

Україна – дорожні коридори

Країна:	Україна
Номер проєкту:	50831
Сектор:	Транспорт
Тип повідомлення:	Державний
Екологічна категорія:	А
Очікувана дата затвердження:	16 грудня 2020 року
Статус:	Розглянуто концепцію
Дата оприлюднення РП:	09 жовтня 2020 року

Опис проєкту

Надання суверенного кредиту до **450 млн євро** Україні трьома траншами з подальшою передачею кредитних коштів Державному агентству автомобільних доріг України (Укравтодор) (далі – «Проєкт»):

- **Транш 1** у сумі до 100 млн євро на фінансування реконструкції ділянки автошляху М-05 Київ-Одеса у Черкаській області,
- **Транш 2** у сумі до 160 млн євро на фінансування будівництва північної ділянки об'їзної дороги навколо міста Львів,
- **Транш 3** у сумі до 190 млн євро на фінансування реконструкції ділянок автошляху М-05 Київ у Кіровоградській, Миколаївській та Одеській областях.

Цілі проєкту

Призначенням Траншів 1 та 3 є підтримка реконструкції стратегічно важливих ділянок автошляху М05 Київ-Одеса, який є частиною ІХ коридору Транс'європейської транспортної мережі (TEN-T) та одним з найбільш завантажених автошляхів країни, що поєднує столицю з найбільшим містом на півдні України та чорноморськими портами, які є життєво важливим логістичним хабом для вантажного транспорту.

Транш 2 допоможе в завершенні будівництва об'їзної дороги навколо міста Львова, яка розташована на перетині III і V коридорів і після добудови дозволить спрямувати транзитний транспорт у об'їзд міста, що забезпечить скорочення тривалості поїздок та зменшення заторів у місті.

Проєкт також підтримає реформування законодавчої та нормативно-правової бази, спрямоване на підвищення конкурентності та прозорості сектору будівництва та утримання автомобільних доріг.

Вплив на процес переходу

Оцінка ЕТІ: 67

Основна якість – «ефективне управління». Проєкт підтримуватиме досягнення наступних цілей:

- Згідно з Меморандумом про взаєморозуміння між Урядом України та ЄБРР щодо запобігання корупції та сприяння прозорому й ефективному управлінню в державному секторі від 7 жовтня 2020 р. передбачені наступні заходи: (i) розробка та імплементація комплексної антикорупційної програми для Укравтодору, яка передбачатиме посилення внутрішніх механізмів контролю, політик і процедур у сферах закупівель, запобігання хабарництву та корупції; та (ii) аналіз процедур закупівель в Укравтодорі та запровадження сертифікації закупівель Королівським інститутом закупівель і поставок (CIPS);
- Прийняття нової стандартної тендерної документації, критеріїв кваліфікації та оцінки, а також міжнародно визнаних форм договорів утримання і будівництва доріг, які Укравтодор укладає відповідно до національного законодавства;
- Розробка реформ законодавчої та нормативно-правової бази для підтримки досягнення цілей дорожньої безпеки.

Додаткова якість – «інтегрованість». Проєкт підтримує завершення реконструкції автошляху М-05 Київ-Одеса та будівництво північного об'їзду навколо Львова, які є стратегічними автошляхами, що входять до мережі коридорів ТЕН-Т. Крім цього, Проєкт сприятиме запровадженню систем зважування під час руху з метою покращення управління впливами важких транспортних засобів на стан доріг, а також стратегічної оцінки ризиків дорожньої безпеки на мережі автошляхів країни з метою визначення та пріоритизації високоризикових сегментів.

Інформація про клієнта

ДЕРЖАВА УКРАЇНА

Позичальником є Україна. Кредитні кошти будуть передані на умовах субкредиту Державному агентству автомобільних доріг України (Укравтодор).

Фінансування ЄБРР

450 000 000,00 євро

Суверенний кредит на суму до 450 млн євро.

Загальна вартість проєкту

1 147 000 000,00 євро

Кредит ЄБРР: 450 млн євро

Транш 1 100 млн євро

Транш 2 160 млн євро

Транш 3 190 млн євро

Кредит ЄІБ: 450 млн євро

Власні кошти Клієнта: 247 млн євро

Екологічні та соціальні аспекти

Транш 1 (реконструкція ділянки автошляху М05 Київ-Одеса км 152-237) та Траншу 3 (реконструкція ділянки автошляху М05 Київ-Одеса у Кіровоградській, Миколаївській та Одеській областях) віднесені до категорії «В», Транш 2 (24 км північного об'їзду навколо м. Львова) – до категорії «А» згідно з ЕСП 2014 р. Наразі на затвердження Ради директорів виноситься лише Транш 1. Оцінка екологічних і соціальних впливів (ОЕСВ) для Траншу 2 і незалежний передінвестиційний екологічний та соціальний аналіз (ПЕСА) для Траншу 3 ще тривають. Після завершення ОЕСВ та ПЕСА та оприлюднення ОЕСВ для Траншу 2 для публічного ознайомлення та надання зауважень на строк не менше 120 днів їхні результати будуть представлені Раді директорів на розгляд.

