 | Мототранспортні вантажні засоби | 25% | 40% |
| 34133100-9 | Автоцистерни | 25% | 40% |
| 34133110-2 | Автоцистерни для перевезення паливно-мастильних матеріалів | 25% | 40% |
| 34134200-7 | Самоскиди | 25% | 40% |
| 34136000-9 | Фургони | 25% | 40% |
| 34140000-0 | Великовантажні мототранспортні засоби | 30% | 45% |
| 34142000-4 | Автокрани та вантажні автомобілі-самоскиди | 25% | 40% |
| 34142100-5 | Вантажні автомобілі з підіймальними платформами | 25% | 40% |
| 34142300-7 | Вантажні автомобілі-самоскиди | 25% | 40% |
| 34144000-8 | Мототранспортні засоби спеціального призначення | 25% | 40% |
| 34144100-9 | Пересувні бурові вежі | 45% | 60% |
| 34144210-3 | Пожежні транспортні засоби | 40% | 55% |
| 34144211-0 | Пожежні автомобілі з поворотною драбиною | 30% | 45% |
| 34144212-7 | Пожежні автоцистерни | 40% | 55% |
| 34144213-4 | Пожежні автомобілі | 40% | 55% |
| 34144220-6 | Транспортні засоби аварійно-ремонтного призначення | 25% | 40% |
| 34144430-1 | Підмітально-прибиральні машини | 25% | 40% |
| 34144431-8 | Підмітально-збиральні машини з вакуумно-пневматичною системою | 25% | 40% |
| 34144450-7 | Поливальні машини | 25% | 40% |
| 34144500-3 | Сміттєвози та асенізаційні машини | 25% | 40% |
| 34144510-6 | Сміттєвози | 25% | 40% |
| 34144511-3 | Сміттєзбиральні машини | 25% | 40% |
| 34144750-0 | Вантажоперевізні транспортні засоби | 25% | 40% |
| 34144910-0 | Електробуси | 30% | 45% |
| 34200000-9 | Кузови, причепи та напівпричепи | 35% | 50% |
| 34210000-2 | Кузовитранспортних засобів | 35% | 50% |
| 34220000-5 | Причепи, напівпричепи та пересувні контейнери | 35% | 50% |
| 34223000-6 | Причепи та напівпричепи | 35% | 50% |
| 34223100-7 | Напівпричепи | 35% | 50% |
| 34223300-9 | Причепи | 35% | 50% |
| 34223310-2 | Причепи загального призначення | 35% | 50% |
| 34600000-3 | Залізничні та трамвайні локомотиви і рейковий рухомий склад та супутні деталі | 30% | 45% |
| 34610000-6 | Залізничні локомотиви та тендери | 30% | 45% |
| 34611000-3 | Локомотиви | 30% | 45% |
| 34612100-1 | Локомотивні тендери | 30% | 45% |
| 34620000-9 | Рейковий рухомий склад | 35% | 50% |
| 34621100-7 | Вантажні залізничні вагони | 35% | 50% |
| 34621200-8 | Транспортні засоби для ремонту та обслуговування залізничних доріг | 35% | 50% |
| 34622000-3 | Залізничні та трамвайні пасажирські вагони і тролейбуси | 35% | 50% |
| 34622100-4 | Трамвайні пасажирські вагони | 35% | 50% |
| 34622200-5 | Залізничні пасажирські вагони | 35% | 50% |
| 34622300-6 | Тролейбуси | 35% | 50% |
| 34622400-7 | Залізничні вагони | 35% | 50% |
| 34622500-8 | Багажні вагони та вагони спеціального призначення | 35% | 50% |
| 34640000-5 | Самохідні частини | 35% | 50% |
| 42110000-3 | Турбіни та мотори | 45% | 60% |
| 42112100-8 | Парові турбіни | 45% | 60% |
| 42112200-9 | Гідравлічні турбіни | 45% | 60% |
| 42112210-2 | Водяні колеса | 45% | 60% |
| 42120000-6 | Насоси та компресори | 45% | 60% |
| 42122000-0 | Насоси | 45% | 60% |
| 42122100-1 | Насоси для рідин | 45% | 60% |
| 42122400-4 | Відцентрові насоси та підіймачі рідин | 45% | 60% |
| 42122420-0 | Підіймачі рідин | 45% | 60% |
| 42122430-3 | Відцентрові насоси | 45% | 60% |
| 42123000-7 | Компресори | 45% | 60% |
| 42123100-8 | Газові компресори | 45% | 60% |
| 42123200-9 | Роторні компресори | 45% | 60% |
| 42123400-1 | Повітряні компресори | 45% | 60% |
| 42123500-2 | Турбокомпресори | 45% | 60% |
| 42123600-3 | Поршневі об’ємні компресори | 45% | 60% |
| 42990000-2 | Машини спеціального призначення різні | 25% | 40% |
| 43200000-5 | Машини для земляних і землерийних робіт та їх частини | 35% | 50% |
| 43210000-8 | Машини для земляних робіт | 35% | 50% |
| 43251000-7 | Фронтальні ковшові навантажувачі зі зворотною лопатою | 30% | 45% |
| 43260000-3 | Механічні лопати, екскаватори та ковшові навантажувачі, гірнича техніка | 30% | 45% |
| 43261000-0 | Механічні лопати | 30% | 45% |
| 43261100-1 | Механічні ковшові навантажувачі | 30% | 45% |
| 43262000-7 | Землерийні машини | 30% | 45% |
| 43262100-8 | Механічні екскаватори | 30% | 45% |
| 43412000-4 | Машини для змішування гравію з бітумом | 35% | 50% |

