

وثيقة خاصة بالبنك الدولي

للاستخدام الرسمي فقط

تقرير رقم: PAD1051

البنك الدولي للإنشاء والتعمير

وثيقة تقييم مشروع بشأن قرض مقترح بقيمة 178.7 مليون يورو (حوالي 200 مليون دولار أمريكي)

ومنحة مقترحة من الصندوق الاستثماري متعدد المانحين للدعم التقني لمنطقة الشرق الأوسط وشمال أفريقيا بقيمة 909 ألف دولار أمريكي

إلى الجمهورية التونسية

لمشروع طرقات النقل

16 جوان 2015

النقل وتكنولوجيا المعلومات والاتصالات

الشرق الأوسط وشمال أفريقيا

توزع هذه الوثيقة في إطار محدد فقط، ولا يمكن للمطلعين عليها استخدامها إلا لأداء مهامهم الرسمية. لا يحق للمستخدمين الإفصاح عن محتويات هذه الوثيقة دون تصريح من البنك الدولي.

أسعار الصرف في الجمهورية التونسية

اعتباراً من 30 أبريل 2015

وحدة الصرف: الدينار التونسي

1.91195 دينار تونسي = 1 دولار أمريكي

0.89342 يورو = 1 دولار أمريكي

السنة المالية

1 جانفي - 31 ديسمبر

حافظ غانم	نائب الرئيسي الإقليمي
جويل ديهاس بوسنغر	المدير الإقليمي بالوكالة
بيار جويسلان	مدير أول الممارسات الإقليمية
أوليفيير لي بير	مدير الممارسة بالوكالة
فيكرام كوتاري، أندرو لوسوس	رئيس فريق العمل

جدول المحتويات

الصفحة

12	I. السياق الاستراتيجي
12	أ. السياق القطري
14	ب. السياق القطاعي والمؤسسي
19	ج. الأهداف ذات المستوى الأعلى التي يساهم بها المشروع
21	II. الأهداف التنموية للمشروع
21	أ. الأهداف التنموية للمشروع
21	ب. المستفيدين من المشروع
22	ج. مؤشرات مستوى نتائج الأهداف التنموية للمشروع
23	III. وصف المشروع
23	أ. عناصر المشروع
24	ب. تمويل المشروع
24	ج. تكلفة المشروع والتمويل
24	د. الدروس المستفادة والمنعكسة على تصميم المشروع
27	IV. التنفيذ
27	أ. الترتيبات المؤسسية والتنفيذ
28	ب. نتائج المراقبة والتقييم
29	ج. الاستدامة
30	V. المخاطر الرئيسية وإجراءات التخفيف
30	أ. جدول ملخص تصنيف المخاطر
30	ب. شرح تصنيف المخاطر الكلي
31	VI. ملخص التقييم
31	أ. التحليل الاقتصادي والمالي
33	ب. التقييم التقني
35	ج. الإدارة المالية
36	د. المشتريات
37	هـ. التأثيرات الاجتماعية (بما في ذلك السياسات الوقائية)
43	و. التأثيرات البيئية (بما في ذلك السياسات الوقائية)
45	ز. خدمة تعويض المظالم التابعة للبنك الدولي

46
57
63
84
87
103

الملحق 1: إطار النتائج والمراقبة
الملحق 2: وصف مفصل للمشروع
الملحق 3: ترتيبات التنفيذ
الملحق 4: خطة دعم التنفيذ
الملحق 5: التحليل الاقتصادي
الملحق 6: خريطة

وثيقة بيانات المشروع			
الجمهورية التونسية			
ممرات طرق النقل			
(P146502)			
وثيقة تقييم المشروع			
منطقة الشرق الأوسط وشمال أفريقيا			
رقم التقرير: PAD1051			
.			
معلومات أساسية			
الرقم التعريفي للمشروع	أداة الإقراض	فئة التقييم البيئي	قائد الفريق
P1146502	تمويل مشروع استثماري	فئة باء - تقييم جزئي	فيكرام كوتاري، أندرو ميكاييل لوسوس
أداة الإقراض	تمويل مشروع الاستثمار	هشة و/أو قيود على الإمكانيات الوسطاء الماليين مجموعة المشاريع	
تاريخ بدء تنفيذ المشروع	8 جويلية 2015	تاريخ إنهاء تنفيذ المشروع	30 جوان 2020
التاريخ المتوقع لسريان المفعول	30 سبتمبر 2015	تاريخ الإغلاق المتوقع:	31 ديسمبر 2020
بالشراكة مع مؤسسة التمويل الدولية:		المستوى المشترك	
رقم		مشروع تكميلي أو مترابط يتطلب التنسيق الفعال	
مدير الممارسة/مدير الممارسة بالوكالة	مدير أول الممارسات الإقليمية	المدير الإقليمي بالوكالة	نائب الرئيس الإقليمي
أوليفير لي بير	بيار جويسلان	جويل ديهاس بوسنغر	حافظ غانم
.			
الجهة المستلمة للمنحة: الجمهورية التونسية			
الجهاز المسؤول: وزارة التجهيز والإسكان والتهيئة الترابية			
الاتصال بـ:	صلاح زواري	الوظيفة:	المدير العام للطرق والجسور
رقم التليفون:	216 71252514	البريد الإلكتروني:	dgpc@mehat.gov.tn
بيانات تمويل المشروع (مليون دولار أمريكي)			

