**وثيقة معلومات المشروع / ورقة بيانات الضمانات الشاملة**

مرحلة الإعداد | تاريخ الإعداد / التحديث: 08 ماي 2019 | رقم التقرير: PIDISDSC25566

|  |
| --- |
| **المعلومات الأساسية** |

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **OPS\_TABLE\_BASIC\_DATA** | | | |
| 1. بيانات المشروع الأساسية | | | |
| الدولة | رقم المشروع | اسم المشروع | رقم المشروع الأصلي (إن وجد) |
| الجمهورية التونسية | P167900 | **مشروع ممر التنمية الاقتصادية في تونس (P167900)** |  |
| المنطقة | تاريخ التقييم التقديري | التاريخ التقديري للمجلس | مجال الممارسة (المبادرة) |
| الشرق الأوسط وشمال إفريقيا | 10 جوان 2019 | 11 ديسمبر 2019 | النقل |
| أداة التمويل | المقترض (المقترضون) | الوكالة المنفذة |  |
| تمويل مشروع الاستثمار | وزارة التجهيز والإسكان والتهيئة الترابية | الإدارة العامة للجسور والطرقات |  |

**أهداف التنمية المقترحة**

يتمثل هدف التنمية المقترح في تحسين كفاءة النقل واللوجستيات ودعم تطوير الأنشطة الاقتصادية على طول ممر القصرين - سيدي بوزيد - صفاقس.

|  |  |
| --- | --- |
| بيانات تمويل المشروع (مليون دولار أمريكي)  ملخص -NewFin1 | |
| التكلفة الإجمالية للمشروع | 240.00 |
| مجموع التمويل | 240.00 |
| **منها البنك الدولي للإنشاء والتعمير / المؤسسة الدولية للتنمية** | 200.00 |
| فرق التمويل | 0.00 |

|  |  |
| --- | --- |
| التفاصيل | |
| **تمويل مجموعة البنك الدولي** | |
| **البنك الدولي للإنشاء والتعمير** | 200.00 |
| تمويل من جهة أخرى غير مجموعة البنك الدولي | |
| التمويل النظير | 40.00 |
| / المستلم المقترض | 40.00 |

|  |
| --- |
| فئة التقييم البيئي |
| أ. تقييم كامل |
|  |

|  |
| --- |
| OPS\_TABLE\_SAFEGUARDS\_DEFERRED |
| قرار تقييم الفكرة  المسار الثاني - المراجعة سمحت بالإعداد للمتابعة  هل تم نقل مهام الرقابة والترخيص الخاصة بالضمانات إلى مدير الممارسة؟ (لن يتم الكشف عنها) |
| لا |
|  |

|  |
| --- |
|  |
|  |

**قرار آخر (إذا دعت الحاجة إلى ذلك)**

1. **المقدمة والسياق**

**السياق القطاعي**

1. **يلعب قطاع الطرقات في تونس دوراً حيوياً في الاقتصاد**. ويمثل حوالي 7 في المائة من الناتج المحلي الإجمالي، و15 في المائة من الاستثمارات العمومية والخاصة و4.5 في المائة من اليد العاملة. في تونس، تشمل شبكة الطرقات تحركات جميع الأشخاص تقريبًا وأكثر من 80 بالمائة من نقل البضائع[[1]](#footnote-1). تتكون شبكة الطرقات من 194،040 كم من الطرقات المصنفة تحت مسؤولية وزارة التجهيز والإسكان والتهيئة الترابية، بما في ذلك 356 كم من الطرقات السريعة و4،745 كم من الطرقات الوطنية (الرابطة بين المناطق) و6،495 كم من الطرقات الجهوية (داخل المناطق)، و5928 كم من الطرقات المحلية. تمت إعادة تصنيف 1915 كم من الطرقات، وهناك 50،000 كيلومتر من الطرقات الريفية (غير المصنفة). تحصل الطرقات المحلية على أقل مستوى صيانة ممكن ويمكن رؤية تأثير ذلك في حالتها. 50 في المائة فقط من الطرقات في حالة مقبولة أو مرضية. لا تمثل الممرات الثنائية سوى 9 بالمائة من شبكات الطرقات الوطنية و5 بالمائة من شبكات الطرقات الجهوية. خلال العقد الماضي، سجلت حركة المرور معدل نمو سنوي متوسط ​​قدره 6.1 في المئة. نمت حركة مرور المركبات الثقيلة بشكل أسرع من المتوسط ​​العام، مما أدى إلى انخفاض في سعة الطرقات وزيادة تدهور المسارات وزيادة المخاطر / خطورة الحوادث.

2**. هناك تباينات في البنية التحتية للطرقات بين المناطق المتأخرة تنمويا والمناطق الساحلية.** شبكة الطرقات الوطنية، التي يبلغ متوسط ​​كثافتها 12 كم لكل 100 كيلومتر مربع، أكثر تطوراً في المناطق الساحلية الشرقية الكثيفة مقارنة بالمناطق المتأخرة تنمويا. تاريخيا، مثلت البنية التحتية للطرقات أحد العقبات التي كانت تعترض سبيل التنمية الجهوية العادلة في تونس، خاصة بين المناطق الساحلية والمناطق الداخلية المتأخرة تنمويا. على وجه الخصوص، أدى ضعف الربط بين الأجزاء الغربية والشرقية من المنطقتين الوسطى والجنوبية من البلاد إلى خدمات لوجستية وخدمات نقل مكلفة وغير فعالة، مما أثر سلبا على تطوير قطاعين رئيسيين من الأنشطة في المناطق الغربية، هما السياحة والزراعة. تم إحراز تقدم كبير في المناطق الساحلية، حيث تم افتتاح طريق صفاقس - قابس السريع (155 كم)، ولا يزال طريق قابس - مدنين - رأس جدير (الحدود الليبية) السريع قيد التنفيذ. الخط القصير الذي يصل الطريق السريع بتطاوين قيد الإعداد أيضا.

