

І. П. Булєєв,*доктор економічних наук, професор,*
ORCID 0000-0002-7912-3649,
e-mail: Buleev.I.P@nas.gov.ua,**Н. Ю. Брюховецька,***доктор економічних наук, професор,*
ORCID 0000-0002-6652-4523,
e-mail: Bryukhovetskaya@nas.gov.ua,**О. А. Чорна,***кандидат економічних наук,*
ORCID 0000-0001-7262-1138,
e-mail: chorna@nas.gov.ua,*Інститут економіки промисловості НАН України, м. Київ*

МОДЕРНІЗАЦІЯ ПРОМИСЛОВОСТІ ШЛЯХОМ ІМПОРТОЗАМІЩЕННЯ ТА ЛОКАЛІЗАЦІЇ ВИРОБНИЦТВА У МАШИНОБУДУВАННІ

Постановка проблеми. Аналіз заходів подолання криз в економіках розвинених країн свідчить, що воно починається із машинобудування, яке забезпечує власне оновлення засобів виробництва та інших галузей реального сектору економіки. Однак у даний час цей шлях недостатньо використовується в Україні. За даними Державної служби статистики України, у 1990 р. на машинобудування припадало 32,9% загального обсягу промислового виробництва. Останніми роками питома вага з реалізації продукції машинобудування в обсязі промислової продукції суттєво скоротилась: у 2008 р. становила 13,3%, у 2013 р. – 8,7, у 2019 р. – 7,6% [1].

В економічно розвинених країнах питома вага машинобудування в продукції промисловості знаходиться в межах від 30 до 60%. У Німеччині цей показник становить 53,6%, в Японії – 51,5, в Англії – 39,6, у Китаї – 35,4 [2, с. 11], в Угорщині – 49, у Словенії – 36, у Південній Кореї – 34, у Росії – 20% [3].

Останніми роками питома вага з реалізації продукції машинобудування в Україні в обсязі промислової продукції суттєво скоротилась та у 2019 р. становила 7,6%, тоді як у світовій практиці вважається, що технічне переоснащення промисловості можливе при розвитку машинобудування, обсяг реалізації якого у структурі промислового комплексу становить близько 30%.

За 8-10 років реальна ситуація на внутрішньому та зовнішньому ринках демонструє згортання пропозиції товарів вітчизняного виробництва, збільшення імпортової складової в задоволенні внутрішнього попиту і, як наслідок, зростання від'ємного сальдо зовнішньої торгівлі товарами промислової групи, що стало національною проблемою економічного розвитку. Так, у 2019 р. «рівень імпорту в публічних закупівлях країни досягає 38% (по машинобудуванню – 46%), тоді як у світі цей показник в основному коливається в межах 4-8%» [4].

Науковці справедливо відзначають, що «потреби вітчизняної економіки в інвестиційних товарах для валового нагромадження основного капіталу майже повністю (на 86-99%) покриваються продукцією іноземних виробників (коди С26-С29). Масштабне використання закордонних машин та устаткування спостерігається в усіх галузях, що свідчить про майже цілковиту технологічну залежність національної економіки від імпорту. Постачання машин, обладнання та механізмів; електротехнічного обладнання (групи 84-85 УКТЗЕД) відбувається переважно з країн Азії (47% сукупного обсягу імпорту товарів зазначених груп у 2019 р., у тому числі з Китаю – 35%), європейських країн (43%, у тому числі з Німеччини – 11%), СНД (6%, у тому числі з РФ – 4%). Засоби наземного транспорту, літальні апарати, плавучі засоби (групи 86-89 УКТЗЕД) постачаються з європейських країн (51%, у тому числі з Німеччини – 16%), з країн Азії (22%, з них 10% – із Японії), з країн Америки (14%, з них 12% – із США)» [5, с. 14].

Відродження самодостатності економіки потребує випереджаючого зростання національного машинобудування, удосконалення механізмів стимулювання розвитку, зокрема у напрямі таких викликів сьогодення, як Індустрія 4.0, процесів інтелектуалізації, підвищення інтелектуальної складової виробництва власної продукції та послуг, технічного переоснащення і модернізації, впровадження сучасних інформаційних технологій в усі сфери управління національних промислових підприємств. Одним із важливих напрямків стимулювання є політика уряду у імпортозаміщенні, зокрема заходи з локалізації виробництва.

Утім, спроби уряду України рухатися у напрямі захисту вітчизняного виробництва, пропонуючи політику імпортозаміщення на основі локалізації виробництва продукції машинобудування, зустріча-

ють протидію з боку міжнародних організацій-партнерів та спричиняють жваву дискусію серед різних експертів і дослідників, економістів і юристів.

Аналіз останніх досліджень і публікацій.

Причини деградації української промисловості, шляхи її відновлення та модернізації активно досліджуються науковцями, у тому числі Інституту економіки промисловості НАН України на протязі багатьох років. Серед останніх публікацій можна назвати низку фундаментальних робіт [6-11].

Одним із напрямків розвитку галузі машинобудування вітчизняними науковцями названо реалізацію політики імпортозаміщення. А. Мазаракі, Т. Мельник вважають доцільність використання моделі імпортозаміщуючої індустріалізації, для реалізації якої необхідно активно залучати міжнародні компанії та прямі іноземні інвестиції транснаціональних корпорацій. У цьому сенсі вони справедливо вважають, що «держава повинна займатися поліпшенням іміджу України для потенційних інвесторів» [3, с. 10-12].

Ю. Шипуліна, Т. Ващенко розглядають передумови та механізм реалізації стратегії імпортозаміщення на рівні промислових підприємств. Ними запропоновано організаційно-економічну схему впровадження стратегії імпортозаміщення, зокрема визначено напрями реалізації стратегії імпортозаміщення машинобудівного підприємства з метою підвищення його конкурентоспроможності [12].

О. Собкевич, Є. Белашова розкривають тенденції у машинобудуванні України, системні проблеми розвитку підгалузей, ринки продукції яких є найбільш імпортозалежними. Ними обґрунтовано і запропоновано заходи державної політики щодо реалізації потенціалу машинобудування у стратегії імпортозаміщення [13].

І. Шовкун досліджує проблеми імпортозалежності української економіки та політику імпортозаміщення у різних країнах. Вона відмічає, що «вагому частину функцій з обслуговування споживчого та інвестиційного ринку виконують іноземні виробники, тоді як обробний сектор країни здебільшого зайнятий виробництвом проміжної продукції, яка залишається ще й основою його експорту (метали, сировинно-мінеральні продукти, деревина і вироби з неї, неорганічна хімія). ... На внутрішньому ринку товарів проміжного споживання віднедавна закріпилася абсолютна перевага імпорту, особливо продукції хімічної галузі, машинобудування, легкої промисловості» [5, с. 14].

Питання локалізаційних бар'єрів у політиці (Local Content Requirements, LCR, вимоги до локального вмісту) у дослідженнях зарубіжних вчених

С. Стоун, Д. Флейг, Ф. Ван Тонгерен, Д. Месент [14; 15] вважають, що політика LCR може мати певний позитивний ефект у короткостроковій перспективі, втім підриває промислову конкурентоспроможність у довгостроковій перспективі; об-

ґрунтовують, що політика з локалізації згубно впливає на економіку країн, які її запроваджують, зокрема країни, які накладають LCR, менше експортують в секторах, що не підпадають під дію LCR; пропонують альтернативні варіанти політики.

К. Енкі [16] доводить, що заходи з локалізації не ведуть до економічного зростання або розвитку для країни, натомість вони дають зворотний ефект, що призводить до зниження продуктивності, зростання споживчих цін та втрати інвестицій у місцеві галузі.

Х. Дерингер, Ф. Еріксон, Ф. Лампрехт, Е. ван дер Марель [17] досліджували, які країни найбільше застосовують заходи з локалізації та оцінювали вплив локалізації на економіку країни.

Вітчизняні дослідження питань імпортозаміщення на основі локалізації виробництва

І. Шовкун розкриває сутність вимог щодо локалізації виробництва, економічні причини та форми їх застосування, обґрунтовує ефективність політики локалізації для забезпечення економічного розвитку на прикладах її успішної реалізації в різних країнах, досліджує світову практику узгодження вимог щодо локалізації з правилами СОТ та обґрунтовує необхідність проведення системних заходів з локалізації виробництва в Україні. І. Шовкун вважає, що «реалізація системних заходів з локалізації виробництва є об'єктивною необхідністю для національного господарства та окремих видів промислової діяльності. ... В Україні склалися об'єктивні передумови та гостра економічна необхідність для формування та реалізації системи заходів з локалізації виробництва. Період стихійного нарощування залежності від імпорту має змінитися свідомим регулюванням за допомогою системних заходів з локалізації виробництва, що позитивно вплине на динаміку та якість економічного зростання» [18, с. 48, 49].

І. Гужва наводить прогнозні оцінки економічного ефекту галузі машинобудування від застосування заходів з локалізації виробництва [19].

В. Медведєв досліджує можливості застосування в Україні заходів з локалізації виробництва та обґрунтовує суперечливість методики оцінки, що використовуються при визначенні економічного ефекту від запропонованих урядом обмежень з локалізації виробництва [20].

Наразі локалізація виробництва розглядається у науковому колі з двох протилежних позицій: 1) як протекціоністський захід, який не сприяє економічному зростанню та заважає вільному руху товарів і капіталів; 2) як захід уряду щодо підтримки розвитку національного товаровиробника.

Втім дискусійним залишається питання, чи доцільним є впровадження заходів з локалізації в Україні для модернізації виробництва та розвитку галузі машинобудування. Відродження промисловості, забезпечення конкурентоспроможності промислових підприємств на внутрішньому і зовнішньому

ринках має стати одним із пріоритетів національного економічного розвитку країни. Це у свою чергу стане підґрунтям до імпортозаміщення промислової продукції в країні. Цим процесам має сприяти держава, створивши цілісну систему стимулювання, що сприятиме підтримці та захисту промислових галузей, зокрема машинобудування у напрямі Індустрії 4.0 у контексті розвитку внутрішнього ринку.

Відсутність стратегічного підходу до розвитку внутрішнього ринку, розв'язання проблеми насичення внутрішнього ринку товарами вітчизняного виробництва, зокрема машинобудування на основі якісної імпортозамінної продукції призвела до значного дисбалансу між попитом і пропозицією на окремих товарних ринках і може витіснити вітчизняного виробника не тільки із зовнішнього, але і внутрішнього ринку. Все це потребує обґрунтованої політики та заходів уряду у напрямі розвитку внутрішнього ринку, імпортозаміщення та локалізації виробництва.

Метою статті є аналіз та обґрунтування заходів щодо модернізації вітчизняної промисловості на основі розвитку машинобудування, імпортозаміщення та локалізації виробництва.

