

Вищий навчальний заклад «Український католицький університет»

Факультет суспільних наук

Кафедра державного управління

«Магістр»

(освітньо-кваліфікаційний рівень)

Магістерська робота

на тему:

“Переваги та недоліки міжнародних публічних тендерів в Україні в муніципальному секторі, які проводяться згідно з політикою та правилами закупівель Міжнародних Фінансових Організацій (приклад ЄБРР та ЄІБ)”

Виконала: студентка VI курсу,
напряму підготовки (спеціальності)
281 «Публічне управління та
адміністрування»

Іванишин І.В.
(прізвище та ініціали)

Науковий керівник:

к.е.н., доц. Лапшина І.А.
(посада, науковий ступінь, прізвище та ініціали)

Львів – 2020 рік

АНОТАЦІЯ

Іванишин Ірина Василівна. Переваги та недоліки міжнародних публічних тендерів в Україні в муніципальному секторі, які проводяться згідно з політикою та правилами закупівель Міжнародних Фінансових Організацій (приклад ЄБРР та ЄІБ).

Метою магістерської дипломної роботи є проведення порівняльного аналізу міжнародних закупівель відповідно до політики та правил закупівель Міжнародних фінансових організацій на прикладі проектів Європейського банку реконструкції та розвитку та Європейського інвестиційного банку у сфері міського громадського транспорту та розробка практичних рекомендацій для кінцевих бенефіціарів щодо ефективного проведення таких закупівель.

У першому розділі представлені теоретичні засади та роль Міжнародних фінансових організацій в розвитку України. У другому розділі проаналізовані проекти Європейського банку реконструкції та розвитку «Громадський транспорт м.Львова» та описано тендерну процедуру підпроєкту «Придбання трамваїв» проекту «Міський громадський транспорту України» Європейського інвестиційного банку. Третій розділ містить порівняльну характеристику тендерних процедур ЄБРР, ЄІБ та України та їх переваги і недоліки.

За результатами роботи зроблено висновки та пропозиції щодо практичних рекомендацій бенефіціарам проектів МФО стосовно використання переваг та уникнення недоліків публічних міжнародних закупівель відповідно до правил закупівель МФО.

Ключові слова: закупівлі, тендер, МФО, ЄБРР, ЄІБ, Львівелектротранс, громадський транспорт.

ABSTRACT

Ivanyshyn Iryna Vasylivna. Advantages and disadvantages of international public tenders in Ukraine in the municipal sector, which are conducted in accordance with the procurement policies and rules of the International Financial Institutions (for example, the EBRD and the EIB).

The purpose of the master's thesis is to conduct a comparative analysis of international procurement in accordance with procurement policies and rules of International Financial Institutions on the example of European Bank for Reconstruction and Development and European Investment Bank projects in the field of urban public transport and to develop practical recommendations for final beneficiaries on effective conduct of such procurement.

The first section presents the theoretical foundations and the role of international financial institutions in the development of Ukraine. In the second section the European

Bank for Reconstruction and Development projects of "Lviv Public Transport" were analyzed and the tender procedure of the "Ukraine Public Transport Framework" subproject "Procurement of trams" of the European Investment Bank was described. The third section contains a comparative analysis of the tender procedures of the EBRD, EIB and Ukraine and their advantages and disadvantages.

Based on the results of the thesis, conclusions and proposals were made concerning practical recommendations to the beneficiaries of IFIs projects regarding the use of advantages and avoidance of disadvantages of public international procurement in accordance with the procurement rules of IFIs.

Keywords: procurement, tender, IFIs, EBRD, EIB, Lvivelektrotrans, public transport.

ЗМІСТ

Вступ	7
Розділ 1. Теоретичні засади, поняття та роль проєктів Міжнародних фінансових організацій в Україні	11
1.1. Роль проєктів Міжнародних фінансових організацій у розвитку України.	11
1.2. Міжнародні публічні закупівлі відповідно до національних стандартів України.	18
1.3. Політика та правила закупівель Європейського банку реконструкції та розвитку.	26
1.4. Особливості закупівель Європейського інвестиційного банку. Висновки до розділу.	33
Висновки до Розділу 1	41
Розділ 2. Застосування політики і правил закупівель Європейського банку реконструкції та розвитку та Європейського інвестиційного банку в Україні на прикладі конкретних проєктів.	42
2.1. Аналіз застосування політики та правил закупівель Європейського банку реконструкції та розвитку за матеріалами проєкту «Громадський транспорт м.Львова».	42
2.2. Дослідження політики та правил закупівель Європейського інвестиційного банку у рамках підпроєкту «Придбання трамваїв» проєкту «Міський громадський транспорт України».	57
Висновки до Розділу 2	71
Розділ 3. Переваги та недоліки міжнародних закупівель відповідно до політик та правил закупівель Міжнародних фінансових організацій в Україні.	73

3.1. Порівняння міжнародних процедур публічних закупівель Європейського банку реконструкції та розвитку, Європейського інвестиційного банку та України	73
3.2. Переваги та недоліки застосування правил публічних закупівель Міжнародних фінансових організацій в міських інфраструктурних проєктах.	83
3.3. Рекомендації щодо використання переваг та уникнення недоліків публічних міжнародних закупівель Міжнародних фінансових організацій для кінцевих бенефіціарів.	88
Висновки до Розділу 3	93
Висновки	95
Список використаних джерел	98
Додатки	105

ПЕРЕЛІК УМОВНИХ ПОЗНАЧЕНЬ

ЄБРР	Європейський банк реконструкції та розвитку
ЄІБ	Європейський інвестиційний банк
МФО	Міжнародні фінансові організації
VFM	Value For Money
MEAT	Most Economically Advantageous Tender
ЛМР	Львівська міська рада
ЛКП	Львівське уомунальне підприємство
МГТУ	Міський громадський транспорт України

ВСТУП

В магістерській роботі досліджується питання міжнародних публічних тендерів в Україні в муніципальному секторі, які проводяться згідно з політикою та правилами закупівель Міжнародних фінансових організацій. Тема публічних закупівель в Україні надзвичайно популярна в останні кілька років, особливо після введення в дію нового Закону України «Про публічні закупівлі» [2] та створення електронної системи закупівель Prozorro, через яку проводяться усі державні закупівлі, в тому числі муніципальні з 01 серпня 2016 р.

Одним із стратегічних векторів розвитку країни є створення якісної та надійної інфраструктури. Через тривалий спад у зв'язку з переходом України від планової економіки до ринкової економіки серйозно постраждали транспортна та комунальна інфраструктури. Можливість держави інвестувати в інфраструктуру була обмежена. Хоча комунальні підприємства є децентралізовані, вони постраждали від політизації процесу формування тарифів, проблем управління, а також обмежень на них, можливості комерційного фінансування проєктів. Міжнародні фінансові організації (далі МФО) допомагають розвиватись Україні та використовувати найкращі практики для країни, що розвивається, за рахунок кредитних ліній, технічної підтримки для підготовки та реалізації проєктів і грантів.

Окрім цього, за допомогою авторського експертного дослідження, чи не вперше, є можливість отримати практичні рекомендації для кінцевих бенефіціарів щодо ефективного проведення процедур закупівель згідно правил МФО на прикладі проєктів, що фінансуються Європейським банком реконструкції та розвитку і Європейським інвестиційним банком у сфері громадського електротранспорту.

Після завершення минулорічної дипломної роботи в іноземному вузі, де я досліджувала ризики та фактори реалізації муніципальних інфраструктурних проєктів в Україні на прикладі проєктів ЄБРР, одним із перспективних питань для подальшого дослідження я визначила саме питання ефективності процедур

міжнародних закупівель, які відрізняються в залежності від проєктів МФО та їх порівняння із національними процедурами закупівель України.

Мета магістерської роботи полягає у проведенні порівняльного аналізу міжнародних закупівель відповідно до політики та правил закупівель МФО на прикладі проєктів ЄБРР, ЄІБ у сфері міського громадського транспорту та розробка практичних рекомендацій для кінцевих бенефіціарів щодо ефективного проведення таких закупівель.

Завдання магістерської роботи:

- 1) вивчення та аналіз нормативно-правової бази національних публічних закупівель;
- 2) вивчення на аналіз правил закупівель ЄБРР та ЄІБ;
- 3) визначення ролі МФО у розвитку України;
- 4) визначення переваг та недоліків процедур міжнародних публічних закупівель в Україні відповідно до правил закупівель ЄБРР та ЄІБ;
- 5) порівняння процедур міжнародних публічних закупівель ЄБРР, ЄІБ та України;
- б) розробка практичних рекомендацій для кінцевих бенефіціарів щодо ефективного проведення процедур закупівель по правилах МФО.

Предметом дослідження є визначення переваг та недоліків міжнародних публічних тендерів в Україні.

Об'єктом роботи є загальна система публічних закупівель в Україні.

При написанні даної роботи було застосовано експертний аналіз процедур закупівель реалізованих компонентів проєкту ЄБРР «Громадський транспорт м.Львова» та поточного підпроєкту ЄІБ «Придбання трамваїв» проєкту «Міський громадський транспорт України».

Наукова новизна роботи полягає у тому, що автором проведено експертне дослідження, яке має велику практичну і новаторську користь для суспільства, оскільки є безпосереднім інструментом підвищення ефективності роботи

комунальних підприємств, які використовують фінансові інструменти МФО. Варто зазначити те, що подібне дослідження є новим, та раніше ніколи не використовувалось на офіційному державному рівні в Україні.

Першочерговими джерелами дослідження міжнародних публічних закупівель є такі ресурси:

- Закон України «Про публічні закупівлі»;
- сайти Міжнародних Фінансових Організацій, Міністерств України, ProZorro;
- звіти міжнародних донорів та організацій;
- дослідження провідних спеціалістів в галузі державного управління, міжнародних економічних відносин;
- тендерні документації на міжнародні закупівлі відповідно до правил закупівель ЄБРР, ЄІБ.

Стейкхолдерами дослідження є:

- Міжнародні Фінансові Організації (ЄБРР, ЄІБ)
- Кабінет Міністрів України,
- Міністерство розвитку громад та територій України,
- Міністерство інфраструктури України,
- Міністерство фінансів України,
- Антимонопольний комітет України,
- Міністерство юстиції України,
- Верховна Рада України,
- Адміністрація Президента України,
- Міжнародні донори,
- Державна установа «Професійні закупівлі»,
- Обласні державні адміністрації України,
- Місцеві органи влади,
- Комунальні підприємства,

- Громадські організації,
- Громадяни України.

Магістерська робота має велику практичну значущість. Оскільки автором представлені практичні рекомендації проведення міжнародних процедур закупівель МФО в Україні у сфері громадського електротранспорту для їх кінцевих бенефіціарів (комунальних підприємств). Викликом у написанні роботи є брак вітчизняної теоретичної бази і практичної літератури, яка висвітлюватиме та аналізуватиме обрану тематику в українських умовах та недостатня практика бенефіціарів у таких закупівлях.

Магістерська робота складається з вступу, трьох основних розділів та дев'яти підрозділів, висновків та пропозицій, списку використаної літератури, додатків.

РОЗДІЛ 1

ПРОЄКТИ МІЖНАРОДНИХ ФІНАНСОВИХ ОРГАНІЗАЦІЙ В УКРАЇНІ

1.1. Роль проєктів МФО в розвитку України

Україна є територіально першою за величиною країною в Європі, чия територія повністю знаходиться в даній частині світу (603627 кв. км) з населенням 41,9 млн. осіб та номінальним ВВП на рівні 150,4 мільярдів доларів США / 3590 доларів на душу населення (2019 рік) [48]. Світовий банк класифікує Україну як державу з середнім рівнем доходу. Важливими проблемами країни є нерозвинена інфраструктура та транспорт, корупція (126-е місце із 180-го показника сприйняття корупції) [80] та бюрократія. Однією з найважливіших цілей стратегії країни є впровадження європейських стандартів життя шляхом розвитку інфраструктури [10].

Україна - 29-річна країна з економікою, що розвивається, яка відкрита для найкращих світових практик. Одним із стратегічних векторів розвитку країни є створення якісної та надійної інфраструктури. Через тривалий спад у зв'язку з переходом України від планової економіки до ринкової економіки транспортна та комунальна інфраструктура постраждали. Можливість держави інвестувати в інфраструктуру була обмежена. Хоча комунальні підприємства децентралізовані, вони постраждали від політизації процесу формування тарифів, проблем управління, а також обмежень на них, можливості фінансування комерційно здійснених проєктів. Міжнародні фінансові установи (далі МФО) допомагають Україні використовувати найкращі практики для країни, що розвивається, за рахунок боргового фінансування, внеску в капітал, кредитних ліній, технічної підтримки підготовки та впровадження проєктів, грантів тощо. Україна співпрацює з Європейським банком реконструкції та розвитку (ЄБРР), Європейський інвестиційний банк (ЄІБ), GIZ (Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit), Міжнародна фінансова корпорація (МФК), KfW Bankengruppe, Шведське агентство міжнародного розвитку (Sida), Програма розвитку ООН (ПРООН), Агентство США з

міжнародного розвитку (USAID), Світовий банк тощо [32]. Використовуючи кращі міжнародні практики закупівель відповідно до правил закупівель МФО, країна економить величезну суму грошей, уникаючи корупції через прозорість, справедливість та ефективність.

Незважаючи на недавній прогрес, досягнутий у співпраці з МФО, в Україні все ще бракує потенціалу такої співпраці, а портфель МФО є одним із найнижчих у регіоні Центральної та Східної Європи. Низькі вибіркові ставки також погіршують позицію України щодо розміру суверенного боргу за міжнародними рейтингами.

Поточний портфель МФО (включаючи KfW та Euratom) складається з 34 проєктів загальною вартістю 2,4 млрд. дол. та 5,3 млрд. євро, які позичаються державою або під державні гарантії, зокрема:

а) 8 проєктів, що фінансуються Світовим банком, у тому числі 3 проєкти, що фінансуються Фондом CleanTechnologyFund;

б) 8 проєктів, що фінансуються ЄБРР, причому один проєкт фінансується спільно з Євратом;

в) 15 проєктів, що фінансуються ЄІБ;

г) 3 проєкти, що фінансуються KfW.

Рівень виплат за поточними проєктами МФО є незбалансованим і становить 48,22% для ЄБРР, 27,02% для Світового банку, 15,6% для ЄІБ, 4,9% для KfW на 1 грудня 2018 р. (рівень виплат розраховується лише для існуючих проєктів). 27 грудня 2018 р. Кабінет Міністрів України затвердив Концепцію підвищення ефективності реалізації спільних проєктів з МФО, підготовлену Міністерством фінансів для гарантованих державою проєктів [54].

На етапі визначення проблемних питань для Концепції внесла свій внесок у цю справу, надавши робочій групі перелік проблемних питань, з якими я зустрічалася протягом останніх шести років впровадження проєктів МФО і які негативно впливають на своєчасне завершення проєктів. Тоді я вирішила

проаналізувати, чи є такі самі проблеми в інших бенефіціарів в Україні, які реалізують проєкти, запозичені муніципальними гарантіями.

Відповідно до інформації Міністерства фінансів України наступна динаміка спостерігається по вибірках:

Станом на 01 квітня 2020 р. на стадії реалізації знаходиться 8 інвестиційних проєктів на суму 2 323,07 млн. дол. США, вибірка коштів позик за якими складає 1 040,84 млн. дол. США (44,80 % загальної суми позик) (Табл.1.1.).

Таблиця 1.1.

Вибірка по інвестиційних проєктах Світового банку станом на 01.04.2020											
Назва позики	Номер	Сума позики	Анульовано	2018	2019	2020	Всього вибрано	млн дол. США			кінцева дата активних платіжних доручень
								Вибрано %	Всього не вибрано	плановане закриття проєкту	
1 Другий проєкт покращення автомобільних доріг та безпеки руху	81950	450,00	0,00	58,69	69,26	8,26	392,71	87,3	57,29	30.06.2020	30.10.2020
2 Модернізація системи соціальної підтримки населення	84040	300,00	0,00	40,81	28,41	0,66	161,58	53,9	138,42	01.10.2020	01.02.2021
<i>в тч. загальний фонд</i>	<i>84040</i>	<i>200,00</i>	<i>0,00</i>	<i>30,00</i>	<i>20,00</i>		<i>135,00</i>	<i>67,5</i>	<i>65,00</i>	<i>01.10.2020</i>	<i>01.02.2021</i>
3 Другий проєкт розвитку міської інфраструктури, МБРР	83910	292,107	7,893	34,88	32,04	1,22	83,92	29,5	208,19	30.10.2020	28.02.2021
Другий проєкт розвитку міської інфраструктури, ФЧТ	TF17112	50,00	0,00	5,82	5,75	0,00	14,57	29,1	35,43	30.10.2020	28.02.2021
4 Проєкт з підвищення енергоефективності у секторі централізованого теплопостачання, МБРР	83870	160,000	172,000	17,09	27,60	1,80	68,29	42,7	91,71	30.10.2020	28.02.2021
Проєкт з підвищення енергоефективності у секторі централізованого теплопостачання, ФЧТ	TF16327	50,00	0,00	2,35	2,48	0,19	7,77	15,5	42,23	30.10.2020	28.02.2021
5 Другий проєкт з передачі електроенергії в Україні, МБРР	84620	270,00	60,00	13,98	36,51	0,00	66,32	24,6	203,68	30.06.2020	31.10.2020
Другий проєкт з передачі електроенергії в Україні, ФЧТ	TF17661	48,43	0,00	0,00	0,26	0,00	0,48	1,0	47,95	30.06.2020	31.10.2020
6 Поліпшення охорони здоров'я на службі у людей	84750	214,73	0,00	32,12	54,34	0,00	127,32	59,3	87,41	30.09.2020	30.01.2021
<i>в тч. загальний фонд</i>	<i>84750</i>	<i>30,00</i>			<i>24,00</i>		<i>24,00</i>	<i>80,0</i>	<i>6,00</i>		
7 Проєкт розвитку дорожньої галузі	85490	337,80	222,20	29,39	23,11	5,84	61,47	18,2	276,33	31.12.2021	30.04.2022
8 Проєкт доступу до довготермінового фінансування	8727	150,00		31,66	24,75	0,00	56,41	37,6	93,59	30.03.2022	31.07.2022
Всього		2323,07	462,09	266,79	304,51	17,97	1 040,84	44,80%	1 282,23		

Джерело: [42]

Станом на початок квітня 2020 р. сукупний обсяг виділеного Україні ЄБРР фінансування становить 14,7 млрд євро в рамках 454 проєктів. На стадії реалізації знаходиться 7 спільних з ЄБРР проєктів загальним обсягом позик 1

552,0 млн євро. Обсяг використання коштів позик ЄБРР за цими проектами станом на 31.03.2020 – 887,55 млн євро (51,2 % загальної суми позик), у т. ч. у 2019 р. – 200,5 млн. євро (Табл.1.2.).

Таблиця 1.2.

Використання коштів по проектах ЄБРР в державному секторі станом на 31 березня 2020 року														
														млн євро
№ п/п	№ угоди, дата	Назва проекту	Сума позик	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	Всього вибрано
1	№46411 від 11.12.2017	"Подовження третьої лінії метрополітену у м. Харкові"	160,00										1,60	1,60
2	№47947 від 30.12.2015	"Реабілітація гідроелектростанцій"	180,00						1,68	8,58	10,34	24,32	2,71	47,63
3	№42608 від 15.12.2014	"Модернізація магістрального газопроводу «Уренгой – Помари – Ужгород»"	150,00									1,50		1,50
4	№41614 від 27.07.2012	"Завершення будівництва метрополітену у м. Дніпропетровську"	152,00					1,52	9,33	1,10	5,88	7,55	6,63	32,00
5	№42086 від 25.03.2013	"Україна: Комплексна (Зведена) програма підвищення рівня безпеки енергоблоків атомних електростанцій"	300,00				3,00	1,12	26,88	22,34	100,88	129,57	14,07	297,86
6	№40147 від 19.10.2010	"Будівництво повітряної лінії 750 кВ Запорізька АЕС - Каховська"	160,00		1,73	11,10	16,36	37,33	43,00	5,91	12,26	6,84		134,53
7	№40185 від 26.11.2010	"Покращення транспортно-експлуатаційного стану автомобільних доріг на підходах до м. Києва"	450,00	65,38	69,13	35,17	29,16	31,98	36,17	34,67	37,26	30,74	2,76	372,43
Всього			1552,00	65,38	70,86	46,27	48,52	71,95	117,06	72,60	166,62	200,52	27,78	887,55

Джерело: [25]

На сьогодні проектний портфель ЄІБ у державному секторі складає 20 проектів загальним обсягом 4,089 млрд. євро. В рамках реалізації цих проектів станом на 1 квітня 2020 р. використано 651,46 млн. євро, в т. ч. у 2018 році – 57,3 млн. євро, у 2019 році – 145,47 млн. євро (Табл.1.3.).

Одним із найсильніших партнерів МФО України є ЄБРР. Такі науковці, як Н. Бідник, Н. Моринець, В. Василенко, М. Нікітіна, І. Сазонець, О. Мозговий, В. Новицький, В. Степаненко досліджували співпрацю між Україною та ЄБРР та її вплив на розвиток держави та регіонів [68].

Таблиця 1.3.

Використання коштів за проектами ЄІБ в державному секторі станом на 1 квітня 2020 року

млн. євро

№ п/п	№ угоди, дата	Назва проекту	Сума позики	2018	2019	Всього вибрано
Проекти на стадії реалізації						
1	№81.423 від 25.10.2013	<i>Завершення будівництва метрополітену у м. Дніпропетровську</i>	152,00	10,00	0,00	19,33
2	№31.177 від 21.09.2012	<i>Реабілітація гідроелектростанцій</i>	200,00	0,00	20,00	44,00
3	№24.668 від 20.10.2008	<i>Будівництво повітряної лінії 750 кВ Рівненська АЕС - Київська</i>	150,00	33,00	5,00	102,45
4	№31.143 від 16.09.2011	<i>Будівництво повітряної лінії 750 кВ Запорізька АЕС - Каховська</i>	175,00	0,00	12,70	72,70
5	№81.420 від 01.12.2014	<i>Проект "Реконструкція, капітальний ремонт та технічне переоснащення магістрального газопроводу "Уренгой - Помари - Ужгород"</i>	150,00	0,00	0,00	0,00
6	№26.131 від 27.05.2011	<i>Європейські дороги України II (Проект покращення транспортно-експлуатаційного стану автомобільних доріг на підходах до м. Києва)</i>	450,00	0,00	40,00	212,91
7	№81.421 від 07.05.2014	<i>Проект "Бескидський залізничний тунель" (Будівництво Бескидського тунелю)</i>	55,00	14,00	5,77	54,77
8	№85.103 від 11.11.2016	<i>Проект "Міський громадський транспорт України"</i>	200,00	0,00	0,00	0,00
9	№25.474 від 02.02.2010	<i>Розвиток системи водопостачання та водовідведення в місті Миколаїв</i>	15,54	0,00	0,00	5,00
10	№84.160 від 22.12.2014	<i>Проект "Надзвичайна кредитна програма для відновлення України"</i>	200,00	0,00	32,00	47,00
11	№82.844 від 24.12.2014	<i>Проект "Основний кредит для малих та середніх підприємств та компаній з середнім рівнем капіталізації" (APEX)</i>	400,00	0,00	30,00	93,00
12	№81.425 від 23.07.2015	<i>Проект "Програма розвитку муніципальної інфраструктури України"</i>	400,00	0,30	0,00	0,30
13	№85.055 від 28.12.2015	<i>Проект "Основний кредит для аграрної галузі – Україна"</i>	400,00	0,00	0,00	0,00
14	№84.172 від 19.12.2016	<i>Проект "Вища освіта України"</i>	120,00	0,00	0,00	0,00
15	№81.843 від 19.12.2016	<i>Проект "Модернізація української залізниці (Модернізація інфраструктури ПАТ "Укрзалізниця")"</i>	150,00	0,00	0,00	0,00
16	№85.847 від 11.12.2017	<i>Розширення системи харківського метрополітену</i>	160,00	0,00	0,00	0,00
17	№86.980 від 09.07.2018	<i>Підвищення безпеки автомобільних доріг в містах України</i>	75,00	0,00	0,00	0,00
Проекти на стадії підготовки до реалізації						
18	№87.554 від 24.05.2018	<i>Програма підвищення надійності підстанцій</i>	136,00	0,00	0,00	0,00
19	№87.617 від 17.12.2018	<i>"Транспортний зв'язок в Україні-Фаза I"</i>	50,00	0,00	0,00	0,00
20	№ 89.419 від 22.11.2019	<i>Європейські дороги України III (проект «Розвиток транс'європейської транспортної мережі»)</i>	450,00	0,00	0,00	0,00
ВСЬОГО			4088,54	57,30	145,47	651,46

Джерело:[26]

Співпраця розпочалася 13 квітня 1992 р. Станом на 31 жовтня 2018 р., то в Україні загальна кількість проєктів ЄБРР становила 410 із 166 активними портфельними проєктами. Сукупні інвестиції ЄБРР становили 12 945 млн євро з 9,146 млн євро кумулятивними виплатами, 3 603 млн євро - поточний портфель проєктів, 1,989 млн євро операційних активів та 10% частки власного портфеля. За останні шість років в середньому 30 нових проєктів, що становить 35% складу портфеля охоплює сектор інфраструктури [57].

З тих пір, як Україна стала незалежною країною, у нас були жорсткі бюджетні норми щодо запозичень, неадекватне та надмірно централізоване регуляторне середовище та відсутність наявності комерційних позик. Містам було дуже важко отримати фінансову підтримку для розвитку муніципальної та екологічної інфраструктури, яка була в дуже поганих умовах і не була відновлена після здобуття незалежності країни в 1991 р. Міста не могли брати кредитний кредит у комерційного банку, оскільки процентна ставка була дуже високою і в деяких випадках може доходити до 50%, включаючи страхування та додаткові послуги. Тому найкращою пропозицією для міст були кредитні кредити, надані ЄБРР. Надаючи позику, Банк дає більше грошей, а також інструменти для досягнення сталого надання найважливіших послуг, зокрема, води та стічних вод, громадського транспорту, міських доріг та освітлення, управління твердими відходами, централізованого опалення та енергоефективності.

ЄБРР прагне сприяти прийняттю рішень на місцевому рівні, щоб забезпечити якісну, стійку, орієнтовану на ринок та орієнтовану на попит інфраструктуру, відповідальну громадянам. Децентралізація допомагає вирішити проблеми надання необхідних послуг у районах із різною демографічною ситуацією.

Банк підтримує проєкти, орієнтовані на ефективні, доступні, орієнтовані на клієнтів послуги, пов'язані з регуляторними та тарифними реформами, а також реструктуризацію та орієнтовані на ринок інвестиції. Комерціалізація допомагає людям як економічним агентам та сприяє основній місії ЄБРР сприяння переходу [57].

Підходи Зеленої економіки до переходу (GET) мають на меті сприяти діяльності, що зменшують або обмежують викиди парникових газів, підвищують стійкість з метою адаптації до зміни клімату та створюють істотні позитивні екологічні переваги. Якщо у 2017 р. 92% проєктів потрапляють під парасольку GET, процес наголошує на інноваціях та вибірково використовує державні ресурси для досягнення максимального позитивного впливу.

Основними проблемами громадськості та влади стосовно цих проєктів є:

- здатність реалізовувати життєво важливі інвестиційні проєкти для покращення її інфраструктури та відкриття нових можливостей для економічного зростання та місцевих доходів.

- незалежність керівництва міста від керівників центральних рівнів у сферах, що мають вирішальне значення для зростання міста.

- ефективне використання наявних фінансових ресурсів шляхом адекватних процедур укладання договорів та закупівель, аудиту та контролю за виконанням.

- встановлення ринкових норм та відносин між окремими клієнтами та постачальниками комунальних послуг (транспорт, тепло, вода / очищення стічних вод та управління твердими відходами) та між компаніями-постачальниками та муніципалітетом як єдиним акціонером.

- ефективна дорожня інфраструктура, розбудована мережа громадського транспорту, адекватне забезпечення теплової енергії для жителів міст.

- адекватна інфраструктура підтримки для розвитку малих та середніх компаній, які забезпечують високий відсоток робочих місць у містах.

Аналіз та роль МФО у розбудові критичної інфраструктури для досягнення цілей сталого розвитку в Україні наведено в праці М.Е. Мар'яновича [31], яким зазначено, що незважаючи на те, що у теперішній час Україною залучається значний обсяг ресурсів від МФО на надзвичайно привабливих умовах, наявний фінансовий потенціал використовується недостатньо ефективно. В.П.Колосова

[46] проаналізувала стан реалізації проєктів МФО в Україні, а саме вибірки коштів МБРР, ЄБРР та ЄІБ. Використання таких коштів залишається на незадовільному рівні, оскільки однією з важливих проблем, з якою стикається Україна в процесі співпраці з МФО, є затримки в імплементації або взагалі не розпочата імплементація міжнародних договорів по проєктах міжнародних фінансових інституцій.

