

Україна – дорожні коридори

Країна: Україна

Номер проекту: 50831

Сектор: Інфраструктура (Європа)

Тип повідомлення: ДЕРЖАВНИЙ

Екологічна категорія: А

Дата затвердження: 16 грудня 2020 року

Статус: **Вибірка коштів**

Дата оприлюднення РП: 09 жовтня 2020 року

Опис проекту

Надання Україні з подальшою передачею кредитних коштів на умовах субкредиту Державному агентству відновлення та розвитку інфраструктури, раніше відомому як Державне агентство автомобільних доріг України або Укравтодор (далі – «Агентство» або «Клієнт»), суверенного кредиту в сумі до **450 млн євро**, який складається з трьох траншів (далі – «Проект»):

- **Транш 1** у сумі до 183 млн євро на фінансування капітального ремонту ділянки автошляху М-09 Тернопіль-Львів-Рава-Руська між Львовом і Равою-Руською,
- **Транш 2** у сумі до 160 млн євро на фінансування будівництва північної ділянки об'їзної дороги навколо міста Львова,
- **Транш 3** у сумі до 107 млн євро на фінансування реконструкції ділянок автошляху М-05 Київ-Одеса.

Цілі проекту

Транш 1 призначається для капітального ремонту ділянки автошляху М-09 Тернопіль-Львів-Рава-Руська між Львовом і Равою-Руською на українсько-польському кордоні. Війна, що триває в Україні, та спричинена нею переорієнтація вантажопотоків на суходільні маршрути, які проходять через Західну Україну в ЄС, обумовили переоцінку пріоритетів у Проекті. Наразі існує невідкладна потреба у покращенні транспортно-експлуатаційного стану автомобільної дороги М-09, яка є основним маршрутом між Львовом і Варшавою та частиною коридору TEN-T, шляхом здійснення капітального ремонту, а також реалізації критично важливих заходів дорожньої безпеки та кліматичної адаптації. Проект забезпечить реалізацію невідкладних і пріоритетних задач, пов'язаних з розвитком альтернативних транспортних маршрутів для полегшення експортно-імпоротної логістики (у тому числі для сільськогосподарської продукції та критично важливого імпорту), згідно з ініціативою «Шляхи солідарності» та у рамках реагування на війну в Україні.

Призначенням Траншів 2 і 3 є завершення будівництва об'їзної дороги навколо міста Львова, яка розташована на перетині коридорів TEN-T III і V, а також реконструкція стратегічно важливих ділянок автошляху М05 Київ-Одеса, який є частиною коридору IX.

Проект також передбачає підтримку реформи законодавчої та нормативно-правової бази, спрямованої на розвиток конкурентного та прозорого сектору будівництва та технічного обслуговування автомобільних доріг.

Вплив на процес переходу

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

- Згідно з Меморандумом про взаєморозуміння між Урядом України та ЄБРР щодо запобігання корупції та сприяння прозору й ефективному управлінню в державному секторі від 7 жовтня 2020 р.: (і) розробка та імплементація комплексної антикорупційної програми для Агентства, яка передбачатиме посилення внутрішніх механізмів контролю, політик і процедур у сферах закупівель, запобігання хабарництву та корупції; та (ii) аналіз процедур закупівель в Агентстві та впровадження рекомендацій за результатами оцінки розбудови спроможності у сфері закупівель;
- Прийняття нової стандартної тендерної документації, критеріїв кваліфікації та оцінки, а також міжнародно визнаних форм договорів технічного обслуговування і будівництва доріг, які Агентство укладає відповідно до національного законодавства;
- Розробка законодавчих та регуляторних реформ для підтримки досягнення цілей дорожньої безпеки.

Додаткова якість – «інтегрованість». Проект підтримує завершення реконструкції автошляху М-09 Тернопіль-Львів-Рава-Руська (ділянка між Львовом і Равою-Руською) та автошляху М-05 Київ-Одеса, а також будівництво північної ділянки об'їзної дороги у Львові, які є стратегічними автошляхами, що входять до мережі коридорів TEN-T. Крім цього, Проект сприятиме запровадженню систем зважування під час руху з метою покращення управління впливами надважких транспортних засобів, а також стратегічної оцінки дорожніх ризиків по всій 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 відновлення та розвитку інфраструктури України.