Вимоги з захисту національних виробників мають давню історію. Локалізація виробництва вважається протекціоністською політикою, яка вимагає від підприємств-імпортерів використання у виробництві продукції, що імпортується, товарів або послуг вітчизняного виробництва.

Світовий досвід запровадження заходів з локалізації

Локалізація використовується як розвиненими країнами, так і країнами, що розвиваються. Наприклад, країни Латинської Америки намагалися розширити свої сектори, засновані на природних ресурсах, а країни Азії все частіше намагалися використати свою порівняльну перевагу у висококваліфікованих трудомістких секторах. Розвинені країни також стратегічно використовували локалізацію для сприяння зростанню окремих галузей. У 1970-х роках Норвегія вперше запровадила локалізацію у своєму нафтогазовому секторі. Відомим прикладом є Закон США «Купуй американське» (Buy American Act), прийнятий ще у 1933 р. Закон є досі чинним та в нього періодично вносяться зміни.

Після фінансової кризи 2008 р. у світі спостерігається збільшення використання заходів з локалізації. Багато країн запровадили дискримінаційні торгові заходи з метою підтримки вітчизняних підприємств. Такі заходи проводяться у рамках політики державних закупівель.

Аналіз економічних систем свідчить, що локалізація виробництва є достатньо поширеним інструментом для багатьох країн. Так, в Польщі «заходи з локалізації виробництва вже давно використовуються на державному рівні. Китайська компанія CRRC стала найбільшим в світі виробником заліз-

ничного транспорту саме завдяки локалізації. Спочатку китайці висували умову – якщо ти хочеш взяти участь в тендері на поставку залізничного транспорту, то ти повинен локалізувати ряд деталей. Вони поставили конкретну мету щодо забезпечення створення всередині держави повного виробничого ланцюжка. І в кінці кінців постачальники товару виявилися всередині Китаю» [21].

Більшість розвинених країн використовують протекціоністську політику, у тому числі локалізацію, реалізують заходи захисту своїх виробників при державних закупівлях. Так, в США держустанови зобов'язані віддавати перевагу продукції, яка в залежності від складності виробу містить від 40 до 80% місцевої складової. В Євросоюзі норми щодо локалізації встановлюються Директивою 2014/25/ЄС щодо державних закупівель за багатьма напрямками – від питної води до транспортних засобів: замовник має право відхилити тендерні пропозиції, якщо менше 50% їх вартості сформовано не в країнах ЄС [4].

Із 2000 р. Узбекистан почав вводити державні програми по локалізації виробництва. Ставка була зроблена на виробництві імпортозамінної та експортоорієнтованої продукції, за рівнем локалізації не менше 36%. На даний час в країні реалізовано 2,8 тис. проектів вартістю 5,5 млрд дол. Питома вага локалізованих товарів у загальному обсязі промислової продукції Узбекистану перевищує 20%. В межах політики локалізації створено галузь економіки – автомобілебудування. Ще в 90-х роках в місті Асака Андижанської області був побудований автозавод, на якому почався випуск автомобілів марки Daewoo. Пізніше автозаводи були відкриті в Ташкенті, Хорезмі і Самарканді. На сьогодні в країні виробляються легкові автомобілі марок Ravon, Chevrolet, автобуси і вантажівки Isuzu, а також великовантажні автомобілі спільно з німецькою компанією MAN (Maschinenfabrik Augsburg-Nürnberg, Societas Europa – німецький автомобільний та машинобудівний концерн належить концерну Volkswagen AG). У 2019 р. в Узбекистані з конвеєрів зійшла 271 тисяча автомобілів [21].

Натомість в Україні автопром в 2019 р. працював на 2% від своєї потужності, вироблено трохи більше 7 тис. автомобілів [21]. Виробництво автотранспортних засобів в 2019 р. становило всього 31% від рівня 2012 р. Рівень проникнення імпорту в публічні закупівлі України досягає 38% (з машинобудування – 46%), тоді як у світі цей показник в основному коливається в межах 4-8% [4].

За даними організації Global Trade Alert, на сьогодні найбільш активно впроваджують заходи з локалізації Аргентина, Бразилія, Китай, Індія, Індонезія, Росія, Саудівська Аравія та США (див. рисунок). Одна Індія зараз використовує більше чверті глобального застосування локалізації. Доцільно навести приклад Бразилії, яка після 2008 р. використовує локалізацію у більшості основних галузей, таких

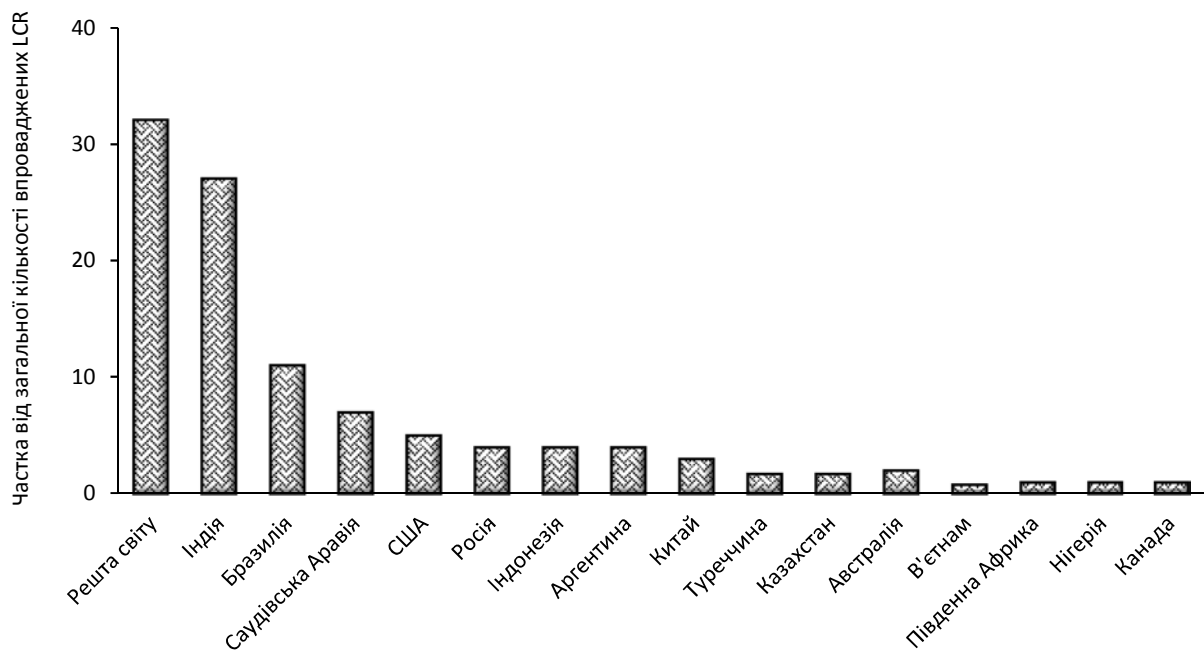


Рисунок. Частка запроваджених проєктів з локалізації за країнами, % [17]

як ІКТ, енергетика, охорона здоров'я, медіа, страхування, легка промисловість, машинобудування та ін.

Більш детальна інформація по країнам, які мають вимоги по локалізації наведено у джерелі [15, с. 15, 79-100]. Так, у документі «Emerging Policy Issues: Localisation Barriers to Trade», складеному Організацією економічного співробітництва та розвитку (OECD) у 2015 р., в Україні було зазначено 2 документи: 2012 р. – Закон передбачає державні стимули для виробництва електроенергії з альтернативних джерел, які застосовуються за умови, що принаймні 15% вартості будівництва відповідного об'єкта повинні складати матеріали, роботи та послуги українського походження і 2013 р. – Закон № 11100 «Про державні закупівлі», відповідно до якого передбачено підтвердження «власності виробничих потужностей та/або сервісних центрів на території України» для того, щоб претендувати на тендери у державних закупівлях. Особливо виділяються за кількістю законів, що містять обмеження з локалізації США (23 обмеження), Індонезія (18 обмежень), Бразилія (17 обмежень), Російська Федерація (9 обмежень), Аргентина (7 обмежень) та ін.

Показовим прикладом є політика Китаю, яка вимагає від іноземних підприємств створення спільних підприємств з китайськими фірмами з мінімальною часткою 50%, що через декілька років залишається у власності країни. Це набуває додаткової ваги, враховуючи те, що Китай нещодавно став найбільшим автомобільним ринком у світі, який у 2016 р. виріс майже на 14%. Багато іноземних компаній дотримуються цього правила, продукція спільних підприємств складає до 80% іноземних компонентів. Більшість усіх провідних автомобільних виробників створили спільні підприємства в Китаї для

унікнення обмежень, введених для іноземних автомобільних компаній на китайському ринку. Міжнародні виробники автомобілів є найбільш домінуючими у сегментах легкових автомобілів [17].

Політика США також є показовою та відзначається запровадженням масштабних фіскальних програм, особливо у період світових фінансових криз. Так, Закон про відновлення та реінвестування Америки від 2009 р. (American Recovery and Reinvestment Act of 2009 – ARRA, закон, який передбачає додаткові асигнування на збереження та створення робочих місць, інвестиції в інфраструктуру, енергоефективність та науку, допомогу безробітним, державну та місцеву фіскальну стабілізацію та на інші цілі) включав положення, згідно з якими все залізо та сталь, придбані за кошти ARRA, повинні вироблятися в країні.

Таким чином, локалізація виробництва є протекціоністським заходом, який практикують як розвинені країни, так і країни, що розвиваються, для підтримки галузей, які переживають становлення, трансформацію та у періоди світових економічних та внутрішніх криз.

Проєкти змін нормативно-правової бази політики імпортозаміщення в Україні

З метою стимулювання розвитку виробництва машинобудування урядом ініційовано локалізацію машинобудівної продукції при державних закупівлях як інструмент промислової політики та розроблено проєкт постанови Кабінету Міністрів «Деякі питання реалізації пілотного проєкту зі здійснення закупівель техніки галузі машинобудування з підтвердженням ступенем локалізації виробництва» до 31 грудня 2021 р. Проєктом постанови пропонується

«затвердити Порядок визначення ступеня локалізації виробництва техніки галузі машинобудування, яким встановлюється механізм визначення ступеня локалізації виробництва техніки галузі машинобудування та перелік техніки галузі машинобудування для реалізації пілотного проекту» [22; 23].

Одночасно Комітет Верховної Ради з питань економічного розвитку виступив з ініціативою запровадити зміни до Закону України «Про публічні закупівлі» (законопроект №3739) щодо створення передумов для сталого розвитку та модернізації вітчизняної промисловості [24].