3. **تعاني المناطق المتأخرة تنمويا من ظروف سفر غير موثوقة وغير آمنة وبطيئة ناتجة عن الطرقات ذات الممر الواحد ونسبة عالية من الشاحنات الثقيلة التي تحمل المنتجات الزراعية والمواد الخام.** من المتوقع أن يلعب تحسين توصيل الطرقات بين المناطق الأكثر فقراً بمراكز النمو دوراً مهماً في تحسين ظروفها الاقتصادية من خلال زيادة استثمارات القطاع الخاص. أظهرت المشاورات مع مجموعات القطاع الخاص أن هناك رغبة في الاستثمار في المناطق المتأخرة تنمويا إذا أمكن تخفيض تكاليف النقل والخدمات اللوجستية. على وجه الخصوص، وبالنسبة لمشروع الممر، سوف تساعد البنية التحتية للطرقات المحسنة المناطق الداخلية في سيدي بوزيد والقصرين على الاستفادة من القرب من صفاقس، صاحبة ثاني مركز اقتصادي وميناء في البلاد. لا يزال مستوى الخدمة (يقاس بعرض ونسبة الرصيف) للطرقات الحيوية التي تعرف حركة منخفضة نسبياً (الطرقات الجهوية والمحلية والريفية) منخفضًا نسبيًا مقارنة بباقي البلاد. كما أن تحسين الربط بمركزي السياحة الساحلية في جربة وسوسة، يمكن أن يساعد في إحياء الأنشطة السياحية في المنطقتين.

**الأنشطة الاقتصادية الرئيسية لمناطق الوسط الغربي**

4. **تهيمن الزراعة على الاقتصاد في المناطق التي تقع حول الممر، ويوظف هذا القطاع أكثر من 30 ٪ من السكان النشطين**. تمثل ولاية القصرين 7٪ من الإنتاج الزراعي الوطني، وهي أكبر منتج للعديد من الفواكه والخضروات (التفاح، الفستق، الإجاص، الطماطم). تمثل سيدي بوزيد 20٪ من الإنتاج الزراعي الوطني للمحاصيل النباتية (13٪ من اللوز، 20٪ من الفستق، 14٪ من الزيتون، 11٪ من إنتاج الحليب و10٪ من اللحوم). تستضيف المناطق بعض أنشطة التصنيع الزراعي ذات قيمة مضافة محلية منخفضة: معظم شركات الأغذية الزراعية هي منتجة لزيت الزيتون ومعجون الطماطم المُرَكّز وتوجد أيضا شركات التخزين. هناك تحويل محدود لمنتجات الألبان واللحوم والفواكه التي تنتجها المناطق بكميات كبيرة (التفاح، المشمش، التين الشوكي، إلخ).

5. **يضم قطاع الصناعات التحويلية أقل من 200 شركة تضم 10 موظفين أو أكثر وهو قطاع مركز بدرجة عالية من حيث الموقع**، إذ يتواجد في المدن الرئيسية للولايات، ومن حيث القطاعات. تتركز 80 ٪ من الشركات والوظائف في ثلاثة قطاعات أنشطة: الأغذية الزراعية ومواد البناء والنسيج. يوجد قرب الممر عدد أقل من الشركات ذات رأس المال الأجنبي مقارنة بالساحل، مثل شركة Benetton الإيطالية التي تقود صناعة النسيج في القصرين.

6. **التزمت الحكومة التونسية خلال الخمسين سنة الماضية بخطط لتعزيز تنمية وجاذبية المناطق الداخلية للاستثمارات، وإن كان التأثير الملموس لذلك محدودا.** شمل الدعم المقدم للمنطقتين استثمارات كبيرة في منشآت المشاريع (الحاضنات والحدائق الإلكترونية والمناطق الصناعية) بأسعار تنافسية للغاية للأراضي؛ إعداد هياكل الدعم للشركات الصغيرة والمتوسطة (وكالة الترويج للصناعة والابتكار، ديوان تنمية الوسط الغربي، مراكز الأعمال) والحوافز المالية والإعفاءات الضريبية الكبيرة. تم تصنيف منطقتي القصرين وسيدي بوزيد على أنهما "مناطق تنمية جهوية" تستفيد من مزايا محددة بموجب القانون الجديد للاستثمار، الذي دخل حيز التنفيذ في أفريل 2017، والذي يقدم إعانات وإعفاءات ضريبية متنوعة. على الرغم من الجهود المستمرة والإطار التحفيزي الجديد، لا تزال استثمارات القطاع الخاص في المنطقتين محدودة. خلال الفترة من 2000 إلى 2015، زاد عدد الشركات بمعدل أقل بكثير من المعدل ​​الوطني (انظر الرسم البياني أدناه). يوجد في المنطقتين العديد من المناطق الصناعية التي لا تزيد فيها معدلات الإشغال عن 30٪، والتي فشلت في حشد الاستثمارات الخاصة، مما يكشف عن نوع من التدخل يحفزه العرض، نتيجة لعملية التخطيط المركزية، أدى في معظم الأحيان إلى عدم التوافق بين أنواع الاستثمارات التي تم إجراؤها واحتياجات باعثي المشاريع المحليين والقطاع الخاص.

***القيود الملزمة للتنمية الاقتصادية للممر***

7. **إلى جانب قيود النقل والربط، يمكن تفسير التطور الاقتصادي البطيء المستمر للممر والجاذبية المحدودة لاستثمارات القطاع الخاص بمجموعة متنوعة من العوامل الأخرى،** بما في ذلك: 1) الافتقار إلى البنية التحتية الاقتصادية الأساسية وجاذبية المنطقة؛ 2) عدم كفاءة القطاعات الحالية وضعف التنويع الاقتصادي؛ 3) صعوبة الوصول إلى التمويل؛ 4) الافتقار إلى القدرات والتنسيق المؤسسي لرؤية تنموية متكاملة للمنطقتين.

8. **استنادًا إلى مؤشر التنمية الجهوية الذي وضعته السلطات التونسية، تحتل ولايتا القصرين وسيدي بوزيد آخر مرتبة على المستوى الوطني من حيث قابلية المعيشة**، والتي تشمل الوصول إلى البنى التحتية الأساسية (النقل، المياه، الكهرباء)، الوصول إلى خدمات الصحة وتوفّر الخدمات الترفيهية للشباب والعائلات (الحدائق الترفيهية، الملاعب، النوادي، حمامات السباحة، رياض الأطفال، إلخ). والنتيجة هي بيئة معيشية غير جذابة نسبيًا، مما يجعل من الصعب اجتذاب الشركات والعمالة الماهرة والاحتفاظ بها.

