



**МІНІСТЕРСТВО РОЗВИТКУ ЕКОНОМІКИ, ТОРГІВЛІ
ТА СІЛЬСЬКОГО ГОСПОДАРСТВА УКРАЇНИ
(Мінекономіки)**

вул. М. Грушевського 12/2, м. Київ, 01008, тел. (044) 200-47-53, факс (044) 253-63-71
E-mail: meconomy@me.gov.ua, <http://www.me.gov.ua>, код ЄДРПОУ 37508596

На № _____ від _____

**Державна регуляторна
служба України**

*Щодо проекту постанови
Кабінету Міністрів України*

Відповідно до статті 21 Закону України “Про засади державної регуляторної політики у сфері господарської діяльності” Мінекономіки направляє на погодження проект постанови Кабінету Міністрів України “Деякі питання реалізації пілотного проекту зі здійснення закупівель техніки галузі машинобудування з підтвердженням ступенем локалізації виробництва” та просить погодити його в триденний строк.

Додаток: 1. Проект постанови на 10 арк.
2. Аналіз регуляторного впливу на 19 арк.
3. Повідомлення про оприлюднення проекту постанови на 1 арк.

Міністр

Ігор ПЕТРАШКО



ДОКУМЕНТ СЕД Мінекономіки АСКОД

Сертифікат 58E2D9E7F900307B040000007CF72E0074EE8200

Підписувач Петрашко Ігор Ростиславович

Дійсний з 30.03.2020 0:00 по 30.03.2022 0:00

Мінекономіки



3302-01/39414-03 від 25.06.20

АНАЛІЗ РЕГУЛЯТОРНОГО ВПЛИВУ
до проекту постанови Кабінету Міністрів України
“Деякі питання реалізації пілотного проекту зі здійснення
закупівель техніки галузі машинобудування з підтвердженням
ступенем локалізації виробництва”

I. Визначення проблеми

Під час глобальної економічної кризи, викликаної пандемією COVID-19, як перед світовою спільнотою, так і перед кожною державою окремо, постало нагальне завдання – мінімізувати падіння та втрати в економіці. Пріоритетним в цьому процесі є розробка заходів щодо збереження робочих місць, в тому числі, шляхом збереження та підтримки внутрішнього виробництва.

Так, за інформацією, наданою Національним банком України в макроекономічному прогнозі, внаслідок карантину та глобальної кризи українська економіка скоротиться на 5,0% у 2020 році, але відновить зростання на рівні близько 4% у наступні роки.

А відтак, зважаючи на те, що Україна є державою з доволі високим ресурсним потенціалом та розвиненою промисловою базою, одним з пріоритетних завдань для Уряду має стати підвищення конкурентоспроможності української економіки та забезпечення входження країни в коло розвинених країн світу за рахунок створення сучасного виробництва, здатного до інноваційного розвитку промислового комплексу.

Станом на сьогодні економіка України потребує глибоких трансформацій, зокрема у галузі машинобудування, що дасть змогу підвищити економічну стійкість держави. Так, 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 та 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 0,5 млрд 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 1,9 млрд 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



ДОКУМЕНТ СЕД Мінекономіки АСКОД

Сертифікат 58E2D9E7F900307B040000007CF72E0074EE8200

Підписувач Петрашко Ігор Ростиславович

Дійсний з 30.03.2020 0:00 по 30.03.2022 0:00

Мінекономіки



3302-01/39414-03 від 25.06.2020

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;
- 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 зазначених викликів та проблем промислового розвитку, гостро постає необхідність у мобілізації всіх наявних ресурсів для відновлення та прискореного розвитку промислового сектора України, зокрема галузі машинобудування.

Машинобудування – це надзвичайно складна комплексна галузь промисловості, що об'єднує кілька десятків інших галузей. Галузь машинобудування забезпечує комплексну механізацію, автоматизацію та роботизацію трудомістких процесів виробництва. Станом на сьогодні вітчизняна галузь машинобудування залишається однією з найбільш важливих, потужних і перспективних галузей промисловості.

Рівень розвитку галузі машинобудування є одним із показників економічного і промислового розвитку держави, що обумовлює науково-технічний прогрес як власних підприємств, так і підприємств усіх галузей промисловості. Машинобудування відіграє визначальну роль у створенні та розвитку матеріально-технічної бази внутрішнього виробництва шляхом впровадження досягнень науково-

технічного прогресу і вдосконалення, насамперед, техніки та технологій.

Водночас маємо відмітити, що наразі більшість підприємств галузі машинобудування перебуває у незадовільному економічному стані. Однак незважаючи на кризу, галузь машинобудування ще зберігає свій потенціал і намагається адаптуватися до нових умов господарювання та освоєння нових промислових ринків.

На сьогодні в окремих сегментах світового машинобудування Україна може успішно конкурувати з іноземними виробниками як за ціною, так і за якістю продукції. Тому, наразі основним завданням має стати відтворення вітчизняної галузі машинобудування шляхом структурної перебудови і масштабної системної модернізації виробництва відповідно до сучасних вимог науково-технічного прогресу, зокрема шляхом забезпечення умов для її інноваційного розвитку.

Сучасний підхід до розвитку країни має бути відновлювальним, що передбачає модернізацію галузі машинобудування, як сфери з найвищим потенціалом зі створення робочих місць та приросту продукції з доданою вартістю, що забезпечить зростання валового внутрішнього продукту.

Наразі існує необхідність в оновленні рухомого складу наземного громадського транспорту, рухомого складу залізниці, комунальної техніки, техніки спеціального призначення та продукції енергетичного машинобудування, що відбуватиметься за рахунок коштів державного або місцевих бюджетів.