Проект постанови Кабінету Міністрів «Деякі питання реалізації пілотного проекту зі здійснення закупівель техніки галузі машинобудування з підтвердженням ступенем локалізації виробництва»

Даним проектом постанови пропонується запровадити реалізацію до 31 грудня 2021 р. пілотного проекту зі здійснення закупівель техніки у галузі машинобудування з підтвердженням ступенем локалізації виробництва¹ (далі – пілотний проект), за результатами якого Мінекономіки має підготувати звіт та подати на розгляд Кабінету Міністрів України до 31 березня 2022 р. [26].

У пілотному проекті планується установити [23]:

для визначення найбільш економічно вигідної тендерної пропозиції/пропозиції під час закупівлі техніки галузі машинобудування, перелік якої затверджений цією постановою, крім ціни або вартості життєвого циклу, замовником застосовуються критерій локалізації виробництва або інші критерії оцінки разом з критерієм локалізації виробництва;

якщо крім ціни або вартості життєвого циклу замовником застосовується тільки критерій локалізації виробництва, його вартісний еквівалент або питома вага у загальній оцінці тендерної пропозиції/пропозиції має становити 30 відсотків;

якщо крім ціни або вартості життєвого циклу замовником застосовується критерій локалізації виробництва разом з іншим (іншими) критерієм (критеріями) оцінки, вартісний еквівалент або питома вага критерію локалізації виробництва у загальній оцінці тендерної пропозиції/пропозиції не може бути нижчим, ніж 15 відсотків;

інформація щодо ступеня локалізації виробництва техніки галузі машинобудування міститься в «Переліку техніки галузі машинобудування» [27] з підтвердженням ступенем локалізації виробництва.

Слід навести деякі положення, які містяться у пояснювальній записці пілотного проекту [26]:

– станом на сьогодні вимоги щодо локалізації виробництва в Україні застосовуються, зокрема до виробництва сільськогосподарської техніки та об-

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

– практика використання вимог з локалізації виробництва має місце в таких країнах, як США (Buy America Act), Індія (Make in India), Китай, Канада, Норвегія, Бангладеш та ін.;

– реалізація постанови не потребує фінансування з державного чи місцевого бюджетів;

– реалізація акту матиме вплив на ключові інтегри такі зацікавлених сторін, як: учасники-резиденти та учасники-нерезиденти в розумінні Закону України «Про публічні закупівлі».

Зважаючи на викладене у Проекті постанови Кабінету Міністрів «Деякі питання реалізації пілотного проекту зі здійснення закупівель техніки галузі машинобудування з підтвердженням ступенем локалізації виробництва» (1) Пояснювальна записка; 2) Перелік техніки галузі машинобудування для реалізації пілотного проекту; 3) Порядок визначення ступеня локалізації виробництва техніки галузі машинобудування; 4) Аналіз регуляторного впливу до проекту постанови Кабінету Міністрів України «Деякі питання реалізації пілотного проекту зі здійснення закупівель техніки галузі машинобудування з підтвердженням ступенем локалізації виробництва») не зовсім зрозуміло, як було створено перелік техніки галузі машинобудування для реалізації пілотного проекту; чи усі можливі обладнання та техніка, передбачено у ньому; чи максимально враховано внутрішній потенціал промислового виробництва.

Разом із цим, для національних виробників галузі машинобудування дані вимоги можуть сприяти конкуренції та дати стимул до інтеграції у міжнародні ланцюги створення вартості.

Законопроект №3739 комітету Верховної Ради України з питань економічного розвитку, зміни до Закону України «Про публічні закупівлі»

У разі затвердження змін до Закону України «Про публічні закупівлі» брати участь у державних закупівлях техніки машинобудування зможуть тільки ті компанії, чий товар матиме підтверджений рівень локалізації не нижче 25-40%. Передбачається, що правила почнуть діяти для 88 груп товарів упродовж 10 років вже з 1 січня 2021 р.

У результаті доопрацювання законопроекту після першого читання передбачається поступове зростання частки локалізації: у 2021 р. планується почати із 10%, у 2022 р. збільшити до 15%, у

¹ Локалізація виробництва – це рівень виробництва техніки галузі машинобудування на митній території України у собівартості виробленої продукції, що складає не менш як 35 відсотків [25].

2023 р. – до 20% і так далі, поки локалізація не досягне 40%. І такою локалізація залишатиметься на весь десятирічний строк дії закону [28].

Замовник здійснює закупівлю наступних товарів виключно у випадку, якщо ступінь локалізації їх виробництва в Україні перевищує чи дорівнює встановленій нормі. Зокрема, з 2021 р. – для комунальної техніки – 25%; локомотивів – 30; міських, туристичних, громадських автобусів, трамваїв, тролейбусів – 35; пересувних бурових веж – 45; пожежних транспортних засобів – 40% тощо.

Змінами до закону «Про публічні закупівлі» передбачається завантажити вітчизняних машинобудівників і стимулювати іноземні компанії розміщувати в нашій країні виробничі потужності.

Органи законодавчої влади та їх представники підтримують заходи щодо протекції національних товаровиробників. Так, народний депутат, заступник голови парламентського комітету з економічного розвитку Дмитро Кисилевський справедливо зазначає, що «український ринок відкритий для будь-якого імпорту, Україна не дає преференцій своїм виробникам при держзакупівлях, не надає податкових пільг, немає пільгового або просто розумного кредитування, немає експортного фінансування. Іноземні конкуренти отримують все або більшість цих видів підтримки. Зрештою, доступ на експортні ринки для українських виробників теж обмежений митами та іншими бар'єрами, вимогами локалізації, сертифікаціями і всіма іншими інструментами, які використовують країни для захисту своїх виробників» [21].

У даний час Проект Закону про внесення змін до Закону України «Про публічні закупівлі» щодо створення передумов для сталого розвитку та модернізації вітчизняної промисловості прийнято в першому читанні 21.07.2020 р. [29].

Зміни до закону «Про публічні закупівлі», що стосуються локалізації, є механізмом підтримки національного машинобудування, захисту економічних інтересів національної і економічної безпеки.

Перепони до захисту національного виробництва

Серйозну стурбованість ініціативами Кабінету Міністрів і парламентського комітету Верховної Ради України з економічного розвитку щодо локалізації висловив глава представництва Європейського Союзу Матті Маасікас [30], назвавши вимогу про локалізацію при держзакупівлях «істотним порушенням» принципів рівного ставлення і недискримінації у взаємній торгівлі.

Дійсно, проект змін до Закону України «Про публічні закупівлі» щодо створення передумов для

сталого розвитку та модернізації вітчизняної промисловості (законопроект №3739) дещо перечить міжнародним зобов'язанням України. В Угоді про асоціацію є окрема глава (Глава 8 «Державні закупівлі», Стаття 148) [31], яка присвячена державним закупівлям та у якій зазначається: «Ця Глава передбачає забезпечення взаємного доступу до ринків державних закупівель на основі принципу національного режиму на загальнодержавному, регіональному та місцевому рівнях для державних контрактів та договорів концесії у традиційних галузях економіки, а також у комунальному господарстві. Це передбачає послідовне наближення законодавства України у сфері державних закупівель до *acquis* ЄС¹ у сфері державних закупівель, що супроводжуватиметься інституційною реформою та створенням ефективної системи державних закупівель на основі принципів, якими регулюються державні закупівлі Сторони ЄС, а також понять та визначень, встановлених в Директиві 2004/18/ЄС Європейського Парламенту і Ради від 31 березня 2004 року про координацію процедур з проведення тендерів на укладення контрактів на виконання робіт, постачання товарів і надання послуг (далі – Директива 2004/18/ЄС) і Директиви 2004/17/ЄС Європейського Парламенту та Ради від 31 березня 2004 року про координацію процедур здійснення закупівель суб'єктами, що здійснюють свою діяльність у водному, енергетичному, транспортному та поштовому секторах (далі – Директива 2004/17/ЄС)». Тобто, одним із принципів є недискримінаційність.

На це вказує і Головне науково-експертне управління Апарату Верховної Ради України, даючи висновки на проект змін до Закону України «Про публічні закупівлі», зауважуючи зокрема таке [33]:

– пропозиція проекту у частині запровадження вимоги щодо локалізації при публічних закупівлях деяких товарів містить ризики невідповідності взятим Україною міжнародно-правовим зобов'язанням, насамперед, у сфері європейської інтеграції, оскільки фактично встановлює дискримінаційні умови для нерезидентів;

– пропонується форма підтримки вітчизняного товаровиробника виглядає вразливою у контексті позбавлення вітчизняних виробників відповідної продукції дієвих стимулів щодо розвитку високотехнологічного виробництва, що, у свою чергу, у довгостроковій перспективі, тобто після десятирічного періоду застосування преференційного режиму у сфері публічних закупівель містить ризик суттєвої втрати (з відповідними наслідками) конкурентних позицій у відповідних сегментах як на національному, так і, особливо, на зовнішніх ринках;

¹ *Acquis* ЄС (з франц. – «доробок») – це надбання європейської інтеграції у політичній, правовій і економічній сферах, яке будується на європейських спільних цінностях, визначених у статті 2 Договору про ЄС. У політичному і правовому значенні – це комплекс прав і обов'язків держав-членів ЄС. Вони усі зобов'язані поділяти і дотримуватися *acquis* ЄС, якщо не погоджено інакше [32].

– у супровідних до проєкту документах відсутнє належне обґрунтування пропонованого у новому п. 6-1 розділу X Закону переліку товарів, щодо яких пропонується застосування вимоги щодо ступеня локалізації, у тому числі й у частині наявності конкуренції з виробництва вказаних товарів серед національних виробників, фактичного ступеня локалізації, терміну їх запровадження;

– відповідно до нової ч. 12 ст. 26 Закону пропонується встановити «підтвердження відповідності предмету закупівлі ступеня локалізації». При цьому, згідно з абз. 2 нового п. 29-1 ч. 1 ст. 1 Закону ступінь локалізації «визначається Уповноваженим органом в порядку та за методикою, встановленою Кабінетом Міністрів України». Запропонований підхід може вимагати додаткових витрат на фінансування відповідного органу. Водночас належного фінансово-економічного обґрунтування (включаючи відповідні розрахунки), відповідно до вимог ч. 3 ст. 91 Регламенту Верховної Ради України та ч. 1 ст. 27 Бюджетного кодексу України до проєкту не надано. До того ж, необхідність підтвердження ступеня локалізації може призвести до корупційних ризиків при їх виданні.

Однак не з усіма пунктами цього висновку можна погодитись, пам'ятаючи про необхідність розвитку національного виробництва. Україна не встановлює дискримінаційні умови для нерезидентів. А на певний час вводить спеціальний режим для імпортерів з метою стимулювання розвитку вітчизняних галузей промисловості, які внаслідок системних криз в країні опинились у занепаді.