1.2. Міжнародні публічні закупівлі відповідно до національних стандартів України

Міжнародні публічні закупівлі в Україні здійснюються відповідно до Закону України «Про публічні закупівлі». Починаючи з 2014 р., Україна поступово та впевнено рухається в бік співпраці з Європейським Союзом та прагне реформувати всі сфери держави для прогресивного розвитку. Про це свідчить підписання Угоди про Асоціацію між Україною та з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами з іншої сторони, і як результат – її ратифікація 16 вересня 2014 року Європейським парламентом та Верховною Радою України [9]. Головною метою даної угоди стало наближення стандартів України до європейських стандартів та нівелювання недоліків, що містяться у сферах законодавства України. Однією з ключових цілей, які постановило здійснити керівництво держави під впливом міжнародного договору, стали реформи у сфері публічних торгів. З метою запобігання корупції та всілякої дискримінації, а також для забезпечення результативного та чесного здійснення закупівель, створення рівних чесних умов у сфері публічних закупів, запобігання проявам корупції у цій сфері, розвитку добросовісної конкуренції розпочалась розробка нормативних та процедурних документів щодо покращення системи.

В 2016 р. ще тоді Міністерство економічного розвитку і торгівлі України (тепер - Міністерство розвитку економіки, торгівлі та сільського господарства), як Уповноважений орган в сфері торгів, в пріоритетному порядку розпочали

проект Стратегії зміни системи публічних закупівель, яку було схвалено Кабінетом міністрів України 24 лютого 2016 р. № 175-р. Основною метою документу є кардинальна зміна комплексу публічних закупівель до 2022 року та забезпечення виконання міжнародних зобов'язань України у сфері публічних закупівель щодо адаптації законодавства до європейських та міжнародних стандартів.

За головні критерії розвитку було визначено:

- чіткий прогноз нормативно-правової основи, що полягає на відповідності законодавства України правилам Європейського Союзу (ЄС);
- відповідність процедур закупівель міжнародним стандартам;
- створення, а в подальшому – систематичне оновлення системи електронних закупівель, що відповідатиме міжнародним стандартам Європейського Союзу;
- розвиток функцій відповідних державних інституцій, що відповідають за сферу публічних торгів[44];
- міжнародна співпраця зі закордонними спеціалістами та організаціями;
- підвищення кваліфікації працівників у сфері публічних закупівель шляхом проведення тренінгів.

У 2016 р. ввійшов в дію Закон Про публічні закупівлі, встановив правові та економічні засади здійснення закупівель товарів, робіт і послуг для забезпечення потреб держави та територіальної громади. Для забезпечення сприятливого комфортного середовища для пристосування замовників до нововведень було передбачено поступове впровадження Закону:

- з 1 квітня 2016 р. - для центральних органів виконавчої влади та замовників, що здійснюють діяльність в окремих сферах господарювання;
- з 1 серпня 2016 р. - для всіх інших замовників.

Всі критерії, яким мають відповідати Замовники описано у п. 9 Ст. 1 Закону [27].

Однією з ключових засад Закону стало передбачення авторизованого електронного майданчика - інформаційно-телекомунікаційної системи, яка є онлайн-сервісом, забезпечує реєстрацію осіб, автоматичне розміщення, отримання і передання інформації та документів під час проведення закупівель, доступ до якого здійснюється за допомогою інтернету. Офіційною платформою для публікацій оголошень державної та міжнародної скали є державне підприємство «Прозорро» або „Prozorro” та її акредитаційні майданчики. Дана платформа стала гарантом чесності та контролю виконання усіх необхідних вимог потенційними учасниками тендерів та замовниками. Даний інформаційний майданчик надає можливість доступу до усіх рекомендацій, оновлень з боку Законодавства, перебігу процедур, статистик щодо успішних закупівель, інформації та вказівок щодо реєстрації, кінцевих рішень щодо процесів проведення торгів. З метою висвітлення та запобігання можливих зловживань під час проведення закупівель створено систему громадського моніторингу у публічних закупівлях. Кожен громадянин України може побачити, як держава витрачає сплачені ним податки. Модуль аналітики, розташований за адресою <http://bi.prozorro.org>. Це інструмент, завдяки якому суспільство може контролювати сферу публічних закупівель. Оскільки онлайн-платформа та її допоміжні сайти побудовані за чіткими правилами, що регулюються законодавством, містять прості умови участі в процесі, сформований лаконічно розподіл відповідальності сторін, то це зменшує прояви корупції в сфері закупівель.

Окрім вищезазначеного, про забезпечення прозорості та відповідності правилам міжнародної конкуренції було вказано і в інших пунктах нормативного акту. Відповідно до Ст. 5 Закону передбачено запобігання будь-яких проявів дискримінації з боку замовника, а також забезпечення відкритості, прозорості та рівних умов для учасників. Відповідно до статті 6 Закону якщо міжнародним договором України, згоду на обов'язковість якого надано Верховною Радою

України, передбачено інший порядок закупівлі, ніж порядок, визначений цим Законом, застосовуються положення міжнародного договору України.

Також Закон чітко окреслює співпрацю України з Міжнародними фінансовими організаціями, що описано у цій же ж статті. Відповідно до Ст. 6 при закупівлі товарів, робіт, послуг за кошти кредитів, позик, що надаються відповідно до міжнародних договорів України, а саме ЄБРР, МФК, Багатостороннім агентством з гарантування інвестицій, Міжнародною асоціацією розвитку, Європейським банком реконструкції та розвитку, Європейським інвестиційним банком, Північним інвестиційним банком та іншими фінансовими міжнародно-валютно-кредитними організаціями, здійснюється згідно з правилами та процедурами встановленими цими організаціями, а у випадку браку таких норм та правил – відповідно до Закону про публічні закупівлі.

Закупівля товарів, робіт і послуг на умовах їх співфінансування в рамках проєктів, що реалізуються за рахунок кредитів, позик, зазначених в абзаці першому цієї частини, здійснюється згідно з правилами і процедурами, встановленими відповідними організаціями, а в разі не встановлення таких правил і процедур - відповідно Закону.

Варто зазначити, що Законом чітко регулюється вимога щодо публікації оголошення, а саме визначенням цінових порогів. Відкриті торги - одна з основних та найчастіше вживаних процедур закупівель. Законом про публічні закупівлі можна виділити два типи процедури відкритих торгів:

- відкриті торги (так звані “українські”);
- відкриті торги з публікацією англійською мовою (так звані “європейські чи міжнародні”).

Даний поділ, хоч і є часто вживаним, однак процедура публічних закупівель одна – відкритий тендер, хоча в залежності від порогів має деякі особливі характеристики. Наприклад, у випадку звичайних замовників, для предметів закупівлі, сума яких коливається від 200 000 грн. (для робіт 1,5 000 000

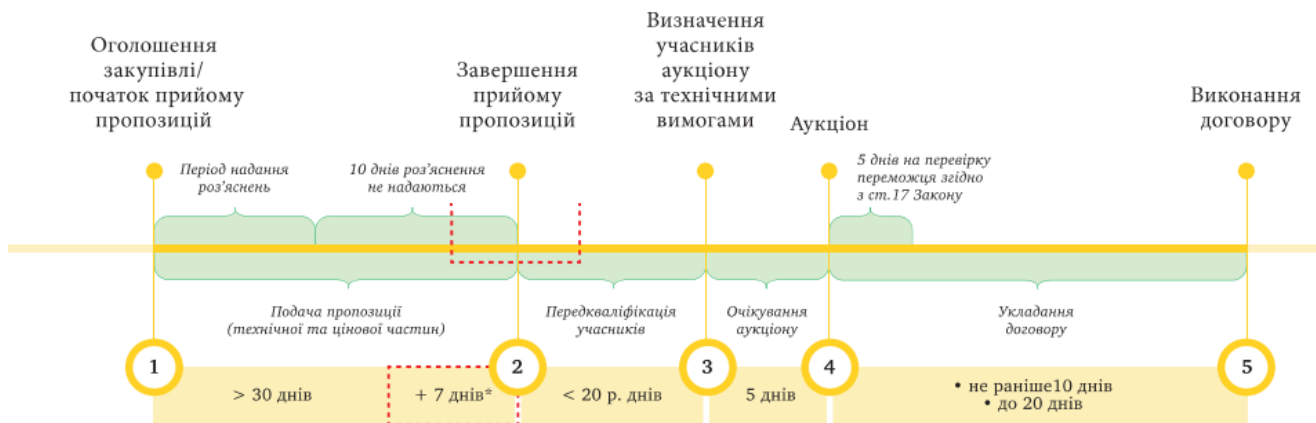
грн.) (5150 тис. євро для робіт) і у випадку закупівельників монополістів для предметів зі сумою від 1 млн грн. (у випадку робіт- 5 млн. грн.) до 133 000 євро готується публікація українською мовою. Однак, якщо сума закупівель у випадку тих чи інших замовників є вищою, публікація за вимогою готується англійською мовою (див. Рис.1.1.).

Звичайні закупівельники	Закупівельники монополісти	Як проводити закупівлю:
Від 200 тис. грн. (1,5 млн грн для робіт) До 133 тис. євро* (5150 тис. євро для робіт)	Від 1 млн. грн. (5 млн. грн для робіт) До 133 тис. євро (5150 тис. євро для робіт)	Відкриті торги
Від 133 тис. євро (5150 тис. євро для робіт)		Відкриті торги з публікацією англійською мовою

* Курс євро визначається згідно з офіційним курсом НБУ на день оприлюднення оголошення про закупівлю

Рис.1.1. Відкриті торги: пороги та види відкритих торгів [22]

Процедура «європейських чи міжнародних торгів» відрізняється від звичайних відкритих торгів насамперед наявністю етапу прекваліфікації, на якому Замовник розглядає тендерні пропозиції Учасників (рис.1.2). Терміни деяких періодів відкритих торгів з публікацією на англійській мові теж відрізняються від звичайних.



* при внесенні змін до ТД строк розкриття продовжується на стільки щоб з моменту внесення змін до закінчення строку подання тендерних пропозицій залишалося не менше ніж сім днів.

Рис.1.2. Процедура «європейських торгів» [21]

Періоди уточнень та подачі пропозицій у таких закупівлях починаються в один день, як і у відкритих торгах, однак тривалість періоду подачі пропозицій не може бути меншою, ніж 30 календарних днів, а періоду уточнень відповідно, не менше, ніж 20 днів .

Прекваліфікація – це етап, на якому Замовник проводить оцінку відповідності Учасників тим вимогам, які були опубліковані ним у тендерній документації. Етап прекваліфікації настає одразу після закінчення терміну подачі тендерних пропозицій.

Система самостійно розкриває ту частину тендерної пропозиції, яка була віднесена Учасником до документів, що підтверджують відповідність кваліфікації та технічні специфікації безпосередньо предмета закупівлі.

Етап прекваліфікації не може тривати більше, ніж 20 днів. А скарги на рішення Замовника можна подавати впродовж 5 днів після того, як на веб-порталі Уповноваженого органу було опубліковано протокол розгляду тендерних пропозицій.

У зв'язку з прагненням покращити закон відповідно до відгуку громадян та результатів проведення закупівель, до закону вносять зміни та певні правки з метою оновлення системи. Відповідно до цього, 19 квітня 2020 р., набула чинності Нова редакція закону «Про внесення змін до Закону України «Про публічні закупівлі» та деяких інших законодавчих актів України щодо вдосконалення публічних закупівель» До нової редакції увійшли усі напрацювання, як законодавчі, так й технічні системи. Автори нової редакції врахували усі можливості, важливі як для бізнесу, так і для замовників. Важливим в ухваленні цієї редакції стало й те, що Україна є учасницею Угоди про асоціацію з ЄС, а отже, має певні міжнародні зобов'язання у гармонізації національних норм, що регулюють публічні закупівлі до європейських.

Одним з нововведень став термін визначення заниженої ціни. Аномально низька ціна– ціна що починаючи від 19.04.2020 автоматично визначатиметься

системою у випадку, якщо буде нижчою на 40 %, ніж ціна пропозицій інших учасників на початковому етапі процесу закупівлі та на 30% нижчою від середнього арифметичного значення цін учасників за результатами проведених закупівель. Тобто, якщо система встановлює, що ціна одного з учасників є аномально низькою, протягом 24 годин такий учасник повинен документально аргументувати низьку ціна за допомогою інформації щодо процедури виробництва чи новітніх технологій, тощо. Якщо така інформація не буде оприлюднена, Замовник анулює таку пропозицію для уникнення будь якого ризику. У випадку неповної та не належної аргументації пропозиції учасника, право вибору анулювання чи залишення серед учасників заявки залишається за ініціатором торгів [8].

Введено процедуру спрощеної закупівлі. У попередній редакції Закону, всі закупівлі, що мали суму менше ніж 200 тис. гривень для товарів та послуг та 1,5 млн. гривень для робіт проводились без вживання е-системи, а лише за допомогою наступного звітування у ній. Спрощуючи, усі договори укладалися на пряму за учасниками, про що як і Замовник так і Виконавець лише звітували у системі. Всі ці дії могли являти собою низку причин для корупційної діяльності та «бізнес-куміства». Однак, відповідно до нової редакції Закону такі дії були передбачені авторами, тому всі закупівлі, вартість яких перевищує 50 тис. грн. , але становить нижчу від 200 тис. гривень для товарів і послуг та 1,5 млн. грн. для робіт проводять за спрощеною системою зі вживанням електронного майданчика [7].

Введення поняття життєвого циклу. Раніше даний термін не вживався у системі публічних закупівель українського зразка, однак зі змінами 19 квітня від тепер у тендерній документації та відповідно у пропозиціях буде вказуватись сукупність загальних витрат, які нестиме Замовник при експлуатації предмета закупівлі. Характеристики життєвого циклу та подані суми, що відносяться до них враховуватимуться при оцінці пропозицій. Варто зазначити, що даний пункт

вже властивий тендерним процесам за схемою міжнародних фінансових організацій (нп. ЄБРР та ЄІБ), тож для України – це очевидний крок вперед [16].

Введення нового онлайн інструменту – «Прозорро Маркет»[14]. Представлений у формі інтернет-магазину і є альтернативою спрощеним закупівлям. Є своєвідним державним «AliExpress», на яком компанії розміщують свої каталоги товарів, а Замовник у випадку відповідності очікуваним критеріям закупити товари чи послуги напряму.

Автори закону також пішли учасниками торгів на зустріч та ввели можливість офіційних перед кваліфікаційних зустрічей з метою ефективною підготовки тендерних документів. Також відповідно до нової редакції запланована повна ліквідація тендерних комітетів до 2022 р., натомість їх функції виконуватимуть уповноважені особи з підприємств чи окремі юридичні особи найняті за контрактом. Також з'являється можливість виправлення неточної інформації учасником після подачі пропозиції. Нова редакція вбачає можливість виправити помилки учасником протягом 24 годин після подачі. Це допоможе зменшити кількість відмов економічно вигідних пропозицій за бюрократичними причинами. Починаючи від 19 квітня також вбачається вимога щодо звітування про всі закупівлі вартість яких перевищує 0,01 грн. Раніше дані звіти не вимагались при закупівлях до 50 тис. грн.

Для учасників важливою зміною з початком дії нової редакції закону стало оскарження тендерів. Розробники врахували недоліки процесу і оптимізували оскаржуваний процес. Так, провели ряд удосконалень щодо оскарження та ввели деякі нові правила. Щодо першого зазначеного, то змінився строк подання скарги на ухвалені рішення, дію чи бездіяльність замовника, які відбулися після оцінки пропозицій учасників. Скарги можна подати протягом 10 днів з дня, коли учасник дізнався або повинен був дізнатися про порушення своїх прав унаслідок рішення, дії чи безвідповідальності замовника, але до дня укладення угоди про закупівлю. Також, учасники можуть оспорити скасування процедури закупівлі, в тому числі й у випадку автоматичного скасування процедури системою закупівлі в разі відхилення пропозицій всіх учасників. Щодо кваліфікації ціних

порогів чи зобов'язань України щодо міжнародних закупівель, ситуація залишилась незмінною, так як цінності щодо відповідності європейським нормам залишились сталими.

Підвищення прозорості самого процесу здійснення публічних закупівель, а також прозорості та об'єктивності його моніторингу та контролю, зменшує ризики зловживань та підвищує рівень довіри до сфери публічних закупівель. Зменшення бар'єрів для участі в забезпечує високий рівень конкуренції, що в свою чергу є можливістю вибору найкращої та найбільш якісної пропозиції. У зв'язку з нововведеннями 2020 р. помічаємо, що влада не змінює стандартів прозорості та рівних умов для учасників, що відповідає стандартам міжнародного права.

1.3. Політика та правила закупівель Європейського банку реконструкції та розвитку

Початок 90-х років ХХ ст. став переломним в історії Європи– старт демократизації, завершення холодної війни відмова від «червоної» радянської ідеології у країнах східної та центральної Європи стали рушійним локомотивом для початку нових політичних рухів та визначенням сателітів для економічного розвитку багатьох держав. Послаблення, а в кінцевому результаті– розпад СРСР розкрив секрет штучності радянської економіки і у всіх країнах що були партнерами чи частиною величезної територіальної одиниці зіткнулися з економічною кризою. Західна Європа, що була у той час далекою як ідеологічно, так і територіально від Радянського Союзу прагнула стабілізувати економічний безлад, що сіявся країнами Центру та Сходу. За результатом круглого столу за участі французького президента Франсуа Міттерана, у Лондоні постановили створити фінансову інституцію, що зможе допомагати країнам у їх розвитку. Саме 1991 рік вважають роком створення Європейського банку реконструкції та розвитку, що станом на сьогодні складається з 69 країн і допомагає державам, що розвиваються ставати на крок ближче ідеалізації провідних сфер.

Символічним став 1991 рік і для України, адже 24 серпня під звуки Національного гімну вперше на світовій карті окреслились нові кордони держави, яка теж прагнула виходити на ринок ринкової економіки. Часи були непрості, адже господарство держави було виснаженим і фінансово критичним, тому країна шукала партнерів, щоб вийти на новий економічний рівень. 13 квітня 1992р. Україна офіційно долучилась до ЄБРР для співпраці [58]. За 28 років співпраці наша країна реалізувала декілька сотень проєктів у таких галузях як транспорт, енергетична галузь, корпоративний розвиток, інфраструктура, фінансова системи та ринок капіталу. Банк має чіткі організаційні засади для запланованих робіт з країною, що є його партнером. Такі дії регулюються офіційною Стратегією діяльності ЄБРР в країні на певний проміжок часу [79]. Також інституція звітує щорічно про зроблену роботу в галузях, де залучено її допомогу (так-званий Transition report).

Уся фінансова допомога, що надається ЄБРР регулюється комплексом актів для уникнення будь-яких непорозумінь між сторонами. Відповідно до ст.6 Закону України «Про публічні закупівлі», усі закупівлі, які здійснюються в межах проєктів, що фінансуються ЄБРР, відбуваються відповідно до Політики та Правил Закупівель ЄБРР (остання редакція від листопада 2017р.) [72] (надалі –Правила). Основними принципами закупівель є прозорість , рівність та недискримінаційність учасників. Однією з основних цілей ЄБРР є збереження конкуренції між учасниками торгів, яка відповідно до ст. 1 Правил є основою ефективних закупівель та покращення ринкового середовища. Банк вимагає, щоб як і позичальник, так і учасники торгів, підрядники, постачальники, консультанти дотримувались найвищих стандартів чесності та прозорості у своїх діях. У разі будь-якої підозри Банку у скоєнні клієнтом чи іншою причетною до контракту стороною заборонених практик при закупівлі, присудженні чи здійсненні контракту, приймаються відповідні міри. При будь-якій підозрі зі сторони Банку щодо вчинення заборонених практик, усі інші сторони зобов'язані співпрацювати з інституцією з метою виявлення наявності певних порушень. Банк залишає за собою право залучити власних аудиторів з метою перевірки

стороною договору для впевненості щодо правдивості документів чи чесності дій. Дані положення чітко зазначаються при підписанні договорів, та є перестрахованням у разі не виконання контракту.

ЄБРР допомагає розвитку приватного та публічного сектору і має чіткі розмежування сфер діяльності, що до них входять. Відповідно до ст. 3.2 Правил, сферами публічної галузі вважають:

- 1) операції, що здійснюються в інтересах або за гарантією держави країни;
- 2) операції, що здійснюються з метою покращення інфраструктури і перебувають під контролем органів центральної /місцевої влади або держаних установ країни;
- 3) здійснюються в інтересах центрального уряду або місцевих органів влади такої країни операцій, або відомств і підприємств, яким належать, або контролюються будь-ким з них, за винятком тих підприємств, які, на думку Банку, діють самостійно в конкурентному ринковому середовищі і підпадають під дію законодавства про неспроможність або банкрутство.

Щодо процесу закупівель, то відповідно до Правил ЄБРР станом на зараз розділяють 6 етапів процедури закупівель, а саме:

- а) планування закупівель, включаючи аналіз ринку і стратегію реалізації проекту,
- б) оголошення про можливість участі в конкурсі
- в) при необхідності, попередній відбір учасників (передкваліфікація),
- г) запрошення до участі в тендері і випуск тендерної документації,
- д) подача ктендерних пропозицій, їх оцінка та присудження контракту, і
- е) реалізація та контракт-менеджемент.

Детальне планування бажаних закупівель чи здійснення робіт складає фундамент початку проекту. Після детального аналізу, Замовник повинен вказати усі критерії, вимоги, кількість закуплених товарів, призначення, наявність послуг та функції, стандарти, можливості для проведення закупівель, а також потреби в фінансуванні для втілення запланованого в реальність. Після

надання інформації ЄБРР та його «не заперечення» відбувається публікація оголошення на офіційному сайті ЄБРР.

Під час публікації Замовник надає офіційне оголошення про проведення торгів, яке стане орієнтиром для зголошення до участі бізнес спільноти. Саме оголошення має містити в собі за якою процедурою відбуваються торги (відкритий ви спрощений відкритий конкурс), товари чи послуги на основі яких проводиться тендер, очікуваний термін, найменування та контактні дані організації, що є ініціатором закупівлі. Обов'язком Замовника є надання інформації Банку для розміщення на офіційному сайті ЄБРР. Після цього офіційно може публікуватися запрошення для учасників. Після оголошення на офіційному сайті ЄБРР, оголошення також публікується на офіційних державних інформаційних джерелах таких як платформа державних закупівель, веб-сайт замовника міжнародних торгівельних видавництвах тощо.

Торги проводяться у різний спосіб. Це може бути відкритий конкурс чи спрощений відкритий конкурс. Відкритий конкурс це - процедури головною особливістю яких є надання усієї необхідної інформації виконавцям щодо вимог контракту на рівних умовах і кожна охоча компанія, яка відповідає критеріям може подати заявку на участь. Ці процедури забезпечують запобігання будь-якої дискримінації серед учасників та відповідають чітким директивам міжнародного права щодо відкритості. Усі учасники мають бути попереджені щодо специфіки торгів, щоб ознайомитися з документацією та визначити для себе чи співпадатимуть його очікування з очікуваннями Замовника. Якщо йдеться про процедуру спрощених відкритих торгів, то вона характеризується тими ж вимогами до учасників, що й попередня, однак її застосовують для контрактів на поставку товарів чи виконання робіт з низькою оціночною вартістю (до 250 000 євро для товарів) та до 7,5 млн євро для робіт. В основному використовується відкрита процедура закупівель по замовчуванню.

Для проведення торгів за складними проектами використовують багато-етапні торги. Як правило, ці торги відносяться до проектів, де вимагається важка розробка проектних робіт, довготривала підготовка технічних специфікацій.

Проведення такої процедури надається тоді, коли Банк підтвердив її «не запереченням». Під час подачі пропозицій потенційні учасники проходять так званий етап прекваліфікації, подаючи лише свої пропозиції без вказання цін, а вже після їх розгляду на кінцевому етапі подають комерційну пропозицію. За наявності контрактів по низькій ціні, робіт, що територіально знаходяться на великій відстані чи затягнуті в часі, товарів чи робіт або послуги доступних на місцевому ринку за цінами, нижчими, ніж на міжнародному ринку- можливим є альтернативний процес закупівель або ж заключення прямого договору у випадку, якщо це підтвердить ЄБРР.

Тендерна документація є основним джерелом інформації для потенційних учасників щодо вимог, що пред'являються до поставок конкретних товарів і надання послуг або робіт, тому в ній повинні міститися всі відомості, необхідні учасникам для подачі відповідних поставлених вимогами конкурсу заявок. Тендерна документація повинна бути складена так, щоб були забезпечені умови для міжнародної конкуренції. Мають бути чітко вказані всі вимоги до учасників. До складу тендерної документації повинні входити: запрошення до участі в тендері, інструкції для учасників конкурсу, форма конкурсної заявки, гарантія участі в конкурсі, кваліфікаційні критерії та критерії оцінки, умови контракту, гарантії повернення авансового платежу і гарантії належного виконання контракту, технічні специфікації і креслення, таблиці відповідності або вимоги до товарів, робіт або послуг, і форма контракту.

Кожна процедура реалізації проєктів за фінансування ЄБРР повинна відповідати чітким критеріям оцінки та визначення переможця. Основним критерієм є найнижча ціна при виконанні усіх кваліфікаційних та технічних вимог. Замовник має врахувати також такі пункти як графік платежів, час завершення будівництва або поставки товару, операційні та експлуатаційні витрати, ефективність і сумісність обладнання, продуктивність і якість, вплив на навколишнє середовище та екологічні вимоги, можливості сервісного обслуговування і наявність запасних частин, а також незначні відхилення від

вимог або упушення, якщо такі є. В загальному найкраща пропозиція повинна бути найкращою економічно вигідною пропозицією.

Відповідно до стандартів Банку оголошення про проведення торгів публікуються за однієї з мов ЄС, в основному - англійською. Однак, Замовнику, з метою залучення більшої кількості потенційних учасників та збільшення конкуренції рекомендують підготувати запрошення на державній мові для розширення конкуренції. Основна мова проведення тенерної процедури є англійська. У разі невідповідності критеріям закупівель Банк може запитати про завірені переклади на англійську мову необхідних документів. На основі такої документації англійською мовою Банк визначить, чи були закупівлі виконані відповідно до процедур.

Специфікації для торгів базуються на відповідних якісних характеристиках і / або вимогах до продуктивності. Клієнти повинні використовувати міжнародні стандарти і специфікації всюди, де це можливо і доцільно, а у випадку національних стандартів надати офіційне підтвердження його відповідності системі міжнародної стандартизації. Для уникнення дискримінації забороняється вказувати назви постачальників у специфікаціях.

Для отримання тендерної документації, учасник сплачує мінімальний невідшкодований внесок, який має покрити витрати Замовника на друк, поштову відправку на інші пов'язані витрати (орієнтовно 200 євро). При електронній подачі пропозицій така плата не передбачена.

Важливим аспектом у наданні кредитних коштів та при здійсненні закупівель сьогодні є питання валют. Якщо проаналізувати відношення ЄБРР до цих питань, то за погодження Банку, ініціатор закупівлі може визначити валюту у якій будуть вказані ціни тендерних пропозицій. За використання декількох валют, усі ціни, що будуть заявлені, конвертуватимуться до єдиної валюти, що буде обрана замовником з курсом відповідно до офіційного банку країни (в Україні відповідно згідно курсу Національного банку України). Така операція дає змогу чітко визначити ціновий поріг та в подальшому добре зорієнтуватися

учасникам та Замовнику при оцінці пропозицій та подальшої реалізації контракту.

Для збереження пунктуальності та чіткості етапів тендерного процесу, передбачено чіткі терміни для підготовки і подачі тендерних пропозицій. Вони передбачені відповідно до складності проєкту для того, аби часового проміжку було достатньо для підготовки та подачі пропозицій усіма учасниками. Як правило, на підготовку і подачу тендерних пропозицій на прості товари, роботи або послуги відводиться не менше 40 днів з моменту публікації запрошення до участі в конкурсі. У випадку об'ємного, кількості етапного контракту термін може бути подовжено після погодження банком, а у випадку спрощених відкритих торгів, за погодженням, - скорочено.

Компанія, що бажає взяти участь в торгах може подати лише одну заявку на участь або ж долучитися до тендеру в якості партнера при об'єднанні декількох підприємств у консорціум лише в одній заявці на кожен проєкт. У разі недотримання правил, дискваліфікація загрожує усім учасникам, де задіяна дана компанія. Також не може дочірня компанія чи партнер ініціатора брати участь у торгах, адже це суперечить рівній конкуренції.

Після отримання усіх пропозицій, Замовник під час офіційної зустрічі відкриває їх у порядку надходження. Відповідно до правил проведення тендеру Замовник розкриває документи в присутності учасників або їх представників, які висловили бажання бути присутніми. Якщо використовується платформа електронних закупівель, процедури повинні забезпечувати відповідний рівень прозорості. Під час зустрічі ініціатор торгів складає протокол розкриття заявок, копія якого відразу після розкриття тендерних пропозицій направляється в Банк. Заявки, що надійшли після завершення часу подачі заявок, повертаються учасникам конкурсу нерозкритими.