Так, 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 електронну систему закупівель було здійснено закупівель громадського транспорту на суму майже 11 млрд грн. Основними замовниками є ПАТ “Укрзалізниця”, органи місцевого самоврядування, комунальні підприємства тощо.

Щодо комунальної та спецтехніки слід відзначити, що протягом останніх 5-ти років (2015-2020 рр.) здійснено публічних закупівель на загальну суму понад

17,4 млрд грн. Основними замовниками були ПАТ “Укрнафта”, ПАТ “Укргазвидобування”, АТ “Укрзалізниця”, а також ряд українських міжнародних аеропортів, обленерго, комунальні підприємства, департаменти і виконавчі комітети обласних, міських, селищних та районних рад, об’єднаних територіальних громад.

Стосовно продукції енергетичного машинобудування, починаючи з 2015 року, і по сьогоднішній день в рамках публічних закупівель придбано на загальну суму понад 8,3 млрд грн. Основними замовниками виступали ПАТ “Укрзалізниця”, ПАТ “Укргазвидобування”, ДП “45 експериментальний механічний завод”, НАЕК “Енергоатом”, а також ряд обленерго, аеропортів та комунальних підприємств.

Варто зауважити, що у вищевказаних сегментах ринку відсутні монополії, що забезпечує дотримання принципів конкуренції. Так, зокрема, виробництво трамваїв в Україні здійснюють: Концерн “Електрон” (ТОВ Електронмаш, ТОВ СП “Електротранс”), ТОВ “Татра-Юг”, ПрАТ Калуський завод “Будмаш”. 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”, ВАТ “Луцький автомобільний завод”, Львівський автобусний завод, Дніпровський автобусний завод.

Виробниками локомотивів в Україні є ПАТ “Крюківський вагонобудівний завод”, ДП “Дніпровський електровозобудівний завод”, Полтавський тепловозоремонтний завод, Миколаївський тепловозоремонтний завод, ПрАТ “Львівський локомотиворемонтний завод”, ДП “ДЕВЗ”.

Основними виробниками вагонів в Україні є Харківський вагонобудівний завод, ПАТ “Крюківський вагонобудівний завод”, ВАТ “ДМЗ Карпати”, Промислово-інвестиційна група “Аурум”, ТОВ НВО “РІСТ”, ТОВ “Дизельний завод”, ТОВ “Трансмаш”, Харківський завод транспортного машинобудування імені В.А. Малишева, Київський електровагоноремонтний завод, ТДВ “Попаснянський вагоноремонтний завод”, ПАТ “Дніпровагонмаш” та ін.

Виробниками комунальної та спецтехніки є Корпорація УкрІннМаш, ТОВ “Северодонецький завод хімічного нестандартного обладнання НВО”, ТОВ “Еверласт”, АвтоКрАЗ, ДП “45 експериментальний механічний завод”, ТОВ “Завод спецтехніки Техкомплект”, Завод “Кобзаренка, ПрАТ “Бориспільський автозавод”, ПК “Пожмашина”, Завод “Алеко”, ТОВ “Верхньодніпровський

Авторемонтний Завод”, ПрАТ “Дніпрополімермаш”, Харківський тракторний завод, ТОВ “Компанія ТІТАЛ”, ПрАТ “Спецбудмаш”, ПрАТ “Коммаш”, ТОВ “Білоцерківський механічний завод”, ВАТ “Рівнесільмаш”, ПрАТ “Уманьферммаш”, ПП “ТРАНС-АВТО-Д”, Завод “Електронмаш”, ТОВ “Луцьккомунмаш”, ТОВ “Глобус – авто”, ПАТ “Кредмаш”, “Ельворті, Машбудпостач”, Будагромаш, Херсонський машинобудівний завод”, ПП ВКП “Альфатекс”, ЗАТ “Єврокар” та інші.

Серед виробників енергетичного обладнання слід відзначити наступні: Концерн “Нікмас” (АТ НВАТ ВНД “Ікомпресормаш”, АТ “Полтавський турбомеханічний завод”), ТОВ “ЗЕЛКО ГРУП”, ТОВ “Техмаш НВФ”, МЕЛКОМ ПрАТ “Мелітопольський компресор”, ТОВ “Техмаш НВФ”, 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”, АТ “Турбоатом” та інші.

Отже, в умовах сьогодення для України постає об’єктивна та нагальна потреба у найскорішому впровадженні системних заходів з підтримки національного виробництва (локалізації такого виробництва), зокрема в галузі машинобудування, що забезпечить:

- 1) загальне економічне зростання держави,
- 2) створення додаткових робочих місць (що в умовах кризи, створеною пандемією COVID-19, є вельми актуальним),
- 3) додаткове зростання оборотних коштів у національного виробника за рахунок створеного ринку збуту продукції (оскільки довгострокові інвестиційні ресурси є наразі недоступними для вітчизняного бізнесу),
- 4) зростання конкурентоспроможності продукції національного виробника з подальшим розвитком її експортного потенціалу.

В цілому розвиток галузі машинобудування визначає можливість переходу до нового технологічного укладу і, відповідно, має істотний вплив на роботу транспортного сектору та економіку держави в цілому.

Станом на сьогодні вимоги щодо локалізації виробництва в Україні застосовуються, зокрема, до виробництва сільськогосподарської техніки та обладнання (зокрема, порядок визначення ступеня локалізації виробництва підприємствами вітчизняного машинобудування для агропромислового комплексу вітчизняної техніки і обладнання для агропромислового комплексу та встановлення показників ступеня локалізації виробництва тракторів та інших самохідних енергетичних засобів сільськогосподарського призначення, спеціальних автомобілів сільськогосподарського призначення, самохідних та причіпних комбайнів

встановлюється постановою Кабінету Міністрів України від 27 травня 2013 р. № 369).