							قرض	[X]	منحة	[X]	غير ذلك		
							انتان	[]	ضمان	[]			
							إجمالي تكلفة المشروع:	231.01	إجمالي تمويل البنك:	200.00			
										0,00	فجوة التمويل:		
مصدر التمويل													
المبلغ (مليون دولار أمريكي)													
							المقترض/ الجهة المستلمة:	30.10					
							البنك الدولي للإنشاء والتعمير	200.00					
							الصندوق الاستئماني متعدد المانحين للدعم التقني لمنطقة الشرق الأوسط وشمال أفريقيا	0.91					
							الإجمالي:	231.01					
عمليات الصرف المتوقعة (مليون دولار أمريكي)													
							السنة المالية	2016	2017	2018	2019	2020	2021
							سنوي	2.51	35.40	69.00	70.00	20.00	4.00
							تراكمي	2.51	37.91	106.91	176.91	196.91	200.91
البيانات المؤسسية													
القطاع الرئيسي													
النقل وتكنولوجيا المعلومات والاتصالات													
القطاعات المساهمة													
المسائل الشاملة لعدة قطاعات													
[] التغيير المناخي													
[] بيئة هشة، صراع، عنف													
[] الجنس													
[] المهن													
[] الشراكات بين القطاع الخاص والقطاع العام													
القطاعات/ التغيير المناخي													
القطاع (بحد أقصى 5 ويجب أن تساوي النسبة المئوية الكلية 100)													
							القطاع الرئيسي	النقل	الطرق الحضرية والجهوية والطرق السريعة	النسبة المئوية	النسبة المئوية للتكيف	النسبة المئوية للمنافع المشتركة للتخفيف	
										100			
<input checked="" type="checkbox"/> أقر بعدم وجود معلومات عن المنافع المشتركة للتكيف مع تغيير المناخ وتخفيف آثاره تنطبق على هذا المشروع.													
المواضيع													

الموضوع (بحد أقصى 5 ويجب أن تساوي النسبة المئوية الكلية 100)			
النسبة المئوية	الموضوع	الموضوع الرئيسي	
50	خدمات البنى التحتية لتنمية القطاع الخاص	تنمية القطاع المالي والقطاع الخاص	
30	تنمية الصادرات والتنافسية	التجارة والتكامل	
20	التكامل الجهوي	التجارة والتكامل	
100		المجموع	
الأهداف التنموية المقترحة			
تتمثل أهداف المشروع في: (1) الحد من تكاليف النقل والوقت وتحسين السلامة على الطرقات على ممرات برية مختارة تربط بين المناطق الأقل تنمية والمناطق الأكثر تطورا في تونس؛ و(2) تعزيز قدرات وزارة التجهيز والإسكان والتهيئة الترابية في مجال إدارة أصول الطرقات.			
المكونات			
اسم المكون		التكلفة (مليون دولار أمريكي)	
تحسين ممرات الطرقات		228.20	
تحسين إدارة شبكة الطرقات		2.80	
أداة عمليات تصنيف المخاطر المنهجية			
التصنيف	فئة المخاطر		
مرتفع	السياسة والحوكمة		
جوهرى	الاقتصاد الكلي		
متوسط	سياسات واستراتيجيات القطاع		
منخفض	التصميم التقني للمشروع أو البرنامج		
متوسط	القدرة المؤسسية على التطبيق والاستدامة		
متوسط	المخاطر الائتمانية		
جوهرى	العوامل البيئية والاجتماعية		
متوسط	أصحاب المصلحة		
	غير ذلك		
جوهرى	المخاطر الشاملة للتنفيذ		
الالتزام			
السياسة			
[X]	لا	[]	نعم هل يخرج المشروع عن إطار استراتيجية المساعدة القطرية فيما يتعلق بالمحتوى أو أي جوانب أخرى هامة؟
[X]	لا	[]	نعم هل يتطلب المشروع أي استثناءات من سياسات البنك الدولي؟