Після проведення тендеру, в ході оцінки, Тендерний комітет Замовника обирає компанію чи консорціум з найекономічно вигіднішою пропозицією та рекомендує присудження контракту переможцю і надсилає в Банк для отримання «не заперечення». Процес оцінки є конфіденційним ніхто не може виносити його

на обговорення за межами тендерного комітету аж до моменту затвердження переможця Банком та інформування усіх учасників про позитивний чи негативний результат. Під час оцінки Замовник складає звіт про оцінювання, у якому вказує усю інформацію щодо запропонованих товарів/робіт/послуг, цін, досвіду, фінансового стану та інше. Після затвердження банком переможця та інформування усіх причетних розпочинається реалізація контракту.

Згідно даної процедури Україна реалізовує вже не одну сотню проєктів у різноманітних сферах. ЄБРР активно допомагає розвиватися інфраструктурі України в межах міст та областей, про що свідчать 7 реалізованих проєктів на 483,4 млн. євро під його егідою. Львів – це найбільший партнер ЄБРР в Україні по муніципальним інфраструктурним проєктам з 2009р.. Станом на сьогодні Львів прагне стати 100%-зеленим містом з екологічно чистим транспортом. Саме в цьому йому частково допомагає Європейський банк реконструкції та розвитку. З 1 січня 2020 р. всі повідомлення про закупівлі, розміщені Клієнтами ЄБРР а саме: контракти на товари, роботи та консультаційні послуги будуть публікуватися лише за допомогою клієнтського порталу електронних закупівель ЄБРР - ЕСЕРР. У зв'язку із пандемією COVID-19 ЄБРР розробило спеціальне керівництво для свої клієнтів щодо проведення закупівель протягом кризи COVID-19 (березень 2020)[71]. В сучасній реальності ЄБРР рекомендує усім Замовникам використовувати електронну платформу закупівель ЄБРР – ЕСЕРР (<https://ecepp.ebrd.com>).

1.4. Особливості закупівель Європейського інвестиційного банку

Європейський інвестиційний банк (далі- ЄІБ) – міжнародна фінансова організація, яка діє починаючи з 1957 року відповідно до Римського договору про Європейське співробітництво, основою якої є грошова кредитна допомога галузям приватного та публічного сектору країн ЄС та поза його межами з метою розвитку галузей та покращення рівня життя. Станом на сьогодні до складу акціонерів міжнародної організації входять усі 28 країн-учасниць Європейського Союзу. Окрім надання кредитів ЄІБ є одним з найвагоміших кредиторів

фінансових ресурсів на міжнародному фінансовому ринку, що дозволяє йому надавати позики на дуже вигідних умовах з визначенням найнижчих кредитних ставок. Станом на зараз, кредитний рейтинг Банку сягає рівня ААА, що ставить його на п'єдестал успіху. Важливим етапом для України відносно Банку став 2004 рік, коли ЄІБ спільно з тогочасною владою розпочалось створення нормативно-правової бази для подальшої реалізації інфраструктурних, енергетичних та інших проєктів. Зараз банком розглядається залучення коштів в таких сферах як транспорт, енергетика, екологія, телекомунікація тощо [26].

Кожна міжнародна співпраця базується на стандартах нормах відповідних до міжнародного права з метою уникнення суперечок з боку сторін та для детального інформування як кредитора щодо його прав так і сторони, що реалізовуватиме проєкт за кошти міжнародної інституції. Не стали винятком і норми співпраці України з Європейським інвестиційним банком. Відповідно до ст.6 ЗУ «Про публічні закупівлі», усі закупівлі, що здійснюються за рахунок фінансування ЄІБ, проводяться згідно політики та правил закупівель Банку. Найбільш вагомим інформативним документом щодо міжнародних закупівель є «Керівництво із проведення закупівель для проєктів, які фінансуються за кошти ЄІБ» (остання редакція від вересня 2018р., надалі – Керівництво) [66]. Метою посібника є інформування ініціаторів проєкту щодо заходів, які необхідно здійснити для закупівлі робіт, товарів та послуг, необхідних проєкту, що частково або повністю фінансується за кошти організації.

Одним з ключових моментів, до якого вдається міжнародна інституція під час реалізації проєкту є максимальна чесність, відкритість та справедливість. Відповідно до Ст. 1.4 Керівництва, заборонені будь-які дії чи причетність до наступних практик: шахрайство, фінансування терористичних організацій, змову, корупцію, відмивання грошей, перешкоду вільній діяльності чи примус. Також чітко вказують про рівність умов ст. 1.5 «Конфлікт інтересів» та ст. 1.6 щодо прозорості дій банківської діяльності. Відповідно до змісту вищевказаного, Банк забороняє наявність будь-якого прояву конфлікту інтересів, упередженості однієї зі сторін та будь-який вплив на інші сторони з метою зміни щодо

присудження контракту. Також Банк підтверджує свою прозорість як кредитора у першому абзаці ст. 1.6 Керівництва зі закупівель, а будь-які його дії, що можуть перечити даній нормі можна оскаржити за допомогою механізму з розгляду скарг. Варто зазначити значну схожість даних правових норм зі Законом України про публічні закупівлі, що зі своєї сторони також гарантує прозорість щодо процедури публічних закупівель.

Закупівлі, що фінансуються Банком поділяються за критеріями приналежності до Європейського Союзу чи з-за меж поза ЄС. Щодо другого варіанту, Банк контролює, щоб законодавство країни з-за меж Європейського союзу відповідало його директивам щодо забезпечення рівних умов участі та відповідності до специфік закупівель. Однак є ще критерії щодо поділу торгів/закупівель відповідно до цінових порогів (значимості ціни). Можна виділити 2 типи закупівель: міжнародні та національні. Міжнародні закупівлі в рамках проєктів фінансування ЄІБ можна поділити на:

- закриті- передбачають можливість подання тендерних пропозицій лише тими кандидатами, яких запрошує ініціатор;
- відкриті- дозволяють подавати тендерні пропозиції всім зацікавленим сторонам. Ними передбачено суворі вимоги щодо міжнародного оголошення (зокрема публікація в Офіційному віснику Європейського Союзу) та критерії для потенційних компаній-учасників тендеру.
- Конкурентний діалог – це процедура, яка може використовуватися для особливо складних контрактів, за якою замовник розпочинає діалог (перемовини) з обраними кандидатами, щоб визначити вимоги, які найкраще відповідають його потребам.. Повідомлення про контракт друкується в Офіційному Віснику Європейського Союзу (надалі – ОВЕС) (The Official Journal of the European Union - OJEU).
- Конкурентний діалог з переговорами - схожий на конкурентний. Однак, на відміну від конкурентного діалогу, вимагає встановлення мінімальних специфікацій та вимог щодо ведення переговорів з кваліфікованими

учасниками тендеру з метою поліпшення якості отримання найкращих тендерних пропозицій.

- Договірні процедури без публікації служать для консультування з вибраними ними учасниками (щонайменше трьома з різних країн) та обговорення усіх даних контракту. Вибір кандидатів визначається безпосередньо ініціатором.

Для невеликих за обсягом проєктів чи договорів робіт, що не підлягають директивам ЄС передбачені державні процедури закупівлі, що передбачають національні конкурсні торги, закупівлю на відкритому ринку чи виконання контракту із залученням власної робочої сили. Як правило вся документація готується державною мовою, сплачуються відповідні місцеві збори, а грошовою одиницею є національна валюта країни в якій здійснюється закупівля.

Іншим зі стандартів відповідно до фінансування Європейським інвестиційним банком є сфера до якої залучатимуться кредитні кошти. Оскільки міжнародна інституція надає кредити як і у сфері приватного, а також публічного сектору, обов'язковим є визначення характеристик, що розрізняють дані сфери. Відповідно до ст. 3.4 п. 1 Керівництва, до приватного сектору належать усі сфери, окрім тих, що є державними органами (у всіх випадках), газо-, тепло-, енерго-, водопостачанням, сферою транспорту, нафтовидобуванням, видобуток твердих палив таких як вугілля, поштовими послугами, будівництвом аеропортів чи портів, системами зв'язку та комунікації, є державними підприємствами на нелібералізованих ринках, приватними компаніями, що мають особливі повноваження, що і є за межами конкуренції та функціонують на ринках , що є нелібералізованими. Перелік сфер зазначених вище належать до публічного сектору.

З метою забезпечення економії, ефективності, відсутності дискримінації та прозорості при закупівлі Банк вимагає, щоб у всіх відповідних випадках контракти на операції у державному секторі закуповувалися через процедури відкритого чи закритого тендеру із публікацією в ОВЄС. Винятки можуть

надаватися лише за умови особливих обставин, які стосуються характеру проєкту або ініціатора, прогнозованої вартості контракту або інших чинників, притаманних контексту проєкту.

Щодо організації закупівель, вони мають відбуватися відповідно до Керівництва з закупівель Європейського інвестиційного банку. Замовником прийнято вважати установу, що є кінцевим отримувачем коштів. Кінцевий бенефіціар готує тендерну документацію з чітким описом запланованих робіт чи товарів та з дотриманням державних та міжнародних стандартів англійською мовою та мовою Замовника. ЄІБ не має свої зразків тендерної документації на відміну від ЄБРР. Проте, тендерну документацію можна розробляти на базі прикладів Світового банку або ЄБРР, вимагається забезпечення високого рівня міжнародної конкуренції та відповідного часу на підготування тендерної документації ініціатором (щонайменше 6 тижнів від часу коли потенційні учасники тендеру можуть отримати тендерну документацію, тобто від дня оголошення про міжнародну закупівлю) . Усі технічні специфікації повинні відповідати Міжнародній системі стандартизації ISO та бути актуальними.

У рамках реалізації певного проєкту є можлива допомога консультантів для підвищення ефективності процедури. ЄІБ також може залучити своїх технічних консультантів з метою упевнення в правильності дій Замовника. Європейський інвестиційний банк є контролюючим органом у проведенні торгів, та приймає кінцеві рішення щодо перенесення до наступних етапів реалізації проєкту. Такий контроль проявляється в результаті надання організацією «Без коментарів» - «No comments», що слугує так-заним «зеленим» світлом для Замовника. З метою забезпечення чесності з боку задіяних в тендері учасників, під час подачі тендерних пропозицій, від кожного з учасників вимагається офіційне засвідчення Пакту про згоду щодо професійної чесності(ст. 3.6 Керівництва закупівель ЄІБ) за формою відповідно до стандартів Тендерної документації. У протилежному випадку, Банк має право відхилити у фінансуванні за будь-яким контрактом, якщо учасники тендеру/ підрядники, що

беруть участь в торгах не надали Замовнику Одностороннього зобов'язання, підписаного належним чином уповноваженою юридично особою. ЄІБ як і більшість міжнародних організацій пильно слідкує за дотриманням екологічних та соціальних норм виконавцями проєктів. Починаючи з 14 листопада 2019 року Європейський інвестиційний банк запровадив новий ряд обмежень щодо чинників, які шкодять навколишньому середовищу. Тоді, офіційно оголошено про припинення фінансування нових проєктів викопного палива з кінця 2021 року/Минулого року Європейський Союз визначив ЄІБ, як «кліматичний» Банк. Тобто основний напрямок діяльності Банку в майбутньому буде спрямовано на послаблення кліматичних змін. Президент ЄІБ Вернер Хойер заявив, що «Клімат - це головне питання політичного порядку денного сучасності. Вчені вважають, що зараз ми рухаємось до підвищення температури на 3-4 ° С до кінця століття. Якщо це станеться, великі частини нашої планети стануть непридатними для життя, з катастрофічними наслідками для людей у всьому світі. Сьогодні Банк вирішив зробити квантовий стрибок у своїх амбіціях. Ми припинимо фінансування викопних палив і розпочнемо найбільш амбітну стратегію інвестицій в клімат будь-якої публічної фінансової установи» [62]. Майбутнє фінансування прискорить інновації в галузі чистої енергії, енергоефективності та відновлюваних джерел енергії Відповідно до ст. 3.8 Керівництва, ЄІБ вимагає окреслення чітких екологічних вимог у змісті тендерної документації, а також надання учасником відповідно до вимоги Підписаного Пакту «щодо дотримання екологічних та соціальних стандартів». За невідповідності критерію, Банк не фінансуватиме проєкт.

Відповідно до Ст. 3.7 Банк вимагає присудження міжнародних контрактів за результатом відкритого чи закритого тендеру із публікацією Повідомлення про присудження контракту в Офіційному Віснику Європейського Союзу. В разі будь-яких винятків замовником має бути надана інформація з чіткою аргументацією щодо змін, а Банком відповідно затверджено дані зміни за дійсні.

Аналіз етапів, на основі яких відбувається тендер, дозволив виділити наступні етапи:

1) публікація про оголошення тендеру (офіційною мовою ЄС-англійською чи французькою). Являє собою офіційне детальне повідомлення про торги зі запрошенням подання тендерних пропозицій чи пре-кваліфікації в ОВСС та на інших офіційних майданчиках чи ЗМІ з вказаною нотаткою щодо фінансування даного проєкту Банком. У разі закритого тендеру – список попередньо кваліфікованих учасників та повідомлення кандидатів.

2) відповідно до запитів потенційних учасників - надсилання їм пакету тендерної документації;

3) при необхідності – передтендерна зустрічі Замовника з потенційними учасниками з метою роз'яснення тендерної документації;

4) подача та відкриття тендерних пропозицій;

5) оцінка пропозицій та рекомендації тендерного комітету щодо присудження контракту переможцю;

6) присудження контракту, повідомлення інших учасників про результат та публікація Повідомлення про присудження контракту в ОВСС;

7) імплементація контракту.

Якщо розглянути особливості співпраці з ЄІБ, то не можна не згадати характеристику, притаманну саме цій фінансовій організації – а саме регулювання норм рамкових проєктів. Дані проєкти відрізняються складністю, оскільки мають багато компонентів, тому для кращого відслідковування їх етапів та для чіткого розподілу обов'язків, Європейський інвестиційний банк передбачає створення спеціального Посібника «Процедури проєкту» (далі-ППП). Посібник чітко встановлює комплекс правил, норм та процедур для рамкового проєкту в цілому та для кожного з його підпроєктів. В даній

магістерській роботі буде проаналізовано проєкт у сфері інфраструктури, а саме «Міський громадський транспорт України».

Співпраця з Європейським інвестиційним Банком не тільки є ковтком свіжого повітря для оживлення публічної сфери України, а й неабияким новаторством для українських спеціалістів у сфері економіки та права. Аргументувати це вкрай просто, адже від моменту започаткування рамкового проєкту «Міський громадський транспорт України» провідні спеціалісти сфери інфраструктури, економіки, права долучилися до створення посібника відповідно до європейських норм. А це у свою чергу слугує запозиченням нового досвіду в сфері міжнародних стандартів. Тож дана ініціатива допоможе не тільки покращувати фізичні об'єкти, вона внесе великий результат до вмінь та навичок наших фахівців.

ВИСНОВКИ ДО РОЗДІЛУ 1

Запозичення від МФО здійснюються на основі стратегічного планування держави та органів місцевого самоврядування. МФО пропонують Україні дешеві довгострокові кошти (1-5% річних терміном на 10-25 років), відповідно, держава гарантує повернення даних коштів. В основному, проекти, які фінансуються МФО є масштабними та інвестуються в розвиток критичної інфраструктури.

На державному рівні є дослідження проблем, ризиків та рекомендацій щодо суверенних проектів в Україні, які фінансуються МФО. Однак не існує жодного наукового дослідження, яке могло б визначити загальні ризики для муніципальних інфраструктурних проектів в Україні, які фінансуються МФО.

Основними партнерами МФО для України є Світовий банк, МБРР, ЄБРР, ЄІБ. Процедура залучення коштів МФО відбувається відповідно до Постанови Кабінету Міністрів України №70 від 27.01.2016р. «Про порядок підготовки, реалізації, проведення моніторингу та завершення реалізації проектів економічного і соціального розвитку України, що підтримуються міжнародними фінансовими організаціями» [4].

Оскільки реалізація проектів МФО є досить низькою в Україні, Кабінет Міністрів України 27 грудня 2018 р. схвалив Концепцію підвищення ефективності впровадження спільних з МФО проектів. Дана Концепція передбачає зміну підходів до вибору проектів для фінансування МФО, а також вищій відповідності проектів наявним пріоритетам України. Вона містить варіанти рішень для збільшення середнього рівня вибірки доступних коштів МФО та поліпшення проектного менеджменту на різних рівнях, що включає розробку інструментів для мінімізації валютних ризиків, створення платформи для обміну інформацією та багаторівневої системи моніторингу проектів, регулярні огляди портфелю кредитів та створення відкритого реєстру проектів МФО. Одним із найважливіших елементів ефективного реалізації проектів є проведення закупівель відповідно до політики та правил закупівель МФО.

РОЗДІЛ 2. ЗАСТОСУВАННЯ ПОЛІТИКИ І ПРАВИЛ ЗАКУПІВЕЛЬ ЄВРОПЕЙСЬКОГО БАНКУ РЕКОНСТРУКЦІЇ ТА РОЗВИТКУ ТА ЄВРОПЕЙСЬКОГО ІНВЕСТИЦІЙНОГО БАНКУ В УКРАЇНІ НА ПРИКЛАДІ КОНКРЕТНИХ ПРОЄКТІВ

2.1. Аналіз застосування політики та правил закупівель Європейського банку реконструкції та розвитку за матеріалами проєкту «Львівський громадський транспорт»

Відповідно до річного звіту ЄБРР по закупівлях у 2018 р. в Україні в результаті проведення закупівель відповідно до правил ЄБРР, було заключено 41 контракт на загальну суму 409 млн.євро [53].

Проєкт «Львівський громадський транспорт» реалізовується Львівським комунальним підприємством «Львівелеткротранс». ЛКП «Львівелектротранс» — міський монополіст у сфері електротранспорту Львова, комунальне підприємство, що перебуває у власності громади міста Львова і є оператором трамваїв та тролейбусів у місті. Головний офіс розташований у Львові за адресою вулиця Сахарова, 2. У віданні ЛКП «Львівелектротранс» перебуває одне трамвайне, одне тролейбусне депо, вагоноремонтна майстерня, служба колії та енергогосподарство контактної мережі.

Станом на 01 травня 2020 р. «Львівелектротранс» має на балансі 133 одиниці трамвайних вагонів (з яких, 7 одиниць віком до 5 років, 2 одиниці від 5 до 10р. та 124 одиниць віком більше 30 років) та 106 одиниць тролейбусів (з них, 44 одиниці віком до 5 років, 2 одиниці – 5-10 років, 18 одиниць – 10-15 років, 14 одиниць -20-30 років та 29 одиниць віком більше 30 років). Також підприємство має на балансі 1 електробус.

Згідно роз'яснення Державного комітету будівництва, архітектури та житлової політики України №18/04-78 від 24.03.1999р. термін експлуатації трамваїв становить – 15,8років, тролейбусів – 10 років.

Проект «Львівський громадський транспорт» має на меті покращення діяльності міського громадського електричного транспорту як найважливішої соціальної та екологічної складової системи громадського транспорту міста. Цей проект зокрема спрямований на покращення умов функціонування підприємства, підвищення його операційної ефективності покращення надійності електричного громадського транспорту, впровадження енергоефективності на підприємстві та покращення умов праці персоналу підприємства.

Згідно з Кредитною Угодою (операція № 39299) між Львівським Комунальним Підприємством «Львівелектротранс» («ЛКП «Львівелектротранс»») і Європейським банком реконструкції та розвитку (ЄБРР, або Банком) від 16 липня 2009 р., у м. Львові (Україна) здійснюється реалізація вищевказаного проекту. Початковою метою проекту було оновлення та модернізація трамвайного рухомого складу шляхом придбання реконструйованого рухомого складу або закупівлі систем управління та основних агрегатів для реконструкції існуючих трамвайних вагонів КТ4; реконструкція трамвайної інфраструктури (електричні підстанції), модернізація депо, а також придбання Інформаційних систем, які б надати Позичальнику можливість запровадити його план реструктуризації: впровадження стабільного Договору на надання комунальних послуг між Містом та Позичальником; корпоративний розвиток Позичальника (включаючи виконання плану корпоративної реструктуризації його депо та оптимізація робочих одиниць через реалізацію Реорганізації).

У ході реалізації проекту Замовником були переглянуті основні складові компоненти проекту. Таким чином, оновленою метою реалізації даного проекту є:

- 1) отримати п'ять вживаних трамваїв типу КТ4D (прямий контракт з «Erfurter Verkehrsbetriebe AG» (Німеччина));

- 2) отримати 30 вживаних трамваїв КТ4D (прямий контракт з «Berliner Verkehrsbetriebe» (BVG) (Німеччина));
- 3) отримати п'ять -сім нових трьохсекційних трамваїв;
- 4) відновити трамвайну інфраструктуру (модернізація 19-ти існуючих підстанцій і диспетчерського пункту);
- 5) модернізувати трамвайне депо (частково);
- 6) побудувати нову тягову підстанцію із відповідними кабельними мережами.

Крім цього, метою проєкту є укладення постійної Угоди про надання комунальних послуг між Містом та Позичальником, а також корпоративний розвиток Позичальника – ЛКП «Львівелектротранс» (ЛКП «Львівелектротранс») (у т.ч. виконання плану корпоративної реструктуризації для ліквідації непрофільних активів підприємства, раціоналізація роботи депо та оптимізація штату працівників шляхом реорганізації підприємства).

Загальна розрахункова вартість Проєкту складає 18,54 млн. євро, з яких: 12,0 млн. євро фінансується кредитом ЄБРР (операція № 39299); 1,63 млн. євро – додаткові кошти на закупівлю рухомого складу (субвенція згідно з постановою Кабінету Міністрів України № 608 від 19.08.15 р.); решта – місцевий внесок та власні кошти Замовника

У Додатку А відображено остаточна версія оновленого Плану Закупівель по проєкту «Львівський громадський транспорт» ЛКП «Львівелектротранс»"

У таблиці 2.1. наведена стисла інформація про реалізацію компонентів проєкту

В процесі реалізації проєкту відбулися відкриті міжнародні торги на товари, роботи та поставку і монтаж, а також були проведені прямі закупівлі, що відображено у плані закупівлі проєкту (Додаток А).

Таблиця 2.1.

№	Контракт	Підрядник	Кінцева ціна Контракту	Об'єкт	Стан реалізації контракту
1	Контракт № 39299/1 від 11.09.2011р.	ПрАТ «Плутон»	74,299,754.95 гривень	Модернізація тягових підстанцій	Контракт виконано у серпні 2016р.
2	Контракт № 39299/2 від 13.05.2013 р.	Постачальник: «Ерфурт»	254,000.00 євро (без ПДВ та мита)	Закупівля вживаних трамваїв	Контракт виконано у 2013р..
3	Контракт № 39299/3 від 28.01.2014 р.	ПАТ «Еко-Дім»	1,491,602.95 євро	Реконструкція трамвайного депо № 2	Контракт анульовано.
4	Контракт №39299/4 від 08.09.2015	ПрАТ «Плутон»	1,788,534.14 євро	Будівництво тягової підстанції ТПП- 17	Контракт виконано у листопаді 2016 р.
5	Контракт № 39299/5 від 23.11.2015 р.	СП у складі ПАТ «Концерн-Електрон» та ПАТ «Крюківський вагонобудівельний завод»	7 000 972.61 євро	Постачання нових трамваїв	Контракт виконано у листопаді 2016 року, та проведено додаткову поставку обладнання у лютому 2020р.
6	Контракт № 39299/6 від 10.05.2016 р.	ТОВ «Аеровент»	1,274,882.54 євро	Реконструкція трамвайного депо № 2	Контракт розірвано 17.02.2017 р.
7	Контракт купівлі- продажу вживаних трамваїв	«Berliner Verkehrsbetriebe» (BVG)	781,904.90 євро	Закупівля вживаних трамваїв	Контракт виконано у 2018р.

[складено автором]

Метою компоненту «Модернізація тягових підстанцій» (Контракт №39299/1) було виконання всіх необхідних робіт з поставки та монтажу, введення в експлуатацію та інші супровідні роботи необхідні для передбачених обсягів модернізації 19-ти тягових підстанцій (ТПП) та Диспетчерського пункту для централізованого електропостачання для громадського електротранспорту м. Львова з заміною пошкодженого обладнання, що підвищило надійність живлення, отже, і рівень обслуговування міського електричного транспорту. Проєкт включав в себе: поставку та монтаж обладнання 6 кВ (змінний струм), 600 В (постійний струм) і низьковольтного обладнання на 19 підстанціях, поставку та монтаж нової системи SCADA, системи комерційного обліку електроенергії, пожежної та охоронної сигналізації.

Контракт був присуджений в рамках процедури міжнародного відкритого тендеру ПАТ "Плутон" (Україна) на суму 47,241,326.11 грн. (без урахування ПДВ 20%) у 2011р., проте розпочатий був лише у другій половині 2013 р., у зв'язку із проблемами Замовника отримати співфінансування проєкту у частині ПДВ в тому числі і через політичну блокаду депутатів міської ради. ЄБРР не фінансувало податки та митні платежі по контрактах, це повинні були бути місцеві внески. У 2014-2015 рр., внаслідок шаленої інфляції постало питання коригування ціни контракту, оскільки більша частина обладнання було імпорного походження, а контракт був заключений у національній валюті, хоча кредитні кошти були зафіксовані у євро. Оскільки тендерні вимоги не передбачали коригування ціни, тому рішення про збільшення ціни контракту приймалося практично цілий рік, ситуація була безпрецедентною і ніхто не хотів брати на себе відповідальність у прийнятті рішення. Проте, після довгих переговорів з керівництвом ЛМП, Підрядником, Консультантами та Банком, проведення ґрунтового дослідження та обґрунтування, було збільшено вартість контракту на 25%, що забезпечило завершення контракту у повному обсязі

(див.табл.2.2.). Після даного прецеденту було прийнято рішення проводити закупівлі виключно у валюті кредиту – євро, щоб мінімізувати інляційні ризики.

Таблиця.2.2.

Підрядник ПрАТ «Плутон» (м.Запоріжжя, Україна)	Початкова ціна Контракту (з ПДВ), грн	Кінцева ціна Контракту (з ПДВ),г рн
Контракт №39299/1 «модернізація тягових підстанцій» від 11.09.2011 року	55 689 591.33	74 299 754.95

[складено автором]

У травні 2013 р. Замовник отримав «не заперечення» від Банку щодо можливості укладання прямого контракту на постачання вживаних трамвайних вагонів від Erfurter Verkehrsbetriebe AG (Німеччина)(надалі – Постачальник «Ерфурт»).

Контракт №39299/2 «Закупівля вживаних трамваїв» із компанією Постачальником «Ерфурт» був підписаний 13 травня 2013 року на придбання 5 одиниць транспорту Tatra KT4. Контракт із Постачальником «Ерфурт» був укладений на суму 245 000.00 євро в тому числі вказані транспортні послуги. Мито (10%) та ПДВ (20%) було сплачено за рахунок місцевого внеску.

Оскільки даний товар є обмеженим на ринку, то Рада директорів ЄБРР погодила Львівелектротрансу закуповувати вживані трамвайні вагони Татра КТ4Д по прямому контракту, що є виключенням з правил за умов погодження Банку.

По такій самій процедурі закупівель у 2018 р. було закуплено 30 трамвайних вагонів Татра КТ4ДМ (модернізовані) у транспортного оператора м. Берліна (Німеччина).

Контрактні умови на купівлю-продаж вживаних трамвайних вагонів були узгоджені між компаніями BVG та ЛКП «Львівелектротранс». Метою контракту є придбання 30 (тридцяти) вживаних трамвайних вагонів типу Tatra Triebwagen KT4D, Берлінський профіль. Трамвайні вагони чотирьохвісні, що були виготовлені компанією SKD, Прага (Чехословаччина), були значно модернізовані на замовлення BVG в 1994 – 1997 рр. під егідою компанії Siemens AG в Німеччині. Загальна вартість Контракту становить 781,904.90 євро без урахування ПДВ. ПДВ (20%) були сплачені за рахунок місцевого внеску. Мито не нараховувалось.

6 березня 2018 р. Замовник отримав «не заперечення» від Банку щодо можливості укладання прямого контракту на постачання вживаних трамвайних вагонів з м. Берлін (Німеччина), але зауважив, що всі ризики пов'язані із придбанням вживаних трамваїв, мають бути оцінені Замовником.

Контракт був підписаний 13 червня 2018 р. Особливістю закупівлі було те, що Замовник розумів, що закуповує трамвайні вагони шикорої колії та потребує переобладнати візки на вузьку колію для м. Львова (1000 мм). А також, в звіті технічних спеціалістів було зафіксовано, що двері трамвайних вагонів вікриваюся на зовні, це означало, що дані трамвайні вагони будуть оперувати на певних лініях. Усі ризики закупівлі були оцінені Замовником та погоджені консультантами та Банком. Після поставки перших партій трамваїв в українських засобах масової інформації прокотилася скандальна стаття, як Львів закупив у Берліна трамваї, в яких двері не відчиняються на зупинках. [36]. Прокуратура Львівської області на основі статті, в той же день відкрила кримінальне провадження за фактом службової недбалості при закупівлі 30 трамваїв [19, 47] На мою думку, це було політичне замовлення. Чомусь журналісти забули написати, що підприємство зекономило місту 40% вартості контракту тільки під час переговорів у Німеччині збивши суттєво ціну з 25 до 17 тис. євро за одиницю,

а також 15% мита, яке ми не заплатили в результаті вироблення ефективного механізму отримання необхідної документації від німців. Хочу також зазначити, що німецька сторона не дуже охоче йшла на будь-які переговори чи поступки, оскільки в них вже стояла черга з інших покупців. Станом на травень 2020 р. усі 30 берлінських трамваїв успішно експлуатуються у місті, проте кримінальна справа з 2018 р. досі не закрита, можливо чекає наступних місцевих виборів. З цієї ситуації можна зробити висновок, що чим більше коштів економлять для міста, тим більше мають проблем і звинувачень, а також те, що політика часом не йде на користь економіці.