Фінансування ЄБРР

450 000 000,00 євро

Суверенний кредит на суму до 450млн євро.

Загальна вартість проєкту

546 400 000 євро

Кредит ЄБРР: 450млн євро

Транш 1 183 млн євро

Транш 2 160 млн євро

Транш 3 107 млн євро

Кредит ЄІБ: 50 млн євро

Власні кошти Клієнта (сплата ПДВ): 46,4 млн євро

Екологічні та соціальні аспекти

Транш 1 (капітальний ремонт ділянки автошляху М-09 Тернопіль-Львів-Рава-Руська між Львовом і Равою-Руською) і Транш 3 (реконструкція ділянок автошляху М-05 Київ-Одеса) віднесені до категорії «В». Транш 2 (будівництво північної ділянки об'їзної дороги у Львові) віднесений до категорії «А» згідно з ЕСП 2019 р.

Транш 1 (капітального ремонт ділянки автошляху М-09 Тернопіль-Львів-Рава-Руська між Львовом і Равою-Руською)

Виконаний зовнішніми консультантами передінвестиційний екологічний та соціальний аналіз (ПЕСА) для Траншу 1 підтвердив, що Проєкт призведе до екологічних і соціальних покращень, а також підвищення безпеки. Передбачається, що його екологічні та соціальні впливи будуть обмеженими, тимчасовими та в основному пов'язаними лише з будівельними роботами і легко піддаватимуться усуненню чи зменшенню шляхом реалізації належних заходів з пом'якшення.

ПЕСА підтвердив, що спроможність Клієнта в цілому та відповідні системи управління охороною довкілля, праці та соціальними відносинами загалом відповідають Вимогам до реалізації проєктів (ВРП) Банку. Крім цього, Агентство є існуючим клієнтом Банку і вже продемонструвало прийнятні результати у попередніх проєктах.

Для оцінки ризиків і впливів, пов'язаних з роботами на відповідній ділянці, також було виконано оцінки впливів на навколишнє середовище (ОВНС) згідно з національними вимогами, які мають пройти державну експертизу. Висновки ПЕСА та Аудиту дорожньої безпеки були враховані розробниками у технічному проєкті. Оприлюднення пов'язаної з Проєктом інформації та взаємодія з громадськістю були організовані та проведені згідно з національними вимогами. Також під час виконання ПЕСА мала місце додаткова взаємодія.

Хоча проєкт визнаний як такий, що у цілому відповідає вимогам ВРП ЄБРР, за результатами ПЕСА було визначено ряд невідповідностей, які мають бути усунені шляхом реалізації Плану екологічних і соціальних заходів (ПЕСЗ). Особливу увагу

необхідно буде приділити системам управління, трудовим відносинам, взаємодії із зацікавленими сторонами та охороні праці. У ході ПЕСА було з'ясовано необхідність у покращенні взаємодії із зацікавленими сторонами та проведенні громадських консультацій в частині роз'яснення вигід і впливів Проєкту, зокрема шляхом надання більш конкретної інформації про дорожню безпеку, велодоріжки, неформальну економічну діяльність та доступність. Отже, паралельно з підготовкою Проєкту необхідно провести додаткові консультації з зацікавленими сторонами згідно з розробленим Планом взаємодії з зацікавленими сторонами (ПВЗС). Результати цих консультацій будуть враховані в остаточному детальному технічному проєкті. Ця взаємодія триватиме до будівництва, під час будівництва та на етапі експлуатації.

Ризики у сфері охорони праці та техніки безпеки (ОП і ТБ) в основному пов'язані з етапом будівництва. Ці ризики будуть проаналізовані додатково та включені до Плану екологічного та соціального менеджменту на етапі будівництва, який мають надати підрядники. Будівельні підрядники повинні будуть дотримуватися відповідних вимог ВРП №2, у тому числі щодо розробки політики управління людськими ресурсами, процедур набору персоналу та кодексу поведінки робітників, а також стандартів організації проживання. У разі, якщо виникне необхідність в організації проживання персоналу на об'єкті, відповідні місця проживання мають бути розташовані таким чином, який забезпечить мінімізацію екологічних і соціальних впливів та відповідатиме керівним принципам ЄБРР/МФК для організації проживання працівників.