Актуальність цього заходу зумовлена необхідністю оновлення рухомого складу наземного громадського транспорту, рухомого складу залізниці, комунальної техніки, будівельної техніки, техніки спеціального призначення, обладнання, продукції енергетичного машинобудування, що відбуватиметься за рахунок коштів державного або місцевого бюджету, а також необхідністю стимулювання зайнятості населення України, зокрема збереження існуючих та створення нових робочих місць, модернізації та забезпечення сталого розвитку економіки України.

Особливої актуальності ці заходи набувають в умовах довготривалих карантинних заходів через виникнення та поширення COVID -19 та розгортання світової фінансово-економічної кризи.

Ситуація щодо оновлення рухомого складу наземного громадського транспорту виглядає наступним чином:

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| Найменування транспортних засобів | Кількість одиниць, придбаних протягом останніх 5 років | Наявна кількість, одиниць | Потреби  в оновленні, одиниць | Очікувана вартість, млн. грн. |
| Вагони трамвая | 168 | 2050 | 964 | 33740 |
| Тролейбуси | 372 | 2474 | 1204 | 7826 |
| Громадські автобуси | 449 | 2151 | 282 | 564 |
| Залізничні вагони пасажирські | 59 | 4500 | 300 | 35560 |
| Залізничні локомотиви | 12 | 3566 | 245 | 34500 |
| Електропоїзди | 0 | 254 | 77 | 15400 |
| Дизель-поїзди | 2 | 81 | 37 | 6549 |
| Всього | 8231 | 74709 | 11779 | 144543 |

За даними ДП Прозорро протягом 2015 – 2020 років через систему публічних закупівель було здійснено закупки залізничного транспорту і міського пасажирського транспорту на суму біля 17,2 млрд грн. Основні замовники ПАТ «Укрзалізниця», органи місцевого самоврядування, комунальні підприємства тощо.

Щодо комунальної та спецтехніки слід відзначити, що протягом останніх 5-ти років здійснено публічних закупівель на загальну суму майже 23 млрд грн. Основними закупівельниками були ПАТ «Укрнафта», ПАТ «Укргазвидобування», АТ «Укрзалізниця», а також низка українських міжнародних аеропортів, обленерго, комунальних підприємств, департаментів і виконавчих комітетів обласних, міських, селищних та районних рад, об’єднаних територіальних громад.

Стосовно продукції енергетичного машинобудування, починаючи з 2015 р., і по сьогоднішній день в рамках публічних закупівель придбано на загальну суму 11 млрд грн. Основними закупівельниками виступали АТ «Укрзалізниця», ПАТ «Укргазвидобування», НАЕК «Енергоатом», а також ряд обленерго, аеропортів та комунальних підприємств.

Загалом у вказаних підгалузях машинобудування за період з 2015 року по травень 2020 року було здійснено закупівель на суму понад 51 млрд грн.

