

УДК 339.9; 339.72

Северіна Х. І.

КРЕДИТУВАННЯ СВІТОВИМ БАНКОМ ПРОЄКТІВ РОЗВИТКУ ІНФРАСТРУКТУРИ В УКРАЇНІ

Досліджено проблеми реалізації інфраструктурних проєктів покращання автомобільних мереж, які фінансуються Світовим банком. Доведено, що в багатьох країнах розбудова інфраструктури є однією з головних рушійних сил економічного розвитку. Фінансові вкладення в дороги, порти, мости – це інвестиції в майбутнє, бо вони можуть стати реальним стимулом розвитку виробничого сектору, а також зростання ВВП. Масштабне фінансування інфраструктурних проєктів допомогло багатьом країнам, наприклад Китаю, легше пережити кризу: країна не знижувала обсяги вкладень у них, а навпаки, збільшувала, завдяки чому було пом'якшено наслідки рецесії й збережено майже незмінні темпи зростання ВВП. В Україні одним із найважливіших напрямів інфраструктурного розвитку є будівництво автошляхів. Проте залучення приватних інвестицій і комерційних кредитів нині ускладнене, а отже, чи не єдиним джерелом фінансування будівництва автошляхів є кредити міжнародних фінансових організацій. У результаті дослідження фінансування Світовим банком поточних проєктів розвитку інфраструктури в Україні зроблено висновки, що найбільша частка коштів у його загальному обсязі надходить на розвиток транспортного сектору.

Ключові слова: фінансування інфраструктурних проєктів, кредитування, міжнародні фінансові організації, Світовий банк, модернізація автомобільних мереж.

Літ. 8.

Северіна К. І.

КРЕДИТОВАНИЕ МИРОВЫМ БАНКОМ ПРОЕКТОВ РАЗВИТИЯ ИНФРАСТРУКТУРЫ В УКРАИНЕ

Исследованы проблемы реализации инфраструктурных проектов улучшения автомобильных сетей, финансируемых Всемирным банком. Доказано, что во многих странах развитие инфраструктуры является одной из главных движущих сил экономического развития. Финансовые вложения в дороги, порты, мосты – это инвестиции в будущее, потому что они могут стать реальным стимулом развития производственного сектора, а также роста ВВП. Масштабное финансирование инфраструктурных проектов помогло многим странам, например Китаю, легче пережить кризис: страна не снизила объемы вложений в них, а наоборот, увеличивала, благодаря чему были смягчены последствия рецессии и сохранены почти неизменные темпы роста ВВП. В Украине одним из важнейших направлений инфраструктурного развития является строительство автодорог. Однако привлечение частных инвестиций и коммерческих кредитов сегодня затруднено, а следовательно, едва ли не единственным источником финансирования строительства автодорог являются кредиты международных финансовых организаций. В результате исследования финансирования Всемирным банком текущих проектов развития инфраструктуры в Украине сделаны выводы, что наибольшая доля средств в его общем объеме поступает на развитие транспортного сектора.

Ключевые слова: финансирование инфраструктурных проектов, кредитование, международные финансовые организации, Всемирный банк, модернизация автомобильных сетей.

© Северіна Х. І., 2017

Khrystyna Severina

LENDING BY THE WORLD BANK FOR INFRASTRUCTURE DEVELOPMENT PROJECTS IN UKRAINE

The author investigates the problems of implementing infrastructure projects to improve the automotive networks financed by the World Bank. It is proved that in many countries the development of infrastructure is one of the main driving forces of economic development. Financial investments in roads, ports, bridges are investments in the future because they can become a real incentive for the development of the production sector, as well as for GDP growth. The large-scale financing of infrastructure projects has helped many countries, such as China, to survive the crisis at low cost: the country did not reduce the volume of investments in them, but on the contrary, increased it, which mitigated the effects of the recession and saved almost unchanged GDP growth rates. In Ukraine, one of the most important areas of infrastructure development is the construction of roads. However, attracting private investment and commercial loans is difficult today, and therefore, almost the only source of financing the construction of highways are loans from international financial organizations. The study of the World Bank's financing of current infrastructure development projects in Ukraine found that the largest share of its total amount is allocated to the development of the transport sector.

Key words: financing of infrastructure projects, crediting, international financial organizations, World Bank, modernization of highways.

JEL classification: H54, L92.