9**- لا تزال القطاعات الاقتصادية الرئيسية على طول الممر تتسم بعدم كفاءة كبيرة في السوق بالإضافة إلى الحواجز التنظيمية التي تُعيق زيادة النمو وإيجاد فرص العمل وإدماج الشركات والعمال المحليين في سلاسل القيمة الوطنية والتصدير**. تظل الزراعة محصورة في أنشطة الإنتاج النهائية، مع القليل من أنشطة التحويل وقيمة مضافة ضعيفة على المستوى المحلي. ويرجع ذلك أساسًا إلى محدودية مستوى تكامل سلسلة القيمة، وضعف هيكلة الأسواق محليًا في غياب البنى التحتية الوسيطة (الأسواق، مراكز الخدمات اللوجستية، ومحطات التبريد والتعبئة)، بالإضافة إلى قدرة التحويل المنخفضة وضعف هياكل الدعم الفني (المختبرات ومراكز البحوث). وفي حين أن هذه الولايات لديها مواد خام وفيرة، بما في ذلك الرخام والجبس والرمل، إلا أن استغلالها يظل محدودًا بسبب الحواجز التنظيمية التي تعيق الاستثمار في معالجة المواد، فضلاً عن ضعف القدرة على تحويل هذه المنتجات على المستوى المحلي. تُظهر السياحة إمكانات كبيرة للتنمية، مع وجود عدد من المواقع التاريخية والطبيعية في المنطقة ولكن هذا القطاع عانى بشكل سلبي من الأزمة العامة للسياحة في تونس والمخاوف الأمنية.

10 – **سوف تتطلب زيادة النمو وخلق فرص العمل تنويع النسيج الإنتاجي نحو أنشطة جديدة غير الزراعة والبناء والنسيج، وإنشاء روابط اقتصادية أقوى بين المناطق الساحلية والداخلية**. ومع ذلك، فإن جاذبية الأنشطة الجديدة غير القائمة على الموارد تمثل تحديًا خاصًا لكل من سيدي بوزيد والقصرين في سياق نسيج صناعي صغير جدًا حاليًا وتجمعات صناعية محدودة، فضلاً عن الطلب الفوري المحدود وغير المنظم. تفضل الأنشطة الجديدة الاستقرار في المناطق الساحلية للاستفادة من مزايا التجمعات الاقتصادية، لا سيما وجود وقرب العديد من المزودين المتخصصين (السلع والخدمات الوسيطة)، ووجود مجموعة أكبر من اليد العاملة المتخصصة والمستقرة، وانتشار المعرفة (العوامل التكنولوجية الخارجية). ليس من الواضح ما إذا كانت الحوافز العالية التي توفرها أطر السياسات لدعم الولايات ذات الأولوية التنموية تعوض عن ارتفاع التكلفة المباشرة وغير المباشرة التي تتحملها الشركة للاستقرار في المنطقة، بما في ذلك ارتفاع تكلفة النقل. تمكنت ولاية القصرين من إدخال بعض التنويع نحو النسيج، من خلال مصنع Benetton في عام 2008، مع منهجية تحركية لبناء روابط مع شركات النسيج المحلية الصغيرة والمتوسطة. وينبغي تشجيع جذب الاستثمار الأجنبي المباشر أو الاستثمار المحلي في أنشطة جديدة موجهة نحو التصدير بشكل خاص، بما في ذلك من خلال حوافز محددة أعلى مخصصة لاستكشاف أنشطة جديدة. هذا النوع من الاستثمارات هو أيضًا نتيجة لاستراتيجية تشجيع استثمار قوية لعرض الفرص التي توفرها المنطقة وجذب المستثمرين.

11- **يعتبر وصول المشاريع الصغيرة والمتوسطة الحجم وباعثي المشاريع الشباب إلى التمويل عقبة رئيسية أمام تنمية المناطق المحرومة عموماً مثل القصرين وسيدي بوزيد**. تتمثل الصعوبة الرئيسية في الوصول إلى التمويل المصرفي في عدم قدرة الشركات الصغيرة والمتوسطة وباعثي المشاريع على توفير الضمانات المطلوبة، لا سيما في القطاع الزراعي، الذي تؤثر عليه أيضًا القدرة على تأمين الأراضي، والمخاطر العالية التي تراها البنوك في تحديد سقف أسعار الفائدة. بالإضافة إلى ذلك، لم تكتسب آليات الضمان المعمول بها ثقة كافية بعد. بالنسبة للبنوك العمومية المتخصصة في التنمية (خاصة البنك التونسي للتضامن، وبنك تمويل الشركات الصغيرة والمتوسطة)، فإن تدخلها في المجالات المصنفة على أنها ذات مخاطرة عالية يتطلب تنسيقًا وثيقًا مع البنوك التجارية، الذي غالبًا ما يكون مفقودا.

12- **يعتبر وصول المشاريع الصغيرة والمتوسطة الحجم وباعثي المشاريع الشباب إلى التمويل عقبة رئيسية أمام تنمية المناطق المحرومة عموماً مثل القصرين وسيدي بوزيد**. تتمثل الصعوبة الرئيسية في الوصول إلى التمويل المصرفي في عدم قدرة الشركات الصغيرة والمتوسطة وباعثي المشاريع على توفير الضمانات المطلوبة، لا سيما في القطاع الزراعي، الذي تؤثر عليه أيضًا القدرة على تأمين الأراضي، والمخاطر العالية التي تراها البنوك في تحديد سقف أسعار الفائدة. بالإضافة إلى ذلك، لم تكتسب آليات الضمان المعمول بها ثقة كافية بعد. بالنسبة للبنوك العمومية المتخصصة في التنمية (خاصة البنك التونسي للتضامن، وبنك تمويل الشركات الصغيرة والمتوسطة)، فإن تدخلها في المجالات المصنفة على أنها ذات مخاطرة عالية يتطلب تنسيقًا وثيقًا مع البنوك التجارية، الذي غالبًا ما يكون مفقودا.

13- **سنّت تونس تشريعات لتخصيص المزيد من مسؤولية التخطيط والتمويل للتنمية الاقتصادية المحلية للولايات**، وتم اعتماد أول خطط التنمية الاستراتيجية المحلية في عام 2017 من خلال عملية تشاركية. ومع ذلك، فقد أدى نقص القدرات والموارد فيما يتعلق بإعداد المشروع وتنفيذه على المستوى المحلي إلى تأخيرات كبيرة في إعداد وتطوير الخطط. في المراحل المبكرة من اللامركزية، تبقى الحاجة للدعم وبناء القدرات على المستوى المحلي كبيرة.