Принципово важливо відзначити, що запропонований законопроект не порушує конкуренції на внутрішньому ринку, оскільки у вищевказаних сегментах ринку має місце конкуренція виробників або локалізаторів.

Зокрема, виробництво трамваїв в Україні здійснюють Концерн Електрон (ТОВ Електронмаш, ТОВ СП «Електротранс»), ТОВ «Татра-Юг». Виробництвом тролейбусів займаються такі вітчизняні компанії, як АТ «Богдан Моторс» (ДП Автоскладальний завод №1), Концерн Електрон (ТОВ Електронмаш, ТОВ СП «Електротранс»), Корпорація Еталон (ПрАТ Чернігівський автозавод ), ДП ВО «Південмаш».

Виробниками автобусів в Україні є ЗАТ «Запорізький автомобільний завод», Концерн Електрон (ТОВ Електронмаш, ТОВ СП «Електротранс»), АТ «Богдан Моторс» (ДП Автоскладальний завод №1), Корпорація Еталон (ПрАТ Чернігівський автозавод, Бориспільський автозавод), ПАТ «Черкаський автобус».

Виробниками або підприємствами, що можуть забезпечити суттєву локалізацію виробництва локомотивів в Україні, є ПАТ Крюківський вагонобудівний завод, ДП Дніпровський електровозобудівний завод, Полтавський тепловозоремонтний завод, Миколаївський тепловозоремонтний завод, ПрАТ «Львівський локомотиворемонтний завод».

Основними виробниками вагонів в Україні є ПАТ «Крюківський вагонобудівний завод», ПАТ «Дніпровагонмаш», ВАТ ДМЗ Карпати, Промислово-інвестиційна група «Аурум», ТОВ «Дизельний завод», ТДВ «Попаснянський вагоноремонтний завод», вагоноремонтні та вагонобудівні заводи, які входять до складу АТ «Укразалізниця», та ін.

Виробниками комунальної та спецтехніки є Корпорація УкрІннМаш; ТОВ Северодонецький завод хімічного нестандартного обладнання НВО; ТОВ Еверласт; АвтоКрАЗ; Завод Кобзаренка; ПрАТ Бориспільський автозавод; ПК Пожмашина; Завод Алеко;  ТОВ Верхньодніпровський Авторемонтний Завод; ТОВ Завод спецтехніки Техкомплект; ПрАТДніпрополімермаш; Харківський тракторний завод; ТОВ Компанія ТІТАЛ; ПрАТСпецбудмаш; ТОВ Білоцерківський механічний завод; ВАТ Транс Авто Д; Завод Електронмаш; ТОВ Луцьккомунмаш; ТОВ Глобус – авто; ПАТ Кредмаш, Ельворті, Херсонський машинобудівний завод, Альфатекс, ЗАТ «Єврокар», Будагромаш та інші.

Серед виробників енергетичного обладнання слід відзначити наступні: Концерн Нікмас (АТ НВАТ ВНДІкомпресормаш); ТОВ ЗЕЛКО ГРУП; ТОВ Техмаш НВФ; АТ Турбоатом, МЕЛКОМ ПрАТ Мелітопольський компресор; АТ Полтавський турбомеханічний завод; ТОВ Миколаївське підприємство ЕнергоМаш; ТОВ Мелітопольський завод турбокомпресорів; ТОВ Укрелектроапарат; ПрАТ Запоріжтрансформатор; ВІТ АТ УНДПК і ТІТ; Завод Малогабаритних трансформаторів; Насосенергомаш, ПАТ Каховський завод електрозварювального обладнання; ТОВ Еліз; ТОВ Укрелектроапарат; та інші.

Значний потенціал для здійснення локалізації виробництва мають українські підприємства військово-промислового комплексу, космічної і авіаційної сфери. Вони мають необхідний парк обладнання, конструкторські бюро і кваліфікований персонал для виконання замовлень з локалізації машинобудівної продукції цивільного призначення.

Прикладом є ДП ВО «Південмаш», який окрім основної діяльності освоїв локалізацію тролейбусів і виробництво тракторів. Даний вид діяльності в кризовий період сприятиме збереженню персоналу і підтримці фінансового стану підприємств.