[]	لا	[]	نعم	هل وافقت إدارة البنك على هذه الاستثناءات؟
[]	لا	[]	نعم	هل تم طلب الحصول على موافقة مجلس الإدارة على أي استثناء من السياسات؟
[]	لا	[X]	نعم	هل يستوفي المشروع المعايير الإقليمية المتعلقة بجهوية التنفيذ؟
سياسات البنك الدولي الوقائية التي يثيرها المشروع				
	لا		نعم	
			X	السياسة التشغيلية/سياسة الميزانية الخاصة بالتقييم البيئي 4.01
	X			السياسة التشغيلية/سياسة الميزانية الخاصة بالمواطن الطبيعية 4.04
			X	السياسة التشغيلية/سياسة الميزانية الخاصة بالغابات 4.36
	X			السياسة التشغيلية الخاصة بإدارة مكافحة الآفات 4.09
	X			السياسة التشغيلية/سياسة الميزانية الخاصة بالموارد الثقافية المادية 4.11
	X			السياسة التشغيلية/سياسة الميزانية الخاصة بالسكان الأصليين 4.10
			X	السياسة التشغيلية/سياسة الميزانية الخاصة بإعادة التوطين القسري 4.12
	X			السياسة التشغيلية/سياسة الميزانية الخاصة بسلامة السدود 4.37
	X			السياسة التشغيلية/سياسة الميزانية الخاصة بمشاريع الممرات المائية الدولية 7.50
	X			السياسة التشغيلية/سياسة الميزانية الخاصة بالمشاريع في المناطق المتنازع عليها 7.60
الشروط				
	التكرار	تاريخ الاستحقاق	ساري	الاسم
	متكرر		X	الجدول 2، القسم 1. أ. 1 : تشكيل وحدة تنفيذ المشروع والمحافظة عليها
وصف التعهد				
يجب أن يؤكد المقترض، من خلال وزارة التجهيز والإسكان والتهيئة الترابية، أن الإدارة العامة للجسور والطرق هي الجهة المشرفة على تنفيذ المشروع بمساعدة من وحدة تنفيذ المشروع. كما يتعين على المقترض، من خلال وزارة التجهيز والإسكان والتهيئة الترابية، أن يضمن خلال كافة مراحل تنفيذ مشروع، أن الإدارة العامة للجسور والطرق ووحدة تنفيذ المشروع: (1) تُسَيَّر من قبل مديرين مؤهلين وموظفين أكفاء وبالاعتماد على موارد كافية؛ و(2) تتعاون بشكل وثيق مع جميع الوزارات والوكالات الأخرى التابعة للمقترض والمعنية بتنفيذ المشروع، كما هو موضح في دليل العمليات الخاص بالمشروع.				
	التكرار	تاريخ الاستحقاق	متكرر	الاسم
	مرة واحدة	قبل بدء تنفيذ الأشغال في الأراضي المتأثرة بخطة العمل أو المجاورة للأراضي المتأثرة بخطة العمل		الجدول 2، القسم 1. ج. 6 تنفيذ خطة العمل فيما يتعلق بقضايا إعادة توطين الإرث
وصف التعهد				