14. **في هذا السياق، ومع الأخذ بعين الاعتبار للتأثير المحدود للتدخلات السابقة في السياسة على المستوى الجهوي على الوظائف والازدهار، يتطلب تحقيق الإمكانات الاقتصادية للمناطق المستهدفة اتباع نهج متكامل ومتسلسل للممرات** التي ستعالج القيود الملزمة الرئيسية بأسلوب شامل ومتضافر، على المستويات الاقتصادية والمكانية والمؤسسية. وسيشمل هذا النهج تحسين البنية التحتية للطرقات والترابط والاستثمارات في البنى التحتية للسوق التي يحركها الطلب والإصلاحات الخاصة بقطاع معين ودعم القدرات وبناء روابط أقوى بين الشركات والأنشطة الموجودة في المناطق الداخلية والساحلية وكذلك بناء القدرات لأصحاب المصلحة المحليين المشاركين في إعداد وتنفيذ خطط التنمية وفي الترويج الاقتصادي للمنطقة.

**ج. الهدف (الأهداف) التنموي المقترحة**

يتمثل الهدف التنموي المقترح في تحسين كفاءة النقل واللوجستيات ودعم تطوير الأنشطة الاقتصادية على طول ممر القصرين سيدي بوزيد بصفاقس.

النتائج الرئيسية (من مذكرة مفهوم المشروع)

**15- سيكون للمشروع فئتان من المستفيدين:**

- سكان الولايات الذين يقيمون في المناطق التي يمكنهم فيها استخدام الطرقات بشكل معقول، هم المستفيدون المباشرون من المشروع. في هذا السياق، يصنف المستفيدون المباشرون على أنهم الأشخاص الذين يعيشون على بعد 5 كيلومترات من الطرقات غير المعبدة أو 30 كم من منفذ الطريق المعبدة إلى البنية التحتية للطرق المحسنة والمتصلة بها عبر طريق رافد في كل الفصول.

- المشاريع الصغيرة ومتناهية الصغر المستقرة في الولايات، والتي ستستفيد إما كمقاول مباشر لأعمال البناء والتأهيل، أو كمستفيدين نهائيين من البنية التحتية أو أنشطة بناء القدرات أو التمويل في إطار المشروع؛

**16- من المتوقع أن يستفيدوا من مجموعة كبيرة من النتائج الإيجابية، والتي ستتحقق بالنسبة للكثيرين بعد فترة المشروع:**

أ. تحسين الربط والتنقل بين المناطق المتأخرة تنمويا والمراكز الاقتصادية الساحلية وكذلك داخل المناطق المتأخرة تنمويا وتحسين الفرص الاقتصادية في المناطق المتأخرة تنمويا.

ب. خلق فرص العمل في المناطق المتأخرة تنمويا: العمالة المباشرة في الموقع (البناء)، والعمالة غير المباشرة الناتجة عن الصناعات التي توفر المواد والمعدات اللازمة للاستثمار الأولي، والعمالة المستحدثة الناتجة عن النمط الاستهلاكي لأول مجموعتين. ستفيد العمالة المباشرة معظم السكان المحليين للمناطق المتأخرة تنمويا.

ج. تواجد أقوى للقطاع الخاص وفرص العمل على طول الممر نتيجة لتحسين الجاذبية للقطاع الخاص، بما في ذلك في سلاسل القيمة المستهدفة. سوف تفيد فرص العمل بشكل خاص الفئات الضعيفة بما في ذلك النساء والشباب والفقراء؛

د. تحسين السلامة على الطرقات في ممرات مختارة. تم تنفيذ تدابير السلامة على الطرقات في تصميم الطرقات بعد مراجعة مستقلة للطرق الثلاثة تمشيا مع التوجيه الأوروبي لعام 2008 بشأن السلامة على الطرقات. سيتم تحديد اعتبارات السلامة على الطرقات في وثائق طلبات العروض ومراقبتها بشكل مناسب؛

ه. فوائد اقتصادية واسعة ناجمة عن زيادة التجارة والعبور وأنشطة البناء والاستثمارات في البنية التحتية الوسيطة وصناعات التحويل ذات القيمة المضافة الأعلى (محتوى محلي أعلى) والخدمات المرتبطة بها؛

و. التخفيف من آثار تغير المناخ والتكيف معه من خلال خدمات لوجستية أنظف وأكثر كفاءة وبنية تحتية أكثر مرونة للنقل؛

ز. تحسين إدماج الجنسين، من خلال تحسين الوصول إلى الأسواق وفرص العمل.

وفقًا لذلك، فإن مؤشرات الهدف التنموي المقترح هي كما يلي:

أ. تخفيض تكاليف تشغيل المركبات على الطرقات التي سوف يحسنها المشروع (النسبة المئوية)؛

ب. تخفيض وقت السفر على الطرقات التي سوف يحسنها المشروع (النسبة المئوية)؛

ج. عدد الوفيات المرتبطة بحركة المرور لكل مائة مليون كيلومتر قطعتها المركبة على الطرقات التي سوف يحسنها المشروع (العدد)؛

د. حجم التجارة على طول الممر (لبضائع محددة، سيتم تحديدها لاحقا)

**تشمل مؤشرات النتائج الوسيطة:**

أ. الطرقات المشيدة، غير الريفية (كيلومترات) - (الأساسية)؛

ب. الطرقات التي تم إصلاحها، غير الريفية (كيلومترات) - (الأساسية) ؛

ه. المستفيدون المباشرون من المشروع (العدد)، الإناث (النسبة المئوية) (الأساسية)؛

و. عدد أشهر العمل –الأشخاص أثناء الأشغال (العدد)؛

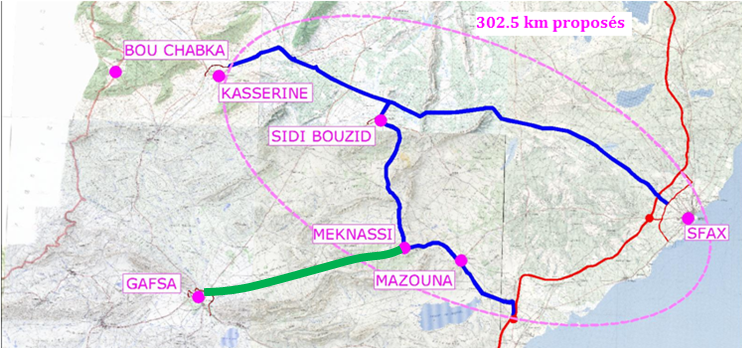
ز. التظلمات المسجلة المتعلقة بتسليم فوائد المشروع التي تمت معالجتها بالفعل ضمن الإطار الزمني المنصوص عليه (النسبة المئوية)، مصنفة حسب جنس صاحب الشكوى؛