Незалежний ПЕСА Компанії та Траншу 1 проекту підтвердив, що реконструкція існуючого автошляху матиме позитивні екологічні та соціальні наслідки, а також підвищить безпеку. Очікується, що всі можливі негативні екологічні та соціальні впливи будуть тимчасовими, в основному обмежуватимуться місцями будівництва і легко піддаватимуться мінімізації та усуненню за допомогою належних пом'якшувальних заходів. У рамках ПЕСА також були охарактеризовані та оцінені потенційні кумулятивні екологічні та соціальні впливи, при цьому не було виявлено жодних істотних негативних кумулятивних впливів. ПЕСА підтвердив, що загальна спроможність Позичальника в сфері охорони довкілля, праці та соціальній сфері, а також відповідні системи управління в цілому відповідають Вимогам до реалізації проєктів (ВРП) Банку. Крім цього, Позичальник є існуючим клієнтом Банку і вже продемонстрував виконання відповідних вимог на прийнятному рівні у попередніх проєктах.

Для оцінки ризиків і впливів, пов'язаних з роботами на ділянці, що фінансуватиметься з Траншу 1, було виконано оцінку впливів на навколишнє середовище (ОВНС) згідно з вимогами національного законодавства. Результати ПЕСА та аудиту дорожньої безпеки були враховані проєктувальниками у технічному проєкті, щодо якого очікується позитивний висновок державної експертизи. Розкриття результатів ОВНС та пов'язаною з проєктом інформації, а також взаємодія з громадськістю були організовані та проведені згідно з вимогами національного законодавства.

Хоча Проєкт у цілому відповідає ВРП ЄБРР, за результатами ПЕСА визначено декілька недоліків, які усуватимуться в подальшому шляхом виконання Плану екологічних і соціальних заходів (ПЕСЗ). Особливу увагу необхідно буде приділити системам управління, взаємодії зі стейкхолдерами, а також охороні здоров'я та праці.

У ході ПЕСА було виявлено, що взаємодія із стейкхолдерами та консультації з громадськістю були проведені у неповному обсязі, і стейкхолдерами було надано не всю інформацію про користь Проекту та його впливи. Таким чином, необхідно буде покращити взаємодію із стейкхолдерами, для чого розроблено План взаємодії із стейкхолдерами (ПВС). Паралельно із реалізацією Проекту необхідно буде провести додаткові заходи взаємодії із стейкхолдерами (з урахуванням обмежень, пов'язаних з COVID-19). У ході консультацій, що мають бути проведені з місцевими громадами, бізнесом та користувачами дороги, необхідно приділити основну увагу підвищенню дорожньої безпеки завдяки закриттю існуючих розворотів та новим рішенням для організації розворотів, додатковим заходам з підвищення дорожньої безпеки, а також можливості використання альтернативних маршрутів. Відгуки та зауваження, отримані в процесі цих консультацій, будуть враховані в остаточному технічному проєкті. Ця взаємодія відбуватиметься як на етапі до початку будівництва, так і під час будівництва та експлуатації з приділенням основної уваги питанням дорожньої безпеки у тих громадах, які розташовані поблизу автошляху.

Ризики у сфері охорони праці (ОП) в основному пов'язані з етапом будівництва. Вони будуть проаналізовані більш глибоко та враховані у Плані екологічного та соціального управління на етапі будівництва, який мають представити підрядники. Підрядники, які виконуватимуть будівельні роботи, повинні дотримуватися відповідних положень ВРП №2, що включають у себе розробку політики управління персоналом, вимоги до процедур найму, наявність кодексу поведінки працівників, а також певні стандарти їхнього розміщення. Якщо робітників необхідно буде розмістити на об'єкті, їхнє місце проживання має бути вибране та облаштоване таким чином, який забезпечить мінімізацію екологічних і соціальних впливів.

Проєкт не передбачає фізичного відселення. Землевідведення є дуже маломасштабним і обмежується ділянкою загальною площею до 0,30 га. Зменшення економічних можливостей буде тимчасовим та незначним, оскільки для офіційного бізнесу зберігаються існуючі точки доступу або надається альтернативний доступ. Альтернативний доступ також надаватиметься на етапі будівництва; усі тимчасові обмеження доступу будуть обговорюватися з бізнесом заздалегідь. Постійне економічне переміщення є можливим для двох неофіційних бізнесів, у зв'язку з чим буде вжито заходів з метою надання їм альтернативних безпечних місць або альтернативного доступу. Клієнт розробив Рамкову політику з відселення (РПВ), яка відповідає вимогам національного законодавства та МБР (ЄІБ та ЄБРР) та охоплює даний Проєкт. Також Клієнт повинен буде розробити План землевідведення та відновлення джерел існування з урахуванням очікуваних впливів Проєкту.