على المقترض تنفيذ خطة العمل وأي تدابير إضافية متفق عليها مع البنك الدولي وفقا لخطة العمل، بطريقة مرضية للبنك الدولي.			
الاسم	متكرر	تاريخ الاستحقاق	التكرار
الجدول 2، القسم II . أ. 2 مراجعة نصف المدة		30 سبتمبر 2017	مرة واحدة
<p>وصف الشرط</p> <p>دون أخذ أحكام الفقرة 1.أ في هذا القسم الثاني:</p> <p>(أ) يعد المقترض، وفقا للشروط المرجعية للبنك، يوم 30 سبتمبر 2017، أو في أي تاريخ لاحق يحدده البنك، ويرسل للبنك تقرير منتصف المدة الذي يقدم نتائج أنشطة المراقبة والتقييم وفقا للفقرة 1.أ المذكورة أعلاه، ويعرض التقدم الذي تحقق في تنفيذ المشروع خلال الفترة الزمنية السابقة للتقرير، ويحدد التدابير الموصى بها لضمان تنفيذ المشروع بفعالية وتحقيق الأهداف خلال الفترة التي تلي هذا التاريخ؛</p> <p>(ب) يستعرض المقترض مع البنك، في حدود تاريخ 31 ديسمبر 2017، أو في أي تاريخ لاحق يحدده البنك، التقرير المشار إليه في البند (أ) من هذه الفقرة 2.أ، وبعد يأخذ بعد ذلك جميع التدابير اللازمة لضمان إنهاء المشروع وتحقيق الهدف منه بنجاح، استنادا إلى الاستنتاجات والتوصيات الواردة في التقرير المذكور وملاحظات البنك بشأن هذه المسألة.</p>			
الشروط			
مصادر التمويل	الاسم	الصف	
وصف الشرط			
الفريق			
موظفو البنك			
الاسم	الوظيفة	المسمى الوظيفي	التخصص
الاسم	الوظيفة	المسمى الوظيفي	الوحدة
فيكرام كوتاري	قائد فريق	اختصاصي بنى تحتية أول	اختصاصي بنى تحتية أول
الممارسة العالمية للنقل وتكنولوجيا المعلومات والاتصالات (البنك الدولي)			
أندرو لوسوس	قائد فريق	اختصاصي نقل	اختصاصي نقل
الممارسة العالمية للنقل وتكنولوجيا المعلومات والاتصالات (البنك الدولي)			
وليد ذويبي	اختصاصي مشتريات	اختصاصي مشتريات	اختصاصي مشتريات
الممارسة العالمية للحكومة (البنك الدولي)			

الممارسة العالمية للوكمة (البنك الدولي)	اختصاصي إدارة مالية	اختصاصي إدارة مالية	اختصاصي إدارة مالية	شيرلي فوروندا
إدارة عمليات القروض (البنك الدولي)	مسؤول مالي	مسؤول مالي	عضو فريق	أندرينينا مايكل إريك رانحيفا
وحدة تونس (البنك الدولي)	مساعد فريق	مساعد فريق	عضو فريق	بسمة السعدي الرفاعي
الممارسة العالمية للوكمة (البنك الدولي)	اختصاصي أول إدارة مالية	اختصاصي أول إدارة مالية	عضو فريق	فرانك بيسيت
LEGAM	مستشار أول	مستشار أول	مستشار	جان شارل ماري دي داروفار
الممارسة العالمية للتنمية الاجتماعي في المناطق الحضرية والريفية (البنك الدولي)	اختصاصي تنمية اجتماعية	اختصاصي تنمية اجتماعية	اختصاصي ضمانات	جون باتلر
الممارسة العالمية للنقل وتكنولوجيا المعلومات والاتصالات (البنك الدولي)	مساعد برنامج	مساعد برنامج	عضو فريق	خالد بوقطر
OPSOR	مستشار ضمانات إقليمي	مستشار ضمانات إقليمي	مستشار ضمانات	ماجد محمود حامد
الممارسة العالمية للنقل وتكنولوجيا المعلومات والاتصالات (البنك الدولي)	مدير ممارسات	مدير ممارسات	مراجع	ماريا مارسيل سيلفا
الممارسة العالمية للوكمة (البنك الدولي)	محلل إدارة مالية	محلل إدارة مالية	عضو فريق	مهدي البطي
الممارسة العالمية للنقل وتكنولوجيا المعلومات والاتصالات (البنك الدولي)	اختصاصي بنى تحتية أول	اختصاصي بنى تحتية أول	مراجع	محمد دليل الصقلي
الممارسة العالمية للنقل وتكنولوجيا المعلومات والاتصالات (البنك الدولي)	اختصاصي نقل أول	اختصاصي نقل أول	مراجع	مصطفى بن عمّار