**د. وصف الفكرة**

17. سيدعم المشروع التنمية الاقتصادية للممر من خلال مجموعة من التدخلات المتكاملة المبنية حول عنصرين رئيسيين: المكون 1، الذي سيسعى لتحسين أقسام محددة من ممر صفاقس - سيدي بوزيد - القصرين ، وتحسين السلامة على الطرقات في هذه الأقسام، والمكون 2 الذي سيدعم التدخلات التكميلية لتعزيز التنمية الاقتصادية على طول الممر. سوف يستفيد المشروع من مساهمات المشروعات الجارية ويكمّلها بإغلاق الفجوات التي تم تحديدها تمشيا مع المشروع. سيتم تحديد مكونات المشروع بالتسلسل مع مراعاة الإطار الزمني لأعمال البنية التحتية للطرق والتسليم المتوقع لها في نهاية المشروع. لتحقيق أقصى قدر من التأثير، تتم مناقشة تنفيذ الأنشطة الخفيفة وأنشطة دعم القدرات للتدخلات التي لا تشمل الطرقات لضمان تسليم منسق زمنياً لبيئة تمكين الممر الضرورية لضمان جاذبية وتنمية أكبر.

يظهر الممر في الصورة 1. ويغطي الممر الاقتصادي ولايات صفاقس وسيدي بوزيد والقصرين (المقاطع الزرقاء الموضحة في الصورة 1)، بالإضافة إلى القسم التالي القصرين - بوشبكة (منطقة تقع على معبر حدودي بري مع الجزائر) ، يجري حالياً إعادة تأهيله وتحسين اصطفافه بتمويل من البنك الإفريقي التنمية. قسم قفصة - مكناسي (القسم الأخضر في الصورة 1) الذي سجل أقل عدد من الآثار الاجتماعية والاقتصادية والبيئية.

الصورة 1. الممر الاقتصادي المقترح



18. **المكون الأول -تطوير البنية التحتية لممرات الطرقات:** سوف يمول المشروع التصميم والتحسين التفصيلي لممر صفاقس - سيدي بوزيد - القصرين بطول إجمالي يبلغ 178.5 كم. سوف تشمل الأشغال المدنية توسيع وتحديث أقسام الطرقات عند الضرورة، وتحديث الجسور والقنوات، وإدخال تحسينات على تقاطعات الطرقات، وإشارات المرور، وتثبيت تدابير السلامة على الطرقات الأخرى. سيكون للممر هندسة مُحسَّنة كثيرًا، وسيتم بناؤه مثل طريق سريع مزدوج بممرّين. ونظرًا لأن موقع المشروع يجعله عرضة للمخاطر المناخية المحتملة، فسيتضمن التصميم والتنفيذ معايير تقنية لزيادة التكيف مع المخاطر المناخية في المنطقة. سيخضع التصميم لتدقيق السلامة على الطرقات لتحديد الفرص المتاحة لتحسين السلامة على الطرقات. ستشمل الأنشطة الأشغال المدنية، والإشراف على الأشغال المدنية، ودراسات الهندسة التقنية، ودراسات الضمانات الاجتماعية والبيئية، والتدقيق الفني للجهات الخارجية.

19. **المكون الثاني: دعم تنمية القطاع الخاص.** سيعمل هذا المكون على زيادة فوائد الممر إلى الحد الأقصى عن طريق تخفيف القيود الرئيسية على الاستثمار الخاص، لا سيما في القطاعات المختارة ذات الإمكانات الكبيرة، ودعم تطوير الهياكل الأساسية السوقية واللوجستية المفقودة التي يمكن أن يكون لها تأثير محفز على سلاسل القيمة الحالية، وتعزيز قدرات أصحاب المصلحة المحليين على تصميم وتنفيذ مشاريع التطوير لزيادة جاذبية الولايات.

21**. المكون الثالث: إدارة المشروع ومتابعته.** سيتألف هذا المكون من أنشطة متابعة المشروع وتقييمه بالإضافة إلى الإدارة والإشراف اليومي.

22**. المكون الرابع: مكون الاستجابة للطوارئ:** بعد أي حدث طبيعي ضار غير مألوف يتسبب في حدوث كارثة طبيعية كبرى، قد تطلب الحكومة إعادة تخصيص أموال المشروع لهذا المكون لدعم الاستجابة للكارثة وإعادة الإعمار. سيسمح هذا المكون للحكومة بطلب إعادة تصنيف وإعادة تخصيص التمويل من مكونات المشروع الأخرى لتغطية تكاليف الاستجابة للطوارئ بشكل جزئي. يمكن أيضًا استخدام المكون لتوجيه أموال إضافية في حالة توفرها نتيجة لوقوع الحدث الطارئ.

23- **تمويل المشروع**: تبلغ التكلفة الإجمالية للمشروع حوالي 240 مليون دولار، منها البنك الدولي للإنشاء والتعمير 200 مليون دولار، وتمويل نظير قدره 40 مليون دولار أمريكي، ويشمل ذلك تكلفة شراء الأراضي بحوالي 10 مليون دولار أمريكي.

**الضمانات**

**أ. موقع المشروع والخصائص الفيزيائية البارزة ذات الصلة بتحليل الضمانات (إذا كانت معروفة)**

سيغطي مشروع الممر الاقتصادي المناطق الحضرية والريفية في ولايات صفاقس وسيدي بوزيد والقصرين. ستتألف معظم أعمال البناء خارج المناطق الحضرية من توسيع الطرقات الحالية باستخدام خط الطرقات الحالية، في حين سيتم اتباع خط يحيط بالمراكز الحضرية لتقليل الآثار البيئية والاجتماعية.

سوف يساعد تقييم الأثر البيئي والاجتماعي الممول من بنك الاستثمار الأوروبي للطرقات السريعة الجديدة في تعزيز التنمية الاقتصادية للولايات الداخلية الثلاث المعنية، دون التسبب في تأثيرات بيئية لا يمكن التقليل منها. على مستوى الولايات، تعيش المجتمعات في الغالب على التجارة والخدمات والبناء، باستثناء ولاية سيدي بوزيد، حيث تستخدم الزراعة 29٪ من اليد العاملة. لم يتم تحديد مواقع تراث ثقافي.