У сучасній системі господарювання кредити міжнародних фінансових організацій (МФО) за умови їх ефективного використання є важливим джерелом ресурсного забезпечення пріоритетних проектів та завдань соціального й економічного розвитку, інструментом інституційних перетворень та міжнародної інтеграції [1]. Масштабне фінансування інфраструктурних проектів допомогло багатьом країнам легше пережити кризу. Показовим є приклад Китаю, останні роки сукупні інвестиції в інфраструктуру якого становлять близько 40 % ВВП. У період кризи країна не знижувала обсягів вкладень в інфраструктуру, а навпаки, підвищувала, і саме завдяки цьому рецесія в Китаї майже не зменшила темпів зростання ВВП.

Дослідженню питань діяльності міжнародних фінансових інституцій, зокрема Світового банку, присвячено чимало праць вітчизняних учених, зокрема таких як О. Білорус [2], В. Колосова [3], О. Мозговий, Т. Мусієць, Т. Оболенська [1]. Попри це, залишаються актуальними питання фінансування Світовим банком інфраструктурних проектів України.

Тому метою статті є дослідження проблем реалізації інфраструктурних проектів, фінансованих Світовим банком, щодо покращання автомобільних мереж.

Ці проекти реалізуються в соціальному, фінансовому, транспортному та державному секторах, електроенергетиці, муніципальній інфраструктурі й агропромисловому комплексі. Міжнародні кредити мають вагоме значення для України, оскільки сприяють поліпшенню економічного становища держави та її макрофінансових показників, формуванню конкурентного ринкового середовища, стабілізації національної грошової одиниці, активізації інвестиційного процесу, розвитку приватного підприємництва. Крім того, кредити МФО дають змогу реалізувати багато проектів, які занадто дорогі

для українського уряду та приватних підприємців, а саме: екологічних, енергозберігаючих, інфраструктурних, із підвищення енергоефективності виробництв, великомасштабних транспортних проектів.

З моменту приєднання України до Світового банку в 1992 р. сукупний розмір зобов'язань цієї фінансової установи в країні сягнув понад 9 млрд дол. США в межах 46 проектів і програм. Банк погодив і третій проект із відновлення автодоріг України на 560 млн дол. США.

Група Світового банку є основним партнером нашої країни у сфері розвитку. З урахуванням цієї нової позики з березня 2015 р. обсяг фінансової допомоги Групи становить більше 4 млрд дол. США. Свої поточні інвестиційні проекти в Україні банк спрямовує на підвищення якості базових державних послуг, що надаються всім громадянам (водопостачання, водовідведення, тепlopостачання, електропостачання, реконструкція доріг, модернізація систем соціальної підтримки та охорони здоров'я населення) [4].

Світовий банк і далі підтримує вдосконалення транспортного зв'язку з основними ринками в Україні шляхом інвестицій у модернізацію найважливіших автомобільних мереж та поліпшення безпеки руху.

За даними цієї організації, станом на 31 грудня 2015 р. початкова основна сума позик Україні становила 9,7 млрд дол. США, освоєна сума – 6,9 млрд, неосвоєна – 2,4 млрд, скасована сума – 0,5 млрд, зобов'язання перед Світовим банком за 41 позицією – 5,6 млрд дол. США.

Наразі кредитний портфель інвестицій МБРР включає 13 активних проектів розвитку України на загальну суму 4,7 млрд дол. США, частка зарезервованих коштів за поточними проектами на кінець 2015 р. становить 86,7 % загальної вартості проектів [4]. Найбільші обсяги фінансування МБРР за поточними проектами розвитку спрямовані до дорожнього сектору (23,3 % в загальному обсязі).

Проект покращення автошляхів та безпеки руху фінансує модернізацію відповідно до європейських стандартів важливої транспортної артерії завдовжки 126 км – автомобільної дороги М-03 “Київ – Харків – Довжанський”. Він також підтримує ліквідацію вибраних “аварійно-небезпечних ділянок”, що становлять ризик для безпеки руху в національній автомобільній мережі, та надає технічну допомогу для зміцнення спроможності Державного агентства автомобільних доріг (далі – “Укравтодор”) у сфері управління та експлуатації шляхів. Банк готовий продовжити підтримку цього важливого сектору через низку проектів модернізації доріг. Уже здійснюється підготовка Другого проекту покращення автошляхів та безпеки руху з метою вдосконалення наступної послідовної ділянки “Київ – Харків” (від Києва до Полтави) та підвищення рівня безпеки руху у вибраних коридорах високого ризику.