الدولي)				
نرجس الجربي	مساعد برنامج	مساعد برنامج	عضو فريق	وحدة تونس (البنك الدولي)
ناتالي مونزبرغ	مستشار أول	مستشار أول	مستشار	إدارة البيئة والقانون الدولي (البنك الدولي)
نيئا تشي	اختصاصي بيئة	اختصاصي بيئة	مستشار ضمانات	OPSOR
أوليفير لي بير	اختصاصي نقل	اختصاصي نقل	عضو فريق	الممارسة العالمية للنقل وتكنولوجيا المعلومات والاتصالات (البنك الدولي)
ريبيكا إميلي آن لأكرواس	اختصاصي تنمية اجتماعية	اختصاصي تنمية اجتماعية	اختصاصي ضمانات	الممارسة العالمية للتنمية الاجتماعي في المناطق الحضرية والريفية (البنك الدولي)
روما تافورث	اختصاصي بيئة أول	اختصاصي بيئة أول	اختصاصي ضمانات	الممارسة العالمية لإدارة البيئة والموارد الطبيعية (البنك الدولي)
سعيد دحاح	اختصاصي نقل أول	اختصاصي نقل أول	عضو فريق	الممارسة العالمية للنقل وتكنولوجيا المعلومات والاتصالات (البنك الدولي)
توفيق بن نونة	اختصاصي إدارة موارد طبيعية أول	اختصاصي إدارة موارد طبيعية أول	عضو فريق	الممارسة العالمية لإدارة البيئة والموارد الطبيعية (البنك الدولي)
الفريق الموسع				
الإسم	المسمى الوظيفي	هاتف	الموقع	
الكسندرا سبينول	اختصاصي نقل	+996 (770) 43 53 54	الدوحة، قطر	
جاك اسباليو	مهندس طرقات وطرقات سريعة	+33 5 (53) 07 66 00	بورديو، فرنسا	
ميشيل اوديج	اختصاصي سياسات نقل	+1 (240) 485-7520	واشنطن، الولايات المتحدة	
محمد غرابي	اختصاصي ضمانات بيئية	+216 28 60 08 65	تونس، تونس	
المواقع				
البلد	قسم الإدارة الأول	الموقع	مخطط	ملاحظات

تونس	زغوان	ولاية زغوان	X	الطريق الوطني 4 بين الفحص وسليانة
تونس	زغوان	ولاية زغوان	X	الطريق الجهوي 133 بين جبل الوسط وزغوان
تونس	سوسة	ولاية سوسة	X	الطريق الوطني 12 بين سوسة والقبروان
تونس	سليانة	ولاية سليانة	X	الطريق الوطني 4 بين الفحص وسليانة
تونس	القبروان	ولاية القبروان	X	الطريق الوطني 12 بين سوسة والقبروان
المستشارون (سيتم الكشف عنهم في ملخص العمليات الشهري)				
سيتم اتخاذ قرار بخصوص الخدمات الاستشارية				الحاجة للمستشارين؟

1. السياق الاستراتيجي

أ. السياق القطري

(1) تواجه تونس حالياً تحديات اقتصادية كبيرة. فتونس هي من البلدان ذات الدخل المتوسط، وقد بلغ متوسط النمو السنوي 5 في المئة (1997-2007) لذا تم اعتبارها من بين أسرع البلدان نمواً في منطقة الشرق الأوسط وشمال أفريقيا. وعلى الرغم من تراجع نسبة الفقر بحوالي النصف بين عامي 2000 و2010، فإن نسبة الفقراء ما تزال تصل إلى 15.5 في المئة على الصعيد الوطني. كما تدهور بالإضافة إلى ذلك الأداء الاقتصادي بشكل حاد في عام 2011، مع انكماش الناتج المحلي الإجمالي بنسبة 1.9 في المئة، وارتفاع إجمالي معدل البطالة إلى 18 في المئة خلال ذلك العام بالمقارنة مع 13 في المئة في العام السابق¹. وعلى الرغم من تعافي النمو في عام 2012 إلا أن مستوياته عادت للركود في عام 2013 لتصل إلى 2.5 في المئة، بوتيرة غير كافية لتحسين معدلات البطالة والفقر ومع استمرار عدم اليقين في التوقعات المستقبلية.

(2) مستويات التنمية في تونس متباينة بين الجهات، إذ تمثل أكبر ثلاث مدن في الجمهورية وهي تونس وصفاقس وسوسة 85 في المئة من الناتج المحلي الإجمالي، كما أن معظم الصناعات والخدمات متمركزة على الساحل الشرقي. تتجاوز معدلات الفقر 30 في المئة في معظم المناطق المحرومة، وخصوصاً الجزء الذي يغلب عليه الطابع الريفي غرب البلاد. ولم تستند المناطق النائية والمناطق الداخلية، التي يتمحور اقتصادها على الزراعة والإنتاج الحيواني، من النمو الاقتصادي بنفس الطريقة التي استفادت منها المناطق الواقعة على الساحل. وتبقى الخدمات العامة والفرص الاقتصادية في هذه المناطق في مستوى متأخر مقارنة بالمناطق الساحلية، على الرغم من أن هذه الأخيرة تضم هي أيضاً عدة جيوب فقر.