تقتصر الآثار الاجتماعية السلبية المحددة على تأثيرات حيازة الأراضي، والتي سيتم تخفيفها باستخدام إطار سياسة إعادة التوطين (للمشروع بأكمله ومعظم جوانب المكون الثاني) وخطة عمل إعادة التوطين (لتلك المواقع التي تم تحديدها في إطار المكون الأول). ترتبط المخاطر الاجتماعية الإضافية بتدفق العمالة، والتي ستتم إدارتها في الغالب من خلال ترتيبات تعاقدية يتم دمجها في متطلبات إطار الإدارة البيئية والاجتماعية /خطة الإدارة البيئية والاجتماعية (إطار الإدارة البيئية والاجتماعية للمشروع بأكمله ومعظم جوانب المكون الثاني، وخطة الإدارة البيئية والاجتماعية لتلك المواقع التي تم تحديدها تحت المكون الأول). ويجري حاليا تقييم مخاطر العنف القائم على النوع الاجتماعي في إطار المشروع، لا سيما المخاطر المتعلقة بتدفق اليد العاملة وتنقل العمالة من النساء.

توجد منطقة RAMSAR واحدة فقط في الجزء الجنوبي من الطريق السريع RN14، وقد خطط المشروع لتركيب أحواض تسوية عالية الأمان لضمان تآكل المواد الصلبة الدقيقة العالقة الموجودة في الجريان السطحي لمنصة الطريق.

**ب. القدرة المؤسسية للمقترض الخاصة بسياسات الحماية**

سيتم تنفيذ مشروع الممرات الاقتصادية من قِبل وزارة التجهيز والإسكان والتهيئة الترابية من خلال الإدارة العامة للجسور والطرقات. أنشأت الإدارة العامة للجسور والطرقات وحدة تنفيذ المشروع لمشروع ممرات النقل الجارية (مشروع تحديث ممرات النقل البري)، وهي المسؤولة عن جميع جوانب الإعداد والتنفيذ الشامل للمشروع المقترح وكذلك المشاريع المستقبلية المحتملة التي يمولها البنك الدولي. يرأس وحدة تنفيذ المشروع مدير وتتألف الوحدة من سبعة من موظفي وزارة التجهيز والإسكان والتهيئة الترابية مع مسؤوليات محددة ومنها تلك المتعلقة بقضايا الضمانات البيئية والاجتماعية من بين أمور أخرى.

فيما يتعلق بمشروع تحديث ممرات النقل البري السابق، تم تعيين مستشارين من قبل وزارة التجهيز والإسكان والتهيئة الترابية لإعداد تقييمات الأثر البيئي والاجتماعي وخطط عمل إعادة التوطين بدعم من البنك. أثناء إعداد المشروع، تم تعيين المتخصصين الرئيسيين في الإدارة العامة للجسور والطرقات في المسائل البيئية والاجتماعية / إعادة التوطين إلى وحدة تنفيذ المشروع للتعامل مع هذه المسائل، وتم إنشاء آلية معالجة التظلم تحت المسؤولية الشاملة للإدارة العامة للجسور والطرقات لتوفير عدة قنوات للمواطنين المتضررين من المشروع للتعبير عن مخاوفهم.