З компонентом М-09 Проєкту не пов'язане жодне фізичне переселення. Передбачається, що потреба в землевідведенні буде незначною, оскільки роботи обмежуватимуться земельними ділянками, які вже є частиною коридору існуючої дороги. Додаткові потреби у землі та/або впливи на неформальних користувачів існуючих земельних ділянок стануть відомі після завершення розробки технічного проєкту. Постійне економічне переміщення також буде незначним завдяки збереженню існуючих точок доступу до офіційних місць торгівлі або забезпеченню альтернативного доступу до них. Альтернативний доступ також буде організований на етапі будівництва. Усі тимчасові обмеження доступу будуть погоджуватися з місцевим бізнесом заздалегідь. Потреби в неформальній мобільній економічній діяльності будуть проаналізовані додатково та враховані у стратегії розвитку регіональної мережі автомобільних доріг, у тому числі в частині паркінгової інфраструктури для вантажівок та зон відпочинку.

Клієнт розробив Рамковий документ з політики переселення (РДПП) згідно з вимогами національного законодавства та міжнародних банків розвитку (ЄІБ та ЄБРР), який буде оновлено з урахуванням компонента М-09. Клієнт також повинен буде розробити та оприлюднити План землевідведення та відновлення джерел засобів для існування (ПЗВДЗІ), який відповідатиме специфіці та масштабам прогнозованих впливів Проєкту.

Не очікується жодних негативних впливів на біорізноманіття. За результатами додаткового аналізу шумових впливів були визначені зони, в яких необхідно встановити шумозахисні екрани і здійснювати додатковий моніторинг. Відповідні вимоги враховані у Проєкті.

Виконано аудит дорожньої безпеки, який підтвердив значні покращення порівняно з базовим сценарієм завдяки впровадженню низки передових підходів до організації дорожньої безпеки з найкращої світової практики, зокрема встановлення бар'єрів, які відокремлюють автомобільну та велосипедну інфраструктуру, що з'єднує населені пункти на маршруті дороги. Банк також продовжить політичний діалог та підтримку

реформ у сфері дорожньої безпеки, як тільки це дозволить ситуація в Україні. Зокрема, це передбачає: завершення Стратегічної оцінки ризиків дорожньої безпеки; покращення координації діяльності департаменту дорожньої безпеки в Агентстві; покращення системи збору та аналізу даних дорожньої безпеки та обов'язкова імплементація аудитів дорожньої безпеки після завершення будівництва і моніторингу та аналізу ДТП після завершення Проєкту.

З метою вирішення вищезазначених питань, а також визначення подальших покращень в управлінні екологічними та соціальними ризиками і впливами на всіх етапах реалізації Проєкту розроблено ПЕСЗ. Серед іншого, цей ПЕСЗ передбачає: включення екологічних і соціальних положень до будівельних контрактів, розробка і реалізація Плану екологічного та соціального менеджменту на етапі будівництва; інтеграція заходів кліматичної адаптації, покращення моніторингу рівнів шуму та якості повітря; формалізація та розробка вдосконалених процедур і практичних підходів до ОП і ТБ; плани управління дорожнім рухом і процедури безпеки та реагування у надзвичайних ситуаціях на етапі будівництва згідно з ВРП №2 та №4. Крім цього, Клієнт та будівельний підрядник мають запровадити механізм подання та розгляду скарг.

ПЕСЗ для Траншу 1 погоджено з Клієнтом. Банк надаватиме Клієнту допомогу в розбудові спроможності, зокрема інституційної спроможності для реалізації Проєкту згідно з ВРП та ПЕСЗ. Це включатиме у себе вже затверджене ТС для реалізації ПЗВДЗІ та взаємодії з зацікавленими сторонами. Моніторинг екологічних і соціальних аспектів Проєкту і виконання ПЕСЗ буде здійснюватися шляхом аналізу щорічних екологічних і соціальних звітів, а також здійснення візитів на об'єкти у разі необхідності.