**2. Мета і шляхи її досягнення**

Метою законопроекту є модернізація та забезпечення сталого розвитку виробничо-експортного потенціалу промислового сектору національної економіки, поліпшення економічного становища України, збереження існуючих і створення нових робочих місць, підвищення добробуту громадян.

З цією метою пропонується вдосконалити процедуру публічних закупівель для певних груп продукції машинобудування шляхом встановлення обов’язкових вимог щодо локалізації їх виробництва, без порушення умов конкуренції на внутрішньому ринку.

**3. Загальна характеристика і основні положення законопроекту**

Проектом Закону пропонується тимчасово, з 1 січня 2021 року строком на десять років, встановити особливості здійснення процедур закупівлі окремих товарів, шляхом внесення змін до Закону України «Про публічні закупівлі» для удосконалення процедури оцінювання тендерних пропозицій. Зокрема, встановлюється перелік товарів, щодо яких використання вимог локалізації стає обов’язковим при проведенні публічних закупівель.

До участі в публічних закупівлях допускаються предмети закупівлі, визначені цим Законом, виключно у випадку, якщо ступень локалізації їх виробництва в Україні перевищує або дорівнює відповідному ступеню локалізації їх виробництва в Україні.

Законопроектом передбачається, що ступінь локалізації виробництва предметів закупівлі в Україні визначається центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сфері публічних закупівель, в порядку та за методикою, встановленою Кабінетом Міністрів України.

**4. Стан нормативно-правової бази у даній сфері правового регулювання**

Основним нормативно-правовим актом, яким регулюються порушені у законопроекті питання, є Закон України «Про публічні закупівлі», Закон України «Про розвиток та державну підтримку малого і середнього підприємництва в Україні», Закон України «Про зовнішньоекономічну діяльність». Реалізація положень законопроекту не потребує внесення змін до інших законів.

Положення проекту Закону не суперечать зобов’язанням України, що випливають з членства в міжнародних організаціях, торговельних угодах.

По-перше, захід є недискримінаційним – вимоги та критерії локалізації розповсюджуються на відповідну продукцію незалежно від країни походження.

По-друге, захід носить тимчасовий характер – вимоги щодо локалізації вводяться не для створення «теплої ванни» для національного виробника, а як інструмент збереження робочих місць в умовах розгортання світової фінансово-економічної кризи, модернізації виробництва та підвищення конкурентоспроможності завдяки активізації попиту зі сторони держави, прискоренню оборотності вкладеного капіталу, запуску серійного виробничого процесу.

По-третє, запропоновані заходи запроваджуються як виняток та узгоджуються із положеннями Статті ІІІ.8.(а) «Національний режим щодо внутрішнього оподаткування та регулювання» ГАТТ: «Положення цієї Статті не повинні застосовуватися до законів, правил чи вимог, регулюючих закупку урядовими установами товарів, які купуються для урядових цілей, а не для комерційного перепродажу чи для використання у виробництві товарів для комерційного продажу.» та Статті ХХІ.(b),(iii) «Винятки з міркувань безпеки» ГАТТ: «Ніщо в цій Угоді не повинно тлумачитися: (b) як перешкода будь-якій стороні у здійсненні будь-яких дій, які вона вважає необхідними для захисту суттєвих інтересів своєї безпеки, (iii) що вживаються під час війни чи інших надзвичайних обставин у міжнародних відносинах».

По-четверте, положення законопроекту відповідають Статті V «Спеціальний та диференційний режим для країн, що розвиваються» Угоди СОТ про державні закупівлі: «1. З метою реалізації положень цієї Угоди, Сторони зобов'язані належним чином, із застосуванням норм цієї Статті, брати до уваги розвиток, фінансові та торговельні потреби країн, що розвиваються, зокрема менш розвинених країн, у їхніх потребах щодо:

1. захисту їх позиції щодо платіжного балансу та забезпечення рівня резервів, необхідних для реалізації програм економічного розвитку;
2. підтримки створення й розвитку вітчизняних галузей промисловості, включаючи розвиток малого підприємництва й присадибного господарства у сільських або відсталих районах; а також економічного розвитку інших секторів економіки;
3. підтримки промислових підприємств протягом часу їх повної або часткової залежності від державних закупівель».