Не очікується жодних негативних впливів на біорізноманіття. За результатами додаткового аналізу шуму та якості повітря були визначені місця для встановлення додаткових шумових екранів та додаткового моніторингу. Відповідні вимоги включені до проєкту.

Проведений аудит дорожньої безпеки підтвердив наявність значних покращень порівняно з базовим сценарієм завдяки впровадженню низки заходів, які відповідають передовій міжнародній практиці в сфері дорожньої безпеки. Ймовірно, найважливішим

покращенням є те, що всі наземні пішохідні переходи були замінені надземними або підземними. Також закрито 21 з 23 розворотів. Банк також продовжить ширший політичний діалог щодо реформування організації дорожньої безпеки в рамках допомоги, спрямованої на забезпечення впливу на процес переходу. Це, зокрема, включатиме у себе: завершення стратегічної оцінки ризиків у сфері дорожньої безпеки; покращення координації та створення департаменту дорожньої безпеки в Укравтодорі; вдосконалення системи збору та аналізу даних дорожньої безпеки, а також обов'язкове запровадження аудитів дорожньої безпеки після будівництва, подальшого моніторингу та аналізу ДТП після завершення Проєкту.

З метою вирішення зазначених вище проблемних питань було розроблено ПЕСЗ, який також передбачає подальше покращення управління екологічними та соціальними аспектами на всіх етапах реалізації Проєкту. Зокрема, ПЕСЗ передбачає: включення екологічних і соціальних положень у договори будівництва, розробку і реалізацію Плану екологічного та соціального управління на етапі будівництва; включення заходів кліматичної адаптації, покращення моніторингу шуму та якості повітря; формалізацію та подальший розвиток процедур і практик у сфері трудових відносин та охорони праці; наявність на етапі будівництва планів управління дорожнім рухом і процедур безпеки та реагування у надзвичайних ситуаціях відповідно до ВРП №2 та №4. Крім цього, Клієнт і підрядник з будівництва повинні будуть впровадити у себе механізм отримання та розгляду скарг працівників.

ПЕСЗ необхідно буде узгодити з Клієнтом перед винесенням Проєкту на розгляд Ради директорів.

Після затвердження Проєкту Банк надаватиме Клієнту допомогу в розбудові інституційної спроможності для реалізації Проєкту відповідно до ВРП та ПЕСЗ. Банк здійснюватиме моніторинг екологічних і соціальних аспектів Проєкту та виконання ПЕСЗ шляхом аналізу щорічних екологічних і соціальних звітів, а також візитів на об'єкти у разі необхідності.

Технічне співробітництво і грантове фінансування

ТС1: Передінвестиційний екологічний та соціальний аналіз

ТС2: Передінвестиційний економічний і технічний аналіз

ТС3: Аудити дорожньої безпеки дорожньої інфраструктури, що буде ремонтуватися в рамках Проєкту

ТС4: Оцінка контексту кліматичної вразливості та потенційних структурних і не структурних заходів з підвищення кліматичної стійкості

ТС5: Підтримка реалізації реформ, у тому числі стратегічна оцінка ризиків, перевірки дорожньої безпеки на високоризикових ділянках, аналіз спроможності в сфері управління дорожньою безпекою та навчання

ТС6: Реформування практики закупівель, у тому числі аналіз та розробка нових стандартних документів закупівель, критеріїв кваліфікації та оцінки, а також форм контрактів для сектору дорожнього будівництва

ТС7: Бенчмаркінг у сфері закупівель і корпоративна сертифікація CIPS

ТС8: Розробка цільового антикорупційного плану для Укравтодору та підтримка його імплементації

Додатковість

Банк надає підтримку з метою розвитку спроможності Укравтодору в таких сферах, як закупівлі, реалізація проєктів, екологічні та соціальні питання, а також реалізація антикорупційних реформ.

Контактна інформація компанії

Олександр Кубраков
loans@ukravtodor.gov.ua
+38 (044) 287 74 08
+38 (044) 287 41 18
<https://ukravtodor.gov.ua/>
вул. Фізкультури, 9, м. Київ, 03150

Розуміння процесу переходу

Додаткову інформацію про підхід ЄБРР до вимірювання впливу на процес переходу можна знайти [тут](#).

Можливості для бізнесу

Для того, щоб дізнатися про можливості для бізнесу або участі у закупівлях, зверніться до компанії-клієнта.