Національне агентство з питань запобігання корупції (далі – Національне агентство) у висновку на проєкт Закону України «Про внесення змін до Закону України «Про публічні закупівлі» щодо створення передумов для сталого розвитку та модернізації вітчизняної промисловості» відмічає, що «Закон України «Про публічні закупівлі» закріплює правові гарантії для проведення відкритих процедур закупівель та добросовісної конкуренції учасників з метою економії бюджетних коштів. Об'єктивне та неупереджене ставлення до учасників процедур закупівель виключає будь-які форми дискримінації. На противагу зазначеному, запропонований розробниками проєкт Закону порушує зазначені правові стандарти та містить корупціогенні фактори, які унеможливають прийняття проєкту у поточній редакції». У висновку Національного агентства зокрема зазначено [34]:

1. Проєкт Закону передбачає застосування нецінового критерію у закупівлях продукції машинобудування та преференції для окремих виробників.

2. Непрозорий механізм підтвердження відповідності предмета закупівлі ступеню локалізації, невизначеність прав та обов'язків суб'єктів господа-

рювання, які мають намір підтвердити ступінь локалізації власного виробництва, та порядку прийняття рішень відповідальним органом влади створюють умови для вчинення корупційних правопорушень.

3. Отримання підтвердження відповідності предмета закупівлі ступеню локалізації є адміністративною послугою, порядок отримання якої має бути врегульовано у проєкті Закону для мінімізації корупційних ризиків.

4. Положення проєкту Закону мають бути узгоджені із міжнародно-правовими зобов'язаннями України у сфері європейської та євроатлантичної інтеграції.

Щодо Проєкту постанови Кабінету Міністрів України «Деякі питання реалізації пілотного проєкту зі здійснення закупівель техніки галузі машинобудування з підтвердженим ступенем локалізації виробника» Національне агентство наголошує, що у частині механізму реалізації моделі закупівель техніки машинобудування містить корупціогенні фактори, які унеможливають прийняття цього проєкту у поточній редакції, зокрема [35]:

1. Включення до Переліку техніки галузі машинобудування стане головною умовою для участі у процедурах закупівлі техніки, яке за своїм змістом є адміністративною послугою, а тому має бути врегульовано на законодавчому рівні, а отже правовідносини локалізації в закупівлях не можуть бути врегульовані постановою Кабінету Міністрів України.

2. Проєкт постанови встановлює непрозорий та необґрунтований механізм підтвердження ступеня локалізації Міністерством розвитку економіки, торгівлі та сільського господарства України (далі – Мінекономіки), що містить корупціогенні фактори та може бути джерелом корупційного ризику під час прийняття рішення. У висновку зазначено, що «проєкт постанови містить корупціогенні фактори та потребує доопрацювання з урахуванням наведених рекомендацій та врахування інших зауважень».

Протекціоністські заходи держави у стимулюванні розвитку машинобудівних підприємств відносно ступеня локалізації виробництва спричинили жваву дискусію серед різних експертів і дослідників, економістів і юристів.

30 червня 2020 р. Київська школа економіки¹ оприлюднила результати дослідження, згідно з якими запропоновані обмеження по локалізації призведуть до падіння ВВП України – і чим суворішими та ширшими будуть обмеження, тим більше він скоротиться: «загальний ефект на ВВП у разі імplementації парламентської пропозиції по фактичній забороні продажу через Prozorro деяких імпортованих продуктів машинобудівної продукції без певного (25-40%) ступеня локалізації розраховується як загальний негативний ефект (4,66%), зважений на частку публічних закупівель в економіці відповід-

¹ Президент Київської школи економіки Тимофій Милованов, професор Півтсбурзького університету, экс-міністр розвитку економіки, торгівлі та сільського господарства.

них секторів машинобудування. Таким чином, загальний негативний ефект від парламентської пропозиції Київська школа економіки оцінює у мінус 0,573% ВВП або близько 642 млн дол. США (в цифрах 2017 р.) [36].

Інші дослідження і розрахунки показують протилежні результати. І. Гужва наводить дані моделювання і прогнозування оцінки економічного ефекту законопроекту №3739, яке показало, що реалізація його у середньостроковій перспективі забезпечить [19]:

- зростання ВВП України на додаткові 3,9%;
- збільшення випуску продукції у переробній промисловості на 10,65%;
- підвищення обсягів податкових надходжень до бюджету на 8,17%;
- скорочення імпорту товарів, робіт і послуг на 13,2% (близько 8,4 млрд дол. США);
- активізацію виробництва забезпечить збереження існуючого рівня зайнятості у відповідних галузях (збереже понад 200 тис. робочих місць, які опинилися під загрозою внаслідок кризи, пов'язаної із поширенням коронавірусної хвороби COVID-19) і буде сприяти створенню близько 62,5 тис. нових робочих місць. Нові робочі місця будуть створені за рахунок масштабування діючих підприємств і створення нових підприємств для забезпечення відповідного рівня локалізації.

Експерт в державних закупівлях Олександр Наход (директор ДП «Прозорро» у 2015-2016 рр.) [37] вважає, що зміни до Закону України «Про публічні закупівлі» щодо локалізації призведуть до колапсу закупівельних процедур. Він відмічає, що: «в публічних тендерах беруть участь і виграють майже виключно українські компанії». Також «по тих позиціях, де вітчизняні машинобудівники пропонують якісний товар, вони майже завжди виграють у конкурентів з імпортом. Тому для них імпорт на публічних закупівлях є не конкурентом, а скоріше мотивуючим чинником». О. Находа називає міфами такі твердження:

1. *В публічних закупівлях засилля іноземців.* Із 5,2 млн тендерів, що були проведені за весь час роботи Prozorro, нерезиденти взяли участь тільки в 4500. Це менше 0,1% від загальної кількості тендерів.

2. *Українські виробники програють імпорту в Prozorro.* В Україні троллейбуси купувалися тільки «Дніпро», «Богдан» та «Еталон». Постачальники імпортних моделей програвали за ціною. Утім, імпорт закуповували – троллейбуси, що вже були у використанні. Загалом 23 одиниці Volvo, Skoda та інших купили в Запоріжжі, Херсоні, Чернівцях та Івано-Франківську. Причина: б/в троллейбуси вп'ятеро дешевші за нові – близько 1 млн грн кожний проти 5 млн грн за нові вітчизняні моделі. Також через Prozorro за 2018-2019 рр. купили 30 нових трамваїв та 56 б/в. Всі 30 нових трамваїв купив Київ, розділивши їх на три тендери. В одному аукціоні переміг

одеський виробник Татра-Юг, в двох інших – львівський Електрон. Львів'яни перемогли, але потім не надали вчасно всі необхідні документи, порушивши процедуру, і перемога перейшла до PESA. Новий вітчизняний трамвай, який купував Київ, коштує біля 50 млн грн за вагон, а б/в імпортний – 5 млн грн. Судячи з бюджетів інших міст, вони вирішили купити по 10 вживаних Tatra, а не один Електрон. Крім трамваїв та троллейбусів було куплено також 353 одиниці іншого рейкового транспорту. З нього жодного імпортного. Вагони та дизель-поїзди для Укрзалізниці постачає Крюківський вагонзавод, а рейкозварювальні машини – Каховський завод електрозварювального устаткування.

За 2018-2019 рр. львів'яни взяли участь загалом у 18 процедурах у системі Prozorro. Електрон переміг у 13 із 15 тендерів. Він програв тільки у двох процедурах: коли після виграшу в аукціоні не завантажив вчасно необхідні за законом документи і Київпастрас був змушений підписати договір на 10 вагонів з польською PESA, що йшла другою. Електрон був дискваліфікований на кременчуцькому тендері на автобуси за помилки в документації – і в результаті переміг представник Мінського автомобільного заводу.

3. *Українська техніка легко замінить імпорту.* Виникає питання: Як вже у 2021 р., коли має набрати чинності законопроект, будуть підтримувати свій електротранспорт українські міста, крім Києва? Адже імпорт (навіть б/в) буде заборонений. І судячи з позиції представників Євросоюзу щодо законопроекту, тепер ми навряд чи зможемо розраховувати в цьому на гроші ЄБРР чи ЄІБ. Більше того, у законопроекті йдеться не тільки про рейковий транспорт, а й про легкові автомобілі, автобуси, вантажні транспортні засоби, гірничу техніку, турбіни, електронне обладнання... Чи хтось перевірів, що абсолютно всі потреби державних замовників по цих групах зможуть забезпечити вітчизняні виробники? Аналіз тільки найбільших закупівель за 2018-2019 рр. виявляє величезну кількість позицій, по яких ніхто з вітчизняних виробників ніколи навіть не пропонував свою продукцію.

На недоліки проекту №3739 вказують юристи:

1) Олеся Кривецька, радниця юридичної фірми Asters та Олексій Пустовіт, партнер Asters відзначають, що Угода Світової організації торгівлі (СОТ) про державні закупівлі (Government Procurement Act, GPA) «відносить вимоги щодо локалізації до поняття «офсетної угоди», забороненої договором через порушення національного режиму». Вони відмічають, «члени СОТ, приєднуючись до GPA, мають право обмежити перелік замовників і предметів закупівлі, на які міжнародний договір поширює свою дію. Наприклад, ініціатива Buy American, яку часто наводять прихильники законопроекту №3739, є результатом саме широких винятків із зобов'язань США як учасниці GPA. Проте Україна таким правом не скористалася, що має наслідком безпреце-

дентну відкритість її ринку публічних закупівель перед світом. Викликає сумнів і можливість України виправдати порушення принципу національного режиму статусом країни, що розвивається. Тоді як GPA справді закріплює положення про спеціальний режим для таких країн (*special and differential treatment*), Україна при приєднанні до договору не зробила чітких застережень щодо потреб розвитку. Надання винятків з міркувань рівня розвитку економіки підлягає погодженню з іншими договірними сторонами GPA. Для цього Україні потрібно буде нотифікувати нову законодавчу ініціативу перед Комітетом COT з публічних закупівель. ... Національне законодавство окремих держав-членів ЄС насправді передбачає вимоги про локалізацію щодо українських компаній. Але таке право обмежене показниками вартості предмета закупівлі, що не перевищують порогові значення, встановлені у профільних директивах ЄС та в Угоді про асоціацію ЄС-Україна. Зазначений фактор у законопроекті №3739 не врахований, тож український підхід є дещо відмінним від прикладу ЄС. Насамкінець: документ не враховує інтереси українських підприємств, які у своєму виробництві використовують імпортовану продукцію, що підпадає під вимоги про локалізацію» [38]. Експерти вважають, що законопроект №3739 вимагає доопрацювання так, щоб у ньому було більше гарантованих вигід для національного виробника та менше передумов для виникнення спорів;

2) Олена Омельченко, партнер юридичної фірми «Ілляшев та Партнери», керівник практики міжнародної торгівлі відмічає так: «Угода COT про державні закупівлі є окремою та необов'язковою угодою COT. Однак Україна вважала за необхідне прийняти зобов'язання в рамках цієї угоди, що успішно і зробила в 2016 році, сподіваючись на нові можливості для експортерів. На той момент ринок державних закупівель України не передбачав дискримінації та був відкритим для всіх країн за українським законодавством, а зовнішній ринок сторін угоди був з річним обсягом закупівель близько \$1,7 трільйона. До укладення цієї угоди де-юре Україна була вправі реалізувати ідею щодо локалізації, однак не зробила цього. ... Проблема полягає у тому, що Угода про асоціацію з ЄС та Угода COT про державні закупівлі як міжнародні договори мають вищу юридичну силу, ніж закон, який можуть прийняти депутати. ... Серед іншого варто очікувати: 1) зупинення виконання наступного етапу з відкриття ринку держзакупівель ЄС для України; 2) затягування на роки процесу з оновлення Угоди про асоціацію, особливо торгової частини; 3) розірвання домовленості щодо відкриття ринку електронної комерції («цифровий безвіз»); 4) блокування домовленостей щодо «дзеркального бюджету для України» у рамках участі у Зеленій Угоді ЄС; 5) можливий зрив домовленостей щодо політичних рішень у рамках Саміту Україна-ЄС» [39].