(3) ازدادت هذه الفوارق بقوة خلال العقد الماضي، وكان التصور العام السائد هو أن المناطق الساحلية كانت تتلقى حصة غير متساوية من الاستثمار العام (أكثر من 65 في المئة منذ عام 2000) مقارنة بغيرها من المناطق. ويبلغ حجم الفقر المدقع في تونس الكبرى حالياً 1.4 في المئة مقابل 14.3 في المئة في المناطق الواقعة في الوسط الغربي لتونس حيث يصل مستوى الفقر في هذه الأخيرة إلى أكثر من ثلاثة أضعاف المعدل الوطني. وعموماً يقترب حجم الفقر في الوسط الغربي لتونس إلى 30 في المئة، وهي أعلى نسبة في البلاد. ويبلغ معدل

¹ مؤشرات التنمية العالمية (2014). استناداً إلى التقديرات الوطنية

البطالة في المناطق الواقعة غرب تونس (نحو 20 في المئة مقابل 16 في المئة على الصعيد الوطني) قرابة ضعف مستوى البطالة في المناطق الساحلية. وقد أظهرت دراسة نشرتها وزارة التنمية والتخطيط التونسية في عام 2012 أن زغوان، وسليانة، والقيروان هي من بين أفقر الولايات في تونس.

(4) **تطوير المناطق المتخلفة هدف توليه الحكومة أولوية عالية.** قررت الحكومة التونسية إعطاء أولوية أكبر للحد من الفوارق بين المناطق والاستثمار في البنية التحتية في الجهات لزيادة التواصل والترابط بين الجهات وتطوير المناطق المتأخرة تنمويا التي تم تحديدها على أنها المناطق الواقعة في الشمال الغربي، والوسط الغربي والجنوب الغربي. وتعد البنية التحتية الأساسية غير الكافية في هذه المناطق مثل الطرقات في ولايات سيدي بوزيد، وسليانة، والقصرين وبعض مناطق الجنوب، مسؤولة عن ضعف معدل التنمية الاجتماعية والاقتصادية بالمقارنة مع المناطق الساحلية.

(5) **رفعت الثورة من مستوى توقعات المواطنين التونسيين بأن تبذل الحكومة جهوداً أكبر وتحقق إنجازات على صعيد مكافحة الفقر والبطالة.** لقد كانت أحد الأسباب الرئيسية لقيام الثورة هي الرغبة الشعبية بزيادة تبادل المنافع الاقتصادية، والسياسات الرامية إلى تحسين الآفاق الاقتصادية لفقراء تونس. وفي الواقع، كان الفقر، والبطالة وعدم المساواة المتزايدة بين المناطق هي من بين العوامل التي ساهمت في تفجر الثورة. وفي ظل الظروف السائدة في مرحلة ما بعد الثورة في تونس، يُعتبر تحسين البنية التحتية العامة، لاسيما الطرقات التي تربط المناطق المتأخرة تنمويا بمراكز النمو، أمراً تعتبره الحكومة والمواطنون أساسيا لتوليد النمو بقياده القطاع الخاص. وقد أعربت مكونات القطاع الخاص عن استعدادها للاستثمار في المناطق المتأخرة تنمويا إذا تم تحسين الربط بشبكة الطرقات وتقليل تكاليف النقل. لكن الانتخابات الرئاسية والبرلمانية الأخيرة لم تغيّر من حجم الضغط لمعالجة اختلال التوازن بين المناطق الأكثر تطورا وتلك المتأخرة تنمويا ودعم الاستثمار الذي يقوده القطاع الخاص وتوفير فرص العمل.

(6) **المناطق التي تصلها الطرقات التي سيتم تحسينها من خلال هذا المشروع هي من بين تلك المناطق التي تمتعت بنسبة صغيرة من منافع النمو الاقتصادي في تونس في الماضي.** تمثل مناطق الوسط الغربي، والشمال الغربي بؤرة مشكلة التفاوت التنموي بين المناطق في تونس. وقد انطلقت الثورة التونسية في عام 2010 من ولاية سيدي بوزيد، الواقعة جنوب ولاية سليانة في الوسط الغرب لتونس. ومنذ ذلك التاريخ، كان الوسط والشمال الغربي من بين أكثر المناطق اضطراباً في البلاد في ظل تكرار المظاهرات بسبب الإحباط الذي يعاني منه المواطنون. ولا تزال الصعوبات الاقتصادية النسبية التي كانت تعاني منها هذه المناطق مستمرة في مرحلة ما بعد الثورة. يربط الطريق الوطني 12، مدينة سوسة، التي تُعتبر إحدى المراكز الاقتصادية على الساحل بالإضافة إلى تونس وصفاقس، بمدينة القيروان في الوسط الغربي. وتُعتبر منطقة الوسط الغربي أفقر منطقة في تونس، مع معدل