Для того, щоб дізнатися про можливості для бізнесу з ЄБРР (не пов'язані із закупівлями), звертайтеся за:

Тел.: +44 20 7338 7168

Електронна пошта: projectenquiries@ebrd.com

Для отримання інформації у зв'язку з проєктами у державному секторі відвідайте сторінку

[Закупівлі ЄБРР](#)

Тел: +44 20 7338 6794 Електронна пошта: procurement@ebrd.com

Загальні питання

З питань загального характеру можна звертатися за допомогою [Форми для запитів до ЄБРР](#).

Екологічна та соціальна політика (ЕСП)

В [ЕСП](#) та пов'язаних з нею Вимогах до реалізації проєктів (ВРП) визначені шляхи, якими ЄБРР реалізує свою відданість меті сприяння екологічному та сталому розвитку. ЕСП та ВРП містять конкретні положення, які вимагають від клієнтів дотримання застосовних вимог національного законодавства про публічний доступ до інформації та консультації, а також наявності механізму для отримання звернень і скарг від стейкхолдерів (зокрема, щодо екологічних і соціальних аспектів діяльності цих клієнтів та проєктів) і сприяння вирішенню відповідних питань. Залежно від характеру та масштабів екологічних і соціальних ризиків та впливів у деяких проєктах ЄБРР також вимагає від клієнтів додатково розкривати відповідну інформацію про ризики та впливи цих проєктів або проводити змістовні консультації із стейкхолдерами, враховувати отримані від них відгуки та зауваження і реагувати на них.

Більш детальну інформацію про підходи ЄБРР до відповідних питань можна знайти в [ЕСП](#).

Доброчесність та комплаєнс

Офіс директора ЄБРР з комплаєнса (ОДК) відповідає за підтримку ефективних підходів до врядування та управління, а також забезпечення дотримання найвищих стандартів доброчесності в усій діяльності Банку згідно з найкращою міжнародною практикою. Усі клієнти Банку проходять перевірку доброчесності, мета якої – переконатися, що відповідні проєкти не створюватимуть для Банку неприйнятних ризиків у сфері доброчесності або репутаційних ризиків. Банк вважає, що виявлення та вирішення проблемних питань на етапах оцінки та затвердження проєктів є найбільш ефективним способом забезпечення доброчесності транзакцій Банку. ОДК відіграє ключову роль у цій захисній діяльності та допомагає контролювати ризики доброчесності у проєктах після здійснення інвестицій.

ОДК також відповідає за розслідування підозр у шахрайстві, корупції та неналежній поведінці у проєктах, які фінансує ЄБРР. Будь-хто у Банку або за його межами, в кого є підозри в шахрайстві або корупції, має повідомити про це Директора з комплаєнса по електронній пошті на адресу compliance@ebrd.com. ОДК розглядатиме усі такі повідомлення, у тому числі анонімні.

Вони можуть подаватися будь-якою з мов Банку чи його країн операцій. Інформація у таких повідомленнях повинна надаватися добросовісно.

Політика доступу до інформації (ПДІ)

У ПДІ визначено, яким чином ЄБРР розкриває інформацію та консультується із стейкхолдерами з метою сприяння кращій поінформованості та розумінню його стратегій, принципів та діяльності. ПДІ набрала чинності 1 січня 2020 р. Будь ласка, відвідайте сторінку [Політика доступу до інформації](#) для того, щоб дізнатися, яку інформацію можна знайти на веб- сайті ЄБРР.

Запити про надання інформації з конкретних питань можуть надсилатися за допомогою [Форми для подання запитів до ЄБРР](#).

Орган розгляду скарг (ОРС)

Якщо спроби вирішити проблемні питання стосовно екологічних або соціальних впливів чи розкриття інформації з Клієнтом або Банком (наприклад, через наявний у Клієнта механізм подання скарг на рівні проєкту або шляхом прямого звернення до керівництва Банку) виявляються безуспішними, особи та організації можуть подавати свої скарги через механізм підзвітності ЄБРР.

Механізм підзвітності незалежно розглядає проблемні питання у зв'язку з проєктами, які, на думку скаржників, вже завдали чи можуть завдати шкоди. Призначення цього механізму – підтримувати діалог між стейкхолдерами у проєктах з метою вирішення питань, пов'язаних з екологією, соціальною сферою та розкриттям інформації; перевіряти дотримання Банком вимог його [Екологічної та соціальної політики](#) або пов'язаних з конкретним проєктом положень його [Політики доступу до інформації](#); а також у разі необхідності усувати будь-яке недотримання цих політик Банком, що вже існує, і попереджувати майбутні порушення.

Будь ласка, відвідайте нашу [веб-сторінку](#) для того, щоб дізнатися, як подати скаргу за допомогою [конфідеційної онлайн форми](#), [електронною поштою](#), звичайною поштою або по телефону. Ми готові обговорити те, що Вас турбує, і відповісти на Ваші запитання стосовно подання або розгляду скарг. Інформація про скаржників може зберігатися конфіденційною на вимогу.