Оскільки Україна орієнтована на збільшення своєї частки на ринку Європейського Союзу та інших розвинутих країн, насамперед у сферах, які стосуються продукції з високою доданою вартістю, неминуче відбудеться переміщення певних видів транспортних перевезень із залізниць на автошляхи. Зараз цей розподіл за видами транспорту залишається типовим для економіки радянської доби – на автодорожній транспорт припадає порівняно мала частка перевезень. Офіційна статистика показує, що дорогами здійснюється менш ніж 10 % вантажного транспортування (у тонно-кілометрах), але ця

ситуація швидко змінюється, внаслідок чого пропускна здатність окремих частин дорожньої мережі стає недостатньою. Тож безпека руху є серйозною проблемою в Україні, де одні з найгірших показників по Європі та Центральній Азії за рівнем дорожньо-транспортних пригод та загибелі людей унаслідок їх.

У рамках співробітництва з МБРР Україна залучила кредит на загальну суму 400 млн дол. США для реалізації Проекту “Покращення автомобільних доріг та безпеки руху”. Його метою є приведення до європейського рівня транспортно-експлуатаційного стану автомобільної дороги М-03 “Київ – Харків – Довжанський” на ділянці від Борисполя до Лубен (це одна з найважливіших магістральних доріг України, яка збігається з національним транспортним коридором “Європа – Азія”) та покращання транспортно-експлуатаційного стану автошляхів загального користування на аварійно-небезпечних ділянках і місцях концентрації ДТП [5].

Проект складається з таких частин [6]:

1. Реконструкція доріг. Реконструкція приблизно 120 км автомобільної дороги “Київ – Харків – Довжанський”, зокрема будівельні роботи для реконструкції (зміцнення) наявної дороги.

2. Поліпшення безпеки дорожнього руху. Виконання програми заходів безпеки руху на аварійно-небезпечних ділянках (буде встановлено приблизно 110 ділянок дороги підвищеної небезпеки), у тому числі постачання й установлення вдосконалених засобів безпеки.

3. Створення інституційного потенціалу. Забезпечення технічними консультаційними послугами, навчанням та обладнанням для посилення системи управління дорожнім рухом у межах території Позичальника відповідно до вимог міжнародної практики, зокрема: а) удосконалення норм, правил і стандартів у сферах проектування, будівництва, ремонту й утримання доріг; б) модернізація системи управління дорожнім рухом та експлуатації доріг, у тому числі виконання контрактів на підставі результатів і впровадження систем планування й програмування дорожніх робіт; в) запровадження міжнародної “найліпшої практики” укладення контрактів.

Другий проект покращення автошляхів та безпеки руху (ППАБР-2) (компонент 1, фаза 1), зокрема реалізацію контрактів із робіт на фазі 1 (контракту 2.1 (210–275 км) і контракту 2.2 (282–333 км)) щодо розширення автомагістралі “Лубни – Полтава” до чотирьох смуг руху за фізичними показниками виконано відповідно на 90 та 96 %, але роботи призупинилися через невиконання контрактів Підрядниками. Місію було повідомлено про те, що “Укравтодор” і Підрядник домовилися відновити роботи після укладення Додаткової угоди до контрактів. Другий проект покращення автошляхів та безпеки руху (20 вересня 2012 р. – 31 грудня 2016 р.) має загальну вартість 562 млн дол. США, зарезервовані кошти – 450 млн дол. США [7].

З огляду на хід його реалізації зазначимо, що необхідно забезпечити більшу чіткість вирішення проблем із закупівлями та управлінням виконання договорів. Пропозиції щодо перегляду структури механізмів реалізації спрямовані на забезпечення належної координації закупівель між групою впровадження проекту та “Укравтодором”. Зберігаються значні ризики для проекту, пов’язані зі здійсненням закупівель, тому граничні показники попереднього розгляду було визначено з урахуванням цього ризику.

Зокрема, місія Світового банку детально обговорила План закупівель у грудні 2015 р. та звернула увагу на низку оновлень й удосконалень, внесених до нього. Паралельно “Укравтодор” продовжить роботу із залучення коштів партнерів для прискорення розроблення відповідних проектів.

Триває закупівля робіт із паспортизації, обстеження та розроблення проектів щодо автошляхів М-06 та М-03. Проте досі не визначено механізмів укладення договорів на виконання відповідних робіт з утримання доріг. Потрібно узгодити зміст технічних завдань на виконання техніко-економічного обґрунтування (далі – ТЕО) з керівництвом “Укравтодору” та Міністерством інфраструктури України (далі – Мінінфраструктури), перш ніж проводити торги.