بطالة يتجاوز 15 في المئة، ونسبة فقر تصل إلى 32 في المئة حسب إحصائيات عام 2013² - عامين بعد اندلاع الثورة. وقد بلغت فجوة الاستهلاك بين تونس الكبرى والمناطق الواقعة في وسط غرب البلاد 56 في المئة في عام 2013. سوف تتحسن ولاية سليانة، نقطة النهاية للطريق الوطني عدد 4، وتستفيد من هذا المشروع. وتقع الولاية في الشمال الغربي وتحتل المرتبة الثانية في معدل البطالة بعد منطقة الوسط الغربي (أكثر من 20 في المئة) بينما تبلغ نسبة الفقر فيها (26 في المائة)، مع وجود فجوة استهلاكية مع تونس الكبرى تعادل 27 في المئة. يتضمن الملحق 6 خريطة تونس مع مواقع محددة للطرق التي يجب تحسينها.

ب. السياق القطاعي والمؤسسي

(7) قطاع الطرق يلعب في تونس دوراً حيوياً في الاقتصاد. وهو يمثل حوالي 7 في المئة من الناتج المحلي الإجمالي، و15 في المئة من الاستثمار العام والخاص و4.5 في المئة من القوى العاملة. تمثل شبكة الطرق في تونس تقريباً حركة كل المواطنين وأكثر من 80 في المئة من نقل البضائع. تتألف شبكة الطرق من 19440 كلم من الطرق المصنفة تحت مسؤولية وزارة التجهيز والإسكان والتهيئة الترابية، بما في ذلك 356 كلم من الطرق السريعة، 4745 كلم من الطرق الوطنية، 6495 كلم من الطرق الجهوية، و5928 كلم من الطرق المحلية. وذلك بالإضافة إلى 915,1 كم إضافية من الطرق يجري تصنيفها وهناك 50000 كلم من الطرق الريفية (غير مصنفة). تتلقى الطرق المحلية أقل صيانة وحالتها تعكس هذا، حيث أن 50 في المئة فقط من حالة هذه الطرق هي مقبولة أو مرضية. تمثل الحارات المزدوجة 9 في المئة و5 في المئة فقط من شبكات الطرق الوطنية والجهوية على التوالي. وقد سجلت حركة المرور، على مدى العقد الماضي، معدل نمو سنوي بنسبة 6.1 في المئة. وقد ارتفعت نسبة حركة مرور المركبات الثقيلة بسرعة أكبر من مجمل متوسط حركة المرور، مما أدى إلى انخفاض في الطاقة الاستيعابية للطرق، وزيادة تدهور الحارات، وزيادة المخاطر / خطورة الحوادث.

(8) وزارة التجهيز والإسكان والتهيئة الترابية هي المسؤولة عن إدارة البنية التحتية للطرق في تونس. إن الإدارة العامة للطرق والجسور في وزارة التجهيز والإسكان والتهيئة الترابية هي المسؤولة عن إدارة شبكة الطرق المصنفة وجزء من شبكة الطرق الريفية. تستند أولويات الإدارة العامة للطرق والجسور على برامج الاستثمار التي تقوم على خمسة محاور: (1) والصيانة الروتينية الدورية، (2) تحسين الطرق المختارة، (3) إعادة التأهيل وتطوير الهياكل المخصصة (مثل الجسور)، (4) إعادة تأهيل وتطوير الطرق الريفية، و(5) السلامة على الطرق.

² البنك الدولي. 2014. ثورة لم تنته: توفير الفرص، والوظائف الجيدة وتحقيق الثروة لجميع التونسيين. مجموعة البنك الدولي، واشنطن.
-<http://documents.worldbank.org/curated/en/2014/05/20211980/unfinishedrevolution-bringing-opportunity-good-jobs-greater-wealth-all-tunisians>

هناك فرع إقليمي واحد للإدارة في كل محافظة مع معداتها الخاصة ومسؤولية الصيانة. إن مركز تقنيات البناء والاختبار، هو هيئة عامة غير إدارية خاضعة لوصاية وزارة التجهيز والإسكان والتهيئة الترابية، مسؤول عن البحوث التقنية والمعايير للمواد وتقنيات البناء. يلعب المركز دوراً محورياً في مراقبة واختبار حالة شبكة الطرق، ولكنه يعاني من قلة المعدات الحديثة حيث أن معداته قديمة وعفا عليها الزمن.