Машинобудівна продукція сьогодні імпортується, переважно з Китаю (в т.ч. наземний транспорт, електричні машини, котли). Так, за підсумками 2018 року імпорт склав 4,06 млрд дол. США, за середньорічним курсом Національного банку України, більше навіть, ніж реалізували свою продукцію на внутрішньому ринку всі українські виробники (3,8 млрд дол. США).

Варто зазначити, що практика використання вимог з локалізації виробництва має місце в таких країнах, як США (Buy America Act), Індія (Make in India), Китай, Канада, Норвегія, Бангладеш та ін. Так, у США і більшості країн ЄС діє норма, за якої при державних закупівлях перевага віддається товарам з локалізацією виробництва у 50 відсотків. Крім того, у деяких випадках застосовується й принцип “цінової переваги”, тобто товар місцевого виробника вважається переможцем аукціону навіть якщо ціна була вища, ніж у інших учасників. Наприклад, у США для малого і середнього бізнесу цінова перевага встановлена на рівні 12% (для великого – 6%). Система державних закупівель Франції регулюється Положенням про державні закупівлі, що базується на двох Директивах ЄС про використання нецінового підходу (non-price criteria) для визначення оптимальної тендерної пропозиції. Визначальною є технічна цінність – 50 відсотків, тобто відповідність пропозиції умовам замовника, ціна пропозиції у визначенні переможця “займає” 40 відсотків, а інноваційна складова – 10 відсотків.

Узагальнення такого досвіду доводить, що застосування вимог з локалізації виробництва є ефективним інструментом для всіх учасників процесу. Так, для юридичних осіб – нерезидентів – забезпечення гарантованого збуту продукції, зниження транспортних витрат до 25% собівартості деяких видів продукції, а для країн, що застосовують такий інструмент – інтеграція економічних ресурсів і виробничого потенціалу до коопераційної взаємодії з іноземними компаніями та участі у глобальних ланцюжках створення доданої вартості, модернізація виробництва та освоєння новітніх технологій, зростання інвестицій і трудової зайнятості, додаткові надходження до бюджетів усіх рівнів.

На сьогодні в Україні відносини у сфері публічних закупівель регулюються Законом України “Про публічні закупівлі” (далі – Закон), який визначає правові та економічні засади здійснення закупівель товарів, робіт і послуг для забезпечення потреб держави, територіальних громад та об’єднаних територіальних громад.

Метою Закону є забезпечення ефективного та прозорого здійснення закупівель, створення конкурентного середовища у сфері публічних закупівель, запобігання проявам корупції у цій сфері, розвиток добросовісної конкуренції.

Закупівлі замовниками здійснюються за такими принципами:

- 1) добросовісна конкуренція серед учасників;
- 2) максимальна економія, ефективність та пропорційність;

- 3) відкритість та прозорість на всіх стадіях закупівель;
- 4) недискримінація учасників та рівне ставлення до них;
- 5) об'єктивне та неупереджене визначення переможця процедури закупівлі/спрощеної закупівлі;
- 6) запобігання корупційним діям і зловживанням.

Закупівлі можуть здійснюватися шляхом застосування конкурентних процедур (відкриті торги, торги з обмеженою участю, конкурентний діалог), переговорної процедури закупівлі та у порядку здійснення спрощених закупівель.

Учасники для участі в закупівлях подають свої тендерні пропозиції/пропозиції.

Оцінка тендерних пропозицій/пропозицій учасників проводиться автоматично електронною системою закупівель на основі критеріїв і методики оцінки, зазначених замовником у тендерній документації/оголошенні про проведення спрощеної закупівлі, шляхом застосування електронного аукціону.

Так, статтею 29 Закону передбачено, що критеріями оцінки є: ціна/вартість життєвого циклу або ціна/вартість життєвого циклу разом з іншими критеріями оцінки (неціновими). Механізм використання нецінових критеріїв під час оцінки тендерних пропозицій/пропозицій та визначення найбільш економічно вигідної тендерної пропозиції/пропозиції є доволі ефективним. Закон дозволяє замовнику використовувати невичерпний перелік нецінових критеріїв для оцінки тендерних пропозицій/пропозицій, зокрема встановлювати такі критерії як строк служби предмета закупівлі (термін експлуатації), наявність власних виробничих потужностей, використання місцевих ресурсів (засобів виробництва, робочої сили, матеріалів), екологічні характеристики тощо.

Водночас звертаємо увагу, що у разі застосування замовником нецінових критеріїв, тендерна пропозиція/пропозиція учасника також може бути оцінена електронною системою закупівель та визначена найбільш економічно вигідною за рахунок максимальної економії ціни на електронному аукціоні і такий учасник буде визначений електронною системою переможцем закупівлі, навіть за умови, що він не в змозі надати підтвердження відповідності неціновим критеріям.

Відповідно для стимулювання розвитку галузі машинобудування та, зокрема виробництва техніки, Мінекономіки розроблено проект постанови Кабінету Міністрів України “Деякі питання реалізації пілотного проекту зі здійснення закупівель техніки галузі машинобудування з підтвердженим ступенем локалізації виробництва” (далі – проект постанови), яким пропонується тимчасово запровадити використання критерію оцінки пропозицій учасників локалізації виробництва при закупівлі техніки з переліку, який пропонується затвердити цим проектом постанови.