Для надання урядові України підтримки в розробленні національної стратегії раціоналізації перевезень та логістики було залучено фінансування у формі гранту від Державно-приватного фонду консультування щодо інфраструктури (Public-Private Infrastructure Advisory Facility), Глобального інфраструктурного фонду (Global Infrastructure Facility) та Корейського цільового фонду “зеленого розвитку” в розмірі 1,4 млн дол. США. За результатами переговорів з урядом, партнерами у сфері розвитку та ряду співбесід із представниками різних галузей (для виявлення нинішніх вузьких місць у ланцюжках постачання та логістики) було остаточно визначено обсяг робіт у рамках цього заходу та сформульовано план дій.

Основними напрямками є мультимодальні логістичні інтерфейси, залізниці, внутрішні водні шляхи, порти, міська логістика (взаємодія в ланці “місто – порт”) і “зелені перевезення”. Основний обсяг має бути виконаний до червня 2017 р. з можливістю продовження роботи над ініціативами у сфері логістики “місто – порт” та “зелених перевезень” до 24 місяців.

Однією з цілей співробітництва України зі Світовим банком є надання урядові країни допомоги в укладенні нового суспільного договору, який перетворить недовіру до реформ на їхню підтримку, а також посилить підзвітність й ефективність органів влади.

Стосовно подальших кроків із покращання автошляхів, то варто звернути увагу на опрацювання національної стратегії логістики для України та реалізації відповідних реформ. Вони, врешті-решт, вплинуть на осіб із найрізноманітнішими інтересами – від власників підприємств до споживачів та працівників державного сектору, а також сприятимуть підвищенню якості автомобільних доріг.

Досягнуто домовленості про використання під час роботи можливостей, які надають форуми на зразок Європейської бізнес-асоціації та Американської торговельної палати, де регулярно відбуваються активні обговорення питань, пов’язаних із логістикою. Було вирішено провести перше засідання Комітету з логістики наприкінці вересня 2016 р. Функції секретаріату виконуватиме технічна група при Мінінфраструктури, яка й забезпечуватиме координацію діяльності різних заінтересованих осіб.

Однією з основних цілей міжнародних організацій та Мінінфраструктури в цій сфері є розроблення технічних завдань для консультантів і консалтингових фірм. На прохання міністерства буде здійснено картування традиційних, нинішніх та перспективних торговельних потоків уздовж пріоритетних транспортних коридорів.

З огляду на стислі строки й прогалини в даних (зокрема, брак інформації про інтенсивність дорожнього руху та стан доріг) результатом аналізу стане загальне уявлення про торговельні потоки. Варто особливо наголосити на позитивних змінах у визначенні завдань “Укравтодору” та “Укрдорінвесту”, які значно спростять процес ухвалення рішень і сприятимуть прискоренню реалізації проектів з покращання автомобільних доріг.

Проте з державного бюджету досі не виділено ресурсів на прискорення розроблення проектної та тендерної документації. Попри розв’язання проблем за рахунок коштів позики, Світовий банк, як і раніше, вважає, що ці питання мали б вирішуватися оперативніше за рахунок використання коштів державного бюджету.

У рамках компонента реабілітації автомобільних доріг проаналізуємо Другий проект покращення автомобільних доріг і безпеки руху.

Поточні роботи на автошляху М-03. “Укравтодор” і Підрядник узгоджують домовленості щодо виконання незавершених робіт із модернізації автошляху “Лубни – Полтава” до чотирьох смуг руху. Місія Світового банку наполягає на забезпеченні задовільного вирішення всіх проблем із контрактами й виконання робіт в узгоджений спосіб, щоб відкрити ділянку виконаної із запізненням модернізації автошляху для руху без подальших затримок.

Укладання контрактів на будівництво обходів. Є прогрес у завершенні розгляду поданих пропозицій та наданні рекомендацій щодо укладення контрактів на будівництво трьох обходів, які перебувають у критичній групі щодо реалізації всього проекту.

Однією з ключових проблем є проведення закупівель і швидке підписання контрактів із вибраними підрядниками, що дало б можливість розпочати виконання робіт за першої нагоди.