Після зустрічі з Міською Радою міста Львова 16 грудня 2014 р., "Львівелектротранс" та Банк замінили попередній компонент ІТ-системи на новий компонент «будівництво нової тягової підстанції». Перспектива розширення трамвайної колії до житлового масиву Сихів виявила необхідність для міста коригувати кредит ЄБРР і використати частину коштів для фінансування будівництва нової тягової підстанції No17.

Двоетапні торги «Будівництво тягової підстанції No17 з кабельними мережами електропостачання для тролейбусної та трамвайної лінії житлового масиву Сихів у м. Львів» склалися з наступного:

- Постачання, монтаж, тестування і введення в експлуатацію обладнання підстанції, будівництво 6 кВ і 600 В кабельних ліній, ліній зв'язку.
- Роботи над комунікаційними мережами і під'їзними шляхами.

Компонент «Будівництво нової трансформаторної підстанції ТПП-17» передбачав будівництво нової підстанції, прокладку кабельних ліній 6 кВ та 600В, додаткову установку двох лінійних шаф розподільного пристрою і двох розподільних шаф мінусової шини постійного струму 600В для тягової підстанції ТПП-13, модернізацію двох лінійних шаф розподільного пристрою змінного струму 6 кВ системою ретрофіт для живлення тягової підстанції 35/6 кВ «Львів-

4” для тролейбусної і трамвайної системи ЛКП "Львівелектротранс". Обсяг робіт включав будівельні роботи, постачання, монтаж, підключення, тестування і введення в експлуатацію нової підстанції електроживлення та надання необхідних додаткових послуг (навчання та ін.). Без даної підстанції не поїхав би трамвай на Сихів, який був одним із найбільших проєктів за останнє століття. Це був найлегший у реалізації компонент проєкту в плані відсутності проблемних та нестандартних питань.

Контракт було присуджено в рамках процедури міжнародного відкритого тендеру компанії ПрАТ "Плутон" (Україна) на суму 1,799,440.00 євро (з ПДВ - 20%) (див.табл.2.3.).

Таблиця 2.3.

Підрядник ПрАТ "Плутон" (м.Запоріжжя, Україна)	Початкова ціна Контракту (з ПДВ), євро	Кінцева ціна Контракту (з ПДВ), євро
Контракт №39299/4 «Будівництво нової трансформаторної підстанції ТПП-17» від 08.09.2015	1 799 440.00	1 788 534.14

[складено автором]

В результаті оптимізації технічних рішень по даному проєкту було зекономлено кошти в сумі 11 тис.євро.

Найпроблемнішим компонентом проєкту стала «Реконструкція трамвайного депо №2 у м.Львові». Даний коимпонент стосується реконструкції будівлі профілакторію із котельнею, побутовими та адміністративними приміщеннями в Трамвайному Депо №2 по вул. Промисловій 29, у м. Львові. Роботи включають в себе загальні будівельні роботи, теплоізоляцію будівлі, нові інженерні системи (електрика, водопровід, опалення, каналізація, газова

система), поставка і монтаж миючого порталу для трамваїв та обладнання для котельні.

У 2013 р. був проведений відкритий тендер на проведення вищевказаних робіт. Контракт передбачав використання правил червоного FIDIC 2009р. Три компанії заявили про намір брати участь у тендері, проте тільки одна компанія взяла участь у ньому. Оскільки тендер проводився згідно Політики та Правил Закупівель ЄБРР, то при наявності 1-го учасника тендер вважається проведеним. Переможець тендеру був визначений на початку 2014 року. Проте, у зв'язку із революційними подіями в Україні, різкої девальвації української гривні, непрогнозованості ситуації, Підрядник не зміг надати банківських гарантій на авансовий платіж та на виконання контракту. Після тривалих переговорів, Підрядник погодився розпочати демонтажні роботи без передоплати. Як зі сторони Замовника, так і зі сторони Підрядника, не було спеціалістів, які би мали досвід реалізації контракту по червоному ФІДІКу, Інженер проєкту був призначений зі штату Замовника, Консультант тільки надавав консультації та профільних спеціалістів. Проте, відповідальним за роботи був Інженер проєкту, робота якого фінансувалася із загального фонду оплати праці підприємства на рівні заробітної плати комунального підприємства, яка була досить низькою. Тому, Замовник не міг залучити професійного досвідченого інженера на такий рівень оплати праці. На той момент Замовник не розумів в повному обсязі механізму роботи по ФІДІКу, оскільки було важко переконати людей, які працювали все життя по одних правилах, перейти на інші. Крім того, контролюючі органи взагалі не сприймали нових підходів, і тому потрібно було дублювати усі документи згідно ДБН. Після усіх складних процедур отримання коштів за роботи, Підрядник відмовився від виконання контракту. Після довгих переговорів та спроби вияснення причини відмови Підрядника у виконанні контракту, на початку 2015р. було офіційного розірвано контракт мирним

шляхом. Офіційна причина- неможливість Підрядником надання банківських гарантій та відсутніх матеріальних ресурсів для подальшого виконання контракту у зв'язку із революційним подіями у країні.

Оскільки були виконані демонтажні роботи та проєкт потребував певного коригування (проєкт розроблявся 2010-2012рр), було прийнято рішення щодо коригування проєкту. Дане коригування потребувало пройти державну експертизу проєктно-кошторисної документації, що в загальному зайняло один рік.

У 2016р. було проведено 2-й тендер на вищевказані роботи. При тому, що оголошення про тендер було розміщено на офіційних ресурсах ЄБРР, ЄС, Львівської міської ради, ЛКП «Львівелектротранс» та були також висвітлені в медіа, тільки два учасники прийняли участь у тендері з розривом у цінній пропозиції у три рази. Переможцем тендеру було визнано вітчизняного Підрядника з найнижчою пропозицією, що була в межах погодженого державною експертизою кошторису. У зв'язку із тим, що у Підрядника була ціна пропозиції близькою до цін, розрахованих на основі ДБН, Замовник збільшив вимогу надання банківської гарантії на виконання контракту з 10 до 20%. У травні 2016р. був підписаний контракт, та на початку другого півріччя були розпочаті роботи після оплати авансу у розмірі 20% від загальної вартості контракту.

Інженер та Замовник, починаючи з 30.08.2016 р. виносили питання значного відставання у виконанні робіт Підрядником у порівнянні із робочою програмою. Підрядник отримав 5 (п'ять) Вказівок про усунення недоліків, що були видані Інженером, проте не усунув дані недоліки. Оскільки термін виконання контракту становив 12 місяців, а протягом 9 місяців Підрядник виконав тільки 10% робіт, тому Замовник прийняв рішення про розірвання

контракту та надіслав відповідний лист Підряднику на початку лютого 2017р. відповідно до п.15.2 ЗУ (FIDIC).

Замовник звернувся до Банку Гаранта - ПАТ КБ «Приватбанк» (Україна) із вимогою виплатити суми, що передбачені Гарантією Виконання Контракту та Гарантією Авансового Платежу. На це звернення були отримані відповіді, що Банк Гарант підтверджує правочинність звернення Замовника по Гарантіях, проте не має можливості сплатити гарантії через пряму заборону з боку Національного Банку України (НБУ). Паралельно з цим, Замовник звернувся до НБУ із проханням надати роз'яснення і отримав відповідь, що НБУ не уповноважений вчиняти дії, спрямовані на врегулювання спірних питань у межах наданих банками гарантій.

Незважаючи на повторне звернення за Гарантією Виконання, позиція Банку Гаранта не змінилась. Банк затягував процес, щоб не відшкодувати коштів. Після 2-х місяців переписок та переговорів, та погодження, що Банк має перерахувати зазначені суми банківських гарантій Замовнику, несподівано за півдня до оплати, суд виніс постанову про припинення будь-яких дій по даному питанні за позовом нового Власника Підрядника проти Підрядника про визнання банківських гарантій не дійсними.

Тому, оскільки ПАТ КБ «Приватбанк» не надав інформації щодо вимог до подальших дій Замовника для отримання гарантійних виплат по Гарантії авансового платежу та по Гарантії виконання Контракту, Замовник відповідно до рекомендацій Консультанта залучив до вирішення цього питання професійних юристів/адвокатів. Окрім цього для проведення незалежного будівельно-технічного дослідження обсягів та вартості фактично виконаних робіт ТОВ «Аероvent», Замовник звернувся до «ПУ Науково-дослідний Інститут судових експертиз та права».

Таким чином Замовник подав два позови до Господарського суду міста Києва із вимогою стягнути з відповідача (ПАТ КБ «Приватбанк») кошти за банківськими гарантіями в розмірі 109 471,93 євро (гарантія авансового платежу) та 254 976,51 євро (гарантія виконання контракту).

Відповідно до тексту Гарантій Банк зобов'язався безвідклично сплатити Бенефіціару (Позивачу) будь-яку суму або суми, що не перевищують 254 976,51 євро по кожній з двох гарантій, що сплачується в національній валюті по курсу Національного Банку України на дату оплати в разі отримання першої письмової вимоги, що супроводжується письмовим твердженням про порушення Підрядником зобов'язань за умовами Контракту, без заперечень, або спроб поставити цю суму під сумнів, без необхідності надання Бенефіціаром доказів, причин або підстав висунення платіжної вимоги на вищезазначену суму.

14 листопада 2019 р. Верховний Суд у справі №910/20326/17 «про стягнення коштів за банківською гарантією у сумі 254 976,51 євро, яка станом на 15.11.2017 р. була еквівалентна 7 934 866,19 грн.» не задовільнив позов Львівського комунального підприємства "Львівелектротранс.

27 листопада 2019 р. Верховний Суд у справі №910/20306/17 «про стягнення 109 471,93 євро, що еквівалентно 3 406 765, 26 грн, за гарантією від 03.06.2016 № G0616/4394, виданою відповідачем на забезпечення виконання підрядником - ТОВ "Аероvent" - своїх зобов'язань за контрактом від 10.05.2016 № 39299/6» не задовільнив позов Львівського комунального підприємства "Львівелектротранс.

На жаль, сучасна судова система, на мою думку, не судить по справедливості, а підпадає під зовнішній вплив зацікавлених сторін.

Проект пройшов знову коригування та експертизу, проте у 2018 р. був виключений з поточного проекту та винесений в новий проект . Станом на 01

травня 2020р. проводиться оцінка тендерних пропозицій тендеру, який уже проводиться втретє , проте в рамках іншого проєкту.

Компонент «Постачання нових трьохсекційних трамваїв, супутніх товарів і послуг», що реалізовується за Контрактом № 39299/5, передбачав закупівлю нових низькопідлогових трьохсекційних зчленованих трамваїв, розрахованих на ширину колії 1000 м, з розмірами в ширину – 2,3 м та в довжину від 19 до 25 м, з мінімальною пасажиромісткістю 160 пасажирів, включаючи 30 сидячих місць та принаймні одне місце для інвалідного візка, до складу поставки яких додатково включено супутні товари та послуги згідно з технічною специфікацією. Базове замовлення становило 5 одиниць із додатковою можливістю розширення замовлення до 7 одиниць.

Контракт було надано в рамках процедури міжнародного відкритого тендеру Консорціуму ПАТ «Концерн-Електрон» (Україна) та ПАТ «Крюківський вагонобудівельний завод» (Україна) на суму 6 907 398,72 євро (із урахуванням ПДВ-20%) (див.табл.2.4.). За цим Контрактом від 23 листопада 2015 р передбачено постачання 7 одиниць трамваїв супутніх товарів та послуг (базове замовлення – 5 одиниць, додаткове замовлення – 2 одиниці).

Таблиця 2.4.

Постачальник: СП у складі ПАТ «Концерн-Електрон» та ПАТ «Крюківський вагонобудівельний завод»	Початкова Ціна Контракту (з ПДВ), євро	Кінцева Ціна Контракту (з ПДВ), євро
Контракт № 39299/5 від 23.11.2015 р. на постачання нових трамваїв	6 907 398.72	7 000 972.61

[складено автором]

Джерела фінансування Контракту:

- кошти субвенції в сумі 41 714 000,00 грн (за офіційним курсом Національного Банку України на дату підписання Контракту 23 листопада 2015р. становить еквівалент 1 627 246,49 євро), відповідно до постанови Кабінету Міністрів України від 19.08.2015р. № 608 «Про затвердження Порядку та умов надання у 2015 році субвенції з державного бюджету місцевим бюджетам на придбання нових трамвайних вагонів вітчизняного виробництва для комунального електротрасу»;

- 6 867 233,27 грн (за офіційним курсом Національного Банку України на дату підписання Контракту 23 листопада 2015р. становить еквівалент 267 888,03 євро) - місцевий внесок з бюджету міста Львова;

- решта - кредитні кошти від Банку та власні кошти Покупця.

02 грудня 2019 р. ЛКП «Львівелектротранс» та Постачальник підписали Доповнення №4 до Контракту щодо придбання додаткових запасних частин до трамваїв.

ЛКП «Львівелектротранс» мало право на укладання Доповнення №4 оскільки відповідно до Додаткової угоди №3 від 11.09.2019 року Постачальником були продовжені гарантійні періоди на окремі вузли, системи та агрегати, ці конкретні зобов'язання залишаються чинними на момент укладання даної Додаткової угоди №4.

Даний контракт був також безпрецедентним по своїй суті, оскільки об'єднав закупівлю ЄБРР та співфінансування з Державного бюджету України. Хоча держзакупівлі проводилися виключно згідно національних процедур. В даному випадку, ми розробили виключення з правил та зуміли отримати державну субвенцію в останні дні року на співфінансування контакту ЄБРР.

Оскільки, усі компоненти проєкту були реалізовані, проте у підприємства залишились не використані кредитні кошти (приблизно 100 тис. євро), а даний

контракт був діючий, було прийнято рішення закупити додаткові запчастини в межах цінових пропозицій контракту, які необхідні для обслуговування трамваїв. Цей контракт став завершальним у проєкті «Львівський громадський транспорт».

Практично в кожному компоненті проєкту були свої проблемні питання, проте враховуючи досвід їх вирішення, наступний проєкт «Модернізація тролейбусного транспорту м.Львова» реалізується набагато ефективніше та швидше.

2.2. Дослідження політики та правил закупівель Європейського інвестиційного банку у рамках підпроєкту «Придбання трамваїв» проєкту «Міський громадський транспорт України»

Проєкт «Міський громадський транспорт України» реалізується відповідно до Фінансової угоди між Україною та Європейським інвестиційним банком від 11 листопада 2016р., ратифікованою Законом України від 12.04.2017 №2009-VIII (надалі – Фінансова угода) [3]. Фінансова угода вступила в силу 11 травня 2017р.

Загальна вартість проєкту становить орієнтовно 400 млн євро.

Фінансування проєкту планується здійснити за рахунок залучених кредитних коштів Європейського інвестиційного банку під державні гарантії в обсязі – 200млн євро, строком до 22 років з пільговим періодом до 5 років. Джерелом співфінансування проєкту будуть залучені кошти Європейського банку реконструкції та розвитку та/або кошти місцевих бюджетів, кінцевих бенефіціарів. [10]

Метою проєкту є інвестиції в інфраструктуру міського пасажирського транспорту України, а саме надання позики під суверенні гарантії двадцятьом

середнім та великим містам України для закупівлі нового рухомого складу (трамваї, тролейбуси, метро, автобуси) і відновлення існуючої міської транспортної інфраструктури та її розширення. Проєкт складається із Підпроєктів у розмірах від одного до п'ятдесяти мільйонів євро. Пасажирськими перевезеннями займаються комунальні підприємства міст, які належать міським громадам. Саме дані підприємства або міські ради мають право бути кінцевими бенефіціарами Підпроєктів.

Для участі у Проєкті міста України були відібрані відповідно до основних двох критеріїв, а саме:

- 1) кількість населення міста становить більше двісті тисяч мешканців;
- 2) наявність у місті сумарно хоча б п'ятдесяти одиниць пасажирського рухомого складу включаючи трамваї, тролейбуси, автобуси та вагони метро.

Відповідно до Додатку А Фінансової угоди, до даного Проєкту входять лише наступні категорії інвестицій:

- 1) закупівля нового рухомого складу (тролейбуси, трамваї, вагони метро та автобуси),
- 2) капітальний ремонт рухомого складу,
- 3) відновлення інфраструктури - колій, контактної мережі, депо, станцій,
- 4) розвиток Інфраструктури - нові трамвайні колії, контактні мережі, депо, станції, поставка та монтаж інформаційних систем та систем збору плати за проїзд,
- 5) послуги з планування, проєктування, нагляду та моніторингу вищезазначених заходів,
- б) послуги для надання технічної підтримки міським радам.

Станом на дату підписання Фінансової угоди наступні міські ради увійшли у рамкову угоду в результаті їх звернення до Міністерства інфраструктури України за фінансовою підтримкою по даному Проєкту (див.табл.2.5.):

Таблиця 2.5.

Додаток А до Фінансової угоди «Специфікація та звітування за Проєктом»

Категорія	Міська рада	Орієнтовна сума (в мільйонах євро)
Закупівля нового рухомого складу (тролейбуси, трамваї, вагони метро та автобуси)	Львів, Біла Церква, Тернопіль, Харків, Луцьк, Суми, Івано- Франківськ, Кременчук, Чернігів, Київ, Запоріжжя, Одеса	278
Капітальний ремонт рухомого складу	Біла Церква,	2
Відновлення інфраструктури - колій, контактних мереж, депо, станцій	Львів, Біла Церква, Харків, Суми, Кременчук, Одеса, Київ, Чернігів	20
Розвиток Інфраструктури - нові трамвайні колії, контактні мережі, депо, станції, поставка та монтаж інформаційних систем та систем збору плати за проїзд	Львів, Біла Церква, Луцьк, Івано-Франківськ, Кременчук, Київ, Миколаїв	82
Загалом		382

[5]

Фактично до Проєкту «Міський громадський транспорт України» включено підпроєкти одинадцяти міст України, а саме: Києва, Харкова, Луцька, Одеси, Львова, Запоріжжя, Суми, Івано-Франківська, Миколаєва, Тернополя, Чернігова.

Реалізація зазначеного проєкту дасть змогу покращити якість надання населенню послуг з перевезення, забезпечити стабільне функціонування і подальший розвиток міського пасажирського транспорту; покращити екологічний стан у містах.

Кінцевою метою Проєкту є сприяння розвитку системи надійних, самодостатніх, безпечних та екологічних послуг з перевезення пасажирів.

Однією із передумов надання першої вибірки позики Україні є розробка та дотримання Посібника з процедур проєкту, який був підготовлений та затверджений в англomовній версії 20 грудня 2017р. Бенефіціарам Підпроєктів було надано український переклад Посібника, проте переважну силу має оригінальна англійська версія [39].

Термін реалізації Проєкту – 14.05.2023р.

Відповідно до п.6.04 (а) Фінансової угоди «Кінцевий бенефіціар придбає устаткування, отримає послуги та замовить роботи для кожного Підпроєкту у рамках прийнятної процедури закупівель, що відповідає вимогам Банку та його політичним принципам і стандартам, зазначеним в його Посібнику з питань закупівель та викладеним в ППП (авт. Посібнику процедур проєкту)». Фінальна версія Посібника процедур проєкту «Міський громадський транспорт України» затверджено у грудні 2017 р.

Розділом 2 Посібника з процедур проєкту визначено основних його учасників:

- Міністерство інфраструктури України,
- Міністерство фінансів України,
- Керівний комітет,
- Група управління проєктом та підтримки (створюється на рівні міністерств),
- кінцеві отримувачі (міські ради, комунальні підприємства),
- Група впровадження підпроєкту (створюється на рівні кінцевого бенефіціара).

Окрім того, Проєкт супроводжують консультанти з технічної допомоги «Egis International», залучені ЄІБ для допомоги ГУПП та ГВП в реалізації Проєкту.

Етапи циклу проєкту повинні відповідати Постанові Кабінету Міністрів України № 70 «Про порядок підготовки, реалізації, проведення моніторингу та завершення реалізації проєктів економічного і соціального розвитку України, що підтримуються міжнародними фінансовими організаціями».

До основних етапів реалізації підпроєкту відносяться наступні:

1. Підготовка підпроєкту
2. Техніко-економічна оцінка доцільності, ОЕСВ, План фінансування закупівлі, технічна допомога, яка надається проєктом Оцінка підпроєкту та виділення коштів
3. Запит на виділення коштів на підпроєкт у рамках кредиту ЄІБ, підписання угоди про передачу коштів позики з кінцевим бенефіціаром
4. Реалізація підпроєкту.
 - 4.1. Підготовка тендерної документації, проєктної документації.
 - 4.2. Закупівлі товарів та робіт, поставка товарів та будівництво.
 - 4.3. Вибірка за кредитом ЄІБ, оплата підпроєкту.
 - 4.4. Виконання умов для вибірки кредиту.
5. Завершення підпроєкту

Моніторинг та підтвердження поточних та довгострокових результатів підпроєкту

Особливості закупівель товарів, робіт та послуг описані у Розділі 7 ППП.

Проєкт дозволяє використовувати національні та міжнародні конкурсні торги, вибір яких залежить від типу контракту (товари, роботи чи послуги) та ціни див.табл.2.6.).

Оскільки, закупівля рухомого складу становить більше одного мільйона гривень, тому бенефіціари проводять відкриті міжнародні конкурсні торги з публікацією в Офіційному віснику ЄС.

Таблиця 2.6.

Граничні значення в євро			
	< 200 000	200 000 – 1 000 000	>1 000 000
Товари	НКТ, відкрита процедура або договірна процедура	МКТ, відкрита процедура з публікацією в ОВЕС	МКТ, відкрита процедура з публікацією в ОВЕС*
Послуги	НКТ, відкрита процедура або договірна процедура	МКТ, закрита процедура з публікацією в ОВЕС	МКТ, закрита процедура з публікацією в ОВЕС
Роботи	НКТ, відкрита процедура або договірна процедура	НКТ, відкрита процедура	МКТ, відкрита або закрита процедура з публікацією в ОВЕС

[8]

*ОВЕС – офіційний вісник Європейського Союзу <https://www.ojeu.eu/>

Станом на січень 2020 р., Європейським інвестиційним банком погоджено виділення коштів на реалізацію тринадцяти підпроектів міст Харкова, Львова, Чернігова, Сум, Києва, Луцька, Одеси, Тернополя та Запоріжжя в обсязі 176,2 млн євро.

Укладено 11 Угод про передачу коштів позики між Мінфіном, Мінінфраструктури, міськими радами та комунальними підприємствами обсягом 159,36 млн євро.

Таким чином, процес погодження підпроектів та укладання фінансових угод на передачу коштів позики тривав три роки. Оскільки це перший проєкт ЄІБ в міській транспортній інфраструктурі, тому усі процеси та механізми

комунікації між стейкхолдерами вибудовувалися вперше, що суттєво затягнуло даний етап реалізації проєкту.

В офіційному віснику Європейського Союзу із закупівель 14.06.2019р. опубліковано «Запрошення до участі у тендері» за підпроєктами міст Харкова, Чернігова, Києва та Луцька.

У вересні – листопаді 2019 р. відбулося відкриття тендерних пропозицій за підпроєктами м. Луцька на придбання тролейбусів (02.09.2019) та м. Харкова: на придбання вагонів метро для комунального підприємства «Харківський метрополітен» (10.10.2019) та придбання тролейбусів для комунального підприємства «Тролейбусне депо № 3» (08.11.2019) [10].

Наразі здійснюється процедура визначення переможців тендерів.

10.02.2020 р. опубліковано «Запрошення до участі у тендері» в офіційному віснику Європейського Союзу за підпроєктами міста Львова, а саме щодо придбання 10 нових низькопідлогових трамваїв (див. Додаток Б) та 100 нових низькопідлогових автобусів. Очікувана вартість – 12 мільйонів євро без ПДВ та митних зборів.

Бенефіціаром даного підпроєкту та позики є Львівське комунальне підприємство «Львівелектротранс». Гарантом підприємства перед Міністерством фінансів України виступає Львівська міська рада. Це означає, що у випадку, якщо підприємство не буде мати фінансової можливості виплат по позиці та відсоткам Банку, Львівська міська рада зобов'язана виплатити усі фінансові зобов'язання по позиці. Європейський інвестиційний банк надає позики Україні під державні гарантії. Тобто, у випадку несплати тіла кредиту та відсотків кінцевими бенефіціарами, Міністерство фінансів України зобов'язано сплатити Європейському інвестиційному банку необхідні кошти. Саме під державні гарантії ЄІБ надає позику країні під порівняно низькі відсоткові ставки в 1-2% річних. Проте, Міністерство фінансів України вирішило перестрахувати свої

ризика під місцеві гарантії. Саме тому, дана позика має продубльовану гарантію, створення механізму якої вплинуло на сповільнення реалізації проєкту. З однієї сторони, Міністерство фінансів України застрахували свої ризики, але з іншої сторони це коштувало містам та кінцевим бенефіціарам втрати часу для початку реалізації підпроєкту, орієнтовно одного року. Залучення великої кількості обов'язкових стейкхолдерів проєкту на усіх рівнях (державному, місцевому, міжнародному) та їх участь у погодженні та підписанні різних видів документів є основною причиною затягнення етапу початку тендерних процедур. Три роки тому планувалося, що тендерні процедури розпочнуться через півроку-рік від першої зустрічі з потенційними бенефіціарами у грудні 2016 р. В результаті план-факт суттєво відрізняється. На мою думку, це зумовлено важкістю планування у нашій державі через політичну нестабільність.

Тендерна документація розроблялася із використанням міжнародно визнаних стандартів документів на закупівлю товарів з метою забезпечення широкої міжнародної конкуренції. Для міжнародних конкурсних торгів тендерна документація та оголошення про закупівлю готуються англійською мовою. Проте, практично усі Замовники торгів готують також українську версію документів. При будь-яких розбіжностях, англійська версія завжди має переважну силу.

Тендерна документація є достатньо детальною та об'ємною. Для прикладу, для підпроєкту «Придбання трамваїв» тендерна документація містить 197 сторінок англійською мовою, а також українська версія – 204 ст.

Тендерна документація складається із таких основних частин та розділів:

Частина 1 – Порядок проведення тендеру

Розділ I – Інструкція для учасників тендеру

Розділ II. Умови проведення тендеру

Розділ III. Критерії оцінки та кваліфікація

Розділ IV. Зразки форм для учасників в тендері

Розділ V. Провоможні країни

Частина 2 –Вимоги до закупівлі

Розділ VI. Вимоги до закупівлі

Частина 3– Умови та форми контракту

Розділ VII. Загальні умови контракту

Розділ VIII. Особливі умови контракту

Розділ IX. Форми контракту

Для отримання пакету тендерної документації зацікавлений Учасник звертався до Замовника та за певну оплату отримує її електронною та/або кур'єрською поштою.

У грудні 2019 р. мною була розроблена дорожня карта тендерної процедури підпроєкту «Придбання трамваїв» (див.табл. 2.7.).

Таблиця 2.7.

№	Етапи	Період	Орієнтовний термін
1.	Підготовка та надсилання тендерної документації (ТД) консультантам Ежис для погодження перед відправкою в ЄІБ	1 міс.	Надіслано: 19.12.2019(28.12.2019- зміни в тех.спец.)
2.	Перевірка та погодження ТД (укр. та англ.версії) з Консультантами (орієнтовно 500 арк.)	2 тижні	2-га пол.січня 2020 (1- 13.01.20 – Консультанти вихідні)
3.	Надсилання ТД в ЄІБ для оголошення тендеру (копія у МінІнфраструктури)	Після погодження ТД Консультантами	27.01.2020
4.	Оголошення про викриття тендерної процедури (ЄІБ)	1-5 днів	27-31.01.2020

5.	Передтендерна зустріч з потенційними учасниками	За 28 днів до відкриття пропозицій	28.02.2020
6.	Подача тендерних пропозицій учасниками	Протягом 60 днів з дня оголошення про тендер	27-30.03.2020
7.	Відкриття тендерних пропозицій	На 60-й день з дня оголошення про тендер	27-30.03.2020
8.	Оцінка тендерних пропозицій	1-2 міс.в залежності від кількості учасників та якості підготовки пропозицій)	30.04.2020
9.	Погодження звіту про оцінку з ЄІБ (no objection)	2 тижні	14.05.2020
10.	Акцепт переможця	Після отримання «no objection» ЄІБ	14.05.2020
11.	Період на подання скарг, якщо такі будуть	10 днів	25.05.2020
12.	Підписання контракту з переможцем та отримання банківської гарантії на авансовий платіж	28 днів	22.06.2020
13.	Аванс 10%	-	23.06.2020
14.	1-ша поставка – 5 трамваїв	18 міс.після авансу	23.12.2021
15.	2-га поставка – 5 трамваїв	24 міс.після авансу	23.06.2022

[складено автором]

З моменту публікації оголошення, наступних 8 (вісім) компаній виявили свою зацікавленість у тендері по цьому компоненту: ТОВ “СП “ЕЛЕКТРОНТРАНС” (Львів, Україна); PESA Bydgoszcz SA (Бидгощ, Польща); Cegielski – Fabryka Pojazdów Szynowych Sp. z o.o. (Познань, Польща); ТОВ «Татра-Юг» (Одеса, Україна), ТОВ “ТОРГОВИЙ ДІМ “ЛІТАН”(Дніпро, Україна), ТОВ “БКМ-Україна” (Луцьк, Україна), Vozankaya SA (Туреччина), ŠKODA TRANSPORTATION a.s. (Чехія).