ج. أخصائي الوقاية البيئية والاجتماعية في الفريق

ماركوس فريدريش فورباهل، أخصائي اجتماعي

محمد عدن بالزاوية، أخصائي بيئي

د. السياسات التي قد تنطبق

|  |
| --- |
| **سياسات الضمانات التي قد تطبق** |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **سياسات الضمانات** | **هل تم تفعيلها؟** | **الشرح (اختياري)** |
| السياسات التشغيلية/إجراءات البنك 4.0 للتقييم البيئي | نعم | يتكون هذا المشروع من مكونين يرتبطان بالآثار البيئية والاجتماعية المحتملة، مع تصنيف الأنشطة كمشروع من الفئة أ. وبالتالي يتم تفعيل هذه السياسة. ومع ذلك، تجدر الإشارة إلى أن الاستثمارات في إطار المكون الثاني لم يتم تحديدها بوضوح بعد، وينبغي القيام بذلك أثناء الإعداد الإضافي للمشروع. المكونان الأول والثاني في إطار هذا المشروع إلى جانب الآثار البيئية والاجتماعية المحتملة هما:  سوف يمول المكون الأول الأشغال المدنية بما في ذلك توسيع وتحسين 178.5 كم من أقسام الطرق الحالية عند الضرورة، وتطوير الجسور وتحسين القنوات، وتقاطعات الطرق، وإشارات المرور، وتركيب تدابير سلامة أخرى على الطرقات.  سيقوم المكون الثاني بتمويل الاستثمارات لتحسين التنمية الاقتصادية على طول الممر.  ستشمل الأنشطة الأشغال المدنية الكبرى، ورفع مستوى العمالة الكثيفة بشكل طفيف، وإصلاح بعض المواقع على الطريق والصيانة الوقائية باستخدام المشاريع الصغيرة المحلية التي ستستخدم اليد العاملة الريفية غير الماهرة أو منخفضة المهارات المتاحة في المجتمعات المستفيدة.  يمكن أن يكون لهذه الأشغال تأثيرات بيئية واجتماعية كبيرة أثناء مراحل البناء والتشغيل. ترتبط الآثار الإيجابية الرئيسية بزيادة التكيف مع المخاطر المناخية في المنطقة وتحسين السلامة على الطرق.  سيؤدي تصميم الطرق والبنى التحتية الأخرى وإنشاؤها وإصلاحها والإشراف عليها إلى آثار سلبية أثناء أشغال الإنشاء / الإصلاح / التوسع وخلال مراحل التشغيل إذا لم يتم تخفيفها بشكل صحيح. وتشمل هذه الآثار، من بين أمور أخرى، المسائل المتعلقة بالصحة والسلامة المهنية والمجتمعية، ونفايات مواقع البناء، وتآكل التربة والتحكم في الرواسب من المناطق التي تصدر منها المواد وأنشطة إعداد الموقع والغبار والانبعاثات الأخرى (على سبيل المثال الانبعاثات الناتجة عن حركة المركبات وتنظيف الأرض وتحرك التراب ومخزونات المواد)، والضوضاء الناتجة عن المعدات الثقيلة وحركة الشاحنات؛ والمواد الخطرة والمواد النفطية والتسربات المحتملة المرتبطة بتشغيل المعدات الثقيلة وتعبئة الوقود. يمكن أن تُنتج التأثيرات البيئية الأخرى تغيير وتشتيت الموائل الطبيعية. يجب أن تؤخذ بعين الاعتبار آثار مياه العواصف والمياه والنفايات والضوضاء وانبعاثات الهواء ومياه الصرف الصحي أثناء مرحلة التشغيل.  الآثار الاجتماعية السلبية المحددة بوضوح في هذه المرحلة هي آثار حيازة الأراضي. وترتبط المخاطر الاجتماعية الإضافية بتدفق اليد العاملة: سيستخدم المشروع يدا عاملة متنقلة (من المحتمل أن تكون وطنية) والتي قد تستقر في مواقع العمل أو داخل المجتمعات المحلية. ويجري حاليا تقييم مخاطر العنف القائم على النوع الاجتماعي في إطار المشروع، لا سيما المخاطر المتعلقة بتدفق اليد العاملة وتنقل العمالة من النساء.  بالنسبة للمكون الأول (توسيع وتحسين 178.5 كم من أجزاء الطريق الحالية)، تم بالفعل إعداد دراسات الهندسة التقنية والسلامة والآثار الاجتماعية والاقتصادية والبيئية (تقييم الأثر البيئي والاجتماعي) بتمويل من بنك الاستثمار الأوروبي، من قبل مجموعة شركات الاستشارات هي SCET (تونس) وCOBA (البرتغال). قام البنك بمراجعة التقارير وقدم بعض التعليقات، خاصة فيما يتعلق بتقييم التأثيرات البيئية والاجتماعية التي سيتم تضمينها في النسخة المنقحة من الدراسات. سيتم تقييم مخاطر تدفق العمل والعنف القائم على النوع الاجتماعي وإدراج التخفيف من آثاره في تقييم الأثر البيئي والاجتماعي. سيقوم المقترض بإعداد نُسخة مُعدّلة من تقييم الأثر البيئي والاجتماعي للمكون الأول بناءً على تقييم الأثر البيئي والاجتماعي الحالي.  بالنسبة للمكون الثاني، سيتم إعداد إطار الإدارة البيئية والاجتماعية، بما أن الموقع الدقيق للاستثمارات والبنى التحتية التي سيتم تمويلها لن يكون معروفا عند انتهاء التقييم. سيقوم إطار الإدارة البيئية والاجتماعية بتفصيل أداة التقييم البيئي المناسبة وتقييم الأثر البيئي والاجتماعي / خطة الإدارة البيئية والاجتماعية المقترحة الخاصة بالموقع المراد إعدادها وكذلك جدولتها. سيتم تضمين إجراءات العناية الواجبة بشأن المشاريع متناهية الصغر والصغيرة والمتوسطة في إطار الإدارة البيئية والاجتماعية، بما في ذلك معايير الفحص لتحديد تأهلها و / أو قائمة للأنشطة التي لن يتم دعمها بسبب المخاطر البيئية والاجتماعية و/أو المخاوف المتعلقة بالمخاطر المرتبطة بالسمعة. ستتم إدارة المخاطر المرتبطة بتدفق العمالة في الغالب من خلال ترتيبات تعاقدية يتم دمجها في متطلبات تقييم الأثر البيئي والاجتماعي / خطة الإدارة البيئية والاجتماعية (المكون الأول) ومتطلبات إطار الإدارة البيئية والاجتماعية (المكون الثاني). سيتم دمج إدارة مخاطر العنف القائم على النوع الاجتماعي في إطار المشروع، لا سيما المخاطر المتعلقة بتدفق اليد العاملة (المكون الأول وجوانب البنية التحتية للمكون الثاني) بالإضافة إلى تنقل العمالة من النساء في تقييم الأثر البيئي والاجتماعي / خطة الإدارة البيئية والاجتماعية المناسبة ومتطلبات إطار الإدارة البيئية والاجتماعية. وسيتم إدراج الإجراءات المتعلقة باستبعاد عمل الأطفال والاتجار بالبشر على النحو المحدد في التشريعات الوطنية والمعاهدات الدولية ذات الصلة.  سيتم التشاور على نطاق واسع فيما يتعلق بإطار الإدارة البيئية والاجتماعية وتقييم الأثر البيئي والاجتماعي مع مختلف أصحاب المصلحة (بما في ذلك ممثلو المؤسسات الوطنية والجهوية والمحلية الرئيسية والمنظمات غير الحكومية.) |
| السياسة التشغيلية/إجراءات البنك 4.03 الخاصة  بمعايير الأداء لأنشطة القطاع الخاص | لا | المقترض في إطار المشروع مؤسسة عمومية وليس مؤسسة قطاع خاص على النحو المحدد في لسياسة التشغيلية/إجراءات البنك 4.03 |
| السياسة التشغيلية/إجراءات البنك 4.04 الخاصة بالبيئة الطبيعية | يتم تحديدها لاحقا | لن يتم تنفيذ الأنشطة داخل المناطق الطبيعية المحمية، لذلك ليس من المتوقع حدوث تأثيرات على الموائل الطبيعية المهمة جدا. سيقدم إطار الإدارة البيئية والاجتماعية التوجيه اللازم لإعداد تقييم الأثر البيئي والاجتماعي/ خطة الإدارة البيئية والاجتماعية الخاصة بالموقع في حالة تأثر الموائل الطبيعية بأنشطة المشروع. |
| السياسة التشغيلية/إجراءات البنك 4.36 الخاصة بالغابات | يتم تحديدها لاحقا | لن يتم تنفيذ الأنشطة داخل الغابات والمراعي، لذا لا يمكن توقع التأثيرات. سيقدم إطار الإدارة البيئية والاجتماعية التوجيه اللازم لإعداد تقييم الأثر البيئي والاجتماعي/ خطة الإدارة البيئية والاجتماعية الخاص بالموقع في حالة تأثر الغابات بأنشطة المشروع. |
| السياسة التشغيلية/إجراءات البنك 4.09 الخاصة باستخدام المبيدات | لا | لن يتم استخدام أو توفير المبيدات أو غيرها من المنتجات ذات الصلة في إطار المشروع. |
| السياسة التشغيلية/إجراءات البنك 4.11 الخاصة بالموارد الثقافية المادية | لا | ليس من المتوقع أن تشكل الأشغال المقترحة مخاطر تُلحق الضرر بالممتلكات الثقافية المجتمعية الحالية. ومع ذلك وبالنظر لأن تونس غنية بالمواقع الأثرية والتاريخية فإن تقييم الأثر البيئي والاجتماعي/ خطة الإدارة البيئية والاجتماعية سيقوم بتحليل مواقع المشروع والتدابير التي يجب اتباعها إذا تم اكتشاف مثل هذه المواقع خلال تنفيذ المشروع. سيتم تطبيق إجراءات الملكية الثقافية وتدابير العثور صدفة وتدابير التخفيف المناسبة لكل من التحديد والحماية (من السرقة وإساءة معاملة القطع الأثرية المكتشفة) الخاصة بالممتلكات الثقافية. وعلى الرغم من أن المشروع لا يلحق الضرر بالممتلكات الثقافية، إلا أن إعداد المشروع قد يحدد فيما بعد ويشمل المساعدة للحفاظ على المواقع التاريخية أو الأثرية. في حالة ظهور هذه الفرص، سيتم إعداد خطط إدارة الممتلكات الثقافية لهذه المشاريع. |
| السياسة التشغيلية/إجراءات البنك 4.10 الخاصة بالسكان الأصليين | لا | لا توجد مجموعة سكانية تستجيب للمعايير المحدد في السياسة التشغيلية 4.10 الخاصة بالسكان الأصليين الذين قد يتأثرون سلبا من المشروع أو الذين قد يكونون من بين المستفيدين من المشروع. |
| السياسة التشغيلية/إجراءات البنك 4.12 الخاصة بإعادة التوطين غير الطوعي | نعم | تحت المكون الفرعي الأول سيقوم المشروع بتمويل الأشغال المدنية بما في ذلك توسيع وتحسين 178.5 كم من أقسام الطرق الحالية، وعند الضرورة، تحديث الجسور وغيرها من التحسينات. سيقوم المكون الثاني بتمويل استثمارات التنمية الاقتصادية على طول الممر. سيتم تحديد هذه الاستثمارات خلال مرحلة إعداد المشروع.  ستؤدي الأنشطة والأشغال المدنية الممولة في إطار المشروع إلى الحصول على الأراضي من عدد كبير من الأشخاص المتضررين، الذين سيفقدون أجزاء صغيرة أو كبيرة من أصولهم المدرة للدخل في شكل أرض زراعية. لا يمكن استبعاد فقدان المباني السكنية في هذه المرحلة.  بالنسبة للأنشطة التي تتم في إطار المكون الأول، والأقسام الأخرى التي يتوفر فيها التصميم التفصيلي الأولي أثناء إعداد المشروع، سيتم إعداد خطط إجراءات إعادة التوطين قبل التقييم. بالنظر إلى أن الموقع الدقيق وتأثير معظم الأنشطة في إطار المكون الثاني لن يكون معروفًا من خلال التقييم، سيتم إعداد إطار خطة إعادة التوطين قبل تقييم المشروع للمكون الثاني. سوف يضع إطار سياسة إعادة التوطين الإجراءات اللازمة لإعداد خطط العمل لإعادة التوطين المطلوبة في إطار المشروع، والتي سيتم إعدادها أثناء تنفيذ المشروع، بما في ذلك تحديد العمليات والمسؤوليات والتمويل ومحتوى خطط العمل لإعادة التوطين وفقًا للسياسة التشغيلية 4.12.  تم إعداد مسودة خطة عمل أولية لإعادة التوطين ومسودة إطار إعادة التوطين أثناء تقييم الأثر البيئي والاجتماعي الممول من طرف بنك الاستثمار الأوروبي، وتم مشاركتها مع فريق العمل الذي قدم التعليقات الأولية. بناءً على ذلك، سيقوم المقترض بإعداد النسخة النهائية لخطة عمل إعادة التوطين والنسخة النهائية لإطار إعادة التوطين قبل التقييم. سيتم التشاور على نطاق واسع حول هذه الخطط مع الأشخاص المتضررين، وسيتم التشاور علنًا مع أصحاب المصلحة المعنيين (بما في ذلك ممثلي المؤسسات الوطنية والجهوية والمحلية الرئيسية والمنظمات غير الحكومية)، وإتاحتها لجميع الأشخاص المتضررين، كما سيتم الكشف عنها علنًا على مواقع المقترض والبنك. |
| السياسة التشغيلية/إجراءات البنك 4.37 الخاصة بسلامة السدود | لا | لن يقوم المشروع بتمويل بناء السدود أو إصلاحها كما هو محدد في إطار هذه السياسة التشغيلية. لا يعتمد المشروع على أي سد. |
| السياسة التشغيلية/إجراءات البنك 7.50 الخاصة بالمشاريع القائمة على الممرات المائية الدولية | لا | المشروع لن يؤثر على الممرات المائية الدولية |
| السياسة التشغيلية/إجراءات البنك 7.60 الخاصة بالمشاريع القائمة على مناطق متنازع عليها | لا | لا يقع المشروع في منطقة متنازع عليها |