Транш 3 (реконструкція ділянок автошляху М05 Київ-Одеса)

Незалежний ПЕСА для Траншу 3 Проєкту підтвердив, що реконструкція існуючої дороги призведе до екологічних і соціальних покращень, а також підвищення безпеки. Передбачається, що всі несприятливі екологічні та соціальні впливи будуть тимчасовими та в основному пов'язаними лише з будівельними роботами і легко піддаватимуться усуненню чи зменшенню шляхом реалізації належних заходів з пом'якшення. У рамках ПЕСА були охарактеризовані та оцінені потенційні кумулятивні екологічні та соціальні впливи для всіх ділянок за Траншем 3, при цьому не було визначено жодних істотних несприятливих кумулятивних впливів. ПЕСА підтвердив, що спроможність Клієнта в цілому та відповідні системи управління охороною довкілля, праці та соціальної сфери загалом відповідають Вимогам до реалізації проєктів (ВРП) Банку. Крім цього, Агентство є існуючим клієнтом Банку і вже продемонструвало прийнятні результати у попередніх проєктах.

Для оцінки ризиків і впливів, пов'язаних з роботами на ділянках, що фінансуються з Траншу 3, також було виконано оцінку впливів на навколишнє середовище (ОВНС) згідно з національними вимогами. Висновки ПЕСА та Аудиту дорожньої безпеки були враховані розробниками у технічному проєкті, що має отримати позитивний висновок державної експертизи. Оприлюднення ОВНС та іншої інформації за проєктом, а також взаємодія з громадськістю були організовані та проведені згідно з національними вимогами.

Хоча проєкт визнаний як такий, що у цілому відповідає вимогам ВРП ЄБРР, за результатами ПЕСА було визначено ряд невідповідностей, які мають бути усунені шляхом реалізації Плану екологічних і соціальних заходів (ПЕСЗ). Особливу увагу

необхідно буде приділити системам управління, трудовим відносинам, взаємодії з зацікавленими сторонами та безпеці.

У ході ПЕСА було з'ясовано, що взаємодія з зацікавленими сторонами та громадські консультації мали обмежений обсяг, і не всі деталі Проєкту в тому, що стосується його вигід і впливів, були достатньо доведені до відома зацікавлених сторін. Отже, взаємодію із зацікавленими сторонами необхідно покращити і здійснювати згідно з розробленим Планом взаємодії з зацікавленими сторонами (ПВЗС). Також паралельно з підготовкою проєкту необхідно провести додаткові консультації (з урахуванням обмежень, пов'язаних з COVID-19) з місцевими громадами, бізнесом та користувачами дороги щодо таких конкретних питань, як покращення дорожньої безпеки внаслідок закриття розворотів, остаточні рішення щодо організації розворотів, додаткові заходи дорожньої безпеки та альтернативні шляхи сполучення. Результати цих консультацій будуть враховані в остаточному детальному технічному проєкті. Ця взаємодія триватиме до будівництва, під час будівництва та пізніше на етапі експлуатації з приділенням основної уваги питанням дорожньої безпеки для прилеглих громад.

Ризики у сфері охорони праці та техніки безпеки (ОП і ТБ) в основному пов'язані з етапом будівництва. Ці ризики будуть проаналізовані додатково та включені до Плану екологічного та соціального менеджменту на етапі будівництва, який мають надати підрядники. Будівельні підрядники повинні будуть дотримуватися відповідних вимог ВРП №2, у тому числі щодо розробки політики управління людськими ресурсами, процедур набору персоналу та кодексу поведінки робітників, а також стандартів організації проживання. У разі, якщо виникне необхідність в організації проживання персоналу на об'єкті, відповідні місця проживання мають бути розташовані таким чином, який забезпечить мінімізацію екологічних і соціальних впливів.