Даним проектом постанови пропонується запровадити реалізацію до 31 грудня 2021 року пілотного проекту зі здійснення закупівель техніки у галузі машинобудування з підтвердженим ступенем локалізації виробництва (далі –

пілотний проект), за результатами якого Мінекономіки має підготувати звіт та подати на розгляд Кабінету Міністрів України до 31 березня 2022 року.

Проектом постанови пропонується визначити, що під час реалізації пілотного проекту інформація щодо ступеня локалізації виробництва техніки галузі машинобудування міститься в Переліку техніки галузі машинобудування з підтвердженим ступенем локалізації виробництва, який формується Мінекономіки на підставі поданої, суб'єктом господарювання заявки та необхідних документів.

Проектом постанови пропонується визначити, що у разі закупівлі техніки з переліку, який затверджується цим проектом постанови, оцінка пропозицій здійснюється на підставі цінового критерію разом з неціновими критеріями, зокрема нецінового критерію – локалізація виробництва та іншими. При цьому якщо крім ціни або вартості життєвого циклу, замовником застосовується тільки критерій локалізації виробництва, його вартісний еквівалент або питома вага у загальній оцінці тендерної пропозиції/пропозиції має становити 30 відсотків. Водночас якщо крім ціни або вартості життєвого циклу, замовником застосовується критерій локалізації виробництва разом з іншим (іншими) критерієм (критеріями) оцінки, вартісний еквівалент або питома вага критерію локалізації виробництва у загальній оцінці тендерної пропозиції/пропозиції не може бути нижчим ніж 15 відсотків.

Також проектом постанови пропонується затвердити Порядок визначення ступеня локалізації виробництва техніки галузі машинобудування (далі – Порядок), яким встановлюється механізм визначення локалізації виробництва техніки галузі машинобудування, перелік якої пропонується затвердити цим проектом постанови. Ступінь локалізації виробництва техніки галузі машинобудування визначається за формулою, визначеною цим Порядком. Мінімальний ступінь локалізації виробництва техніки галузі машинобудування має бути не нижче ніж 35 відсотків. Цей мінімальний відсоток ступеня локалізації був визначений за результатами співпраці Міністерства з Федерацією роботодавців України, якою були розроблені та направлені на розгляд до Мінекономіки методичні рекомендації визначення ступеня локалізації виробництва складної техніки галузі машинобудування.

Даним Порядком визначається процедура внесення Мінекономіки інформації до Переліку техніки галузі машинобудування з підтвердженим ступенем локалізації виробництва. Зокрема, для підтвердження ступеня локалізації суб'єктом господарювання до Мінекономіки подаються виключно заявка та документи, перелік яких визначений у Порядку. Структурним підрозділом Мінекономіки протягом 30 календарних днів опрацьовуються такі документи та визначається ступінь локалізації техніки галузі машинобудування за відповідною формулою. Під час визначення ступеня локалізації враховується собівартість техніки галузі машинобудування, її імпортна складова (тобто митна вартість сировини, матеріалів, вузлів, агрегатів, деталей і комплектувальних виробів тощо, що імпортовані на митну територію

України) та вартість такої імпортової складової.

Відповідно якщо показник ступеня локалізації виробництва техніки галузі машинобудування становить 35 відсотків і більше, інформація про таку техніку (та суб'єкта господарювання) вноситься до Переліку техніки галузі машинобудування з підтвердженим ступенем локалізації виробництва (наказ Мінекономіки).

Крім того, ведення Мінекономіки Переліку техніки галузі машинобудування з підтвердженим ступенем локалізації виробництва значно полегшує життя замовникам для яких визначення нецінового критерію локалізації виробництва є досить важливим. Відтепер замовники під час розгляду тендерних пропозицій/пропозицій наразі не будуть самотійно вираховувати ступінь локалізації техніки на підставі поданих документів учасниками, а будуть використовувати інформацію, яка буде міститися у вищезазначеному переліку. Це значно зменшує обсяг часу та зусиль замовника на розгляд тендерних пропозицій/пропозицій учасника.

Поряд з цим звертається увага, що участь в закупівлі техніки галузі машинобудування з переліку, який затверджується цим проектом постанови, можуть приймати як суб'єкти господарювання, які підтвердили ступінь локалізації виробництва, так і ті, що не мають такого підтвердження (оцінка тендерної пропозиції/пропозиції електронною системою закупівель та визначення найбільш економічно вигідною буде відбуватися на основі максимальної економії ціни на аукціоні).

Це, в свою чергу, повною мірою відповідає дотриманню принципів здійснення публічних закупівель, а саме принципу максимальної економії та недискримінації учасників.

Разом з тим додатково маємо зазначити, що за рахунок локалізації, наприклад, виробництва електровозів в Україні, за даними наданими Федерацією роботодавців України, будемо мати відчутний мультиплікаційний ефект як для 150 промислових підприємств машинобудівної та суміжних галузей України, так і української економіки в цілому. А саме:

- додаткові надходження до бюджетів та фондів складуть близько 200,8 млн. євро, економія видатків по безробіттю – 76 млн. євро;
- буде створено близько 25 тис. робочих місць;
- українське населення отримає більший дохід у вигляді заробітної плати – близько 18,5 млн. євро на рік, що в свою чергу стимулюватиме споживчий попит на ринку;
- все це позначиться на зростанні ВВП – мінімум на 3,74 млрд. грн. щорічно.

А отже, на кожен долар, вкладений в інфраструктуру, економіка країни отримує до трьох доларів додаткових доходів в суміжних галузях.