Водночас, положення законопроекту є елементом гармонізації вітчизняного законодавства з директивами ЄС, а саме використання асиметричного підходу використання в ЄС положень Директиви 2014/25/ЄС, що передбачає особливі умови для міжнародних тендерів у таких секторах, як питна вода (побудова комунікацій, транспортування, водовідведення), постачання енергоресурсів (природного газу, опалення приміщень), міський транспорт (автобуси, трамваї, тролейбуси тощо), надання поштових послуг. Відповідно до положень цієї Директиви, державний замовник має право відхиляти тендерні пропозиції при закупівлях у вказаних вище секторах, якщо продукція або послуги, заявлені в цих пропозиціях, містять менше 50% компоненти походженням з країн-членів ЄС.

На сам кінець важливо додатково відзначити, що законопроект приймається в умовах розгортання світової фінансово-економічної кризи та довготривалих карантинних заходів, зумовлених виникненням та поширенням коронавірусної хвороби (COVID-19), головною метою якого є збереження робочих місць та підтримка макроекономічної стабільності в країні.

**5. Фінансово-економічне обґрунтування**

Прийняття та реалізація проекту Закону не потребуватиме додаткових фінансових витрат з Державного бюджету України.

Натомість запровадження механізмів, запропонованих у законопроекті, дасть вагомий поштовх для розвитку вітчизняної промисловості, залучення інвестицій та створення нових робочих місць, а, отже, і збільшення податкових надходжень до бюджетів всіх рівнів.

Реалізація запропонованих законопроектом заходів дозволить задовольнити існуючі потреби ПАТ «Укрзалізниця», ПАТ «Укрнафта», НАЕК «Енергоатом», міжнародних аеропортів, комунальних перевізників, обленерго, комунальних підприємств, департаментів і виконавчих комітетів обласних, міських, селищних та районних рад, об’єднаних територіальних громад інших органів державної влади в оновленні рухомого складу, спецтехніці та продукції енергетичного машинобудування за рахунок товарів, що мають відповідний відсоток локалізації. Відповідні потреби в оновлені оцінені в сумі близько 150 млрд грн.

За результатами економіко-математичного моделювання, проведеного з використанням моделі міжгалузевого балансу (глобальної бази таблиць «витрати-випуск») і прикладної моделі загальної рівноваги в економіці, автоматизованої в системі GTAP (*Global Trade Analyses Project*), встановлено, що задоволення вищевказаних потреб в оновленні рухомого складу, придбанні комунальної спецтехніки, продукції енергетичного машинобудування за рахунок товарів внутрішнього виробництва сприятиме прискоренню темпів зростання ВВП України на 3,9 відсоткових пункти (в.п.) у середньостроковій перспективі.

Індекс продукції переробної промисловості збільшиться на 10,65 в.п., добувної промисловості – на 0,76 в.п., сектор послуг зросте на 2,18 в.п.

Активізація виробництва та гарантована участь працівників, які є резидентами України, у виконані робіт та наданні послуг у рамках публічних закупівель, забезпечить збереження існуючого рівня зайнятості у відповідних галузях та сприятиме створенню близько 62,5 тис. нових робочих місць.

В результаті підвищення ділової активності обсяги податкових надходжень до бюджету зростуть на 8,17%. При цьому вдасться уникнути зростання імпорту товарів, робіт та послуг на 13,2% (близько 8,4млрд дол. США).

**6. Прогноз соціально-економічних та інших наслідків прийняття акту**

Прийняття запропонованих змін до законодавства сприятиме перетворенню механізму публічних закупівель на інструмент довгострокової макрофінансової стабілізації, прискорення економічного розвитку та підвищення добробуту населення через:

* поліпшення торговельного балансу;
* розвиток переробної промисловості;
* реіндустріалізацію та інноваційний розвиток економіки;
* розвиток малого і середнього підприємництва;
* збереження існуючих та створення нових робочих місць;
* зростання доходів населення;
* збільшення платоспроможного попиту домогосподарств;
* збільшення податкових надходжень до бюджетів усіх рівнів.