З ділянкою автодороги М-05 у Черкаській області не пов'язане жодне фізичне переселення. Передбачається лише незначне землевідведення в одному місці загальною площею до 0,3 га. Тимчасове економічне переміщення також буде дуже обмеженим завдяки збереженню існуючих точок доступу до офіційних місць торгівлі або забезпеченню альтернативного доступу до них. Альтернативний доступ також буде організований на етапі будівництва. Усі тимчасові обмеження доступу будуть погоджуватися з місцевим бізнесом. Дві неофіційні торговельні точки можуть зазнати постійного економічного переміщення. У цих випадках будуть вживатися заходи з метою забезпечення альтернативних безпечних місць торгівлі для цих підприємців або альтернативного доступу.

Для ділянки автодороги М-05 у Кіровоградській, Миколаївській та Одеській областях потреба в постійному додатковому землевідведенні попередньо оцінюється приблизно у 85 га, у тому числі для додаткових розв'язок, які замінять існуючі розвороти. Передінвестиційний аналіз виявив деякі історичні проблемні питання землевідведення, які стосуються нежитлових земель та будуть вирішуватися шляхом визначення відповідних прав на отримання компенсації у Рамковому документі щодо політики переселення (РДПП) для Проєкту.

Клієнт розробив РДПП для Проєкту у зв'язку з Траншем 3 згідно з вимогами національного законодавства, а також вимогами міжнародних банків розвитку (ЄІБ та ЄБРР). Цей РДПП був оновлений з урахуванням результатів передінвестиційного аналізу, у тому числі в частині положень, які стосуються права на компенсацію у зв'язку з історичними проблемними питаннями, і був погоджений з Клієнтом. Клієнт повинен буде розробити, оприлюднити та виконати План дій з переселення (ПДП) до

початку будівельних робіт. У ПДП також будуть вирішені питання, які стосуються права на компенсацію у зв'язку з постійними та тимчасовими впливами втрати доступу до автошляху М-05 існуючими формальними та неформальними торговельними точками, що розташовані біля нього.

Не очікується жодних негативних впливів на біорізноманіття. Для Траншу 3 необхідно буде провести додаткові дослідження рівня шуму та якості повітря на етапі розробки детального проєкту з метою визначення зон, в яких може бути необхідним встановлення засобів захисту від шуму та додатковий моніторинг.

Виконано аудит дорожньої безпеки, який підтвердив значні покращення порівняно з базовим сценарієм завдяки впровадженню низки передових підходів до організації дорожньої безпеки з найкращої світової практики. Ймовірно, найважливішим покращенням є заміна всіх наземних пішохідних переходів естакадами або підземними переходами, а також закриття 21 з 23 розворотів на ділянці М-05 у Черкаській області і закриття або заміна 67 з 80 розворотів у рамках Траншу 3 (замість розворотів буде побудовано 19 дворівневих розв'язок) на ділянці М-05 у Кіровоградській, Миколаївській та Одеській областях. Банк також продовжить політичний діалог та підтримку широкої реформи дорожньої безпеки, що була узгоджена під час виділення Траншу 1. Зокрема, це передбачає: завершення Стратегічної оцінки ризиків дорожньої безпеки; покращення координації та створення департаменту дорожньої безпеки в Агентстві; покращення системи збору та аналізу даних дорожньої безпеки та обов'язкова імплементація аудитів дорожньої безпеки після завершення будівництва і моніторингу та аналізу ДТП після завершення проєкту. Продовжиться взаємодія з Клієнтом щодо закриття решти розворотів після остаточного вирішення питання організації альтернативного доступу та консультацій з місцевими громадами щодо пропонуваніх рішень.

Для Траншу 3 розроблено ПЕСЗ з метою вирішення вищезазначених питань, а також визначення подальших покращень в управлінні екологічними та соціальними ризиками і впливами на всіх етапах реалізації проєкту. Серед іншого, цей ПЕСЗ передбачає: включення екологічних і соціальних положень до будівельних контрактів, розробка і реалізація Плану екологічного та соціального менеджменту на етапі будівництва; інтеграція заходів кліматичної адаптації, покращення моніторингу рівнів шуму та якості повітря; формалізація та розробка вдосконалених процедур і практичних підходів до ОП і ТБ; плани управління дорожнім рухом і процедури безпеки та реагування у надзвичайних ситуаціях на етапі будівництва згідно з ВРП №2 та №4. Крім цього, Клієнт та будівельний підрядник мають запровадити механізм подання та розгляду скарг.