**ه - خطة إعداد الضمانات**

الموعد المستهدف المبدئي لإعداد مرحلة التقييم لوثيقة معلومات المشروع / ورقة بيانات الضمانات الشاملة

27 جوان 2019

الإطار الزمني لبدء واستكمال الدراسات المتعلقة بالضمانات التي قد تكون ضرورية. يجب تحديد الدراسات المحددة وتوقيتها في مرحلة تقييم وثيقة معلومات المشروع / ورقة بيانات الضمانات الشاملة

سيتم إعداد خطة عمل إعادة التوطين (المكون الأول) وإطار سياسة إعادة التوطين (المكون الثاني) وتقييم الأثر البيئي والاجتماعي (المكون الأول) وإطار الإدارة البيئية والاجتماعية (المكون الثاني)، والتشاور معهم علنًا، ومراجعتهما، وتقديمهما إلى البنك الدولي لمراجعتهما والموافقة عليهما قبل مراجعة القرار.

**تفاصيل الاتصال**

**البنك الدولي**

حاتم الشهباني، كريستين بانيي

أخصائي نقل أول

المقترض / الزبون / المستلم

وزارة التجهيز والإسكان والتهيئة الترابية

صلاح الزواري

مدير عام الإدارة العامة للجسور والطرقات

slah.zouari@mehat.gov.tn

الوكالات المنفذة

الإدارة العامة للجسور والطرقات

صلاح الزواري

المدير العام للإدارة العامة للجسور والطرقات

slah.zouari@mehat.gov.tn

للمزيد من المعلومات يرجى الاتصال

البنك الدولي

1818 H Street، NW

واشنطن العاصمة 20433

الهاتف: (202) 473-1000

الموقع: <http://www.worldbank.org/projects>

الموافقة

قائد فريق العمل: حاتم الشهباني، كريستين بانيي

تمت الموافقة عليه من قبل

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| مستشار الضمانات: | نينا شي | 13 ماي 2019 |
| مدير الممارسة / المدير: | أوليفيي لو بار | 13 ماي 2019 |
| المدير في البلد: |  |  |

1. 1 *البنك الدولي (2016): الكتاب الأيض الخاص بقطاع النقل واللوجستيات*  [↑](#footnote-ref-1)