На сьогодні українські виробники міського транспорту можуть повністю забезпечити потреби України на 2020 – 2025 рр., це призведе до збільшення на:

- 215 млрд грн — ВВП;
- 10,1 млрд. грн — надходження в місцеві бюджети;
- 40,3 млрд. грн — в державний бюджет.

Основні групи (підгрупи), на які проблема справляє вплив:

Групи (підгрупи)	Так	Ні
Громадяни		+
Держава	++	
Суб'єкти господарювання,	+++	
у тому числі суб'єкти малого підприємництва		+

*Під державою слід розуміти структурний підрозділ Мінекономіки, який буде відповідальним за підтвердження ступеня локалізації виробництва техніки галузі машинобудування та ведення Переліку техніки машинобудування з підтвердженим ступенем локалізації виробництва.

**Під суб'єктами господарювання слід розуміти суб'єктів господарювання, які мають намір підтвердити ступінь локалізації власного виробництва.

II. Цілі державного регулювання

Основною ціллю розробки проекту постанови є забезпечення умов для стимулювання розвитку вітчизняного виробництва галузі машинобудування та встановлення у рамках пілотного проекту тимчасових правил до здійснення публічних закупівель техніки галузі машинобудування (з переліку, який затверджується проектом постанови) шляхом використання цінового критерію разом з іншими неціновими критеріями, включаючи критерій – локалізація виробництва.

III. Визначення та оцінка альтернативних способів досягнення цілей

1. Визначення альтернативних способів

Вид альтернативи	Опис альтернативи
залишити існуючу	цей спосіб не є ефективним з огляду на існування потреби

нормативно-правову базу без змін	у виконанні доручення Прем'єр-міністра України Д. А. Шмигала від 15.05.2020 № 20132/1/1-20 щодо вдосконалення системи електронних публічних закупівель з метою розширення можливостей для участі локалізованих в Україні виробництв та не забезпечить стимулювання вітчизняного виробництва техніки галузі машинобудування через сферу публічних закупівель
прийняття проекту постанови	державне регулювання зазначеної сфери шляхом прийняття проекту постанови. Ця альтернативна створює правові умови в сфері публічних закупівель для стимулювання вітчизняного виробництва техніки галузі машинобудування та створює умови для залучення нових інвестицій в українське виробництво техніки галузі машинобудування учасниками-нерезидентами. Крім того, реалізація положень проекту постанови сприятиме відкриттю учасниками-нерезидентами своїх філій, представництв та інших відокремлених підрозділів з місцезнаходженням на митній території України, що позитивно вплине на розвиток української економіки в цілому.

2. Оцінка вибраних альтернативних способів досягнення цілей

Оцінка впливу на сферу інтересів держави.

Розрахунок оцінки впливу на сферу інтересів держави, зокрема на структурний підрозділ Мінекономіки, який буде вести Перелік техніки галузі машинобудування з підтвердженим ступенем локалізації виробництва наведено в додатку 1.

Вид альтернативи	Вигоди	Витрати
залишити існуючу нормативно-правову базу без змін	відсутні	відсутні
прийняття проекту постанови	створення правових підстав для ведення Переліку техніки галузі машинобудування з підтвердженим ступенем локалізації	витрачається 496 годин або 14 041,76 гривень

3. Проект постанови не поширюється та не впливає на сферу інтересів громадян.

4. Оцінка впливу на сферу інтересів суб'єктів господарювання.

Розрахунок оцінки впливу на сферу інтересів суб'єктів господарювання для одного суб'єкта господарювання, який має намір підтвердити ступінь локалізації виробництва наведено в додатку 2.

Загальну кількість суб'єктів господарювання, що підпадають під дію цього регуляторного акта визначити кількісно наразі неможливо. Проте за даними наданими Федерацією роботодавців України підтвердити ступінь локалізації свого виробництва планують понад 70 суб'єктів господарювання.

Вид альтернативи	Вигоди	Витрати
залишити існуючу нормативно-правову базу без змін	відсутні	відсутні
прийняття проекту постанови	створення правових умов для визначення ступеня локалізації власного виробництва техніки галузі машинобудування суб'єктів господарювання	в середньому витрачається 14 годин або 404,93 гривень на отримання підтвердження ступеня локалізації виробництва

IV. Вибір найбільш оптимального альтернативного способу досягнення цілей

Рейтинг результативності (досягнення цілей під час вирішення проблеми)	Бал результативності (за чотирибальною системою оцінки)	Коментарі щодо присвоєння відповідного бала
залишити існуючу нормативно-правову базу без змін	1	невиконання вимог доручення Прем'єр-міністра України Д. А. Шмигала від 15.05.2020 № 20132/1/1-20 щодо вдосконалення системи електронних публічних закупівель з метою розширення можливостей для

		участі локалізованих в Україні виробництв та незабезпечення стимулювання вітчизняного виробництва техніки галузі машинобудування через сферу публічних закупівель
прийняття проекту постанови	3	ця альтернатива дає провести тимчасовий пілотний проект щодо можливого здійснення закупівлі техніки галузі машинобудування з підтвердженим ступенем локалізації, підтвердження якої буде здійснюватися офіційно органом держави, що в свою чергу створить правові умови в сфері публічних закупівель для стимулювання вітчизняного виробництва техніки галузі машинобудування та створює умови для залучення нових інвестицій в українське виробництво техніки галузі машинобудування учасниками-нерезидентами. Крім того, реалізація положень проекту постанови сприятиме відкриттю учасниками-нерезидентами своїх філій, представництв та інших відокремлених підрозділів з місцезнаходженням на митній території України, що позитивно вплине на розвиток української економіки в цілому.