Отже, стурбованість юристів оправдана, оскільки «Конституція України встановлює підхід, відносно якого у разі конфлікту між положеннями міжнародних договорів та національним законодавством, за винятком Конституції України, пріоритет мають міжнародні договори» [32]. Тому правове доопрацювання змін до закону «Про публічні закупівлі» та проекту постанови Кабінету Міністрів «Деякі питання реалізації пілотного проекту зі здійснення закупівель техніки галузі машинобудування з підтвердженим ступенем локалізації виробництва» є доцільним.

На підтримку ініціатив Верховної Ради України та Уряду щодо локалізації при здійсненні публічних закупівель стали окремі українські роботодавці та представники підприємств машинобудування у відкритому зверненні до Президента, Верховної Ради та Кабінету Міністрів України [40]. У ньому зазначено, що реалізація ініціатив «повною мірою відповідає положенням програми Президента України щодо розвитку внутрішнього виробництва, а також презентованій Програмі Уряду «Стимулювання економіки для подолання наслідків епідемії COVID-19». Відкрите звернення підписали: Федерація роботодавців України, ПАТ «Крюківський вагонобудівний завод», ПрАТ «АвтоКрАЗ», ПрАТ «Кредмаш», ПрАТ «Хорольський механічний завод», ПрАТ «Дніпровагонмаш», МП «Дніпродзержинський сталеливарний завод», ПП ВКП «Альфатекс», ПАТ «Укрелектроапарат», ПАТ «Завод «Екватор», ДП «Завод Електроважмаш», ВАТ «Телсіс», ВАТ «НВП Хартрон-Експрес», ПрАТ «Імпульс», ПрАТ «Дніпро-спецсталь», ППГ «Аурум Груп», ТОВ «Миколаївський тепловозоремонтний завод», ТОВ «Полтавський тепловозоремонтний завод», ДП «Дніпровський електровозобудівний завод», АТ «Ельворті», ТОВ Компанія «Тітал», ТОВ «Проектно-конструкторське виробниче підприємство МДС», Корпорація «Укрінмаш», Спілка роботодавців Кременчука, Федерація профспілок України, Полтавська облпрофрада, Полтавська обласна державна адміністрація, мерії окремих міст Полтавської області.

Таким чином, підтримка національного виробника викликає неоднозначну реакцію, оскільки посадовці побоюються ризиків порушення міжнародних зобов'язань України, зокрема Угоди Світової організації торгівлі (COT) про державні закупівлі, Угоди про асоціацію, оскільки в основу міжнародних договорів покладений принцип національного режиму, який зобов'язує Україну надавати національним та іноземним компаніям однаковий рівень доступу до свого ринку держзакупівель, але з огляду на захист національних інтересів не є правомірним.

Стратегією національної безпеки України [41] підтверджено, що введення в Україні розумних протекціоністських заходів в умовах системного падіння промислового виробництва є актуальним питанням. Зміни до Закону України «Про публічні закупівлі» щодо створення передумов для сталого

розвитку та модернізації вітчизняної промисловості (законопроект №3739) потребують правового доопрацювання. За міжнародним зобов'язанням, слід розглянути можливість закріплення для України спеціального режиму розвитку (special and differential treatment) на визначений термін та встановлення норм локалізації виробництва для державних закупівель.

Висновки. Відповідно до ст. 1 Конституції [42] Україна є суверенною і незалежною, соціальною, правовою державою. Реалізація цих задач вимагає наявності самодостатньої, розвиненої економіки, що має індустріальну матеріально-технічну базу, тобто сучасну промисловість, що функціонує завдяки високотехнологічному, наукоємному машинобудуванню.

Однак у даний час реформування економіки, перехід її на ринкові відносини, жорстка конкуренція на внутрішньому і зовнішніх ринках без достатньо ефективного управління супроводжується глибокою і системною кризою, падінням виробництва реального сектору економіки, промисловості, машинобудування. Перед органами управління всіх рівнів (від макро- до мікрорівня, управління суб'єктами господарської діяльності) стоїть завдання відродження економіки, промисловості шляхом модернізації підприємств, перш за все машинобудування. Питома вага машинобудування в економіці, промисловості повинна бути доведена до рівня кількісних і якісних показників, які забезпечать повне оновлення на сучасному науково-технологічному рівні матеріально-технічної бази усіх галузей економіки, промисловості за 8-10 років. Їх основу можуть скласти машини та обладнання вітчизняного виробництва.

До цього необхідно створити відповідні умови відродження вітчизняних машинобудівних підприємств, в теорії перейти від неоліберальних напрямів економіки до неокейнсіанських, неокласичних. Держава, органи державного, регіонального і місцевого управління повинні активно брати участь у регуляторних процесах відродження економіки шляхом розширення внутрішнього ринку, виводу національних підприємств на зовнішні ринки.

Дієвим напрямом розвитку промисловості, машинобудування є політика імпортозаміщення, зокрема на основі локалізації виробництва. Остання має давню історію та є протекціоністським заходом, який практикують як розвинені країни, так і країни, що розвиваються для підтримки галузей, які переживають становлення, трансформацію та у періоди світових економічних та внутрішніх криз.

Зважаючи на необхідність розвитку національного виробництва, ініціативи у підтримку національної промисловості, зокрема машинобудування, є досить вчасними. Зміни до закону «Про публічні закупівлі» та проект постанови Кабінету Міністрів «Деякі питання реалізації пілотного проекту зі здійснення закупівель техніки галузі машинобудування

з підтвердженням ступенем локалізації виробництва» спроможні дати поштовх до розвитку машинобудування в Україні та частковій заміні імпортних промислових товарів. Ці інституціональні ініціативи мають стимулювати національні виробництва до їх включення у міжнародні ланцюги створення вартості та поглиблення інтелектуалізації підприємств машинобудування у напрямі Індустрії 4.0.

Зважаючи на те, що Україна підписала ряд міжнародних договорів щодо вільної торгівлі, слід більш детально визначити та обґрунтувати національні інтереси щодо захисту національної і економічної безпеки, правомірність змін до закону «Про публічні закупівлі» та можливості їх впровадження в українське законодавство. Слід розглянути можливість закріплення для України спеціального режиму на визначений термін та можливості встановити норми локалізації виробництва для державних закупівель.

Напрями подальших досліджень: виявлення пріоритетних галузей машинобудування, які доцільні для України; аналіз результатів впливу асоціації із ЄС на економіку України, машинобудування; розробка моделі грошово-кредитного фінансування інноваційно-інвестиційної діяльності підприємств машинобудування; дослідження можливості вбудови вітчизняних підприємств у світові технологічні ланцюги високотехнологічного виробництва.

Література

1. **Державна** служба статистики України. URL: <http://www.ukrstat.gov.ua/> (дата звернення 05.03.2021).
2. **Дикань В. Л.** Механізм восстановлення машинобудівного комплексу України в умовах логістическої інтеграції. *Вісник економіки транспорту і промисловості*. 2014. № 47. С. 9-14.
3. **Мазаракі А., Мельник Т.** Імпорт та перспективи імпортозаміщення в Україні. *Вісник КНТЕУ*. 2012. № 6. С. 5-15.
4. **Алексей Шевнин.** Вперед, машина! Удастся ли разогнать экономику законом о локализации. 21.07.20. *Деловая столица*. URL: <https://www.minprom.ua/digest/262913.html> (дата звернення 05.03.2021).
5. **Шовкун І. А.** Залежність української економіки від промислового імпорту та передумови формування ефективної виробничої спеціалізації. *Економіка промисловості*. 2020. № 3 (91). С. 5-28. doi: <https://doi.org/10.15407/econindustry2020.03.005>.
6. **Методи** розвитку та забезпечення капіталізації промислових підприємств в умовах інституціональних змін: моногр. / І.П. Булеєв, Н.Ю. Брюховецька та ін. Київ: ІЕП НАН України, 2016. 312 с.
7. **Промисловість** Донецької та Луганської областей: проблеми подальшого функціонування та відновлення: наук.-аналіт. доп. / О. І. Амоша, І. П. Булеєв, Н. Ю. Брюховецька та ін. Київ: ІЕП НАН України, 2016. 152 с.
8. **Промисловість** України – 2016: стан та перспективи розвитку: наук.-аналіт. доп. / О. І. Амоша, І. П. Булеєв, А. І. Землянкін, Л. О. Збаразська, Ю. М. Харазішвілі та ін. Київ: ІЕП НАН України, 2017. 120 с.
9. **Булеєв І. П., Брюховецька Н. Ю.** Розбудова сучасної промисловості. *Відновлення Донбасу: оцінка соціально-економічних втрат і пріоритетні напрями*