Ці компанії сплатили невідшкодований грошовий збір у розмірі 200 євро для отримання тендерної документації та можливості більш детально ознайомитися з умовами, викладеними у ній.. Якщо вдається до перебігу

тендерного процесу, то 6 потенційних учасників активно стежили за процедурою тендеру способом підтвердження отримання листів-роз'яснень, а також листів-запрошень. Три компанії (ТОВ «СП «ЕЛЕКТРОНТРАНС», PESA Bydgoszcz SA, ТОВ «Татра-Юг») працювали над тендерною документацією, про що свідчили їх запити на роз'яснення змісту вимог Замовника. Найактивнішим серед потенційних учасників виявилась компанія «Електронтранс», що надіслала найбільше запитів та пропозицій Замовнику, що стосувались процедури проведення торгів, умов контракту та технічних специфікацій.

Відповідно до положень тендерної документації, 5 березня 2020 року Замовником було проведено перед тендерну зустріч та організовано можливість відвідати з технічними спеціалістами підприємства трамвайне депо для ознайомлення з параметрами колій та технічними ознаками рухомого складу. На зустрічі були присутні представники компаній «Pesa Bydgoszcz» SA, ТзОВ «Спільне українсько-німецьке товариство «Електронтранс»», а учасникам, що не могли долучитися до зустрічі, було надіслано протокол з основними даними, що обговорювали на зустрічі. Замовник оперативно надавав відповіді на запитання до умов тендерної документації учасникам.

Варто зазначити, що у зв'язку із великим обсягом робіт, перекладів, а також поширенням коронавірусної інфекції країнами світу, Замовником були внесені зміни до тендерної документації. Початкову дату подачі тендерних пропозицій, що була запланована на 24.03.2020 було перенесено, в результаті чого відкриття тендерних пропозицій провели 07.04.2020. Це було перше онлайн відкриття тендерних пропозицій на закупівлю 10 трамваїв по проєкту Європейського інвестиційного банку в Україні [15]. У зв'язку із світовою пандемією COVID-19 було оперативно розроблено та погоджено з ЄІБ механізм онлайн подання тендерних пропозицій та їх відкриття.

Учасників було попереджено заздалегідь шляхом офіційного листа та документом зміни до тендерної документації. На думку Замовника даний часовий проміжок був достатнім для підготовки тендерної пропозиції. Також Учасникам було надано додаткову опцію подавати пропозиції в електронному форматі.

Незважаючи на це, польська компанія «Pesa Bydgoszcz» за 2 робочі дні до відкриття тендерних пропозицій (03.04.2020), звернулась з проханням продовжити кінцевий термін подачі до 01.06.2020, мотивуючи це тим, що у зв'язку з COVID-19 та обмеженнями у їх країні вони не можуть фізично підготувати документи. Також дана компанія подала офіційну скаргу до ЄІБ щодо обмеження міжнародної конкуренції. Проте, ЛКП «Львівелектротранс» провели усю процедуру згідно Політики та Правил закупівель ЄІБ, надаючи усім потенційним учасникам однакові умови для участі: 58 днів для підготовки тендерної пропозиції, включаючи продовження терміну подачі пропозицій і вважає, що даний часовий проміжок є достатнім для підготовки необхідних документів.

07.04.2020 під час першої за історію міста онлайн-відео-конференції розкриття тендерних пропозицій, були присутніми 2 компанії-учасниці:

- 1) «Pesa Bydgoszcz» SA (подали електронну пропозицію);
- 2) Консорціум ТзОВ «Спільне українсько-німецьке товариство «Електронтранс» та ТзОВ «Завод ЕлектронМаш» (попади пропозицію у паперовому форматі).

Під час розкриття електронного файлу, надісланого компанією «Песа», не було надано самої тендерної пропозиції та супутніх документів, що необхідні для подальшого розгляду комітетом. Натомість, учасник надав супровідний лист-пояснення щодо знемоги підготувати документи до вказаного терміну.

Консорціум ТзОВ «Спільне українсько-німецьке товариство Електронтранс» та ТзОВ «ЕлектронМаш» подали поний пакет пропозиції. Загальна ціна Тендерної пропозиції – 17 522 493.00 євро без ПДВ. Тож в результаті, було подано лише одну тендерну пропозицію.

Після проведення відкриття пропозицій Учасникам, що не подали жодних документів та не взяли участі у розкритті тендерних пропозицій, підприємством було надіслано офіційні запити з проханням аргументувати відсутність своєї участі. Дві компанії надали відповідь на запит, а саме: Компанія ŠKODA TRANSPORTATION a.s. (Чехія) та одеська компанія «Татра-Юг». Перший потенційний Учасник надав позитивний відгук та подякував підприємству за надання необхідної інформації щодо тендеру своєчасно, а рішення не брати участі пояснив великим обсягом робіт та внутрішніми процесами на виробництві. Друга ж компанія, надаючи відповідь, посилалась на брак врахування запропонованих нею технічних змін до Тендерної документації Замовником, на що ЛКП «Львівелектротранс» пояснив свої дії тим, що під час створення документації для тендеру, враховує не лише специфікації транспортного засобу, а й урбаністичні риси нашого міста, і все що було можливим взяв до уваги.

Зважаючи на вищезазначене, Замовник вважає, що дотримався всіх правил міжнародної конкуренції, а учасники мали рівні можливості для своєчасного направлення запитів на роз'яснення, пропозицій щодо внесення змін до тендерної документації та можливості належним чином підготувати необхідні документи для тендеру- 58 днів від дня оголошення тендеру.

Тендерна пропозиція учасників діє 120 календарних днів з моменту подачі пропозицій. Станом по травень 2020р. проводиться оцінка пропозицій, що є конфіденційним для тендерного комітету, який перед оцінкою підписує відповідну Декларацію конфіденційності та неупередженості. Після підготовку

звіту про оцінювання тендерних пропозицій тендерний комітет Замовника надішле запит в ЄІБ щодо видачі «не заперечення» (“no objection”) для присвоєння контакту переможцю. Тільки після цього можна буде підписувати контракт на поставку товарів.

ВИСНОВКИ ДО РОЗДІЛУ 2

Проект «Львівський громадський транспорт» - це перший проект міста Львова у співпраці з ЄБРР. Також це перший проект ЄБРР у сфері громадського транспорту в Україні. На сьогоднішній день Львів є найбільшим партнером ЄБРР в Україні у реалізації проектів комунальної сфери. Термін реалізації проекту від заключення фінансової угоди до реалізації усіх компонентів проекту становив 10 років. Цей проект був своєрідним тренажером для усіх стекхолдерів, оскільки був безпрецедентним, і усі складні рішення доводилося приймати вперше в історії України. Це був важкий проект в реалізації і на це впливали багато факторів. Детальніше можна ознайомитися з дослідженням автора у Додатку В щодо ключових ризиків та факторів, які впливають на реалізацію муніципальних інфраструктурних проектів в Україні (приклад проекту ЄБРР). Досвід реалізації проекту позитивно вплинув на імплементацію наступного проекту «Модернізація громадського тролейбусного транспорту м.Львова. Вибірка кредитних коштів на пряму залежить від проведення закупівель, адже кошти видаються уже під підписаний контракт. Для порівняння, перша вибірка коштів (25% кредитних коштів) по проекту «Львівський громадський транспорт» відбулася через 3 роки після підписання кредитної угоди, а за перший рік після підписання фінансової угоди по тролейбусному проекту було вибрано 53% кредитних коштів на реалізацію компонентів проекту.

Проект «Міський громадський транспорт України» також є першим для міст України у сфері громадського транспорту у співпраці з ЄІБ. Оскільки даний проект реалізовується за умов надання державних гарантій, на відміну від проекту ЄБРР, де гарантії є муніципальними, саме підписання фінансової угоди про передачу коштів є довшим у часі. Для прикладу, від моменту зародження концепції проекту до підписання фінансової угоди, проект ЄБРР становив 1 рік, ЄІБ – 3 роки.

Основним визначником успіху чи невдачі проєктів є людський ресурс. І основною проблемою реалізації проєктів МФО в Україні в тому числі проведення міжнародних закупівель по правилам МФО є відсутність професійних кадрів. В основному використовується існуючий кадровий потенціал кінцевих бенефіціарів, який немає досвіду у реалізації таких проєктів і немає резерву часу для його навчання, а також належного фінансового забезпечення такого персоналу. Відбувається навчання в процесі реалізації проєктів. Це основний виклик, яку я озвучувала на усіх можливих зустрічах, семінарах та конференціях стейкхолдерів найвищого рівня. Варто зазначити, що на даний момент, основні центри прийняття рішень зрозуміли основну проблему в низькій реалізації проєктів МФО в Україні, та поступово наращують потенціал кадрів та підсилюють супровід проєктів професійними консультантами. Реалізація інфраструктурних проєктів за фінансування МФО розвиває нашу країну та виводить на рівень якості Європейського Союзу та крокує в такт з стратегією розвитку України.

РОЗДІЛ 3. ПЕРЕВАГИ ТА НЕДОЛІКИ ЗАКУПІВЕЛЬ ВІДПОВІДНО ДО ПОЛІТИК ТА ПРАВИЛ ЗАКУПІВЕЛЬ МІЖНАРОДНИХ ФІНАНСОВИХ ОРГАНІЗАЦІ В УКРАЇНІ

3.1. Порівняння міжнародних процедур публічних закупівель Європейського банку реконструкції та розвитку, Європейського інвестиційного банку та України

Вже понад чотири роки всі торги в державній сфері здійснюються за допомогою Закону про публічні закупівлі. Головною метою закону було і є гармонізування між Законодавством України та міжнародними директивами Європейського Союзу, покращення ефективності процесів державних закупок та уникнення корупційних дій та тіньових схем. З того часу, до закону внесли 14 правок, щоб впевненими кроками робити систему кращою та гідною міжнародного зразка. Україна продовжує черпати досвід процедур Європейського інвестиційного банку та Європейського банку реконструкції та розвитку. Останній регулярно проводить тренінги для працівників акредитаційних майданчиків для підвищення їх рівня кваліфікації. Відповідно до таких щедрих практик та співпраці, Україна стає державою з доволі прогресивним рівнем відкритої сфери публічних закупівель. Однак, для того, щоб усвідомити наскільки ми правильно рухаємось до покращення, необхідно вдатися до методики порівняння процедур та стандартів.

Одним з перших нововведень, які імплементувала Україна, став поділ процедур відповідно до їх ціни. Відповідно до Закону про публічні закупівлі існує три види закупівель відповідно до цінових порогів: допорогові, надпорогові та європейські чи міжнародні торги. Всі вони мають чітко визначені норми та є методом запобігання зайвої бюрократії там, де її можна уникнути.

Щодо видів процедур, Україна чітко розмежовує для себе способи за якими можуть діяти Замовники. На приклад відповідно до Нової редакції закону починаючи з 19 квітня 2020 року, введено процедуру спрощеної закупівлі для контрактів зі незначною сумою (до 50 тис. грн.). Варто помітити неабияку схожість даного нововведення з процедурою відкритих спрощених торгів за політикою закупівель ЄБРР. Саме так втілюються контракти з невеликими сумами там і є відкритими для публічності.

Щодо публікації, то ще з 2016 р. Україна відкрила завісу ізоляції від прихованих закупівель та контролює публікування про ті чи інші торги на інформаційних майданчиках. Хоча й схожість з МФО присутня і тут, однак варто зазначити, що за місцем публікації дані процеси все ж різняться. Якщо в Україні це майданчик «Прозорро», то в випадку Європейського інвестиційного банку це Офіційний вісник ЄС, а ЄБРР- їх офіційний сайт та Бюлетень Бізнес розвитку.

З метою забезпечення рівних умов для усіх учасників конкурсів, а також для чіткого визначення термінів процедури тендера існує точний проміжок часу, який дається для підготовки конкурсної документації, що у випадку кожної фінансової інституції є відмінним від іншого. В даному періоді також відбувається процес спілкування зі всіма учасниками з метою ефективною підготовки. До недавнього часу така процедура спілкування з потенційними реалізаторами проєктів відбувалась лише в рамках співпраці з міжнародними фінансовими організаціями (ЄБРР, ЄІБ). Однак, станом на сьогодні дану практику почали застосовувати і для системи «Прозорро». Саме це допоможе учасникам ще краще зрозуміти потреби замовника та ході діалогу знайти «зерно» виробничого процесу.

Відрізняється також і використання мови під час тендерного процесу . Оскільки ДП «Прозорро» чітко визначає відмінність українських торгів від

міжнародних, то відповідно до процедури відрізнятиметься присутність англійської мови чи її відсутність на етапі пре-кваліфікації, заповнення оголошення. Щодо мовного питання у процедурах ЄБРР та ЄІБ, то вони співпадають з міжнародними директивами Європейського Союзу: оскільки мовами ЄС є англійська та французька, то оголошення щодо проведення тендеру повинне бути надруковане однією поданих з мов. Однак не забороняється використання мови ініціатора для більшого заохочення національного виробника.

Не оминає тендерну процедуру питання цін у тендерних пропозиціях, які подаються Учасниками. Для того, аби уникнути заниження середньостатистичних ринкових цін, відповідно до міжнародних стандартів, замовник повинен контролювати процес цінової політики. І тут є відмінності у кожній процедурі закупівель. ЄБРР контролює стандарти цін згідно з міжнародною системою Інкотермс, а у випадку Європейського інвестиційного банку– стандарти CIF, CIP та EXW в залежності від місця виробництва чи поставки. Щодо українських стандартів, то до введення нових норм від 19 квітня 2020 р. не було чіткого регулювання цін. Це було причиною суперечок між учасниками та замовниками щодо оптимальності. Однак, станом на зараз з'явився термін аномально низької ціни, що допомагає відкинути недобросовісних виконавців та визначає стандарти ринкових цін відповідно до предмета закупівлі.

Щодо тендерної пропозиції, вона має відповідати чітким критеріям тендерної документації незалежно від організації. Однак, способи її надсилання різняться. Якщо у випадку української системи закупівель тендерна документація оприлюднюється безкоштовно на онлайн-платформі для усіх учасників, то у випадку ЄБРР та ЄІБ вона надсилається потенційним учасникам електронним способом чи кур'єрською доставкою за передоплатою.

Відрізняється також і процес розкриття тендерних пропозицій. Якщо за українською системою це онлайн процедура без особистого зібрання учасників, то у випадку правил Європейського інвестиційного банку та Європейського банку реконструкцій та розвитку, учасники повинні особисто з'явитися на процедурі розкриття тендерних пропозицій. Усі пропозиції відкривають відповідно до порядку їх отримання, а усі пакети документів, що отримано після кінцевого часу подачі, надсилаються учасникам нерозкритими.

Після розкриття пропозицій, у кожному випадку проводиться оцінка пропозицій, що має чіткі критерії. Після неї оприлюднюються результати конкурсу і надходить етап заключення контракту. Для кращого бачення картини, порівняльна характеристика процедур в Україні та за правилами ЄБРР, ЄІБ надається у таблицях 3.1.-3.6.

Таблиця 3.1

Критерій порівняння: <i>Використання електронної системи закупівель</i>		
ЗУ «Про публічні закупівлі»	Правила закупівель ЄБРР	Правила закупівель ЄІБ
Обов'язкова, https://prozorro.gov.ua	З 01.01.2020р. – обов'язкова https://eceptt.ebrd.com	відсутня
Критерій порівняння: <i>Публікація оголошення про тендер</i>		
Офіційний сайт публічних закупівель Prozorro https://prozorro.gov.ua/	Офіційний сайт ЄБРР https://www.ebrd.com/work-withus/procurement/notices.html Інформація висвітлюється поки не припиниться закупівля товарів, робіт чи послуг Після публікації на сайті ЄБРР, Замовник може опублікувати оголошення з посиланням на сайт	Офіційний сайт публічних закупівель Європейського Союзу (ОВЕС) https://ted.europa.eu Після публікації на сайті ЄС, Замовник може опублікувати оголошення з посиланням на сайт ЄБРР на офіційній сторінці підприємства,

	ЄБРР на офіційній сторінці підприємства, міської ради та в рубриці «Інші оголошення» на сайті Prozorro.	міської ради та в рубриці «Інші оголошення» на сайті Prozorro. Публікація може відбутися без ОВЕС, якщо Банк долучається до тендеру вже під час його реалізації в ситуації якщо публічні та відкритість достатньо було забезпечено.
--	---	--

[складено автором]

Згідно українського законодавства усі публічні закупівлі здійснюються через електронну систему закупівель Prozorro, ЄБРР також використовує електронну систему – ЕСЕРР, проте тільки з 01 січня 2020р. вона є обов’язковою для Клієнтів Банку. ЄІБ не використовує електронної системи закупівель.

Таблиця 3.2.

Критерій порівняння: <i>Види процедур</i>		
ЗУ «Про публічні закупівлі»	Правила закупівель ЄБРР	Правила закупівель ЄІБ
<ul style="list-style-type: none"> -конкурентний діалог; -відкриті торги; -процес переговорів ;- спрощена закупівля; -обмежені торги(набирає чинності 19.10.2020). 	<ul style="list-style-type: none"> - відкриті торги; - відкриті спрощені торги; - багатоетапні відкриті торги; - вийняткові процедури (прямий контракт, альтернативні процедури закупівлі згідно національних правил). 	<ul style="list-style-type: none"> - закриті торги; - відкриті торги; - конкурентний діалог; - конкурентний діалог з переговорами; - договірні процедури без публікації

[складено автором]

В усіх процедурах найпоширеніший метод закупівлі («по замовчуванню») – відкриті торги, усі інші методи – це вийнятки, які застосовуються при певних умовах.

Таблиця 3.3.

Критерій порівняння: <i>Цінові пороги (відкриті торги з публікацією англійською мовою)</i>		
ЗУ «Про публічні закупівлі»	Правила закупівель ЄБРР	Правила закупівель ЄІБ
Відкриті торги проводяться на товари від 133 тис.євро, роботи від 5,15 млн.євро	Відкритий конкурс у випадку, якщо вартість оцінюється як рівна, або вища від 250тис. євро для товарів і послуг та 7, 5 млн.євро для робіт і контрактів на поставку чи монтаж. Якщо ціна нижча, то як правило застосовується процедура спрощених торгів.	Відкриті міжнародні торги від 200 тис. євро для товарів і послуг та 5 млн.євро для робіт
Критерій порівняння: <i>Тендерна документація</i>		
Готується Замовником відповідно до вимог	Готується Замовником англійською та українською мовами з допомогою міжнародних консультантів та погоджується Банком («не заперечення»)	Готується Замовником англійською та українською мовами з допомогою міжнародних консультантів та переглядається Банком («без коментарів»)
Критерій порівняння: <i>Мова</i>		
у випадку міжнародних торгів- на етапі прекваліфікації, заповнення оголошення на українській та англійській мовах.	Одна з офіційних мов банку при публікації оголошення, для тендерної пропозиції-англійська, однак можливе вживання мови ініціатора для приваблення місцевих компаній та забезпечення конкуренції під час торгів	Для оголошень- французька чи англійська. За певних випадків, тендерні документи чи у разі судових спорів – можливе вживання мови іціатора але лише за надання банку завіреного перекладу для зрозумілості

[складено автором]

Тендерна документація в усіх процедурах готується Замовником, проте згідно процедур ЄБРР, перед оголошенням тендеру, документи переглядаються

Банком та випускаєть «не заперечення, в ЄІБ – «без коментарів». Це означає, що Банки перевірили, що тендерна документація відповідає їнім правилам.

Таблиця 3.4.

Критерій порівняння: <i>Термін подачі тендерних пропозицій</i>		
ЗУ «Про публічні закупівлі»	Правила закупівель ЄБРР	Правила закупівель ЄІБ
у випадку міжнародних торгів - не менше 30 днів з моменту запрошення	не менше 40 днів з моменту публікації запрошення до участі в конкурсі	щонайменше 6 тижнів з моменту коли потенційні учасники тендеру можуть отримати тендерну документацію (з дати публікації оголошення про тендер)
Критерій порівняння: <i>Доступ до тендерної документації</i>		
Тендерна документація безкоштовно оприлюднюється замовником разом з оголошенням про проведення відкритих торгів в електронній системі закупівель для загального доступу шляхом заповнення полів в електронній системі закупівель.	Тендерна документація надсилає учаснику після сплати ним конкурсного збору онлайн та/або у паперовому форматі кур'єрською доставкою. В електронній системі – безкоштовно.	Тендерна документація надсилаєтьсє учаснику після сплати ним конкурсного збору онлайн або у паперовому форматі кур'єрською доставкою.

[складено автором]

Відповідно до правил ЄБРР та ЄІБ – мінімальний термін подачі тендерних пропозицій становить 40 і 42 дні відповідно, в порівнянні з українськими – 30.

Тендерна документація МФО є детальною та об'ємною. Для того, щоб Замовник покрив витрати на друк, пересилку документів, встановлюєтьсє мінімальна плата за надання тендерної документації.

Таблиця 3.4.

Критерій порівняння: <i>Процедура відкриття тендерних пропозицій</i>		
ЗУ «Про публічні закупівлі»	Правила закупівель ЄБРР	Правила закупівель ЄІБ
<p>Шляхом проведення електронного аукціону по пониження (редукціону) в 3 етапи:</p> <p>1) Початкові ставки учасників (найменування інших учасників не демонструються, натомість їх позначають як Учасник і порядковий №; Пропозиції подаються в порядку найвищої до найнижчої;</p> <p>2)пониження цін Учасниками;</p> <p>3)завершення редукціону, оприлюднення найменувань учасників з фінальними ціновими пропозиціями. Перехід до етапу оцінки[50].</p>	<p>Заявки/пропозиції повинні бути отримані і відкриті відповідно до процедур і умов, що гарантують дотримання правил розкриття і доступності інформації про результати відкриття. Час і місце розкриття та будь-яка інформація, зачитана на розкритті пропозицій, повинні строго відповідати правилам, що містяться в тендерній документації. Якщо використовується платформа електронних закупівель, процедури повинні забезпечувати відповідний рівень прозорості. Клієнт повинен скласти повний протокол розкриття заявок, копія якого відразу після розкриття тендерних пропозицій направляється в Банк. Конкурсні заявки, отримані після встановленого терміну подачі заявок, повертаються учасникам конкурсу нерозкритими. В електронній системі закупівель протокол формується автоматично.</p>	<p>Заявки/пропозиції повинні бути отримані і відкриті відповідно до процедур і умов, що гарантують дотримання правил розкриття і доступності інформації про результати відкриття. Час і місце розкриття та будь-яка інформація, зачитана на розкритті пропозицій, повинні строго відповідати правилам, що містяться в тендерній документації. Клієнт повинен скласти повний протокол розкриття заявок, копія якого відразу після розкриття тендерних пропозицій направляється в Банк. Конкурсні заявки, отримані після встановленого терміну подачі заявок, повертаються учасникам конкурсу нерозкритими.</p>

[складено автором]

Українські закупівлі проводяться аукціонним методом з можливістю пониження ціни, у процедурах МФО передбачені «запечатані конверти», тобто Учасник не може понизити ціну під час відкриття, лише може зазначити у своїй пропозиції чи надається знижка, і, якщо так, то яка саме.

Таблиця 3.5.

Критерій порівняння: <i>Оцінка тендерних пропозицій</i>		
ЗУ «Про публічні закупівлі»	Правила закупівель ЄБРР	Правила закупівель ЄІБ
Проводиться автоматично електронною системою закупівель на основі критеріїв і методики оцінки, зазначених замовником у тендерній документації, та шляхом застосування електронного аукціону	Проводиться тендерним комітетом Замовника. Береться до уваги не лише ціна, а й відповідність усім критеріям у документації, до яких належать: графік платежів, час завершення будівництва або поставки, операційні та експлуатаційні витрати, ефективність і сумісність обладнання, продуктивність й якість, вплив на навколишнє середовище та екологічні вимоги, можливості сервісного обслуговування та наявність запасних частин, а також незначні відхилення від вимог або упущення Звіт про оцінку тендерних пропозицій з рекомендацією про присудження контракту надсидається в Банк на погодження та тримання «не заперечення»	Проводиться тендерним комітетом Замовника. Базується на найнижчій ціні відповідних тендерних пропозицій, в яких виконано технічні вимоги та кваліфікаційні критерії. Або на економічно найвигіднішій тендерній пропозиції, із використанням низки критеріїв, адаптованих до конкретного контракту. Звіт про оцінку тендерних пропозицій з рекомендацією про присудження контракту надсидається в Банк на погодження та тримання «не заперечення»

[складено автором]

Закупівлі МФО є більш тривалими в оцінці пропозицій та визначення переможців, оскільки потребують додаткового часу на перевірку консультантами та отриманням «не заперечення» Банку. Як правило, термін дії тендерних пропозицій діють 120 днів з моменту подачі пропозицій з можливим продовженням при необхідності. Тобто, це максимальний термін оцінки пропозицій та визначення переможця. Відповідно, українські міжнародні тендери мають чіткий регламент, а саме : передкваліфікація – не більше 20 днів з

дня подачі пропозицій, очікування на аукціон - 5 днів, укладання договору – від 10 до 20 днів з дня прийняття рішення про намір укласти договір. Максимальний термін оцінки пропозицій – 45 днів, що майже в 3 рази менше, ніж максимально можливий термін оцінки пропозицій відповідно до процедур МФО.

Таблиця 3.6.

Критерій порівняння: <i>Можливість оскарження публічних закупівель</i>		
ЗУ «Про публічні закупівлі»	Правила закупівель ЄБРР	Правила закупівель ЄІБ
<p>Скарги, що стосуються прийнятих рішень, дії чи бездіяльності Замовника, які відбулися після оцінки тендерних пропозицій учасників, подаються протягом десяти днів з дня, коли суб'єкт оскарження дізнався або повинен був дізнатися про порушення своїх прав унаслідок рішення, дії чи бездіяльності Замовника, але до дня укладення договору про закупівлю [].</p>	<p>Процес розгляду скарг Банку включає два компоненти:</p> <p>1) запит на перегляд закупівель. Це надає учасникам тендерного процесу можливість запиту в Банк щодо перегляду будь-якого питання, яке не було вирішено шляхом спілкування з клієнтом Банку до закінчення строку подання пропозиції про попередню кваліфікацію, тендер або пропозицію консультантів. Під час цієї частини процесу закупівель існує можливість скорегувати тендерний процес, а отже, з точки зору Банку, це є частиною роз'яснення, і порушені питання не обов'язково є підставою для скарги.</p> <p>2)Скарга на закупівлі. Скарга буде розглянута лише у випадку, якщо вона подана особисто або від імені Учасника після закінчення строку подання:</p> <p>а) стосовно тендерів на товари і роботи, заявки на попередню кваліфікацію, технічну пропозицію на першому етапі або остаточну тендерну пропозицію;</p> <p>б) стосовно консультаційних послуг, виявлення інтересу, технічної пропозиції або остаточної пропозиції.</p>	<p>Скаржникам рекомендується подавати скарги щодо публічних закупівель до закінчення періоду очікування рішення щодо тендеру , тобто у проміжному терміні між наданням «не заперечення» Банком щодо переможця закупівлі та підписанням договору [73].</p>

Порівнявши процедури перебігу процесів закупівель ЄБРР, ЄІБ та Системи «Прозорро», підсумуємо, що Україна вдосконалює систему закупівель за міжнародними лекалами, а її динаміка розвитку помітна не тільки у наявності нових законопроектів, а й у кількості нагород та відзнак, що отримує система «Прозорро» від закордонних колег. Однак, Україна не збирається зупинитися на досягнутому, оскільки ще є низка недопрацьованих питань. Наприклад щодо електронного 3-етапового аукціону, що відбувається на основі поступового зниження цін починаючи від учасника, що запропонував найвищу ціну. Таким чином, учасник, який при подачі тендерної пропозиції вказав найбільшу ціну має право останнім змінити її, розуміючи при цьому ціни усіх конкурентів. Зазначена ситуація з абсолютною точністю свідчить про те, що в компанії з початково найвищою ціною пропозицією є більше шансів виграти, в порівнянні з іншими, оскільки при зниженні ціни останнім навіть на 1 гривню такий учасник вже автоматично стає переможцем оцінки. При цьому, інші учасники ставляться в нерівне становище, порівняно з останнім, що можна розцінювати як недолік системи. Тож чекатимемо рішень від влади щодо вдосконалення комплексу публічних закупок та пропозицій альтернативних рішень даного питання.