Рейтинг результативності	Вигоди (підсумок)	Витрати (підсумок)	Обґрунтування відповідного місця альтернативи у рейтингу
залишити існуючу	альтернатива не вирішує	відсутні	ця альтернатива призведе до невиконання поставлених цілей

нормативно-правову базу без змін	проблему		державного регулювання щодо виконання доручення Прем'єр-міністра України Д. А. Шмигала від 15.05.2020 № 20132/1/1-20 щодо вдосконалення системи електронних публічних закупівель з метою розширення можливостей для участі локалізованих в Україні виробництв та незабезпечення стимулювання вітчизняного виробництва техніки галузі машинобудування через сферу публічних закупівель
прийняття проекту постанови	альтернатива вирішує проблему	загальна вартість витрат на забезпечення альтернативи сумарно складає 14 446,69 гривень, із них 404,93 припадає на суб'єктів господарювання та 14 041,76 на державу	ця альтернатива забезпечить у повній мірі досягнення основних поставлених цілей, результатом чого є виконання виконанні доручення Прем'єр-міністра України Д. А. Шмигала від 15.05.2020 № 20132/1/1-20 щодо вдосконалення системи електронних публічних закупівель з метою розширення можливостей для участі локалізованих в Україні виробництв та забезпечення розвитку вітчизняного виробництва галузі машинобудування через сферу публічних закупівель

Рейтинг	Аргументи щодо переваги обраної альтернативи/причини відмови від альтернативи	Оцінка ризику зовнішніх чинників на дію запропонованого регуляторного акта
залишити існуючу нормативно-правову базу без змін	ця альтернатива не дозволить сприяти розвитку сфери машинобудування	невиконання поставлених цілей державного регулювання щодо виконання вимог виконанні доручення Прем'єр-міністра України Д. А. Шмигала від 15.05.2020 № 20132/1/1-20 щодо вдосконалення системи електронних публічних

		закупівель з метою розширення можливостей для участі локалізованих в Україні виробництв та незабезпечення стимулювання вітчизняного виробництва техніки галузі машинобудування через сферу публічних закупівель
прийняття проекту постанови	ця альтернатива дозволяє повністю досягнути основних поставлених цілей державного регулювання щодо впровадження правових механізмів для визначення ступеня локалізації для певного переліку техніки галузі машинобудування та забезпечення розвитку вітчизняного виробництва галузі машинобудування через сферу публічних закупівель	X

V. Механізми та заходи, які забезпечать розв'язання визначеної проблеми

Механізмом, який забезпечить розв'язання зазначеної проблеми, є прийняття регуляторного акта – постанови Кабінету Міністрів України “Деякі питання реалізації пілотного проекту зі здійснення закупівель техніки галузі машинобудування з підтвердженим ступенем локалізації виробництва”, що розроблена на виконання доручення Прем'єр-міністра України Д. А. Шмигала від 15.05.2020 № 20132/1/1-20 щодо вдосконалення системи електронних публічних закупівель з метою розширення можливостей для участі локалізованих в Україні виробництв.

Проектом постанови встановлюється Порядок визначення ступеня локалізації виробництва техніки галузі машинобудування, перелік якої визначається цим проектом акта для реалізації пілотного проекту.

VI. Оцінка виконання вимог регуляторного акта залежно від ресурсів, якими розпоряджаються органи виконавчої влади чи органи місцевого самоврядування, фізичні та юридичні особи, які повинні проваджувати або виконувати ці вимоги

Розрахунок оцінки ресурсів виконання вимог регуляторного акта наведено у додатку 1.

VII. Обґрунтування запропонованого строку дії регуляторного акта

Проект регуляторного акта набирає чинності з дня його офіційного опублікування та діятиме до 31 грудня 2021 року. Визначений строк дії регуляторного акта є достатнім для розв'язання зазначеної проблеми та досягнення основних поставлених цілей державного регулювання щодо впровадження правових механізмів для визначення ступеня локалізації для певного переліку техніки галузі машинобудування та забезпечення розвитку вітчизняного виробництва галузі машинобудування через сферу публічних закупівель.

VIII. Визначення показників результативності дії регуляторного акта

Прийняття регуляторного акта сприятиме виконанню доручення Прем'єр-міністра України Д. А. Шмигала від 15.05.2020 № 20132/1/1-20 щодо вдосконалення системи електронних публічних закупівель з метою розширення можливостей для участі локалізованих в Україні виробництв та сприятиме забезпеченню розвитку вітчизняного виробництва сфери машинобудування через сферу публічних закупівель.

Прогнозними значеннями показників результативності регуляторного акта є:

1. Розмір надходжень до державного та місцевих бюджетів і державних цільових фондів, пов'язаних із дією акта – прямих надходжень до державного бюджету не передбачається.

2. Кількість суб'єктів господарювання та/або фізичних осіб, на яких поширюється дія акта – кількість суб'єктів господарювання, що підпадають під дію цього регуляторного акта не обмежується. За даними наданими Федерацією роботодавців України підтвердити ступінь локалізації свого виробництва планують понад 70 суб'єктів господарювання

3. Рівень поінформованості суб'єктів господарювання та/або фізичних осіб з основних положень регуляторного акта – середній, оскільки повідомлення про оприлюднення проекту постанови та аналіз регуляторного впливу акта розміщено на офіційному веб-сайті Мінекономіки (<http://www.me.gov.ua>) у розділі “Обговорення проектів документів”.

4. Розмір коштів і час, що витрачається суб'єктами господарювання та/або фізичними особами, пов'язаними з виконанням вимог акта – наведено у додатку 2.