- державної політики*: національна доповідь / за заг. ред. Е. М. Лібанової [доп. варіант: НАН України]. Київ, 2015. 208 с. 10. **Промисловість** України 2014–2016: невикористані можливості, шляхи відновлення, модернізації та сучасної розбудови: наукова доповідь / редкол.: О. І. Амоша, І. П. Булеєв, Ю. С. Залознова. Київ: ІЕП НАН України, 2017. 354 с. 11. **Модернізація** економіки промислових регіонів України в умовах децентралізації управління: монографія / О. І. Амоша, Ю. М. Харазішвілі, В. І. Ляшенко та ін. / НАН України, Ін-т економіки пром-сті. Київ, 2018. 300 с. URL: https://ie.org.ua/wp-content/uploads/2019/08/mono_2018_amosha_liashenko_kharazishvili_compressed.pdf (дата звернення 07.03.2021). 12. **Шипуліна Ю. С., Ващенко Т. В.** Обґрунтування вибору напрямку реалізації стратегії імпортозаміщення на підприємстві машинобудівної галузі. *Технологический аудит и резервы производства*. 2015. № 1(6). С. 37–42. doi: 10.15587/2312-8372.2015.38554. 13. **Собкевич О. В., Белашов Є. В.** Щодо реалізації потенціалу машинобудівної галузі у стратегії імпортозаміщення: аналітична записка / Національний інститут стратегічних досліджень. URL: <http://old2.niss.gov.ua/articles/1110/> (дата звернення 05.03.2021). 14. **Susan Stone, Dorothee Flaig and Frank Van Tongeren.** Modelling Local Content Requirements: Quantitative Restrictions in a CGE Model. OECD, Trade and Agriculture Directorate. URL: <https://www.gtap.agecon.purdue.edu/resources/download/7203.pdf> (дата звернення 07.03.2021). 15. **Stone S., Messent J. and Flaig D.** (2015-05-01). Emerging Policy Issues: Localisation Barriers to Trade. *OECD Trade Policy Papers*. No. 180. OECD Publishing, Paris. doi: <http://dx.doi.org/10.1787/5js1m6v5qd5j-en> (дата звернення 07.03.2021). 16. **Cody Ankeny.** Local Content Requirements: Measures Intended to Boost Domestic Industry Boomerang to Bring Failure. 2016. URL: <https://www.itic.org/news-events/techwonk-blog/local-content-requirements-measures-intended-to-boost-domestic-industry-boomerang-to-bring-failure> (дата звернення 05.03.2021). 17. **Hanna Deringer, Fredrik Erixon, Philipp Lamprecht, Erik van der Marel.** The Economic Impact of Local Content Requirements: A Case Study of Heavy Vehicles. 2018. URL: <https://ecipe.org/publications/the-economic-impact-of-local-content-requirements/> (дата звернення 05.03.2021). 18. **Шовкун І. А.** Локалізація виробництва – світова практика та висновки для України. *Економіка і прогнозування*. 2017. № 2. С. 31–56. doi: <https://doi.org/10.15407/eip2017.02.031>. 19. **Гужва И.** Локалізуємося, ведь мы этого заслуживаем. URL: <https://zn.ua/promyshliennost/lokalizuemstva-ved-my-etohto-zasluzhivaem.html>. 20. **Медведєв В.** Локалізація виробництва – єдиний вектор розвитку України. URL: <http://www.kvsz.com/index.php/ua/pres-sluzhba/item/2520-lokalizatsiia-vyrobnytstva-iedyniy-vektor-rozvytku-ukrainy> (дата звернення 05.03.2021). 21. **Васильєв Я.** Локалізація в промисловості: як Україна може зберегти машинобудування. 2020. URL: <https://www.minprom.ua/articles/262663.html> (дата звернення 05.03.2021). 22. **Повідомлення** про оприлюднення проекту постанови Кабінету Міністрів України «Деякі питання реалізації пілотного проекту зі здійснення закупівель техніки галузі машинобудування з підтвердженим ступенем локалізації виробництва». URL: <https://www.me.gov.ua/Documents/Detail?lang=uk-UA&id=1b66d59d-7815-4d2e-a319-c51695669d52&title=PovidomlenniaProOpriлюдnenniaProektuPostanoviKabinetuMinistrivUkrainideiakiPitanniaRealizatsiiPilotnogoProektuZiZdiisnenniaZakupivelTekhnikiGaluziMashinobuduvanniaZPidtverdzenimStupenemLokalizatsiiVirobnitstva> (дата звернення 09.03.2021). 23. **Проект** постанови Кабінету Міністрів України «Деякі питання реалізації пілотного проекту зі здійснення закупівель техніки галузі машинобудування з підтвердженим ступенем локалізації виробництва». URL: <https://www.me.gov.ua/Documents/Detail?id=9d331bed-b8c9-4e93-ba1f-c5518ee41b6d> (дата звернення 09.03.2021). 24. **Проект** Закону про внесення змін до Закону України «Про публічні закупівлі» щодо створення передумов для сталого розвитку та модернізації вітчизняної промисловості. URL: https://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc4_1?pf3511=69275 (дата звернення 09.03.2021). 25. **Порядок** визначення ступеня локалізації виробництва техніки галузі машинобудування до проекту постанови Кабінету Міністрів України «Деякі питання реалізації пілотного проекту зі здійснення закупівель техніки галузі машинобудування з підтвердженим ступенем локалізації виробництва». URL: <https://www.me.gov.ua/Documents/Detail?id=9d331bed-b8c9-4e93-ba1f-c5518ee41b6d> (дата звернення 05.03.2021). 26. **Пояснювальна** записка до проекту постанови Кабінету Міністрів України «Деякі питання реалізації пілотного проекту зі здійснення закупівель техніки галузі машинобудування з підтвердженим ступенем локалізації виробництва». URL: <https://www.me.gov.ua/Documents/Detail?id=9d331bed-b8c9-4e93-ba1f-c5518ee41b6d> (дата звернення 09.03.2021). 27. **Перелік** техніки галузі машинобудування для реалізації пілотного проекту до проекту постанови Кабінету Міністрів України «Деякі питання реалізації пілотного проекту зі здійснення закупівель техніки галузі машинобудування з підтвердженим ступенем локалізації виробництва». URL: <https://www.me.gov.ua/Documents/Detail?id=9d331bed-b8c9-4e93-ba1f-c5518ee41b6d> (дата звернення 09.03.2021). 28. **Проект** Закону про внесення змін до Закону України «Про публічні закупівлі» щодо створення передумов для сталого розвитку та модернізації вітчизняної промисловості. Текст законопроекту до другого читання 02.02.2021. URL: https://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc4_1?pf3511=69275 (дата звернення 09.03.2021). 29. **Про прийняття** за основу проекту Закону України про внесення змін до Закону України «Про публічні закупівлі» щодо створення передумов для сталого розвитку та модернізації вітчизняної промисловості: Постанова Верховної Ради України, від 21 липня 2020 р. № 812-IX URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/812-20#Text> (дата звернення 05.03.2021). 30. **Позиція** Євросоюзу щодо проектів по «локалізації» закупівель (неофіційний переклад Представництва ЄС в Україні). 2020. Київ. URL: <http://nashigroshi.org/2020/07/04/pozytsiia-uevrosoiuzushchodo-proiektiv-po-lokalizatsii-zakupivel-neofitsiynuyepereklad-predstavnytstva-yes-v-ukraini/> (дата звернення 05.03.2021). 31. **Угода** про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/984_011#Text (дата звернення 05.03.2021). 32. **Acquis ЄС**. URL: <https://eu-agreement>.

ed-era.com/b1/p3 (дата звернення 05.03.2021). 33. **Висновок** Головного науково-експертного управління на проект Закону України «Про внесення змін до Закону України «Про публічні закупівлі» щодо створення передумов для сталого розвитку та модернізації вітчизняної промисловості». 07.07.2020. URL: https://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc4_1?pf3511=69275 (дата звернення 05.03.2021). 34. **Висновок** антикорупційної експертизи проекту Закону України «Про внесення змін до Закону України «Про публічні закупівлі» щодо створення передумов для сталого розвитку та модернізації вітчизняної промисловості». URL: <https://nazk.gov.ua/uk/documents/vysnovok-antykoruptsiynoyi-ekspertyzy-proyektu-zakonu-ukrayiny-pro-vnesennya-zmin-do-zakonu-ukrayiny-pro-publichni-zakupivli-shhodo-stvorennya-peredumov-dlya-stalogo-rozvytku-ku-ta-modernizatsiyi-vitchyznyanoi-promyslovosti> (дата звернення 05.03.2021). 35. **Висновок** антикорупційної експертизи проекту постанови Кабінету Міністрів України «Деякі питання реалізації пілотного проекту зі здійснення закупівель техніки галузі машинобудування з підтвердженням ступенем локалізації виробника». 01.09.2020. URL: <https://nazk.gov.ua/uk/documents/vysnovok-antykoruptsiynoyi-ekspertyzy-proyektu-postanovy-kabinetu-ministriv-ukrayiny-deyaki-pytannya-realizatsiyi-pilotnogo-proyektu-zi-zdiisnennya-zakupivel-tehnyky-galuzi-mashynobuduvannya-z-pidtvrdzhennym-stupenem-lokalizatsiyi-virobnika> (дата звернення 05.03.2021). 36. **Українська** економіка може втратити \$591-642 млн від переваг українському машинобудуванню в Prozorro. URL: <https://kse.ua/ua/about-the-school/news/ukrayinska-ekonomika-mozhe-vtratiti-591-642-mln-vid-preferentsiy-ukrayinskomu-mashinobuduvannu-v-prozorro> (дата звернення 01.03.2021). 37. **Наход А.** Камбэк «купуи українське»: 3 мифа о вреде импорта для украинских производителей. URL: <https://biz.liga.net/ekonomika/all/opinion/kambek-kupuuy-ukrainske-3-mifa-o-vrede-importa-dlya-ukrainskih-proizvoditeley> (дата звернення 01.03.2021). 38. **Кривецька О., Пустовіт О.** Закон про локалізацію виробництва: позитив чи торгова війна? URL: <https://uba.ua/eng/news/7775/print/> (дата звернення 05.03.2021). 39. **Омельченко О.** Операція локалізація: чим небезпечний обраний Україною шлях захисту нацивиробника. 23.07.2020. URL: <https://www.eurointegration.com.ua/experts/2020/07/23/7112467/> (дата звернення 05.03.2021). 40. **Відкрите** звернення до Президента України, Верховної Ради України та Кабінету Міністрів України. URL: <http://www.kvsz.com/index.php/ua/pres-sluzhba/item/2530-vidkryte-zvernennia-do-prezydenta-ukrayiny-verkhovnoi-rady-ukrayiny-ta-kabinetu-ministriv-ukrayiny> (дата звернення 05.03.2021). 41. **Стратегія** національної безпеки України. Безпека людини – безпека країни: Указо Президента України від 14 вересня 2020 року № 392/2020. URL: <https://www.president.gov.ua/documents/3922020-35037> (дата звернення 05.03.2021). 42. **Конституція** України. Офіційне видання. Харків «Право», 2016. 76 с.