3.2. Переваги та недоліки застосування правил публічних закупівель Міжнародних фінансових організацій в міських інфраструктурних проєктах

Розвиток інфраструктури в державному секторі стикається з широким колом проблем. Можливість уряду фінансувати фінансовими ресурсами є обмежена його податковою базою. За традиційних методів закупівель у державному секторі із застосуванням будівельних контрактів результати не пов'язані із зобов'язаннями уряду щодо надання позики, і існує мало способів передати ризик третім особам. У багатьох випадках результати проєктів ніколи

не вказуються, і якщо вони є, вони не можуть бути досягнуті через затримки будівництва та перевитрат у поєднанні з жорсткими обмеженнями бюджету в державному секторі, що призводять до зменшення потенціалу проєкту. Ці перевитрати та затримки витрат є нормою для проєктів у державному секторі, де, зазвичай витрати є великими. Проєктні роботи, як правило, ґрунтуються на доступності коштів, а не на очікуваному результаті, і не враховують витрат на модернізацію існуючої інфраструктури. Традиційні методології оцінювання проєктів, такі як чиста теперішня вартість, не враховують негативного впливу на доступність урядом фінансування майбутніх проєктів через вимоги до покриття застарілих позик на проєкти, які не досягли очікуваного рівня ефективності.

Ці проблеми ускладнюються фокусуванням урядів на конкурентних торгах з найменшою ціною, що створює сильні стимули для постачальників зменшення витрат у будівництво та перенесення додаткових витрат на експлуатацію та технічне обслуговування в експлуатаційну фазу, збільшуючи вартість життєвого циклу проєкту. Подальші проблеми виникають, оскільки технічне обслуговування базується на доступності фінансування державного сектору, а не на меті оптимізації потенціалу активів на основі концепції життєвого циклу проєкту. Кінцеві бенефіціари державного сектору обмежені в своїй можливості реалізації проєкту. Для вирішення даної проблеми, використовують фінансування МФО, і проводять закупівлі по їх правилах. Це дозволяє використовувати міжнародні практики реалізації інфраструктурних проєктів і має можливість враховувати витрати на життєвий цикл проєкту та реалізовувати проєкт комплексно. Наприклад, для запуску трамвайної лінії, недостатньо тільки побудувати колію, потрібно також врахувати закупівлю відповідного рухомого складу, підсилення або будівництво нової тягової підстанції, а у випадку будівництва Сихівського трамваю у м. Львові, ще й реконструкцію колекторів та будівництво моста. Отже, перевагою закупівель МФО є ефективне планування та

реалізацію комплексних інфраструктурних проєктів. Також, МФО вимагають здійснювати незалежний інженерний нагляд професіоналами міжнародного рівня, і що стосується ЄБРР, то Банк надає додаткове грантове фінансування на такий незалежний зі сторони Замовника чи Підрядника контроль.

Законом України «Про публічні закупівлі» уже враховані основні принципи закупівель МФО, а саме:

- прозорість,
- рівність,
- недискримінаційність,
- ефективність.

Станом на 2018 р. система закупівель ProZorro вважалася найуспішнішою гібридною закупівельною платформою у світі, яка поєднала в собі переваги централізованої на нецентралізованій системі, та де були акумульовані найкращі практики світу. Проте, на мій погляд, у всьому потрібно дотримуватися «золотої середини». Якщо, до прикладу, робити все надто прозорим, тобто публікувати усі контракти, це може призвести в майбутньому до формувань «картелів», які можуть моделювати та прогнозувати ситуацію на ринку та розігрувати свій сценарій маніпулюючи цінами. Наприклад, Швеція, країна, що вважається найбільш прозорою в Європі, не публікує контракти, які заключили в результаті проведення тендерів. Існує думка, що в найбільш чесних країнах – найменше прозорості, оскільки панує довіра в суспільстві, а в найбільш корумпованих – найбільше прозорості. ЄБРР та ЄІБ публікують оголошення про присудження контракту з основними даними – назва переможця тендеру, сума контракту, термін виконання контракту та переділ інших учасників та їх цінних пропозицій. Проте самі договори є конфіденційними. Я вважаю, що публікація контрактів від 1 грн відповідно до змін до ЗУ «Про публічні закупівлі» від 19.04.2020р. може привести до «захаращення» і технічних збоїв системи, а також збільшить витрати

для кінцевих бенефіціарів, оскільки потрібно буде суттєво збільшувати штат працівників. З іншої сторони, це розвине ринок професійних «закупівельників» і, можливо, в далекій перспективі, покращить ситуацію на ринку праці. На сьогоднішній день для вищих навчальних закладів з'явився новий виклик – підготовка кадрів міждисциплінарного характеру, які мають поєднати навички економіста, юриста та інженера. Це новий напрям, який буде затребуваний на ринку праці у ближчому майбутньому.

Основною перевагою процедур закупівель МФО є те, що Банки удосконалювали даний процес протягом десятиріч з найкращими професіоналами світової арени і враховували найкращі практики успішних держав. І уже не потрібно винаходити «новий велосипед».

Переваги публічних закупівель МФО полягають у наступних підходах:

1) Закупівлі – це невід'ємна частина управління ризиками проєкту
Оскільки, мінімізація ризиків – це максимізація успіху проєкту в цілому.

2) Покриття всього циклу проєкту
Закупівлі – це частина стратегії реалізації проєкту

3) Збалансований розподіл ризиків

Використання стандартних тендерних документів та міжнародно визнані договірні умови

4) Мета оцінки – це найкраще співвідношення ціни та якості
Коефіцієнти оцінки зазвичай виражаються у грошовому вираженні

5) Ключ до успіху - люди

6) Допомога клієнтам Банку

7) Запобігання та боротьба з корупцією.

Процедури закупель МФО – це інструмент, вдале використання якого приведе до успішної реалізації проєкту. Проте, основним недоліком є саме методи і цілі користування даним інструментом. Оскільки інфраструктурні проєкти є зазвичай складні та потребують творчого підходу до закупівель та оцінки пропозицій, даний інструмент дозволяє бути більш гнучкішим у самому виборі найбільш економічно вигідної пропозиції.

Перевагою є також те, що самі клієнти Банків (кінцеві Бенефіціари) є відповідальними за всі аспекти закупівлі договорів. Вони запрошують, отримують та оцінюють тендери та присуджують договори, які у всіх випадках укладаються між клієнтами та постачальниками / підрядниками / консультантами. Проте, Банк виступає радником та контролюючим органом, допомагає клієнтам у процесі реалізації проєкту, переконується, що реалізація відповідає узгодженим практикам, переглядає та видає «не заперечення» чи «без коментарів» по процедурі закупівель, розглядає скарги.

Одним із недоліків процедури є те, що не так легко відхилити пропозицію учасника, яка на погляд Замовника, має високі ризики. При оцінці пропозицій Замовник повинен надсилати запити на роз'яснення учасникам, якщо наприклад відповідь не повна, а не відхиляти пропозицію. Для прикладу, згідно українського законодавства факсиміле немає юридичної сили, тому на думку українських юристів, заявка на тендер, яка була підписана шляхом штампу факсиміле немає юридичної сили та підпадає під відхилення. Проте ЄБРР не вважає, що це підстава для відхилення. Хоча, коли справа доходить до судових спорів, то Банк не втручається, а стверджує, що це відповідальність Бенефіціара. Тому, з однієї сторони Бенефіціар не може прийняти самотійно рішення щодо погодження переможця тендеру без погодження Банку, а з іншої сторони, якщо цей переможець не виконує свої зобов'язання, то це вже відповідальність Замовника - вирішувати судові спори.

3.3. Рекомендації щодо використання переваг та уникнення недоліків публічних міжнародних закупівель Міжнародних фінансових організацій для кінцевих Бенефіціарів

Найважливішими питаннями для державної та місцевої влади є точна оцінка типу та масштабу результатів, які вона потребує, та підготовчих заходів, які вони повинні вжити для мінімізації проєктних ризиків у таких сферах, як придбання землі, нормативні дозволи та доступність місцезнаходження проєкту, комунальні послуги, такі як доступ до дороги, електроенергія та вода, що дозволяють проєкту швидко перейти до початку реалізації.

Розвиток складної інфраструктури з використанням принципів співвідношення ціни та якості вимагає переходу від традиційного одноетапного конкурсного процесу, використовуючи критерій найменшої вартості, до багатоступеневого процесу торгів (іноді його називають конкурентоспроможним діалогом), щоб максимізувати потенціал для залучення передової технології та подання у тендерних пропозиціях дизайну(проєкту), що відповідає «призначенню». Критерій "найбільш економічно вигідного тендеру" (MEAT - most economically advantageous tender) використовується для оцінки складних пропозицій, які мають різні якості продукції, кількість, вартість та ризик протягом терміну експлуатації проєкту. Після завершення процедури подання торгів, владі необхідно створити підрозділи з моніторингу проєктів та контрактів, щоб забезпечити виконання всіма сторонами своїх зобов'язань за умовами контрактів.

Методика співвідношення ціни та якості (VFM – value for money) та її спрямованість на зменшення ризику та підготовку проєктів з метою мінімізації витрат життєвого циклу проєкту мають важливе значення для проєктування та

реалізації інфраструктурних проєктів. Визнання необхідності адекватної підготовки проєктів, незалежно від джерела фінансування, спонукало багато країн до розробки прозорих механізмів управління та інституційного потенціалу для вирішення ризиків та обмежень, які призводять до поганих розробок проєктів та управління ними протягом життєвого циклу об'єктів. Ефективне управління має вирішальне значення для вирішення таких питань, як узгоджена інфраструктурна політика міждержавної координації та ефективна консультація із зацікавленими сторонами. Найважливішими обмеженнями для розвитку інфраструктурних проєктів є відсутність:

- 1) сприятливого середовища, яке підтримує джерела надання як державному, так і приватному сектору (політики, закони, нормативна база);
- 2) установи, фінансування та досвід влади для визначення та підготовки відповідних проєктів, що відображають державні чи місцеві пріоритети;
- 3) фінансові ресурси, механізми державної підтримки та структури проєктів, які відповідають потребам різних категорій;
- 4) ефективні можливості управління ризиком.

Інституційні вимоги для інфраструктури зображені у таблиці 3.7.:

Таблиця 3.7.

Політика розвитку інфраструктури (пріоритети, плани) Міністерство інфраструктури України/міські ради
Підтримка, управління Групи управління проєктами, ризиками, Фонд розвитку проєктів, Фонд підтримки Уряду
Закупівлі, контракт-менеджмент Кінцеві Бенефіціари

[складено автором]

Через жорсткі та безвідповідальні процедури розподілу бюджету урядам на національному та місцевому рівнях не вистачає ліквідності, і вони сильно обмежені у своїх можливостях укладати контракти з приватним сектором та керувати зобов'язаннями. Для введення нових законів, установ та фінансових фондів для вирішення цих питань потрібно велика кількість часу.

Це вимагає підготовки чітких планів розвитку інфраструктури на ранній стадії, оскільки такі питання, як закупівля землі та консультації із зацікавленими сторонами, можуть зайняти тривалі періоди часу, і ця діяльність повинна відбуватися до пропонування проєктів ринку.

На основі восьми річного досвіду автора, пропоную наступні рекомендації кінцевим бенефіціарам проєктів щодо використання переваг та уникнення недоліків публічних міжнародних закупівель, які здійснюються Міжнародними фінансовими організаціями:

1. Планування.

Плануванню проєкта необхідно приділити максимально уваги, оскільки прискорення на даному етапі, буде мати наслідки призупинення або навіть блокування проєкту уже на стадії його реалізації. Дуже часто проєкти виникають в результаті політичного рішення держаної чи місцевої влади. І, відповідно, у влади завжди є бажання якнайшвидше показати результат і бажано за своєї каденції. Проте, інфраструктурні проєкти є надзвичайно масштабними і довготривалими (від 1 до 10 років і більше). Також часта зміна політиків в Україні приводить до зміни рішень, які повністю протилежні тим, які були прийняті «попередниками». Це дуже негативно впливає на терміни реалізації проєктів, адже погодження будь-яких змін потребує достатньо багато часу, що «заморожує» проєкт.

2. Аналіз стейкхолдерів,

який в основному опускають при плануванні проєктів. Проте, не залучення хоча б одного стейкхолдера може призвести до блокування проєкту уже на стадії реалізації, та відповідно, не виконання його у поставлені терміни.

3. Дорожня карта, обговорена з основними стейкхолдерами.

Рекомендую прописати з Банком дорожню карту та чіткий алгоритм послідовних дій. Бо, як правило, Банки керуються принципами, а не чіткими механізмами, оскільки кожний проєкт має свої особливості.

4. По можливості паралельно із підписанням фінансової угоди, планувати тендерну процедуру, оскільки вона займає орієнтовно 5-6 місяців.

5. Для ефективного управління проєктами необхідно створити групу реалізації проєкту, яка повинна складатися із професіоналів та фінансуватися на рівні міжнародних компаній. Як приклад, створити фонд супроводу проєктів. Як правило, для муніципальних проєктів створюється група існуючого персоналу, який немає досвіду реалізації проєктів та й часто навіть мотивації для їх супроводу. Залученим спеціалістам, які повинні володіти англійською мовою, адже основна мова реалізації проєктів – англійська, встановлюють оплату праці на рівні посадових окладів підприємства, яка є низькою для такого рівня проєктів. Тому важко знайти професіоналів для реалізації даних проєктів.

6. ЄБРР надає консультантів для супроводу окремого проєкту, проте ЄІБ надає консультантів в межах рамкової угоди, яка поширюється на усі міста, які входять в проєкт. Тому підтримка консультантів в другому випадку є мінімальною та розтягнутою у часі. Тому, рекомендую Бенефіціарам, при плануванні проєкту узгодити з Банком, щоб погодили графік роботи з консультантами, а ще краще закріпили одного консультанта за підпроєктом.

7. Провести навчання тендерному комітету стосовно політики та правил закупівель МФО.

8. На етапі підготовки тендерної документації добре продумати та спланувати повний цикл закупівлі аж до завершення контракту та гарантійних зобов'язань.

9. Велику увагу потрібно приділити до фінансового забезпечення тендеру та контракту (банківська гарантія). Враховуючи нестабільну фінансову ситуацію в Україні, варто прописати високі вимоги до банку, який буде видавати банківську гарантію при тому, вона не має дискримінувати інші банки.

10. Кожне рішення, яке приймає Бенефіціар, має бути ґрунтовно обґрунтоване, бажано документально, оскільки все рівно потрібно буде часто пояснювати і контролюючим органам і громадськості, чому ви прийняли те чи інше рішення на різних етапах проєкту.

11. Погодити з представниками Банку на початку процедури термінів розгляду документації Банком (погодження тендерної документації, погодження змін до тендерної документації, отримання «не заперечення» присудження контракту переможцю). Оскільки дуже часто Банком не регламентовано терміни розгляду документів, що може суттєво «затягнути» тендерну процедуру.

ВИСНОВКИ ДО РОЗДІЛУ 3

Будь-які правила закупівель створені з метою мінімізації корупційних ризиків та закупівлі товару, робіт чи послуг за певними критеріями, які допоможуть закупівельнику зробити закупівлю найбільш економічно вигідною.

Держава чи інституції, за кошти яких здійснюються публічні закупівлі створюють свої правила і політики закупівель. Відповідно, згідно із ст.6 ЗУ «Про публічні закупівлі», публічні закупівлі в Україні, які здійснюються за рахунок Міжнародних фінансових організацій, проводять відповідно до правил закупівель цих МФО.

У даному розділі наведено порівняння міжнародних публічних закупівель для товарів, робіт та послуг, які здійснюються за рахунок бюджетних коштів та кредитних коштів Європейського банку реконструкції та розвитку і Європейського інвестиційного банку.

У кожних правилах завжди є свої переваги та недоліки. Проте, важливо, при визначенні недоліків, поділитися ними з іншими потенційними бенефіціарами з метою їх можливого уникнення, або, якщо це можливо, мінімізувати ці недоліки чи навіть перетворити на переваги.

Для того, щоб провести процес закупівлі згідно правил закупівель певних Міжнародних фінансових організацій, потрібно вивчити теорію – самі правила. Проте, для того, щоб провести успішні закупівлі, необхідно послідувати з тими бенефіціарами, які уже мали таку практику. Тому, автором сформовані певні рекомендації бенефіціарам, які планують проводити закупівлі відповідно до правил закупівель ЄБРР та ЄІБ враховуючи власний досвід проведення таких закупівель. До основних рекомендацій віднесено: ґрунтовне планування проєкту, аналіз стейкхолдерів, детально сформована дорожня карта, паралельна тендерна процедура з підготовкою фінансової угоди, створення професійної групи

реалізації проєктів та формування чікого технічного завдання для консультантів, проведення навчання для тендерного комітету та детальне планування і формування тендерної документації враховуючи повний цикл проєкту, обговорення та погодження з Банком термінів перегляду та погодження документів, чітке формулювання обґрунтувань прийняття рішень на кожному етапі реалізації проєкту.

ВИСНОВКИ

Кожна країна має свою стратегію розвитку. Для реалізації цих стратегій, держави залучають різні фінансові ресурси. В основному країни, що розвиваються, часто користуються коштами Міжнародних фінансових організацій, таких, як: Світовий банк, Європейський банк реконструкції та розвитку, Європейський інвестиційний банк, GIZ (Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit), Міжнародна фінансова корпорація, KfW Bankengruppe, Шведське агентство міжнародного розвитку (Sida), Організація Об'єднаних Націй Програма розвитку (ПРООН), Агентство США з міжнародного розвитку (USAID) тощо [3].

Використовуючи найкращі міжнародні практики закупівель відповідно до правил закупівель МФО, країна економить величезну кількість грошей, уникаючи корупції завдяки прозорості, справедливості та ефективності. Проте, на даний момент, при проведенні міжнародних закупівель проектів МФО не викорисовується національна електронна система Prozorro. Тільки Світовий банк погодився проводити закупівлі, які фінансує банк по процедурах Прозорро. Ведуться дискусії, чи повинні усі МФО погодитися проводити свої закупівлі через електронну систему закупівель Прозорро чи диктувати свої умови при закупівлях, які фінансуються МФО. На думку автора, великі інфраструктурні проекти потребують індивідуального підходу до відбору найекономічно вигіднішої пропозиції, тому такий інструмент закупівель, як Prozorro, не може врахувати усіх деталей привідборі, тому в даному випадку краще застосовувати правила МФО.

В результаті проведеного дослідження було вивчено та проаналізовано нормативно-правову базу публічних закупівель в Україні, визначено роль МФО в розвитку України, проаналізовано правила закупівель ЄБРР та ЄІБ, визначено

переваги та недоліки процедур міжнародних публічних закупівель в Україні відповідно до правил закупівель ЄБРР та ЄІБ, порівняно процедури міжнародних публічних закупівель ЄБРР, ЄІБ та України та розроблено практичні рекомендації для кінцевих бенефіціарів щодо ефективного проведення процедур закупівель по правилах МФО на основі практичного восьмирічного досвіду автора.

Вперше проаналізовано проблематику реалізації кожного компоненту проєкту ЄБРР «Громадський транспорту м.Львова» (2009-2020рр.), а саме: закупівлі нових та вживаних трамвайних вагонів, модернізацію дев'ятнадцяти тягових підстанцій, будівництво нової (20-ї) тягової підстанції, реконструкцію трамвайного депо. Вперше описано процес закупівлі трамвайних вагонів проєкту «Міський громадський транспорт України» з першою безпрецедентною в Україні подачею електронних пропозицій по проєкту ЄІБ в умовах карантину у зв'язку із світовою пандемією COVID-19.

Порівнюючи міжнародні тендерні процедури, виділено основні такі етапи як: планування закупівлі, що включає в себе аналіз ринку; підготовка тендерної документації; запрошення на тендер (оголошення); подання тендерних пропозицій; оцінка пропозицій; підписання контракту з переможцем тендеру; реалізація контракту.

МФО надають більше часу на підготовку тендерних пропозицій та їх оцінку, ніж електронна система закупівель Prozorro. На відміну від Європейського інвестиційного банку, ЄБРР надає «не заперечення» не тільки на призначення переможця тендеру, але на саму тендерну документацію. ЄІБ надає лише «без коментарів», що означає, що усю відповідальність за тендерну документацію несе тендерний комітет Замовника (кінцевого бенефіціара). Процес закупівлі регулюється і контролюється Банками, проте керують проєктами Позичальники.

Оскільки Україна рухається в сторону європейської інтеграції, тому в основному національні привила закупівель уже гармонізовані з європейськими та базуються на подібних принципах прозорості, рівності та недискримінаційності.

З метою мінімізації ризиків при проведенні міжнародних тенжерних процедур згідно правил закупівель Європейського банку реконструкції та розвитку та Європейського інвестиційного банку, варто приділити максимальну увагу плануванню закупівлі. Це в свою чергу дозволить зменшити часові втрати під час реалізації проєкту. Доцільним також видається аналіз стейкходерів, опрацювання дорожньої карти, створення професійної групи реалізації проєктів/тендерний комітет, напрацювання механізму співпраці з консультантами, та обов'язкове ґрунтовне обґрунтування

кожного рішення.

У результаті проведення успішних закупівель, вибірки коштів відбуваються планомірно та ефективно, відповідно проєкти швидше реалізуються і МФО надає ще більше можливостей для наступних проєктів.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ (80)

1. Закон України «Про внесення змін до Закону України "Про публічні закупівлі" та деяких інших законодавчих актів України щодо вдосконалення публічних закупівель» [Електронний ресурс]// Відомості Верховної Ради України (ВВР). –2020.– № 396-ІХ– Режим доступу: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/main/114-IX>.
2. Закон України «Про публічні закупівлі» [Електронний ресурс]// Відомості Верховної Ради України.–2020.– № 922-VIII– Режим доступу: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/922-19>.
3. Закон України «Про ратифікацію Фінансової угоди (Проект "Міський громадський транспорт України") між Україною та Європейським інвестиційним банком» [Електронний ресурс] // ВВР –2017– № 2009-VIII– Режим доступу: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2009-19> .
4. Постанова Кабінету Міністрів «Про порядок підготовки, реалізації, проведення моніторингу та завершення реалізації проектів економічного і соціального розвитку України, що підтримуються міжнародними фінансовими організаціями»[Електронний ресурс] //– 2016– №70. Режим доступу: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/70-2016-%D0%BF> .
5. Проект «Міський громадський транспорт України» Фінансова угода між Україною та Європейським інвестиційним банком, https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/971_022-16#n805.
6. Рішення виконкому Львівської міської ради про доцільність позики [Електронний ресурс] //Львівська міська рада//– 2019– № 648 // Режим доступу: [https://www8.cityadm.lviv.ua/Pool/Info/doc/mr_1.NSF/\(SearchForWeb\)/2F0750B852ABF984C225844600340966?OpenDocument](https://www8.cityadm.lviv.ua/Pool/Info/doc/mr_1.NSF/(SearchForWeb)/2F0750B852ABF984C225844600340966?OpenDocument) .
7. Ст. 1 Закону України про Публічні Закупівлі (в останній редакції від 19 квітня 2020 року) [Електронний ресурс]// – 2020–№ 922-VIII. Режим доступу: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/922-19> .
8. Ст. 26 Закону України про Публічні Закупівлі (в останній редакції від 19 квітня 2020 року) [Електронний ресурс]// – 2020– № 922-VIII. Режим доступу: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/922-19> .
9. Угода про асоціацію [Електронний ресурс]// Режим доступу: <https://www.kmu.gov.ua/diyalnist/yevropejska-integraciya/ugoda-pro-asociaciyu> .

10. Указ Президента України „Про Стратегію сталого розвитку "Україна - 2020" [Електронний ресурс]// ВВР–2015.–№ 5/2015 Режим доступу <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/5/2015?lang=uk> .
11. Розпорядження АМКУ «Про затвердження Порядку подання та оформлення повідомлень про нову державну допомогу та про внесення змін до умов чинної державної допомоги» [Електронний ресурс]// ВВР//– 2016– №2-рп. Режим доступу: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0501-16> .
12. Рішення Рахункової палати “Про результати аналізу стану залучення та використання позик міжнародних фінансових організацій”//Рахункова палата//– 2017– №19-7.
13. Закон України „Про Рахункову палату” [Електронний ресурс]//–2019– №576-VIII. Режим доступу : <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/576-19?lang=en> .(12)
14. «ProZorro починає працювати за новими правилами. Що зміниться?» [Електронний ресурс]// Режим доступу: <https://delo.ua/business/prozorro-nachinaet-rabotat-po-novym-pravilam-cht-367632/> .
15. 07 квітня 2020 р. на ЛКП «Львівелектротранс» відбулося перше онлайн відкриття тендерних пропозицій на закупівлю 10 трамваїв по проекту Європейського інвестиційного банку [Електронний ресурс]// Режим доступу: <http://www.lvivelectrotrans.com.ua/07-kvitnya-2020-r-na-lkp-lvivelectrotrans-vidbulosya-pershe-on-lajn-vidkryttya-tendernyh-propozytzij-na-zakupivlyu-10-tramvayiv-po-proektu-yevropejskogo-investytsijnogo-banku/> .
16. ProZorro 2.0. Тендерні процедури за новим законом «Про публічні закупівлі» [Електронний ресурс]// Режим доступу: <https://www.youtube.com/watch?v=oUi-ryu9FPc>
17. ProZorro 2.0. Як зміниться закон про публічні закупівлі? [Електронний ресурс] // Режим доступу: <https://hromadske.ua/posts/prozorro-20-yak-zminitsya-zakon-pro-publichni-zakupivli> .
18. ProZorro, [Електронний ресурс]// Режим доступу: <https://uk.wikipedia.org/wiki/ProZorro>
19. Берлінські трамваї не підійшли транспортній системі Львова, закупівлю розслідуватиме прокуратура [Електронний ресурс]// Режим доступу: <https://www.the-village.com.ua/village/city/city-news/275153-berlinski-tramvayi-ne-pidhodyat-transportniy-sistemi-lvova-spravu-rozsliduvatime-prokuratura> .

20. Верховна Рада ухвалила нову редакцію Закону України “Про публічні закупівлі” [Електронний ресурс] // Режим доступу: <https://www.ukrinform.ua/rubric-economy/2783466-rada-uhvalila-novu-redakciu-zakonu-pro-publicni-zakupivli.html> .
21. Відкриті торги [Електронний ресурс]// Режим доступу: <https://e-tender.ua/training-tenders/postachalnikam-prozorro-1/vidkriti-torgi-57> .
22. Відкриті торги: строки проведення [Електронний ресурс]// Режим доступу: <https://infobox.prozorro.org/articles/procedura-vidkriti-torgi>.
23. Головні нововведення Закону України "Про публічні закупівлі", які варто знати [Електронний ресурс] // Режим доступу: <https://yur-gazeta.com/publications/practice/sudova-praktika/golovni-novovvedennya-zakonu-ukrayini-pro-publichni-zakupivli-yaki-var-to-znati.html>.
24. Доповідь 2. Зміни до ЗУ «Про публічні закупівлі»: усе найголовніше та найактуальніше [Електронний ресурс]// Режим доступу: https://www.youtube.com/watch?v=Bn5gfyHXz3k&fbclid=IwAR3rx_riH1FWrs8XfmACGFedERJySCpPwJh0RvqCof5MJ_EjSZNqYWTBS38 .
25. Європейський банк реконструкції та розвитку [Електронний ресурс]// Режим доступу: <https://www.mof.gov.ua/uk/ebr> .
26. Європейський інвестиційний банк [Електронний ресурс]// Режим доступу: <https://www.mof.gov.ua/uk/eib> .
27. Загальні умови здійснення закупівлі [Електронний ресурс]// Режим доступу: http://tenderkomitet.com.ua/zakon_2.html
28. Закон про публічні закупівлі повністю перепишуть [Електронний ресурс] // Режим доступу: https://biz.ligazakon.net/ua/news/189453_zakon-pro-publchn-zakupvl-povnstyu-perepishut .
29. Зміни до ЗУ «Про публічні закупівлі. Усе найголовніше та найактуальніше [Електронний ресурс]// Режим доступу: <https://www.youtube.com/watch?v=yuDetQgelpU> .
30. Крикун Ф., Нефьодов М. «ProZorro. Зробити неможливе в українській владі» //-Наш Формат//-2020 .
31. Мар'янович М. Е., Роль Міжнародних Фінансових організацій у розбудові критичної інфраструктури для досягнення цілей сталого розвитку України// Інвестиції: практика та досвід,2020. №2 .