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Народні депутати України** | [**Наталуха Д. А.**](https://itd.rada.gov.ua/mps/info/page/21257) | **14** |
|  | [**Кисилевський Д.Д.**](https://itd.rada.gov.ua/mps/info/page/21130) | **239** |
|  | [**Підласа Р. А.**](https://itd.rada.gov.ua/mps/info/page/21269) | **100** |
|  | [**Шевченко Є.В.**](https://itd.rada.gov.ua/mps/info/page/21062) | **282** |
|  | [**Корнієнко О. С.**](https://itd.rada.gov.ua/mps/info/page/21153) | **7** |
|  | **Тимошенко Ю.В.** | **162** |
|  | [**Марчук І. П.**](https://itd.rada.gov.ua/mps/info/page/21221) | **384** |
|  | [**Арахамія Д.Г.**](https://itd.rada.gov.ua/mps/info/page/20969) | **04** |
|  | [**Тарута С. О.**](https://itd.rada.gov.ua/mps/info/page/18140) | **163** |
|  | [**Бойко Ю.А.**](https://itd.rada.gov.ua/mps/info/page/11094) | **125** |
|  | [**Іонушас С. К.**](https://itd.rada.gov.ua/mps/info/page/21113) | **37** |
|  | [**Кравчук Є. М.**](https://itd.rada.gov.ua/mps/info/page/21159) | **108** |
|  | [**Кубів С. І.**](https://itd.rada.gov.ua/mps/info/page/15649) | **197** |
|  | [**Павленко Р.М.**](https://itd.rada.gov.ua/mps/info/page/15687) | **203** |
|  | [**Іонова М.М.**](https://itd.rada.gov.ua/mps/info/page/15672) | **208** |
|  | [**Геращенко І.В.**](https://itd.rada.gov.ua/mps/info/page/11121) | **188** |
|  | [**Кісєль Ю.Г.**](https://itd.rada.gov.ua/mps/info/page/21133) | **42** |
|  | [**Гетманцев Д.О.**](https://itd.rada.gov.ua/mps/info/page/21023) | **20** |
|  | [**Клочко А.А.**](https://itd.rada.gov.ua/mps/info/page/21135) | **80** |
|  | [**Завітневич О. М.**](https://itd.rada.gov.ua/mps/info/page/21048) | **38** |
|  | [**Радуцький М. Б.**](https://itd.rada.gov.ua/mps/info/page/21204) | **18** |
|  | [**Поляк В.М.**](https://itd.rada.gov.ua/mps/info/page/21272) | **279** |
|  | [**Буймістер Л.А.**](https://itd.rada.gov.ua/mps/info/page/20994) | **424** |
|  | [**Бужанський М. А.**](https://itd.rada.gov.ua/mps/info/page/20993) | **240** |
|  | [**Лічман Г.В.**](https://itd.rada.gov.ua/mps/info/page/21191) | **245** |
|  | [**Кицак Б.В.**](https://itd.rada.gov.ua/mps/info/page/21131) | **269** |
|  | [**Приходько Б.В.**](https://itd.rada.gov.ua/mps/info/page/21282) | **411** |
|  | [**Бакунець П.А.**](https://itd.rada.gov.ua/mps/info/page/20977) | **323** |
|  | [**Кулініч О.І.**](https://itd.rada.gov.ua/mps/info/page/15804) | **348** |
|  | [**Мовчан О.В.**](https://itd.rada.gov.ua/mps/info/page/21238) | **351** |
|  | [**Ніколаєнко А.І.**](https://itd.rada.gov.ua/mps/info/page/21262) | **180** |
|  | [**Бакумов О.С.**](https://itd.rada.gov.ua/mps/info/page/20976) | **374** |
|  | [**Скічко О.О.**](https://itd.rada.gov.ua/mps/info/page/21146) | **398** |
|  | [**Пивоваров Є.П.**](https://itd.rada.gov.ua/mps/info/page/21267) | **376** |
|  | [**Каптєлов Р.В.**](https://itd.rada.gov.ua/mps/info/page/21124) | **251** |
|  | [**Жмеренецький О.С.**](https://itd.rada.gov.ua/mps/info/page/15304) | **391** |
|  | [**Припутень Д.С.**](https://itd.rada.gov.ua/mps/info/page/21275) | **97** |
|  | [**Шкрум А.І.**](https://itd.rada.gov.ua/mps/info/page/16532) | **183** |