References

1. Derzhavna sluzhba statystyky Ukrainy [State Statistics Service of Ukraine]. (n.d.). *ukrstat.gov.ua*. Retrieved from <http://www.ukrstat.gov.ua/> (last accessed 05.03.2021) [in Ukrainian].
2. Dikan, V. L. (2014). Mekhanizm vosstanovleniya mashinostroitel'nogo kompleksa Ukrainy v usloviyakh

logisticheskoy integratsii [The mechanism of restoration of the machine-building complex of Ukraine in the conditions of logistic integration]. *Visnik ekonomiki transportu i promislovosti*, 47, pp. 9-14 [in Russian].

3. Mazaraki, A., Melnyk, T. (2012). Import ta perspektyvy importozamishchennia v Ukraini [Imports and prospects of import substitution in Ukraine]. *Visnik KNTEU*, 6, pp. 5-15 [in Ukrainian].

4. Alexey Shevnin. (2020, 21 July). Vpered, mashina! Udastsya li razognat' ekonomiku zakonom o lokalizatsii [Forward, car! Will the localization law be able to disperse the economy?] *Delovaya stolica*. Retrieved from <https://www.minprom.ua/digest/262913.html> (last accessed 05.03.2021) [in Russian].

5. Shovkun, I. A. (2020). Dependence of the Ukrainian economy on industrial imports and prerequisites for the formation of effective production specialization. *Econ. promisl*, 3 (91), pp. 5-28. doi: <https://doi.org/10.15407/econindustry.2020.03.005> [in Ukrainian].

6. Buleev, I. P., Bryukhovetska, N. Yu. et al. (2016). Metody rozvytku ta zabezpechennia kapitalizatsii promyslovykh pidpriemstv v umovakh instytutsionalnykh zmin [Methods of development and capitalization of industrial enterprises in terms of institutional change]. Kyiv, IIE of NAS of Ukraine. 312 p. [in Ukrainian].

7. Amosha, O. I., Buleev, I. P., Bryukhovetska, N. Yu. et al. (2016). Promyslovist Donetskoi ta Luhanskoj oblasti: problemy podalshoho funktsionuvannia ta vidnovlennia [Industry of Donetsk and Luhansk regions: problems of further functioning and restoration]. Kyiv, IIE of NAS of Ukraine. 152 p. [in Ukrainian].

8. Amosha, O. I., Buleev, I. P., Zemlyankin, A. I., Zbarazska, L. O., Kharazishvili, Yu. M. et al. (2017). Promyslovist Ukrainy – 2016: stan ta perspektyvy rozvytku [Industry of Ukraine – 2016: state and prospects of development]. Kyiv. IIE of NAS of Ukraine. 120 p. [in Ukrainian].

9. Buleev, I. P., Bryukhovetskaya, N. Yu. (2015). Rozbudova suchasnoi promyslovosti [Development of modern industry]. *Restoration of Donbass: assessment of socio-economic losses and priority areas of public policy: a national report*. Kyiv, NAS of Ukraine. 208 p. [in Ukrainian].

10. Amosha, O. I., Buleev, I. P., Zaloznova, Yu. S. (Eds.). (2017). Promyslovist Ukrainy 2014-2016: nevykorystani mozhyvosti, shliakhy vidnovlennia, modernizatsii ta suchasnoi rozbudovy [Industry of Ukraine 2014-2016: untapped opportunities, ways of restoration, modernization and modern development]. Kyiv: IIE of NAS of Ukraine. 354 p. [in Ukrainian].

11. Amosha, O. I., Kharazishvili, Yu. M., Lyashenko, V. I. et al. (2018). Modernizatsiia ekonomiky promyslovykh rehioniv Ukrainy v umovakh detsentralizatsii upravlinnia [Modernization of the economy of industrial regions of Ukraine in terms of decentralization of management]. Kyiv, IIE of NAS of Ukraine. 300 p. Retrieved from https://iie.org.ua/wp-content/uploads/2019/08/mono_2018_amosha_liashenko_kharazishvili_compressed.pdf (last accessed 07.03.2021) [in Ukrainian].

12. Shipulina, Y. S., Vashchenko, T. V. (2015). Obgruntuvannia vyboru napriamku realizatsii stratehii importozamishchennia na pidpriemstvi mashynobudivnoi haluzi [Substantiation of the choice of the direction of realization of strategy of import substitution at the enterprise

of machine-building branch]. *Tekhnologicheskij audit i rezervy proizvodstva*, 1 (6), pp. 37-42. doi: <https://doi.org/10.15587/2312-8372.2015.38554> [in Ukrainian].

13. Sobkevich, O. V., Belashov, E. V. Shchodo realizatsii potentsialu mashynobudivnoi haluzi u stratehii importozamishchennia [Regarding the realization of the potential of the machine-building industry in the strategy of import substitution: an analytical note]. (n.d.). Retrieved from <http://old2.niss.gov.ua/articles/1110/> (last accessed 05.03.2021) [in Ukrainian].

14. Susan Stone, Dorothee Flaig and Frank Van Tongeren. Modeling Local Content Requirements: Quantitative Restrictions in a CGE Model. OECD, Trade and Agriculture Directorate. Retrieved from <https://www.gtap.agecon.purdue.edu/resources/download/7203.pdf> (last accessed 07.03.2021).

15. Stone, S., Messent, J. and Flaig, D. (2015-05-01). Emerging Policy Issues: Localization Barriers to Trade. *OECD Trade Policy Papers*, no. 180. Paris, OECD Publishing. doi: <http://dx.doi.org/10.1787/5js1m6v5qd5j-en> (last accessed 07.03.2021).

16. Cody Ankeny. (2016). Local Content Requirements: Measures Intended to Boost Domestic Industry Boomerang to Bring Failure. Retrieved from <https://www.itic.org/news-events/techwonk-blog/local-content-requirements-measures-intended-to-boost-domestic-industry-boomerang-to-bring-failure> (last accessed 05.03.2021).

17. Hanna Deringer, Fredrik Erixon, Philipp Lamprecht, Erik van der Marel. (2018). The Economic Impact of Local Content Requirements: A Case Study of Heavy Vehicles. Retrieved from <https://ecipe.org/publications/the-economic-impact-of-local-content-requirements/> (last accessed 5.03.2021).

18. Shovkun, I. A. (2017). Lokalizatsiia vyrobnytstva – svitova praktyka ta vysnovky dlia Ukrainy [Localization of production – world practice and conclusions for Ukraine]. *Ekonomika i prognozuvannya*, 2, pp. 31-56. doi: <https://doi.org/10.15407/eip2017.02.031> [in Ukrainian].

19. Guzhva, I. Lokalizuyemysya, ved' my etogo zasluzhivayem [We are localized, because we deserve it]. Retrieved from <https://zn.ua/promyshliennost/lokalizuyemysya-ved-my-etogo-zasluzhivaem.html> [in Russian].

20. Medvedev, V. Lokalizatsiia vyrobnytstva – yedynyi vektor rozvytku Ukrainy [Localization of production is the only vector of Ukraine's development]. Retrieved from <http://www.kvsz.com/index.php/ua/pres-sluzhba/item/2520-lokalizatsiia-vyrobnytstva-iedynyi-vektor-rozvytku-ukr-ainy> (last accessed 05.03.2021) [in Ukrainian].

21. Vasily Yanvarev. (2020). Lokalizatsiya v promyshlennosti: kak Ukraina mozhet sokhranit' mashinostroyeniye [Localization in industry: how Ukraine can preserve mechanical engineering]. Retrieved from <https://www.minprom.ua/articles/262663.html> (last accessed 05.03.2021) [in Russian].

22. Notification on promulgation of the draft resolution of the Cabinet of Ministers of Ukraine «Some issues of implementation of the pilot project on procurement of machinery in the field of mechanical engineering with a confirmed degree of localization of production». Retrieved from <https://www.me.gov.ua/Documents/Detail?lang=uk-UA&id=1b66d59d-7815-4d2e-a319-c51695669d52&title>

=PovidomlenniaProOpriludnenniaProektuPostanoviKabinetuMinistrivUkrainideiakiPitanniaRealizatsiiPilotnogoProektu ZiZdiisnenniaZakupivelTekhnikiGaluziMashinobuduvanniaZPidtverdzenimStupenemLokalizatsiiVirobnitstva (last accessed 09.03.2021) [in Ukrainian].

23. Draft Resolution of the Cabinet of Ministers of Ukraine «Some issues of implementation of the pilot project on procurement of machinery in the field of mechanical engineering with a confirmed degree of localization of production». Retrieved from <https://www.me.gov.ua/Documents/Detail?id=9d331bed-b8c9-4e93-ba1f-c5518ee41b6d> (last accessed 09.03.2021) [in Ukrainian].

24. Draft Law on Amendments to the Law of Ukraine «On Public Procurement» to create preconditions for sustainable development and modernization of domestic industry. Retrieved from https://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc4_1?pf3511=69275 (last accessed 09.03.2021) [in Ukrainian].

25. Procedure for determining the degree of localization of mechanical engineering machinery to the draft resolution of the Cabinet of Ministers of Ukraine «Some issues of implementation of a pilot project for procurement of mechanical engineering machinery with a confirmed degree of localization of production». Retrieved from <https://www.me.gov.ua/Documents/Detail?id=9d331bed-b8c9-4e93-ba1f-c5518ee41b6d> (last accessed 05.03.2021) [in Ukrainian].

26. Explanatory note to the draft resolution of the Cabinet of Ministers of Ukraine «Some issues of the pilot project on procurement of machinery in the field of mechanical engineering with a confirmed degree of localization of production». Retrieved from <https://www.me.gov.ua/Documents/Detail?id=9d331bed-b8c9-4e93-ba1f-c5518ee41b6d> (last accessed 09.03.2021) [in Ukrainian].

27. List of engineering machinery for the implementation of a pilot project to the draft resolution of the Cabinet of Ministers of Ukraine «Some issues of the pilot project for procurement of machinery in the engineering industry with a confirmed degree of localization of production». Retrieved from <https://www.me.gov.ua/Documents/Detail?id=9d331bed-b8c9-4e93-ba1f-c5518ee41b6d> (last accessed 09.03.2021) [in Ukrainian].

28. Draft Law on Amendments to the Law of Ukraine «On Public Procurement» to create preconditions for sustainable development and modernization of domestic industry. The text of the bill to the second reading 02.02.2021. Retrieved from https://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc4_1?pf3511=69275 (last accessed 09.03.2021) [in Ukrainian].

29. On the adoption of the draft Law of Ukraine on Amendments to the Law of Ukraine» On Public Procurement «to create conditions for sustainable development and modernization of domestic industry: Resolution of the Verkhovna Rada of Ukraine, dated July 21, 2020 № 812-IX. Retrieved from <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/812-20#Text> (last accessed 05.03.2021) [in Ukrainian].