ПЕСЗ для Траншу 3 погоджено з Клієнтом. Банк надаватиме Клієнту допомогу в розбудові спроможності, зокрема інституційної спроможності для реалізації проєкту згідно з ВРП та ПЕСЗ. Моніторинг екологічних і соціальних аспектів проєкту буде здійснюватися шляхом аналізу щорічних екологічних і соціальних звітів, а також здійснення візитів на об'єкти у разі необхідності.

Технічне співробітництво і грантове фінансування

ТС1: Передінвестиційний екологічний та соціальний аналіз для Траншу 1

ТС2: Аудит дорожньої безпеки для Траншу 1

ТС3: Геп-аналіз ОВНСС для Траншу 2

ТС4: Аудит дорожньої безпеки для Траншу 2 та аналіз плану реформ у сфері дорожньої безпеки

ТС5: Передінвестиційний техніко-економічний аналіз для Траншу 2

ТС6: План дій з запобігання корупції (ПДЗК). Розробка цільового ПДЗК для Агентства та підтримка його імплементації

ТС7: Передінвестиційний екологічний та соціальний аналіз для Траншу 3

ТС8: Аудити дорожньої безпеки для Траншу 3

ТС9: Передінвестиційний техніко-економічний аналіз для Траншу 3

ТС10: 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

ТС11: Оцінка розбудови спроможності у сфері закупівель (CIPS)

ТС12: Стратегічна оцінка ризиків для мережі автомагістралей

ТС13: Консультант Кредитора з технічного моніторингу для моніторингу реалізації Проєкту

ТС14: План дій з підтримки збільшення кількості електротранспорту та оцінка впливів на модель фінансування

ТС15: Передінвестиційний екологічний та соціальний аналіз для Траншу 2

ТС16: Допомога у взаємодії з зацікавленими сторонами та розбудова спроможності

ТС17: Допомога в реалізації ПДЗК

ТС18: Передінвестиційний екологічний та соціальний аналіз і аудит дорожньої безпеки для нового компонента Проєкту

ТС19: Передінвестиційний техніко-економічний аналіз для нового компонента Проєкту

Додатковість

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

Контактна інформація компанії

Вадим Ноздря
pmu@restoration.gov.ua
+38 (044) 287 12 15
<https://restoration.gov.ua/>
Україна, 03150, м. Київ, вул. Антоновича, 51

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 з 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 конкретних питань 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](#).

Добро́чесність та комплаєнс

Управління комплаєнс-контролю (УКК) ЄБРР 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. УКК відіграє ключову роль у цій захисній діяльності та допомагає контролювати ризики доброчесності у проєктах після здійснення інвестицій.

УКК 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. УКК 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.

Полі́тика досту́пу до інформаци́ї (ПДІ)

У ПДІ визначено, яким чином ЄБРР розкриває інформацію та консультується зі стейкхолдерами з метою сприяння кращій поінформованості та розумінню його стратегій, принципів та діяльності. ПДІ набрала чинності 1 січня 2020 р. Будь ласка, відвідайте сторінку [Полі́тика досту́пу до інформаци́ї](#) 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](#).

Незале́жний орга́н підзві́тності за проє́ктами (НО́ПП)

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 Незалежний орган підзвітності за проєктами (НОПП) ЄБРР.

НОПП незалежно розглядає проблемні питання у зв'язку з проєктами, які, на думку скаржників, вже завдали чи можуть завдати шкоди. Призначення цього органу – 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 досту́пу до інформаци́ї](#); а також у разі необхідності усувати будь-яке недотримання цих політик Банком, що вже існує, і запобігати майбутнім порушенням.

Будь ласка, відвідайте [веб-сторінку Незалежного органу підзвітності за проєктами](#) для того, щоб дізнатися більше про НОПП та його мандат чи як [подати Запит](#) на розгляд,

або зверніться до НОПІ по електронній пошті на адресу ipam@ebrd.com, щоб отримати роз'яснення, більше інформації про НОПІ та процедуру подання запитів.