32. Міжнародні фінансові інститути [Електронний ресурс] Режим доступу: <http://ukraine.green-energy-portals.com/cms/uk/content/international-financial-institutions-ifis> .
33. Міста України (за населенням)/Cities of Ukraine (by population). Wikipedia. [Online resource]. Available at: [https://uk.wikipedia.org/wiki/Міста_України_\(за_населенням\)](https://uk.wikipedia.org/wiki/Міста_України_(за_населенням)) .
34. Нове життя у ProZorro: які наслідки матиме ідея поміняти ціну скарги в АМКУ [Електронний ресурс] // Режим доступу: <https://voxukraine.org/uk/nove-zhittya-v-prozorro-yaki-naslidki-matime-ideya-pominyati-tsinu-skargi-v-amku/> .
35. Новий закон: що потрібно знати замовникам[Електронний ресурс]// Режим доступу: <https://education.zakupki.prom.ua/noviy-zakon-shho-potribno-znati-zamovnikom/> .
36. Обережно, двері не відчиняються: як Львів купив трамваї у Берліна [Онлайн ресурс]// Режим доступу <https://p.dw.com/p/32tra> .
37. Оскарження публічних закупівель з 19.04.2020: лайфхак для учасників та нові виклики для замовників[Електронний ресурс]// Режим доступу: https://protocol.ua/ru/oskargennya_publichnih_zakupivel_z_19_04_2020_layfhak_dlya_uchasnikiv_ta_novi_vikliki_dlya_zamovnikov/ .
38. Портал реєстру проектів соціального і економічного розвитку [Електронний ресурс] // Режим доступу: <https://proifi.gov.ua/?p=index> .
39. Посібник процедури проекту «Міський громадський транспорт України» від 20.12.2017р. [Електронний ресурс] //Міністерство інфраструктури України– 2017– Режим доступу: [https://mtu.gov.ua/files/%D0%9F%D0%BE%D1%81%D1%96%D0%B1%D0%BD%D0%B8%D0%BA%20%D1%83%D0%BA%D1%80.\(01%2002%202018%20PPM%20FINAL%20Dec%202017_Ukr%20\(%D1%84%D1%96%D0%BD%D0%B0%D0%BB%20PDF\).pdf](https://mtu.gov.ua/files/%D0%9F%D0%BE%D1%81%D1%96%D0%B1%D0%BD%D0%B8%D0%BA%20%D1%83%D0%BA%D1%80.(01%2002%202018%20PPM%20FINAL%20Dec%202017_Ukr%20(%D1%84%D1%96%D0%BD%D0%B0%D0%BB%20PDF).pdf) .
40. Проект «Міський громадський транспорт в Україні II» [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://mtu.gov.ua/content/paotochni-infrastrukturni-proekti.html> .
41. Проект «Міський громадський транспорт в Україні» [Електронний ресурс] – 2016– Режим доступу <https://mtu.gov.ua/news/27947.html> .
42. Світовий банк, [Електронний ресурс]// Режим доступу: <https://www.mof.gov.ua/uk/svitovij-bank> .
43. Статті, блоги, аналітичні дослідження та інше [Електронний ресурс] // Режим доступу: <https://ser.kse.ua/publication.html> .

44. Сфера публічних закупівель// - Мінекономрозвитку// -2016.
45. Схеми процесів закупівель Прозорро [Електронний ресурс] // Режим доступу: <https://сер.kse.ua/scheme/index.html> .
46. Такие дешевые и такие ненужные кредиты [Електронний ресурс]// Режим доступу:https://zn.ua/finances/takie_deshevye_i_takie_nenuzhnye_kredity_327199_.html.
47. Трамваї з Берліна у Львові: прокуратура відкрила кримінальне провадження [Електронний ресурс]// Режим доступу <https://www.dw.com/uk> .
48. Україна [Електронний ресурс] // Режим доступу <https://uk.wikipedia.org/wiki/Ukraine> .
49. Щодо спрощених закупівель [Електронний ресурс]// Режим доступу: <https://infobox.prozorro.org/news-mert> .
50. Як взяти участь в редукації [Електронний ресурс] // Режим доступу: https://www.youtube.com/watch?time_continue=164&v=V8L5NPBIJuI&feature=emb_logo
51. Accounting Chamber of Ukraine [Online resource]// Available at: http://www.ac-rada.gov.ua/doccatalog/document/16753279/R_RP_19-7_2017.pdf?subportal=main .
52. All the Risk Assessment Matrix Templates You Need.Smartsheet [Online resource]// Available at: <https://www.smartsheet.com/all-risk-assessment-matrix-templates-you-need> .
53. Annual Procurement Review for 2018 [Online resource]// - European Bank for Reconstruction and Development// 2019.- Available at: <https://www.ebrd.com/work-with-us/procurement/project-procurement/reports.html> .
54. Cabinet of Ministers approves Concept aimed to improve effectiveness of projects implemented jointly with international financial organisations [Online resource]. Available at: <https://www.minfin.gov.ua/news/view/kabinet-ministriv-skhvalyv-kontseptsiiu-pidvyshchennia-efektyvnosti-vprovadzhennia-spilnykh-z-mfo-proektiv> .
55. Competitiveness and Private Sector Development. Eastern Europe and South Caucasus// OECD The World Economic Forum// - 2011.
56. Conventions and Recommendations [Online resource]// - Available at: <http://www.ilo.org/global/standards/introduction-to-international-labour-standards/conventions-and-recommendations/lang--en/index.html> .
57. EBRD Projects in Ukraine. European Bank for Reconstruction and Development [Online resource]// Available at: <https://www.ebrd.com/where-we-are/ukraine/data.html> .
58. EBRD Shareholders and Board of Governors [Online resource]// - Available at: <https://www.ebrd.com/shareholders-and-board-of-governors.html> .

59. EIB Anti-Fraud Policy [Online resource]//– European Bank for Reconstruction and Development//– 2013– Available at: https://www.eib.org/en/publications/anti-fraud-policy.htm?fbclid=IwAR15vFW2IB2yfES3xi97tRtpElqRd1kdyvG8RrSzwaUv7_NI7Qw4qr_Q2Bo .
60. EIB at glance. Governance and structure [Online resource]// Available at: <https://www.eib.org/en/about/governance-and-structure/index.html> .
61. Environmental and Social Principles and Standards //– European Bank for Reconstruction and Development//– 2009.
62. EU Bank launches ambitious new climate strategy and Energy Lending Policy [Online resource]// Available at: https://www.eib.org/en/press/all/2019-313-eu-bank-launches-ambitious-new-climate-strategy-and-energy-lending-policy?fbclid=IwAR0D_8KI9OGO7LZ6SrrZ5WmVCTq6Ed7Qarg92TRp_Z8NwquS-9tR3Cx.
63. European Investment Bank (EIB) [Online resource]// Available at: https://europa.eu/european-union/about-eu/institutions-bodies/european-investment-bank_en .
64. European Investment Bank [Online resource]// Available at: https://en.wikipedia.org/wiki/European_Investment_Bank .
65. European Investment Bank [Online resource]// Available at: <https://www.investopedia.com/terms/e/europeaninvestmentbank.asp> .
66. Guide to Procurement for projects financed by the EIB, [Online resource] // – 2018.– Available at: <https://www.eib.org/en/publications/guide-to-procurement> .
67. Investing in Ukraine’s future [Online resource]// European Investment Bank//– 2016–. Available at: https://www.eib.org/attachments/country/eib_in_ukraine_en.pdf .
68. Karpinets V, “Cooperation of Municipal Bank of Lviv City with The European Bank for reconstruction and Development”// Economic Annals-XXI// –2013– № 3-4 (2).
69. Legal rules and implementation [Online resource]// Available at: https://ec.europa.eu/growth/single-market/public-procurement/rules-implementation_en .
70. McCluskey W., Plimmer F., Routledge Handbook of Contemporary Issues in Expropriation// Routledge//2018.
71. Procurement Considerations and Guidance to Clients and Tenderers During the COVID-19 and Guidance to Clients and Tenderers During the COVID-19 Crisis [Online resource]//

- Available at: <https://www.ebrd.com/documents/procurement/procurement-considerations-and-guidance-to-clients-and-tenderers-during-the-covid19-crisis.pdf?blobnocache=true> .
72. Procurement Policies and Rules, European Bank for Reconstruction and Development. [Online resource] // – 2017.– Available at: <https://www.ebrd.com/work-with-us/procurement/policies-and-rules.html> .
73. Project procurement complaints [Online resource]// Available at: <https://www.eib.org/en/about/accountability/project-procurement-complaints/index.htm> .
74. Schenkelberg F. , 4 Effective Risk Mitigation Strategies. Accendo Realibility// [Online resource]. Available at: <https://accendoreliability.com/4-effective-risk-mitigation-strategies/> .
75. Supply of 10 New Low-floor Multi-section Articulated Tram Vehicles 29-33 metres Length, including a Set of Spare Parts and Consumables, a Set of Equipment and Tools for Maintenance, Repair and Related Services Ukraine – City of Lviv Invitation for Tenders [Online resource]// Available at: <https://ted.europa.eu/udl?uri=TED:NOTICE:63473-2020:TEXT:EN:HTML&src=0> .
76. Sustainable Development Strategy “Ukraine-2020” [Online resource]. Available at: <https://geostrategy.org.ua/en/analitika/item/766-strategiya-stalogo-rozvitku> .
77. Taylor L., External Liberalization in Asia, Post-Socialist Europe, and Brazil// Oxford University Press// - 2006.
78. The European Fund for Strategic Investments [Online resource]// Available at: <https://www.youtube.com/watch?v=LH1TWD0eDz8> .
79. Ukraine overview [Online resource]// Available at: <https://www.ebrd.com/where-we-are/ukraine/overview.html> .
80. Ukraine Transparency International [Online resource]// Available at: <https://www.transparency.org/country/UKR> .
81. What we do in Municipal and Environmental Infrastructure. European bank for reconstruction and Development [Online resource]// Available at: <https://www.ebrd.com/what-we-do/sectors-and-topics/municipal-and-environmental-infrastructure/mei-overview.html> .

ДОДАТКИ

ДОДАТОК А

LVIV PUBLIC TRANSPORT, LINE «LIV/ELEKTROTRANS» (UKRAINE)
PROCUREMENT PLAN
ЛІВВСЬКИЙ ГРОМАДСЬКИЙ ТРАНСПОРТ, ЛІНІЯ «ЛІВ/ЕЛЕКТРОТРАНС» (УКРАЇНА)
ПЛАН ЗАКУПІВ

Revision # / Оновлення №: Rev.10		Date / Дата: 03.08.2019										EUR								
№	Contract or Description Опис контракту/опису	Estimated contract value (from agreement - 01.07.2009)	Estimated contract value (contract - 02.2012)	Estimated contract value (contract - 05.2014)	Estimated contract value (contract - 08.2015)	Estimated contract value (contract - 10.2016)	Estimated contract value (contract - 12.2017)	Estimated contract value (contract - 01.2019)	Estimated contract value (contract - 01.2019)	Financing by EBRD loan	Local contribution		Contract type	Procurement method	Prepared for Selection Review (yes/no)	TMR Schedule (YYYY)				
		Оцінювана вартість контракту (з угоди - 01.07.2009)	Оцінювана вартість контракту (контракт - 02.2012)	Оцінювана вартість контракту (контракт - 05.2014)	Оцінювана вартість контракту (контракт - 08.2015)	Оцінювана вартість контракту (контракт - 10.2016)	Оцінювана вартість контракту (контракт - 12.2017)	Оцінювана вартість контракту (контракт - 01.2019)	Оцінювана вартість контракту (контракт - 01.2019)	Фінансування з коштів ЄБРР	Місцевий внесок	Субвенція	Вид контракту	Метод закупівлі*	Підготовлено чи для відкритого конкурсу (так/ні)	Термін виконання (рррр)				
Part A - Capital Investment / Частина А - Капітальні інвестиції																				
1	Procurement of New Trams, New Three-Sectional Trams, 57 units	-	-	-	4 500 000	5 000 000	5 000 716	5 162 061,00	5 162 061,00				Bank / Lease	Open Market	yes / no	NA	NA	16-Nov-15	29-Nov-15	29-Nov-18
2	Modernization of Traction Substations, Modernization of 19 substations and the control point (power and automation)	3 000 000	4 200 000	4 200 000	3 600 000	3 750 000	3 750 150	3 750 150	3 750 150,00				Bank and Installation / Purchase of goods	Open Market	no / y	NA	NA	24-Nov-11	16-Apr-11	29-Nov-14
3	Construction of a new traction substation TCS-17	-	-	-	1 500 000	1 491 000	1 400 445	1 400 445	1 400 445				Bank and Installation / Purchase of goods	Open Market	no / y	NA	NA	5-Jul-15	16-Apr-15	29-Nov-14
4	Building rehabilitation, Energy Efficiency, Washing machine	4 000 000	1 300 000	1 240 000	1 500 000	1 600 000	212 480	212 480	212 480				Bank / Purchase	Open Market	no / y	NA	NA			
5.1	Procurement of Unidirectional Tram car rolling stock, Spare parts, Spare Parts	-	1 428 000	1 428 000	-	-	-	-	-				Bank / Lease	Open Market	no / y	NA	NA			
5.2	Procurement of Unidirectional Tram car rolling stock, Spare parts, Used Trams	2 500 000	300 000	254 000	254 000	254 000	254 000	254 000	254 000				Bank / Lease	Direct procurement / Bank purchase	no / y	NA	NA	NA	19-May-15	29-Nov-15
5.3	Procurement of Unidirectional Tram car rolling stock, Spare parts, Used Trams	-	-	-	-	770 700	781 905	781 905	781 905				Bank / Lease	Direct procurement / Bank purchase	no / y	NA	NA	NA	18-Jul-15	6-Feb-16
6	IT solutions for fleet management and resource inventory. Equipment: servers, switches, routers	1 000 000	-	20 000	-	-	-	-	-				Bank / Lease	purchase / maintenance	NA	NA	NA			
7	Contingencies	1 200 000	877 000	830 000	-	30 000	90 000	-	-											
8	Loan refinancing	300 000	350 000	317 000	310 000	340 000	340 000	340 000	340 000											
Total Capital		12 000 000	8 800 000	8 400 000	12 000 000	12 000 000	12 000 000	12 000 000	12 000 000											

ДОДАТОК Б

10/02/2020 S28 European Investment Bank - Supplies - Contract notice - Open procedure

Ukraine-Lviv: EIB - Purchase of new trams

2020/S 028-063473

Supply of 10 New Low-floor Multi-section Articulated Tram Vehicles 29-33 metres Length, including a Set of Spare Parts and Consumables, a Set of Equipment and Tools for Maintenance, Repair and Related Services

Ukraine – City of Lviv

Invitation for Tenders

Lviv Municipal Enterprise ‘Lvivelectrotrans’ (hereinafter referred to as ‘the Purchaser’) intends to use part of the proceeds of a loan from the European Investment Bank (hereinafter referred to as ‘the Bank’) towards the cost of its Urban Public Transport Project (hereinafter referred to as ‘the Project’). VAT and, if relevant, customs duties on finished goods are not eligible to the Bank financing and will be paid by the Purchaser.

Contract No 328426/1:

The Purchaser now invites sealed tenders from eligible suppliers for the following contract to be funded from part of the proceeds of the loan.

Supply of 10 new low-floor multi-section articulated tram vehicles 29-33 metres length, including a set of spare parts and consumables, a set of equipment and tools for maintenance, repair and related services, including:

— supply, delivery and commissioning of 10 new low-floor multi-section articulated tram vehicles and related services (The trams vehicles shall be built for 1 000 mm gauge, 100 % low floor, multi-section, 2,3 metres wide and 29-33 metres long, 1 place for wheelchair). The number of seats must be not less than the number of m² of the passenger compartment area designated for passengers (DSTU 4070). The number of seats for standing passengers shall be specified for the EL 8 load (8 passengers per 1 m² of the area designated for standing passengers),

—supply, delivery of a set of mandatory spare parts and consumables,

— supply, delivery of a set of equipment tools for maintenance and repair,

— supply, delivery of technical documentation (design, operational and maintenance manuals),

— supply of related services (training, commissioning and warranty activities).

— Incoterms delivery conditions: EXW for goods from within the Purchaser country; CIP (border or port) for goods from outside the Purchaser country. The tenderers should quote the price for inland transportation and insurance from the EXW or CIP place of destination to the final destination place: 185, Horodotska Str, Lviv, Ukraine;

— delivery and completion schedule: the required date of arrival of the first delivery on the Project site is no later than: 18 months from the date of the advance payment receipt by the supplier. The required completion date is no later than: 24 months from the date of the advance payment receipt by the supplier;

— tenders are invited for 1 lot;

— tendering for contracts that are to be financed with the proceeds of a loan from the Bank is open to firms from any country;

— the tender procedure will be carried out in line with the EIB guide to procurement (<https://www.eib.org/en/infocentre/publications/all/guide-to-procurement.htm>);

— the national remedy mechanism is applicable to the tender procedure;

— the criteria to be used in the tender evaluation by the Purchaser are, in decreasing order of importance:

The Purchaser will award the contract to the tenderer whose offer has been determined to be the lowest evaluated tender for the goods and services proposed and is substantially responsive to the tender document, provided further that the tenderer is determined to be qualified to perform the contract satisfactorily.

In evaluating each tender, the Purchaser will determine for each tender the evaluated tender price by adjusting the tender price using the following factors and methodology:

- (a) cost of inland transportation and insurance to the final place of destination;
- (b) delivery schedule offered in the tender;
- (c) deviations in payment schedule from that specified in the particular conditions of contract (PCC);
- (d) the cost of specific maintenance tools, mandatory spare parts and services;
- (e) the availability in the Purchaser's country of spare parts and after sales service services for the equipment offered in the tender;
- (f) the cost of projected operating and maintenance costs (LCC);
- (g) the reliability of the tramways and associated goods offered;
- (h) other specific criteria indicated in the technical specification.

To be qualified for the award of a contract, tenderers must satisfy the following minimum criteria:

(a) tenderers shall meet the eligibility requirements: no conflicts of interests, not having been declared ineligible by the Bank, not being registered in a country or being representatives of such foreign companies, subject to financial sanctions imposed by the EU, either autonomously or pursuant to the financial sanctions decided by the United Nations Security Council on the basis of article 41 of the UN Charter;

(b) tenderers shall not have a consistent history of contractual non-performance within the last 5 years. All pending litigation shall in total not represent more than 10 % of the tenderer net worth;

(c) the audited balance sheets or if not required by the law of the tenderer's country, official financial statements acceptable to the Purchaser, for the last 3 years to demonstrate the current soundness of the tenderer's financial position and its prospective long-term profitability;

(d) the tenderer must have an average annual turnover of 6 000 000 EUR (six million euro) or equivalent calculated as total certified payments received for contracts in progress or completed, within the last 3 years;

(e) the tenderer shall demonstrate that it has access to, or has available, liquid assets, unencumbered real assets, lines of credit and other financial means, different from advanced payments on contracts, sufficient to meet the following criteria:

(i) 2 000 000 (two million) EUR per 4 months; and

(ii) the overall cash flow requirements for this contract and its current commitments.

(f) the tenderer must have successful experience of deliveries of new passenger tramcars in the amount of at least 10 pieces for the last 5 years;

(g) tenderer shall be capable of the fulfilment of commitments regarding maintenance, the repair and supply of spare parts, described in the tender documents;

(h) in the case of a tenderer offering to supply goods under the contract which the tenderer does not manufacture or otherwise produce, the tenderer has been duly authorised by the goods' manufacturer to supply the goods in the Purchaser's country;

(j) manufacturer of Tramways proposed by the tenderer in its tender must have a certificate of quality management system (9001 or its equivalent).

— joint venture, consortium, or association (JVCA) shall satisfy the following minimum qualification criteria:

(a) at least 1 partner of JVCA shall meet 60 % of all the above referred qualification criteria on average annual turnover and financial resources;

(b) each partner of JVCA shall meet at least 20 % of all the above referred qualification criteria on average annual turnover and financial resources;

(c) JVCA shall meet in whole criteria for experience, as well as the eligibility and financial situation referred to above, the corresponding data that defines the overall capacity of the JVCA, shall be specified for each partner. Each JVCA partner shall meet the requirements for historical financial performance, eligibility and trials:

— a complete set of tender documents may be purchased on the submission of an application at the address below upon payment of a non-refundable fee of 200 EUR (two hundred euro), including VAT or equivalent in Ukrainian Hryvnia (UAH) at the National Bank of Ukraine exchange rate the day of transfer.

— payment of this non-refundable fee is to be made by bank transfer:

1) For participants from Ukraine, payment is made in Ukrainian Hryvnia (UAH) at the National Bank of Ukraine exchange rate the day of transfer to bank account:

Payee: Lviv Municipal Enterprise ‘Lvivelectrotrans’

Payee’s identification code: 03328406

Payee’s account No UA82322313000002600700002857

Payee’s Bank: Joint stock company ‘The State Export-Import Bank Of Ukraine’, Lviv branch

Bank code (MFO): 322313

2) For participants outside of Ukraine, payment is made in Euro to the following bank account:

Payee: Lviv Municipal Enterprise ‘Lvivelectrotrans’

Borrower’s account name: Current Account

Borrower’s account number: UA823223130000026007000028576

Borrower’s Bank name: Joint stock company ‘The State Export-Import Bank Of Ukraine’, Lviv branch

Swift: EXBSUAUXLVI

Borrower’s Bank address: 4, A. Mitskevich sq., Lviv, 79000, UKRAINE

Correspondent account: 949876710

Intermediary: Deutsche Bank AG

Swift: DEUTDEFF

Intermediary address: Frankfurt Am Main

— on request, against a faxed copy of the evidence of the remittance bearing the name of the Project, the tender documents may be sent by courier service if the transport is previously ordered by the tenderer in his country. The Purchaser bears no responsibility for the delivery in such a case. A register of potential tenderers who have purchased the tender documents may be inspected at the address below,

— all tenders must be accompanied by a tender security of 200 000,00 EUR (two hundred thousand) or equivalent in Ukrainian Hryvnia at the official rate established by the National Bank of Ukraine as of the date of the tender security issue and must be submitted at the address indicated below no later than the time and date of the deadline for tender submission,

— all tenders must be delivered in closed envelopes bearing the mention ‘Supply of 10 new low-floor multi-section articulated tram vehicles 29-33 metres length, including a set of spare parts and consumables, a set of equipment and tools for maintenance, repair and related services’ to the office at the address below on or before 24th March at 13.00 local Lviv time. Tenders will be opened in the presence of tenderers’ representatives who choose to attend,

— prospective tenderers may obtain further information from and also inspect and acquire the tender documents at the following office:

Contact person: Iryna Ivanyshyn, Head of IFIs projects implementation unit of Lviv Municipal Enterprise ‘Lvivelectrotrans’, 2 Sakharova Str., 79012 Lviv, UKRAINE

Tel. +38 0322386851

Fax: +38 032 238 2845

Email: ivanyshyn.i@ukr.net with CC to: secretary.let@gmail.com

[75]

ДОДАТОК В



University of Rome Tor Vergata

Department of Economics and Finance

International Master in Public Procurement Management

Master Director Prof. Gustavo Piga

Thesis in

**"The Key Risks and Factors, Influencing the Implementation of the Municipal
and Environmental Infrastructure Development Projects in Ukraine**

(The EBRD Project Case Study)"

The Supervisor
Prof. Evgeny Smirnov

The Student
Iryna Ivanyshyn

Academic Year 2017/18

PART 1

Introduction and Dissertation Question

Ukraine is the second-largest country in Europe (603,700 sq km) with population of 42.5 million persons and nominal GDP of \$112.15 billion/\$2,640 per capita (2017) [1]. The World Bank classifies Ukraine as a middle-income state. Significant issues include underdeveloped infrastructure and transportation, corruption (130th out of 180th Corruption Perception Index) [1] and bureaucracy [3].

One of the most important objective of the country`s strategy is implementation of European standards of life by developing of infrastructure [4].

The country`s mission is providing comfort life environment for the Ukrainian people and making attractive country for the world. Ukraine is 27-year-old country with developing economy, which is open to the world best practices. One of the strategic vectors of the country`s development is creation of the qualitative and reliable infrastructure. Due to a long recession in connection with the transition of Ukraine from the planned economy to the market economy, the transport and municipal infrastructure have suffered seriously. The ability of the State to invest in the infrastructure sector was limited. Although communal enterprises are decentralized, they have suffered from the politicization of the process formation of tariffs, management problems, as well as restrictions on them, the ability to finance commercially feasible projects. International Financial Institutions (further IFIs) help Ukraine to use the best practices for developing country through debt financing, equity contribution, credit lines, technical support for project preparation and implementation, grants etc. Ukraine works with European Bank for Reconstruction and Development (EBRD), European Investment Bank (EIB), GIZ (Deutsche Gesellschaft fur Internationale Zusammenarbeit), International Finance Corporation (IFC), KfW Bankengruppe, Swedish International Development Cooperation Agency (Sida), United Nations Development Programme (UNDP), US Agency for International Development (USAID), World Bank etc.[5]. Using the best international procurement practices according to the procurement rules of the IFIs, the country saves a huge value of money avoiding corruption because of transparency, equity and efficiency.

Despite the recent progress achieved in cooperation with the IFIs, Ukraine still lacks the potential of such cooperation, and an IFIs portfolio is one of the lowest in the region of the Central and Eastern Europe. Low sample rates also worsen Ukraine's position on the size of sovereign debt by international ratings.

The current portfolio of the IFIs (including KfW and Euratom) consists of 34 projects with a total value of USD 2.4 bn and EUR 5.3 bn, which are borrowed by the state or under government guarantees, in particular:

- a) 8 projects funded by the World Bank, including 3 projects funded by the CleanTechnologyFund;
- b) 8 projects funded by the EBRD, with one project funded jointly with Euratom;
- c) 15 projects funded by the EIB;
- d) 3 projects funded by KfW.

The level of disbursement for the current projects of the IFIs is unbalanced and, is 48.22% for the EBRD, 27.02% for the World Bank, 15.6% for the EIB, 4.9% for KfW as of December 1, 2018 (the level of disbursement is calculated only for existing projects). On December 27, 2018, the Cabinet of Ministers of Ukraine approved the Concept for improving the efficiency of implementation of joint projects with IFIs prepared by the Ministry of Finance for the projects guaranteed by the State [6]. At the stage of determining the problematic issues for the Concept, I was honored to contribute to this case, providing to the workgroup the list of problem issues that I was facing during the last six years of IFIs projects implementation and which adversely affect the timely completion of the projects. Then I decided to analyze if the same problems have other Beneficiaries in Ukraine, which implement projects borrowed by municipal guarantees.

One of the strongest MDBs partners of Ukraine is the EBRD. Such scientists as N. Bidnyk, N. Morynets, V. Vasylenko, M. Nikitina, I. Sazonets, O. Mozgovyi, V. Novytskyi, V. Stepanenko in the scientific literature researched the cooperation between Ukraine and EBRD and its influence on the development of the state and regions [7]. The cooperation started on 13 April 1992. As for the 31 October 2018, the cumulative number of EBRD projects in Ukraine is 410 with 166 active portfolio projects. The EBRD cumulative investments are EUR 12,945 million with EUR 9,146 million cumulative disbursements, EUR 3,603 million is the current portfolio of projects, EUR 1,989 million operating assets and 10% equity share of portfolio. There is an average of 30 new projects over the last six years. 35% of portfolio composition covers infrastructure sector [1,8].

Since Ukraine has become an independent country, we have had rigid budget regulations on borrowing, an inadequate and over centralized regulatory environment and lack of availability of commercial loans. It was very hard for the cities to get financial support for developing municipal and environmental infrastructure, which was in very bad conditions and have not been renovated since getting country`s independence in 1991. Cities could not take the credit loan from commercial bank because the interest rate was very high and in some cases could reach up to the 50% including insurance and additional services. Therefore, the best offer for the cities was credit loans provided by the EBRD. Providing the loan, Bank gives more than money, but also tools for achieving the sustainable delivery of essential services, notably in water and wastewater, public transport, urban roads and lighting, solid waste management, district heating and energy efficiency.

The EBRD seeks to promote decision-making at a local level to deliver qualitative, sustainable, market-based and demand-driven infrastructure, responsive to citizens. Decentralisation helps to address the challenge of providing essential services in areas with varying demographics.

The Bank supports projects that focus on effective, affordable, customer-oriented services tied to regulatory and tariff reforms, as well as restructuring and market-focused investments. Commercialisation assists people as economic agents and promotes the EBRD`s core mission of fostering transition [8].

The Green Economy Transition (GET) approaches aims to promote activities that reduce or limit greenhouse gas emissions, increase resilience in order to adapt to climate change, and create materially positive environmental benefits. With 92% of projects falling under the GET umbrella in 2017, the process emphasises innovation and makes selective use of public resources to maximise positive impact.

The key concerns of public and the authorities in respect of these projects are:

- Ability to implement vital investment projects to enhance its infrastructure and open new opportunities for economic growth and local revenues.
- Independence of the city`s leadership on central level decision makers in the areas that are crucial for the growth of the city.
- Efficient use of available financial resources through adequate contracting and procurement procedures, audit and control over execution.

- Establishing market-based regulations and relationships between the individual clients and providers of municipal services (transport, heat, water/wastewater treatment and solid waste management), and between provider companies and the municipality as sole shareholder.
- Efficient road infrastructure, a run up public transport network, adequate provision of heat energy to cities residents.
- Adequate support infrastructure for developing small and medium sized companies that provide high percentage of jobs in the cities.

The research shows the common risks and factors for the implementation of public municipal and environmental infrastructure projects, financed by the EBRD in Ukraine over the last 10 years from Beneficiary perspective. Those projects are given under Municipal Guarantees only. The list and scope of the projects indicated in the **Annex 1**.