30. Position of the European Union on projects to «localize» procurement (unofficial translation of the EU Delegation to Ukraine). (2020, July 3). Kyiv. Retrieved from <http://nashigroshi.org/2020/07/04/pozytsiia-yevrosoiuzushchodo-proiektiv-po-lokalizatsii-zakupivel-neofitsiynny-pereklad-predstavnytstva-yes-v-ukraini/> (last accessed 05.03.2021) [in Ukrainian].

31. The Association Agreement between Ukraine, of the one part, and the European Union, the European Atomic Energy Community and their Member States, of the other part. Retrieved from https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/984_011#Text (last accessed 05.03.2021) [in Ukrainian].

32. EU acquis. Retrieved from <https://eu-agreement.ed-era.com/b1/p3> (last accessed 5.03.2021) [in Ukrainian].

33. Conclusion of the Main Scientific and Expert Department on the draft Law of Ukraine «On Amendments to the Law of Ukraine» On Public Procurement «to create conditions for sustainable development and modernization of domestic industry». (2020, 7 July). Retrieved from https://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc4_1?pf3511=69275 (last accessed 05.03.2021) [in Ukrainian].

34. Conclusion of the anti-corruption examination of the draft Law of Ukraine «On Amendments to the Law of Ukraine» On Public Procurement «to Create Preconditions for Sustainable Development and Modernization of Domestic Industry». Retrieved from <https://nazk.gov.ua/en/documents/vysnovok-antikoruptsijnoyi-ekspertyzy-proyektu-zakonu-ukrayiny-pro-vnesennya-zmin-do-zakonu-ukrayiny-pro-publichni-zakupivli-shhodo-stvorenyyaperedumov-dlya-stalogo-rozvytku-ta-modernizatsiyi-vitchyz/> (last accessed 05.03.2021) [in Ukrainian].

35. Conclusion of the anti-corruption examination of the draft resolution of the Cabinet of Ministers of Ukraine «Some issues of implementation of the pilot project on procurement of machinery in the field of mechanical engineering with a confirmed degree of localization of the manufacturer». (2020, 1 Sep.). Retrieved from <https://nazk.gov.ua/uk/documents/vysnovok-antikoruptsijnoyi-ekspertyzy-proyektu-postanovy-kabinetu-ministriv-ukrayiny-deyaki-pytannya-realizatsiyi-pilotnogo-proyektu-zizdinen-galuzi-mashynobuduvannya-z-pidtvier/> (last accessed 05.03.2021) [in Ukrainian].

36. The Ukrainian economy may lose \$ 591-642 million from preferences for Ukrainian engineering in Prozorro. Retrieved from <https://kse.ua/en/about-the-school/news/ukrayinska-ekonomika-mozhe-vtratiti-591-642-mln-vid-preferentsiy-ukrayinskomu-mashinobuduvannuy-v-prozorro/> (last accessed 01.03.2021) [in Ukrainian].

37. Nahod, A. Kambək «kupui ukrainske»: 3 myfa o vrede ymporta dlia ukraïnskikh proyzvodytelēi [Kambək «buy Ukrainian»: 3 myths about the dangers of imports for Ukrainian producers]. Retrieved from <https://biz.liga.net/ekonomika/all/opinion/kambek-kupuy-ukrainske-3-mifao-vrede-importa-dlya-ukraïnskikh-proizvoditelēy> (last accessed 01.03.2021) [in Russian].

38. Kryvetska, O., Pustovit, O. Zakon pro lokalizatsiiu vyrobnytstva: pozytyv chy torhova viina? [Law on localization of production: positive or trade war?]. Retrieved from <https://uba.ua/eng/news/7775/print/> (last accessed 05.03.2021) [in Ukrainian].

39. Omelchenko, O. Operatsiia lokalizatsiia: chym nebezpechnyi obranyi Ukrainoiu shliakh zakhystu natsvyrobnyka [Operation localization: how dangerous is Ukraine's chosen way to protect the national producer]. (2020, 23 July). Retrieved from <https://www.eurointegration.com.ua/experts/2020/07/23/7112467/> (last accessed 05.03.2021) [in Ukrainian].

40. Open appeal to the President of Ukraine, the Verkhovna Rada of Ukraine and the Cabinet of Ministers

of Ukraine. Retrieved from <http://www.kvsz.com/index.php/en/pres-sluzhba/item/2530-vidkryte-zvernennia-do-prezydenta-ukrainy-verkhovnoi-rady-ukrainy-ta-kabinetu-ministriv-ukrainy> (last accessed 05.03.2021) [in Ukrainian].

41. National Security Strategy of Ukraine. Human security is the security of the country: Decree of the President of Ukraine of September 14, 2020 № 392/2020. Retrieved from <https://www.president.gov.ua/documents/3922020-35037> (last accessed 05.03.2021) [in Ukrainian].

42. Konstytutsiia Ukrainy [The Constitution of Ukraine]. (2016). Official publication. Kharkiv, Pravo». 76 p. [in Ukrainian].

Булєєв І. П., Брюховецька Н. Ю., Чорна О. А. Модернізація промисловості шляхом імпортозаміщення та локалізації виробництва у машинобудіванні

Обґрунтовано, що відродження самодостатності економіки, промисловості потребує випереджаючого зростання національного машинобудування, удосконалення механізмів стимулювання розвитку, одним із яких є політика уряду у імпортозаміщенні шляхом локалізації виробництва.

Розглянуто світовий досвід запровадження заходів з локалізації. Досліджено труднощі впровадження заходів з локалізації виробництва в Україні. Обґрунтовано доцільність впровадження заходів уряду щодо локалізації виробництва продукції галузі машинобудування в процесі державних закупівель.

Визначено, що протекціоністську політику щодо розвитку промислового сектору, зокрема локалізацію виробництва в теперішній час практикують майже всі країни світу, в першу чергу – розвинені. Локалізація виробництва розглядається у науковому колі з двох протилежних позицій: 1) як протекціоністський захід, який не сприяє економічному зростанню та заважає вільному руху товарів і капіталів; 2) як захід уряду щодо підтримки розвитку національного товаровиробника.

Проаналізовано проекти змін до нормативно правової бази у політиці імпортозаміщення: 1) Проект постанови Кабінету Міністрів «Деякі питання реалізації пілотного проекту зі здійснення закупівель техніки галузі машинобудування з підтвердженим ступенем локалізації виробництва» до 31 грудня 2021 року; 2) Проект змін до Закону України «Про публічні закупівлі» щодо створення передумов для сталого розвитку та модернізації вітчизняної промисловості.

Зважаючи на те, що Україна підписала ряд міжнародних договорів щодо вільної торгівлі, доведено, що слід більш детально визначити та обґрунтувати власні інтереси, захист національної і економічної безпеки, правомірність змін до закону та можливості їх впровадження в українське законодавство. Обґрунтовано гіпотезу про закріплення для України спеціального режиму на визначений термін та встановлення норм локалізації виробництва для державних закупівель.

Ключові слова: модернізація промисловості, підприємства машинобудування, імпортозаміщення, локалізація виробництва, Local Content Requirements, державні закупівлі.

Buleev I., Bryukhovetska N., Chorna O. Modernization of Industry through Import Substitution and Localization of Production in Mechanical Engineering

It is substantiated that the revival of self-sufficiency of the economy and industry requires the outpacing growth of national engineering, improvement of mechanisms to stimulate development, one of which is the government's policy on import substitution, including measures to localize production.

The world experience of introduction of localization measures is considered. The difficulties of implementing measures to localize production in Ukraine have been studied. The expediency of introduction of measures of the government concerning localization of manufacture of production of branch of mechanical engineering in the course of public purchases is proved.

It is determined that the protectionist policy on the development of the industrial sector, in particular the localization of production, is currently practiced by almost all countries of the world, primarily developed ones. The localization of production is considered in the scientific community from two opposite positions: 1) as a protectionist measure that does not promote economic growth and hinders the free movement of goods and capital; 2) as a government measure to support the development of national producers.

The draft amendments to the regulatory framework in import substitution policy are analyzed: 1) Draft resolution of the Cabinet of Ministers "Some issues of implementation of the pilot project on procurement of machinery in the field of mechanical engineering with a confirmed degree of localization" until December 31, 2021; 2) Draft amendments to the Law of Ukraine "On Public Procurement" to create the conditions for sustainable development and modernization of domestic industry.

Given that Ukraine has signed a number of international free trade agreements, it has been proved that it is necessary to define and substantiate in more detail its own interests, protection of national and economic security, legality of amendments to the law and the possibility of their implementation in Ukrainian legislation. The hypothesis of fixing a special regime for Ukraine for a certain period of time and establishing norms of localization of production for public procurement is substantiated.

Keywords: modernization of industry, machine-building enterprises, import substitution, localization of production, Local Content Requirements, public procurement.

Булеєв І. П., Брюховецька Н. Ю., Черная А. А. Модернізація промисловості за допомогою імпортозаміщення та локалізації виробництва в машинобудуванні

Обосновано, що відродження самодостаточності економіки, промисловості потребує опережаючого росту національного машинобудування, удосконалення механізмів стимулювання розвитку, одним з яких є політика уряду в імпортозаміщенні за допомогою локалізації виробництва.

Рассмотрен мировой опыт внедрения мероприятий по локализации. Исследованы трудности внедрения мероприятий по локализации производства в Украине. Обоснована целесообразность внедрения мер правительства по локализации производства продукции отрасли машиностроения в процессе государственных закупок.

Определено, что протекционистскую политику по развитию промышленного сектора, в частности локализацию производства в настоящее время практикуют почти все страны мира, в первую очередь – развитые. Локализация производства рассматривается в научном сообществе с двух противоположных позиций: 1) как протекционистская мера, не способствующая экономическому росту и мешающая свободному движению товаров и капиталов; 2) как мера правительства по поддержке развития национального товаропроизводителя.

Проанализированы проекты изменений в нормативно-правовую базу в политике импортозамещения: 1) Проект постановления Кабинета Министров «Некоторые вопросы реализации пилотного проекта по осуществлению закупок техники отрасли машиностроения с подтвержденной степенью локализации производства» до 31 декабря 2021 г.; 2) Проект изменений в Закон Украины «О публичных закупках» по созданию предпосылок для устойчивого развития и модернизации отечественной промышленности.

Несмотря на то, что Украина подписала ряд международных договоров о свободной торговле доказано, что следует более детально определить и обосновать собственные интересы, защиту национальной и экономической безопасности, правомерность изменений в закон и возможности их внедрения в украинское законодательство. Обоснована гипотеза о закреплении для Украины специального режима на определенный срок и установлении норм локализации производства для государственных закупок.

Ключевые слова: модернизация промышленности, предприятия машиностроения, импортозамещение, локализация производства, Local Content Requirements, государственные закупки.

Стаття надійшла до редакції 12.03.2021

Прийнято до друку 16.03.2021