Стосовно проекту розвитку дорожньої галузі, то слід зазначити, що Місія Світового банку наголошує на важливості прискорення виконання необхідних обстежень й оновлення соціальних та природоохоронних документів щодо будівництва обходу. Мали місце скарги з приводу його близькості до житлових будинків, і цю проблему треба вирішити швидко та з дотриманням політики Банку щодо захисних механізмів, із належним інформуванням місцевих жителів. Нині триває закупівля робіт із проведення інвентаризації, обстеження та розроблення проектів щодо автошляхів М-06 та М-03. Водночас досі не визначено механізмів укладення договорів на виконання відповідних робіт з утримання: у формі чи то єдиних контрактів на виконання робіт із реконструкції та довгострокового утримання, чи окремих контрактів.

До діяльності, яку Світовий банк проводить у сфері логістики, додатково залучається грант від Глобального інфраструктурного фонду, щоб виконати попереднє техніко-економічне обґрунтування перевезень у нижній течії Дніпра та передання Херсонського порту в концесію.

Проект розвитку дорожньої галузі в Україні [8] є продовженням Проекту покращення автошляхів і безпеки руху (ППАБР) та Другого проекту покращення автошляхів і безпеки руху (ППАБР-2), що фінансувалися Світовим банком. У його межах і далі поліпшуватиметься автомагістраль загальнодержавного значення між Києвом і Харковом, посилюючи економічну інтеграцію центру зі сходом країни. Ця позика є частиною широкого пакета фі-

нансової підтримки з боку Світового банку, оголошеного в лютому 2014 р., що передбачав надання Україні коштів у розмірі до 2 млрд дол. США. Із затвердженням цієї операції сукупний розмір підтримки, наданої країні Банком 2015 р., сягнув понад 1,5 млрд дол. США, разом з 1 млрд дол., котрий був наданий у межах прямої бюджетної підтримки на проведення реформ. Позика щодо реалізації проекту розвитку дорожньої галузі в Україні забезпечить підтримку низки заходів, пов'язаних із покращанням управління мережею автошляхів, транспортного сполучення та експлуатації доріг і дорожньої безпеки на ділянці магістралі "Полтава – Харків". Зокрема, у межах компонента реабілітації автомобільних доріг і поліпшення безпеки на дорогах, за проектом фінансуватимуться ремонтні роботи з метою модернізації приблизно 100 км автошляху М-03, а саме на ділянці "Полтава – Валки". Модернізація відбуватиметься за стандартом дороги першої категорії: це буде автомагістраль із чотирма смугами руху й високим рівнем безпеки, включно з аварійним бар'єром по центру та, за потреби, бар'єрами по боках дороги. У результаті, на час завершення проекту в 2021 р., тривалість поїздки між Полтавою та Харковом скоротиться з теперішніх 140 хв до 96 хв разом з очікуваним зменшенням кількості дорожньо-транспортних пригод.

Позика також допоможе забезпечити фінансування техобслуговування й поліпшення дорожньої безпеки на приблизно 840 км основних транспортних коридорів країни, а саме: поліпшення об'єктів дорожньої інфраструктури (мости, розв'язки та обходи населених пунктів). Урешті-решт, проект спрямований на підтримку законодавчих та інституційних реформ, необхідних для покращання управління мережею доріг країни, сприяючи підготовці відповідного законодавства та документів, пов'язаних із фінансуванням, поширенням та експлуатацією вітчизняних систем та порядком здійснення габаритно-вагового контролю, справлянням плати за проїзд автомобільними дорогами загального користування та встановленням автоматичних камер контролю швидкісного режиму. Крім того, надаватиметься підтримка в проведенні інформаційно-просвітницьких кампаній і публічних консультацій стосовно запровадження таких систем.

Отже, аналіз фінансування Світовим банком поточних проектів розвитку інфраструктури в Україні показав, що найбільша частка коштів у загальному обсязі фінансування (23,3 %) спрямована на розвиток транспортного сектору.

Водночас, з огляду на зазначені проблеми у використанні кредитних ресурсів, слід активізувати зусилля щодо прискорення освоєння коштів і забезпечення високоякісних результатів усіх поточних інвестиційних проектів, що фінансуються Світовим банком у цій сфері.

Список використаних джерел

1. Мозговий О. М., Оболенська Т. Є., Мусієць Т. В. Міжнародні фінанси. Київ: КНЕУ, 2005. 557 с.
2. Білорус О. Г. Гіперфінансіалізація світової економіки та її глобальні проблеми й наслідки. *Фінанси України*. 2014. № 10. С. 24–31.
3. Колосова В. П. Інституціональні чинники та наслідки реформування міжнародних фінансових організацій. *Фінанси України*. 2015. № 10. С. 32–52.
4. The World Bank. URL: <http://www.worldbank.org/>.