Показниками результативності регуляторного акта є:

1) кількість техніки галузі машинобудування включеної до Переліку техніки з підтвердженим ступенем локалізації,

2) кількість укладених договорів з учасниками закупівлі, які підтвердили ступінь локалізації,

3) рівень конкуренції на тендерах із закупівлі техніки галузі машинобудування.

ІХ. Визначення заходів, за допомогою яких здійснюватиметься відстеження результативності дії регуляторного акта

Відстеження результативності регуляторного акта здійснюватиметься Мінекономіки.

Базове відстеження регуляторного акта здійснюватиметься після набрання ним чинності, але не пізніше дня, з якого починається проведення повторного відстеження його результативності.

Повторне відстеження результативності регуляторного акта здійснюється в межах строків, установлених статтею 10 Закону України “Про засади державної регуляторної політики у сфері господарської діяльності”, – через рік після набрання чинності актом або більшістю його положень.

Періодичні відстеження результативності регуляторного акта не будуть здійснюватися, оскільки строк дії акта обмежений – до 31 грудня 2021 року.

Проведення відстеження результативності регуляторного акта буде здійснюватися статистичним методом за допомогою статистичних показників. Для відстеження результативності проекту акта будуть використані дані електронної системи закупівель та інформація, розпорядником якої є Уповноважений орган, а також інформація надана адміністратором електронної системи закупівель.

Аналіз регуляторного впливу підготовлено департаментом сфери публічних закупівель Міністерства розвитку економіки, торгівлі та сільського господарства України.

**Міністр розвитку
економіки, торгівлі та
сільського господарства України**

Ігор ПЕТРАШКО

**Розрахунок оцінки впливу на сферу інтересів держави
(структурний підрозділ Мінекономіки, який відповідальний за підтвердження
ступеня локалізації та ведення Переліку техніки з підтвердженим ступенем локалізації)
(далі - Мінекономіки)**

Етапи (дії, які вчиняє Мінекономіки)	Затрати Мінекономіки (години)	Затрати Мінекономіки (гривні)
Отримання та опрацювання документів від суб'єкта господарювання	240	6 794,4
Прийняття рішення щодо включення до Переліку техніки з підтвердженим ступенем локалізації	240	6 794,4
Внесення інформації до Переліку техніки з підтвердженим ступенем локалізації та оприлюднення її	8	226,48
Підготовка та направлення листа суб'єкту господарювання з інформацією щодо включення/не включення його техніки до Переліку техніки з підтвердженим ступенем локалізації	8	226,48
ВСЬОГО	496	14 041,76

**Розрахунок оцінки впливу на сферу інтересів суб'єктів господарювання
(суб'єкт господарювання, який має намір підтвердити
ступінь локалізації виробництва)**

Етапи (дії, які вчиняє суб'єкт господарювання, який має намір підтвердити ступінь локалізації виробництва)	Затрати суб'єкта господарювання, який має намір підтвердити ступінь локалізації виробництва (години)	Затрати суб'єкта господарювання, який має намір підтвердити ступінь локалізації виробництва (гривні)
Підготовка заявки та документів до Мінекономіки	12	339,31
Подача заявки та документів	2	56,62
ВСЬОГО	14	404,93



**МІНІСТЕРСТВО РОЗВИТКУ ЕКОНОМІКИ, ТОРГІВЛІ
ТА СІЛЬСЬКОГО ГОСПОДАРСТВА УКРАЇНИ
(Мінекономіки)**

вул. М. Грушевського 12/2, м. Київ, 01008, тел. (044) 200-47-53, факс (044) 253-63-71
E-mail: meconomy@me.gov.ua, <http://www.me.gov.ua>, код ЄДРПОУ 37508596

На № _____ від _____

**Державна регуляторна
служба України**

*Щодо проекту постанови
Кабінету Міністрів України*

На додаток до листа Мінекономіки від 25.06.2020 № 3302-01/39414-03 щодо погодження проекту регуляторного акта Міністерство з урахуванням вимог статті 21 Закону України “Про засади державної регуляторної політики у сфері господарської діяльності” надсилає аналіз регуляторного впливу до проекту постанови Кабінету Міністрів України “Деякі питання реалізації пілотного проекту зі здійснення закупівель техніки галузі машинобудування з підтвердженням ступенем локалізації виробництва” (далі – проект постанови) та проект Порядку визначення ступеня локалізації виробництва техніки галузі машинобудування, які доопрацьовані в робочому порядку з Державною регуляторною службою України.

Просимо погодити проект постанови в одинденний строк.

- Додатки:
1. Проект Порядку на 3 арк.
 2. Аналіз регуляторного впливу на 22 арк.
 3. Повідомлення про оприлюднення на 1 арк.

Міністр

Ігор ПЕТРАШКО



ДОКУМЕНТ СЕД Мінекономіки АСКОД

Сертифікат 58E2D9E7F900307B040000007CF72E0074EE8200

Підписувач Петрашко Ігор Ростиславович

Дійсний з 30.03.2020 0:00 по 30.03.2022 0:00

Мінекономіки



3302-01/40365-03 від 30.06.20

ПОРЯДОК
визначення ступеня локалізації виробництва
техніки галузі машинобудування

1. Цей Порядок встановлює механізм визначення ступеня локалізації виробництва техніки галузі машинобудування, перелік якої затверджений цією постановою.