The dissertation answers the question what the key risks and factors are, which influence the implementation of the municipal infrastructure development projects in Ukraine financed by the EBRD. Having experience in the EBRD “Lviv Public Transport Project” during the last 6.5 years, I have defined the main hypothetic risks and factors, which I was facing during the implementation of the project. In the research, I want to confirm if companies, which are implementing the municipal infrastructure projects financed by EBRD have the same risks and factors, which influence on the project implementation or they face other risks, which could depend on location, type of contract, sector etc.

Data and Methodology

Data are organized by the projects divided for the cities and sectors (public transport and infrastructure, wastewater, heating, energy efficiency). The information is contained in the following survey:

- 1) Questionnaire used (**Annex 2**),
- 2) Data in Google forms (**Annex 3**),
- 3) Results interpretation.

Preliminary, it was planned to cover all current Ukrainian municipal and environmental infrastructure projects financed by the EBRD over the last 10 years (2008-2018) by the research. The projects are implemented in such cities as Odessa (with 1,017,022 population), Dnipro (993,094), Zaporizhzhya (766,268), Lviv (729,038), Vinnytsia (372,116), Chernivtsi (262,129), Kremenchuk (225,828), Ivano-

Frankivsk (227,030), Lutsk (217 110), Ternopil (217,110) [9]. Finally, 8 Beneficiaries responded to the survey which is more than 50% of the respondents (100% from public transport and infrastructure sector, 100% - wastewater, 25% - heating, 0%- energy efficiency).

The Questionnaire consisted of 16 questions, 7 of those reflected the topic of the survey, 7 were the project data, and 2 were personal data. The questionnaire contained three types of questions: open questions to which the respondent had to write an answer on their own, a multiple-choice questions with a single answer option, and multiple-choice questions in a few possible ways

The database consisted of 8 Projects of the three target groups. It was defined that 1 respondent represents 1 project who is the most engaged to the project implementation. The questions were generated and published as an online application using GoogleForm - https://docs.google.com/forms/d/e/1FAIpQLSe5CzAv03IglBLLZt1HV1N-tvicoUq6UmCPVhAVkQtmlurIjA/viewform?usp=sf_link. The reference to the questionnaire was personally sent to respondents from the established database by e-mail and other communication channels. The reference to the questionnaire was not published on open resources.

A report summarizing the feedback from the Top managers/Heads of Project Implementation Unit of eight municipal companies in four cities; about what they define as the main risk and factors, influencing the projects implementation, the remaining challenges that they experience on a daily basis and some of their suggestions how to mitigate the risks. The research is a Beneficiary-level survey in public sector.

PART 2

Results

The results of the research cover the following current eight municipal infrastructure projects, which started within the last 10 years with the total EBRD Loans of EUR 107 million, borrowed by the municipal guarantee:

- 1) Odessa Trolleybus Project (EUR 8 million EBRD Loan),
- 2) Lviv Public Transport Project (EUR 12 million),
- 3) Lviv Road Rehabilitation and Modernization Project (EUR 26 million),
- 4) Lviv Automated Fare Collection Project (EUR 10 million),
- 5) Lviv District Heating (EUR 20 million),
- 6) Lviv Wastewater Biogas Project (EUR 15 million),

- 7) Vinnytsya Automated Fare Collection Project (EUR 8 million),
 8) Ivano-Frankivsk Trolleybus Project (EUR8 million).

One of the biggest cities of Ukraine which cooperates with the EBRD is Lviv (Chart 1 – 61,5% of the respondents). 75% projects are implemented in public transport and infrastructure, 25% - heating and 25% in wastewater sectors (Chart 2).

50% of the Projects are within EUR 10 million of the EBRD Loan budget (Chart 3).

25% of the Projects signed in 2013, 2015, 2016 years; 12,5% in 2009, 2017 years respectively (Chart 4).

Chart 1. Ukrainian cities of the Projects



Chart 2. Projects by Sectors

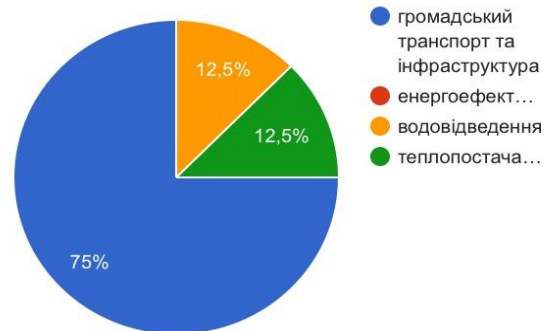


Chart 3. EBRD Loan budget of the Projects

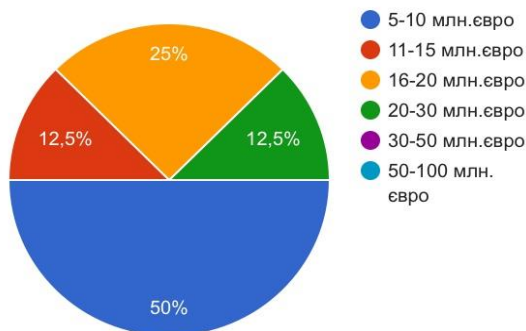
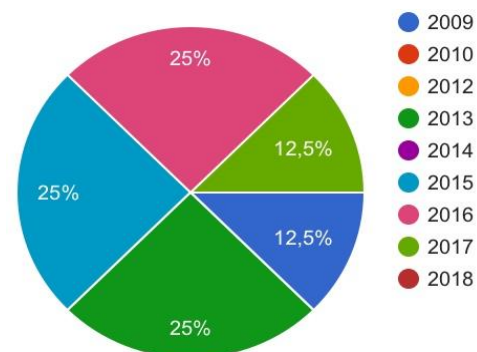


Chart 4. Years of the Contract signature



Only 37,5 % of the respondents indicated that they had finished the projects implementation (Chart 5.). Three projects in public transport and infrastructure made 100% funds disbursement with Projects signed in 2009, 2013, 2015 year. Other 62,5% of the Beneficiaries are under projects implementation. One project in heating sector with Projects signature in 2013 made only 15% of the money disbursement as for January 1st, 2019. One project in public transport and infrastructure made 40% of disbursement and signed the Contract in 2016. Three projects in public transport infrastructure and wastewater sector, which the Loan Contracts were signed in 2016, 2017, made 0% of loan disbursement as for January 1st, 2019 (Chart 6).

37,5% of the projects finished their first procurement in 2011. Comparing years of Projects signing and years of the first Contract signing after the procurement procedures, we could see that average time from the EBRD Loan Contract signing till the signing the first Contract for Goods, Service or Works are 1-2 years. Only 2 projects had 3-4 years difference (Chart 7).

7 of 8 Beneficiaries have the obstacles during the projects implementation (Chart 8).

Chart 5. Projects Completion

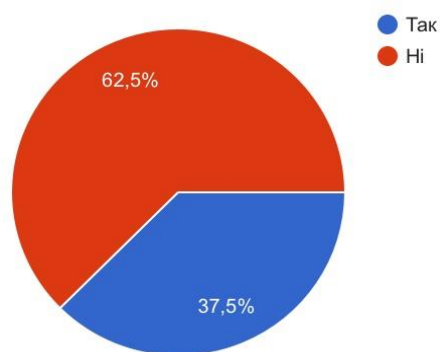


Chart 6. Disbursement of the EBRD Loan

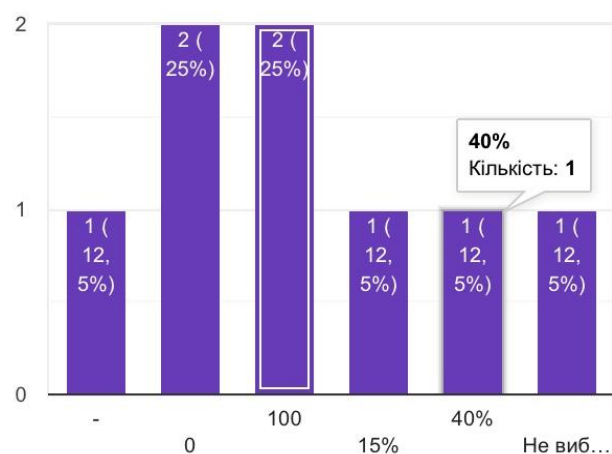
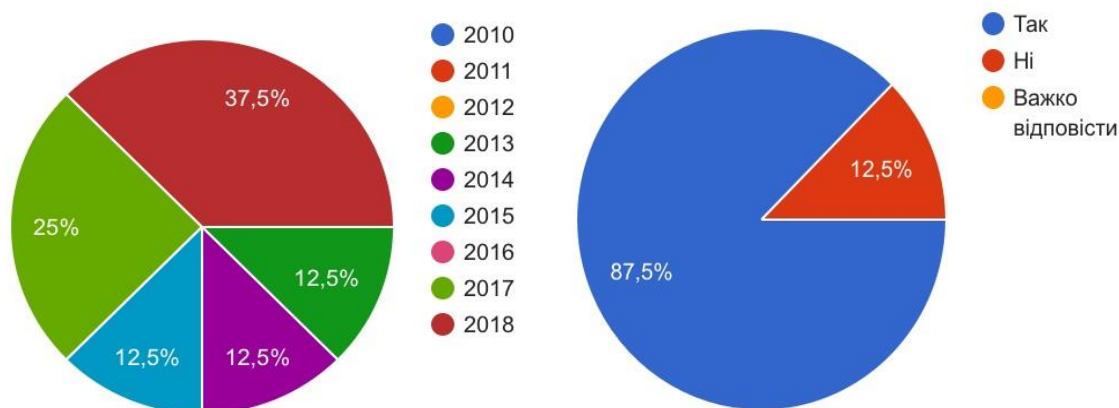


Chart 7. Years of the first procurement Finishing and signing the Contact for Goods, Service or Works

Chart 8. Indicate the opinion of the respondents regarding the obstacles during the projects implementation



The respondents ranged the following hypothetic factors which influence the Project implementation (Chart 9):

- 1) Management of the Company (Beneficiary),
- 2) Management of the City Council (Guarantor),
- 3) Project Implementation Unit (PIU),
- 4) Own initiatives,
- 5) Using English language in the procurement procedures,
- 6) Using the EBRD Procurement Policy and Rules,
- 7) Too many inspections of Governmental institutions.

Company Management and Project Implementation unit have 100% positive impact on the implementation of the Project.

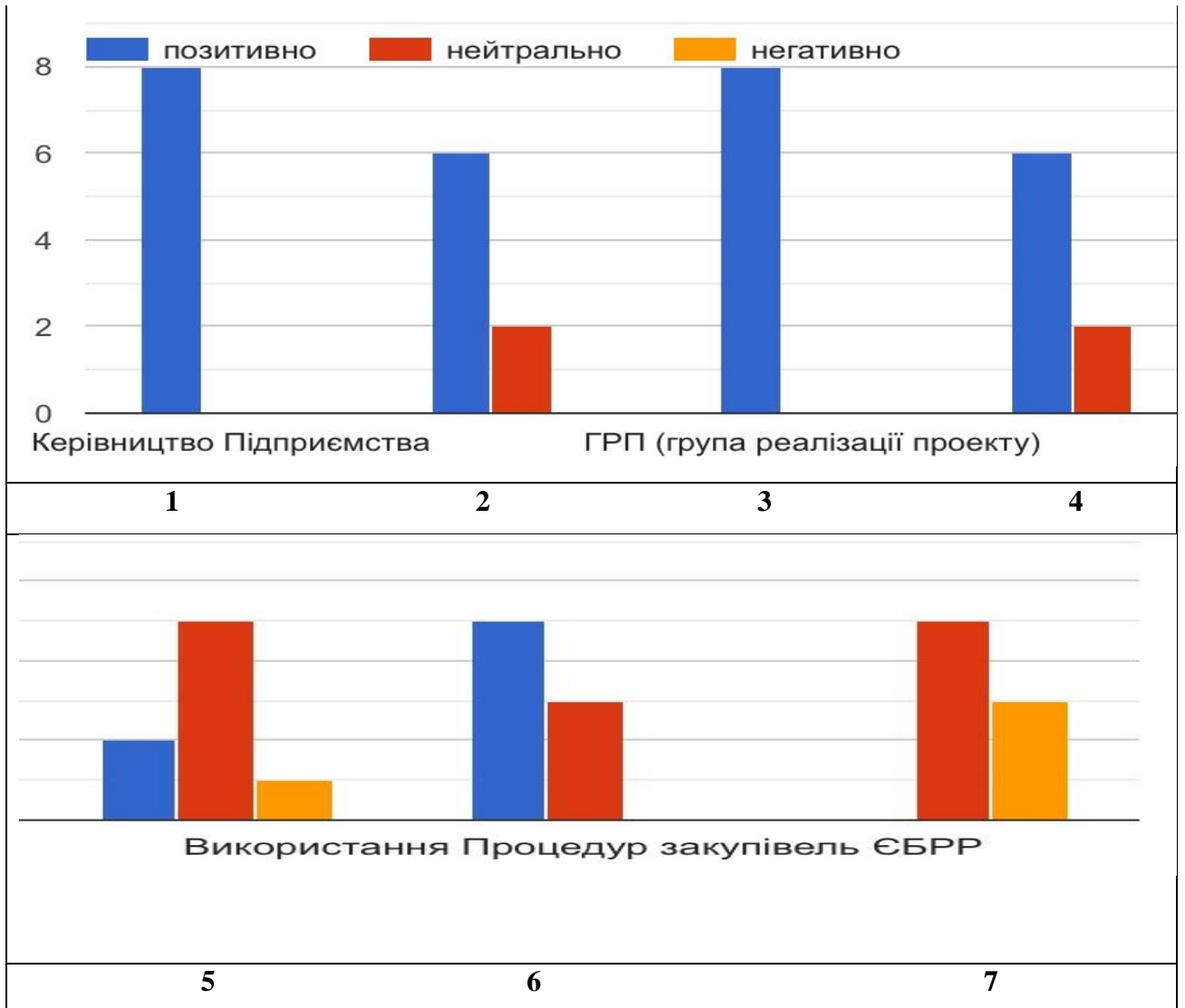
75% positive and 25% neutral impact have Management of the City Council and Beneficiary's own initiatives. Very high level of positive results may also be the result of the fact that the respondents are the part of the Company's Management and they do not want to assess City Management influence as negative.

Use of the EBRD Procurement Policy and Rules have 62,5% positive and 37,5% neutral impacts for the Project implementation.

25% positive and 62,5% neutral impacts have using English language in the procurement procedures. Not having good command of the English language have 12,5% of negative impact to the Project implementation.

Too many inspections of Governmental institutions have 37,5% negative and 62,5% neutral impacts on the implementation of the Project.

Chart 9. Factors, influencing the project implementation



The respondents indicated how often (regularly, often, sometimes, never) they faced the following hypothetical problems in the process of project implementation, that slowed down its implementation:

- 1) Change of the Company`s Management (12,5%; 0%; 37,5%; 50%),
- 2) Change of Guarantor`s Management (0/12,5/25/62,5);
- 3) Change of personnel, who implement the project (0/0/87,5/12,5),
- 4) Lack of professional staffing of the PIU (0/33,3/33,3/33,3),
- 5) Low financial motivation of the personnel, who implement the project (25/50/0/25),
- 6) Insufficient availability of training materials, guidelines for project implementation in accordance with the EBRD Rules and Procedures (0/37,5/50/12,5),

- 7) Additional time for explanations to the supervisory authorities of the EBRD's Policies and Procurement Rules, in connection with their interpretation of procurement in accordance with national procurement rules (12,5/0/62,5/25),
- 8) Obtaining state expertise of the project for infrastructure projects (0/25/37,5/37,5),
- 9) Lack of desire of the responsible persons to make the necessary decisions (12,5/25/50/12,5),
- 10) Non-transparent judicial system (0/0/50/50),
- 11) Low communication between the stakeholders (0/0/87,5/12,5),

- 12) Change of the Development Strategy of the Company by the Owner or Top Manager (12,5/12,5/37,5/37,5),

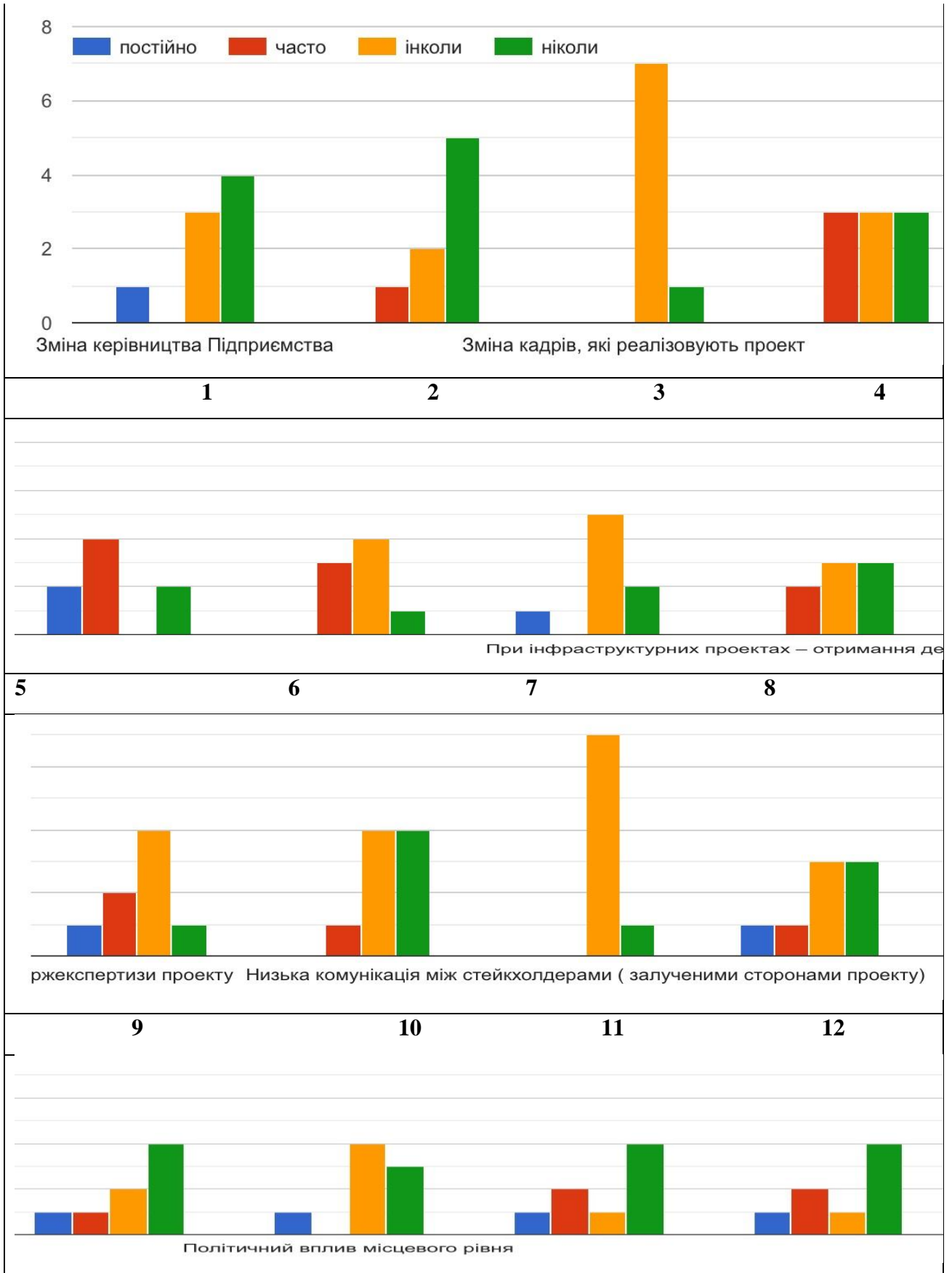
- 13) Situational management in the company (12,5/12,5/25/50),

- 14) Political influence of the local level (12,5/0/50/37,5),

- 15) The lack of practical experience in construction projects in accordance with the rules of the international federation of engineering consultants FIDIC in the Company (12,5/25/12,5/50),

- 16) The lack of practical experience in construction projects in accordance with the rules of the international federation of engineering consultants FIDIC in the Contractor (12,5/25/12,5/50).
- 17)

Chart 10. Risks, influencing the Project Implementation



13	14	15	16
----	----	----	----

The list of hypothetical risks above is the risks, which we were facing during the implementation of “Lviv Public Transport Project”. The survey shows that there are common areas of problems in the municipal infrastructure projects in Ukraine, such as lack of professional PIU personnel, low financial motivation, lack of studying materials and manuals, passive decision-makers, obligated state expertise. Insufficient availability of training materials, guidelines for project implementation in accordance with the EBRD Rules and Procedures are often problem for 37,5% of respondents. Not critical for more than 50% of respondents are changing of the Company`s and Guarantor`s Management, non-transparent juridical system, situational management in the company, lack of practical experience in construction projects in accordance with the rules of the international federation of engineering consultants FIDIC in the Company and Contractor levels. At the same time, 12,5% (regular) and 25% (often) of respondents feel the lack of FIDIC work experience. Lack of professional staffing of the PIU has an equal rating of the respondents by 33,3% - often, sometimes, never (1 respondent marked both often and sometimes). The political influence of the local level tends to be not a high risk for project implementation. Sometimes there is low communication among the stakeholders; staff changes; needs of additional time for explanations to the supervisory authorities of the EBRD's Policies and Procurement Rules, in connection with their interpretation of procurement in accordance with national procurement rules; lack of desire of the responsible persons to make the necessary decisions; the Company`s Development Strategy changing.

Chart 11. Work experience for Respondents in the current municipal company (years)

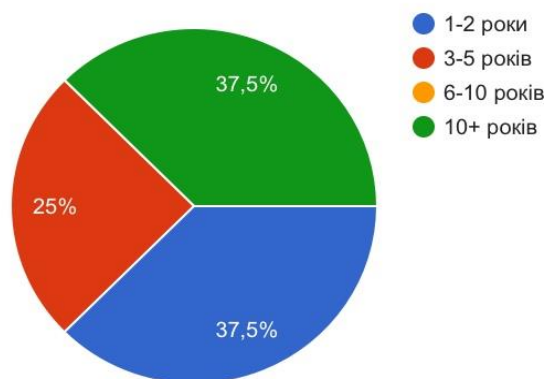
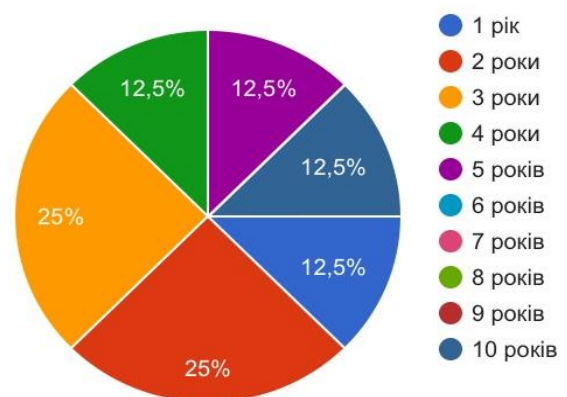


Chart 12. Work experience for Respondents in the current Project (years)



The respondents were mostly implementing the Projects during their main work in the municipal company. 37,5% of Beneficiary's respondents have work experience at the current municipal enterprises over the 1-2 and 10+ years respectively. (Charts 11,12)

PART 3

Discussion and Conclusion

There is some research in State level about the problems, risks and recommendations for sovereign projects in Ukraine financed by the IFIs. However, there is not any scientific research, which could identify the common risks for municipal infrastructure projects in Ukraine financed by the IFIs.

The research question shows the key risks and factors, influencing the implementation of the municipal infrastructure development projects in Ukraine financed by the EBRD. The research shows that there is low (with high percentage of answers "sometimes"), medium (with high percentage of answers "often") and high (with high percentage of answers "regularly") risks, influencing the implementation of the municipal and environmental infrastructure development projects in Ukraine. Using the risk assessment matrix [10] (**Annex 4**) and charts above, we could define the key risks for projects implementation. The risk identification matrix consists of the two axis: severity, which means the impact of the risk to the project implementation and the likelihood, which shows the probability of the risk occurring. Thus, the main risks, which influence time completion of the infrastructure projects are the lack of professional PIU personnel, low financial motivation, lack of studying materials and manuals, passive decision-makers, obligated state expertise for construction projects. The highest indicated risk by respondents is low PIU salary. As mostly the PIU consist of the Beneficiary's staff, the level of salary cannot be higher than established in the State Sectoral Agreements for municipal companies, that is in few times lower than market salary. For that reason, there is lack of professional staff in the municipal companies.

At the same time, the research shows that, too many risks that the "Lviv Public Transport Project" had faced are not the risks at all for the other similar projects. We could assume that the reason is that the above Project was one of the first municipal projects implemented in Ukraine and nobody knew how to implement that kind of project.

The analysis shows that the main factors and risks that have positive and negative impact on the projects implementation are people. That means that we could influence them to improve the project

implementation cycle doing the right things and having good motivation. Due to the dilatory decision-making processes and the lack of a sense of urgency, many projects take longer than they should.

Some risks can be eliminated or reduced. However, most risks are much more difficult to mitigate, particularly high-impact, low-probability risks. For example, it is not easy to mitigate the lack of practical experience in construction projects in accordance with the FIDIC rules. Sure, we will try to mitigate such risk by financial instruments, but it could have high negative impact for the timely completion of the project. The purpose of risk identification and analysis is to prepare for risk mitigation. Therefore, risk mitigation and management need to be long-term efforts by each Beneficiary through out the each Project. For different kind of risks could be chosen different risk mitigation strategies, such as avoiding, accepting, reducing/controlling, or transferring risks [11]. There is not any classified risk as an extreme risk in our case, as we do not have such risks, which could result in disaster. I would recommend to ask the support/reduce the high and medium impact risks, avoid or accept the low-impact risks; transfer the risks, which are not depending on Beneficiary. The last resort is the risks assumption. For example, for the high risk as an insufficient availability of training materials and guidelines for project implementation, the Beneficiaries could ask the support from the EBRD for creating such materials. For the medium risk as a changing of the Development Strategy of the Company by the Owner and Top Manager, the Beneficiary could mitigate it by approving the long-term Strategy. The low risk as a political influence of the local level should be simply accepted, so that the project can proceed, as it cannot be avoided, controlled, transferred or mitigated.

The recommendation regarding the risk mitigations for implementation municipal and environmental infrastructure projects in Ukraine financed by the EBRD are:

1. Financial motivation for the PIU

Set salary level for PIU and personnel involved to the projects at the Consultant level. The respective qualification and selection of the right people should be set up as well. The source of funding can be part of the project's technical support. The appropriate level of the PIU salary, special qualification and selection procedure should be as a condition to the Guarantor and Beneficiary by the EBRD.

2. Trainings for PIU, Tender Committee.

Create short-term trainings for the members of the project implementation unit, tender committee and other personnel involved to the projects implementation.

3. Video-course of Project Implementation including the EBRD Procurement Rules and Policy.

Create an internal training base for the project implementation including video materials. It could be relevant for the new personnel who is involved in the projects, and helps current PIU to update their knowledge.

4. Professional social network.

Create professional social network between all personnel involved in the projects, financed by the EBRD for sharing the experience, lessons learned and for better communication.

5. Regular risks monitoring.

Provide monthly risk management and monitoring by Beneficiaries and Guarantors.

6. Professional PIU.

Create database of the local professional experts from where Beneficiaries could attract personnel to the projects.

7. Register of municipal infrastructure projects.

Create Ukrainian municipal register/database of infrastructure projects, starting from the concept phase of the project until the project completion. Monitor all phases of the project implementation.

8. Quarterly meetings.

Organize quarterly meetings between among the PIU from all projects for sharing experience. In my point of view, it is a good practice for sharing the experience and having the opinions of new “blood”.

9. Trainings for the Controlling Bodies.

Organize short training for the controlling bodies of Ukraine with purpose to explain the principles of the EBRD Procurement Rules and Policy, Loan Agreement signing procedure etc.

10. State Expertise.

Initiate the simplification of the procedure for obtaining a conclusion of the state expertise for the IFIs construction projects.

The respondents recommended the following measures for the effective implementation of the projects, financed by the EBRD:

1. Improve the professional and motivation level for the personnel involved in the project.
2. Simplify and improve the procurement procedure for the Consultant selection.
3. Provide legal advisory for the projects during the implementation for the Beneficiary and Consultant.
4. Reduce currency risks.
5. Speed up receiving 'no objection' from the EBRD during the procurement procedures.
6. Prohibit the inspections of controlling bodies during the project implementation.
7. Restrict the changing of the Project team during its implementation period.
8. Provide clarification by the Antimonopoly Committee of Ukraine on the application of the law of Ukraine "On the State Aid to Business Entities" [12] concerning IFIs projects. Nowadays, approving the Municipal Guarantee by the Antimonopoly Committee of Ukraine delayed the implementation of the projects for 105 days.

I strongly believe, if all stakeholders try to mitigate the risks on which they have influence, than the project implementation for all municipal infrastructure projects will speed up. As a result, Ukraine will have stronger economic development and the EBRD will accelerate the turnover of its assets.