5. Інформаційна довідка щодо співробітництва України з Міжнародним банком реконструкції та розвитку / Міністерство фінансів України. URL: <http://www.minfin.gov.ua/news/view/informacijna-dovidka-schodo-spivrobotnictva-ukraini-z-mizhnarodnim-bankom-rekonstrukcii-ta-rozvitku?category=mizhnarodne-spivrobotnictvo>.
6. Угода про позику (Проект покращення автомобільних доріг та безпеки руху) між Україною та Міжнародним банком реконструкції та розвитку від 21.04.2009. URL: http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/996_067.
7. Про залучення позики від Міжнародного банку реконструкції та розвитку для реалізації інвестиційного проекту “Другий проект покращення автомобільних доріг та безпеки руху”: розпорядження Кабінету Міністрів України від 04.07.2012 № 424-р. URL: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/424-2012-%D1%80>.
8. Світовий банк прокладає шлях до безпечніших доріг в Україні / The World Bank. 2015. 3 листоп. URL: <http://www.worldbank.org/uk/news/press-release/2015/11/03/world-bank-paves-the-way-for-safer-roads-in-ukraine>.

References

1. Mozhovyy, O. M., Obolens'ka, T. Ye., Musiyec, T. V. (2005). *Mizhnarodni finansy* [International Finance]. Ky'viv: KNEU [in Ukrainian].
2. Bilorus, O. H. (2014). Hiperfinansializaciya svitovoyi ekonomiky` ta yiyi hlobal`ni problemy` j naslidky` [The hyperfinancialisation of the world economy, its global problems and consequences]. *Finansy` Ukrayiny`* [Finance of Ukraine], 10, 24–31 [in Ukrainian].
3. Kolosova, V. P. (2015). Insty`tucional`ni chy`nny`ky` ta naslidky` reformuvannya mizhnarodny`kh finansovy`kh orhanizacij [Institutional factors and consequences of reformation of international financial organizations]. *Finansy` Ukrayiny`* [Finance of Ukraine], 10, 32–52 [in Ukrainian].
4. The World Bank. (n. d.). Retrieved from: <http://www.worldbank.org/>.
5. Ministry of Finance of Ukraine. (2015). *Informacijna dovidka shhodo spivrobotny`ctva Ukrayiny` z Mizhnarodny`m bankom rekonstrukciyi ta rozvy`tku* [Background on cooperation between Ukraine and the International Bank for Reconstruction and Development]. Retrieved from: <http://www.minfin.gov.ua/news/view/informacijna-dovidka-schodo-spivrobotnictva-ukraini-z-mizhnarodnim-bankom-rekonstrukcii-ta-rozvitku?category=mizhnarodne-spivrobotnictvo> [in Ukrainian].
6. Ukraine, International Bank for Reconstruction and Development. (2009). *Uhoda pro pozy`ku (Proekt pokrashhennya avtomobil`ny`kh dorih ta bezpeky` rukhu) mizh Ukrayinoyu ta Mizhnarodny`m bankom rekonstrukciyi ta rozvy`tku* [Loan Agreement (Highways Improvement Project and safety) between Ukraine and the International Bank for Reconstruction and Development] (*Agreement*, April 21). Retrieved from: http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/996_067 [in Ukrainian].
7. Cabinet of Ministers of Ukraine. (2012). *Pro zaluchennya pozy`ky` vid Mizhnarodnoho banku rekonstrukciyi ta rozvy`tku dlya realizaciyi investy`cijnoho proektu “Druhy`j proekt pokrashhennya avtomobil`ny`kh dorih ta bezpeky` rukhu”* [On attracting loans from the International Bank for Reconstruction and Development for the implementation of the project “The second project to improve roads and safety”] (*Order* No. 424-p, July 7). Retrieved from: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/424-2012-%D1%80> [in Ukrainian].
8. The World Bank. (2015, November 3). *Svitovy`j bank prokladaye shlyakh do bezpechnishy`kh dorih v Ukrayini* [World Bank paves way for safer roads in Ukraine]. Retrieved from: <http://www.worldbank.org/uk/news/press-release/2015/11/03/world-bank-paves-the-way-for-safer-roads-in-ukraine> [in Ukrainian].