2. У цьому Порядку терміни вживаються в такому значенні:

локалізація виробництва – це рівень виробництва техніки галузі машинобудування на митній території України у собівартості виробленої продукції, що складає не менш як 35 відсотків;

суб'єкт господарювання сфери машинобудування (далі – суб'єкт господарювання) – це учасник господарських відносин, який здійснює господарську діяльність з виробництва техніки галузі машинобудування на митній території України;

техніка галузі машинобудування – це техніка, затверджена цією постановою в переліку техніки галузі машинобудування для реалізації пілотного проекту.

Інші терміни вживаються у значенні, наведеному в Господарському кодексі України, Законі України “Про публічні закупівлі” та інших нормативно-правових актах.

3. Ступінь локалізації виробництва техніки галузі машинобудування визначається за такою формулою:

$$L_{\%} = \left(1 - \frac{MB + IB}{C} \right) \times 100,$$

де $L_{\%}$ – ступінь локалізації виробництва (питома вага вартості сировини, матеріалів, вузлів, агрегатів, деталей і комплектувальних виробів тощо) у собівартості техніки галузі машинобудування, відсотків;

C – собівартість техніки галузі машинобудування, виготовленої суб'єктом господарювання, гривень;

MB – митна вартість сировини, матеріалів, вузлів, агрегатів, деталей і комплектувальних виробів тощо, що імпортовані на митну територію України суб'єктом господарювання для виробництва техніки галузі машинобудування (далі – імпортні складові), гривень;



ІВ – вартість імпортованих складових, придбаних окремо та/або у складі продукції суб'єктом господарювання для виробництва техніки галузі машинобудування у постачальника, який є резидентом України, без урахування податку на додану вартість, гривень.

4. Показник ступеня локалізації виробництва техніки галузі машинобудування, що виробляється суб'єктом господарювання, підтверджується Мінекономіки.

5. Мінекономіки формує та веде Перелік техніки галузі машинобудування з підтвердженим ступенем локалізації виробництва (далі – Перелік), який оприлюднюється на офіційному веб-сайті Мінекономіки (www.me.gov.ua).

6. Інформація про підтверджений ступінь локалізації виробництва техніки галузі машинобудування вноситься Мінекономіки до Переліку за результатами розгляду поданих суб'єктами господарювання заявок щодо включення до Переліку (далі – заявка), та документів щодо включення до Переліку (далі – документи), перелік яких визначений пунктом 9 цього Порядку, та за результатами перевірки ступеня локалізації виробництва техніки галузі машинобудування.

У разі, якщо суб'єктом господарювання подані не всі документи, перелік яких визначений пунктом 9 цього Порядку та/або документи містять недостовірну інформацію, Мінекономіки інформує суб'єкта господарювання про відхилення його заявки із зазначенням причин відхилення.

7. Заявка розглядається протягом 30 календарних днів з дня її реєстрації Мінекономіки.

8. Заявка має містити відомості про:

найменування суб'єкта господарювання, у тому числі скорочене (за наявності) та його організаційно-правова форма;

ідентифікаційний код в Єдиному державному реєстрі юридичних осіб, фізичних осіб – підприємців та громадських формувань;

місцезнаходження суб'єкта господарювання (поштовий індекс, область, назву населеного пункту, вулиці, номер будинку, корпусу, офісу) та його контактні дані (телефон, веб-сайт, e-mail);

місцезнаходження виробничих потужностей суб'єкта господарювання (поштовий індекс, область, назву населеного пункту, вулиці, номер будинку, корпусу, офісу);

основний вид діяльності (за КВЕД) згідно із статутом.

Заявка підписується керівником суб'єкта господарювання.

9. Для підтвердження відповідності ступеня локалізації виробництва техніки галузі машинобудування суб'єктом господарювання подаються такі документи:

калькуляція собівартості одиниці продукції з розшифруванням статей собівартості;

інформація щодо вартості сировини, матеріалів, вузлів, агрегатів, деталей і комплектувальних виробів тощо, що імпортовано в Україну суб'єктом господарювання, на одиницю виготовленої продукції та копії документів, які підтверджують їх митну вартість;

інформація щодо вартості імпортованих сировини, матеріалів, вузлів, агрегатів, деталей і комплектувальних виробів, що входять до складу будь-якого придбаного в постачальника-резидента товару, та/або витрат на придбання імпортованого товару безпосередньо в постачальника-резидента (без урахування податку на додану вартість) та копія довідки постачальника, який є резидентом України, про митну вартість імпортованих сировини, матеріалів, вузлів, агрегатів, деталей і комплектувальних виробів тощо.

10. Документи, передбачені пунктом 9 цього Порядку, та інформація, яка міститься в них, що подаються Мінекономіки суб'єктом господарювання, не підлягають розголошенню, крім випадків, передбачених законодавством України.

11. Мінекономіки приймає рішення про включення техніки галузі машинобудування, виробленої суб'єктом господарювання до Переліку у разі, якщо ступінь локалізації виробництва техніки галузі машинобудування становить не менше ніж 35 відсотків.

12. Рішення щодо включення техніки галузі машинобудування до Переліку та оновлений Перелік оприлюднюються у триденний строк на офіційному веб-сайті Мінекономіки (www.me.gov.ua) з дня прийняття рішення.

13. У Переліку зазначаються такі відомості:

найменування та ідентифікаційний код суб'єкта господарювання в Єдиному державному реєстрі юридичних осіб, фізичних осіб – підприємців та громадських формувань, його філій (відокремлених підрозділів), що мають власний ідентифікаційний код в Єдиному державному реєстрі юридичних осіб, фізичних осіб – підприємців та громадських формувань;

вид і марка техніки галузі машинобудування;

ступінь локалізації виробництва техніки галузі машинобудування.