(9) تظهر البنية التحتية للطرق أيضاً التفاوت بين المناطق المتأخرة والساحلية. على الرغم من أن متوسط كثافة الطريق الوطني³ هو 12 كلم لكل 100 كلم مربع، إلا أنه أكثر بكثير في المناطق الساحلية الشرقية بالمقارنة مع المناطق المتأخرة. وعلى سبيل المثال فإن الطريق السريع الساحلي الذي يربط ميناء بنزرت الواقع على البحر المتوسط في الشمالي الغربي بمدينة صفاقس (ثاني أكبر مدينة) من خلال تونس يمثل 80 في المئة من إجمالي شبكة الطرق السريعة. تعاني المناطق المتأخرة أيضاً من طرق رديئة وغير آمنة، وحركة مرور بطيئة كونها طرق ذات ممر واحد ومرور الشاحنات الثقيلة التي تحمل المنتجات الزراعية والمواد الخام. على العكس من ذلك، فإنه من المتوقع أن يلعب ربط الطرق دوراً هاماً في تحسين الوضع الاقتصادي في المناطق الأكثر فقراً في تونس. ويعتبر تحسين قطاعات الطرق إلى مراكز النمو خطوة رئيسية لزيادة استثمارات القطاع الخاص في هذه المناطق. وقد أظهرت مشاورات مع ممثلي القطاع الخاص إلى وجود استعداد للاستثمار إذا كان من الممكن خفض التكاليف.

(10) على الرغم من أن سلامة الطرق في تونس هي أفضل بالمقارنة مع بلدان أخرى في المنطقة، فإنها على الرغم من ذلك ما تزال تخسر نحو 4.5 في المئة من الناتج المحلي الإجمالي بسبب الإصابات الناجمة عن حوادث الطرق. لقد انخفض عدد الحوادث مع الوفاة / الإصابات كل عام خلال الفترة الممتدة بين عامي 2008 و 2011، وذلك بنسبة 5.7- في المئة، -3.8 في المئة، -3.3 في المئة، و-5.1 في المئة على التوالي. ومع ذلك فإن حوادث الطرق تسببت بمقتل 1208 تونسي، في حين تقول منظمة الصحة العالمية إن عدد الوفيات هو 1974 شخص. حوالي 43 في المئة من هؤلاء هم سائقو أو ركاب المركبات ذات العجلات الأربع، مما يشير إلى أن هذه الحوادث تقع خارج المدن وتسلط الضوء على أهمية تحسين السلامة على الطرق في الطرق الوطنية والجهوية. الرجال هم الأكثر تأثراً بالحوادث بشكل غير متناسب، وعلى سبيل المثال تشير تقديرات منظمة الصحة العالمية إلى أن 82 في المئة من القتلى نتيجة حوادث الطرق في عام 2007 كانوا من الذكور⁴. على الرغم من أن هذا الرقم يشمل المشاة، فإن يمكن للمرأة أن تكون ممثلة على نحو غير متكافئ بين وفيات المشاة نظراً لوصولهن الأقل عموماً إلى المركبات ذات العجلات الأربع. لقد بلغ عدد الوفيات الناجمة عن حوادث الطرق على الطريق

³ مؤشرات التنمية العالمية (2014). آخر البيانات حول تونس

⁴ منظمة الصحة العالمية (لا تاريخ). لمحة موجزة عن السلامة على الطرق في البلد. استناداً على بيانات عام 2007. متوفرة على شبكة الإنترنت http://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/country_profiles/tunisia.pdf

الوطني 12 وحده 64 ضحية بين عامي 2008 و 2012. وبلغ عدد الإصابات الناجمة عن حوادث الطرق والمبلغ عنها خلال نفس الفترة 384 إصابة. لقد كان هناك تقدم مبدئي على صعيد السلامة على الطرق على المستوى الاستراتيجي والمؤسسي في السنوات الأخيرة بمساعدة من مؤسسات مالية دولية أخرى، وهناك ثغرات هامة ما تزال بحاجة إلى معالجة. يمكن أن تستفيد تونس أيضاً من برنامج البنك الدولي الإقليمي الحالي للمساعدة الفنية في مجال سلامة الطرق.

11) لقد أعطت تونس منذ قيام الثورة أولوية لتنفيذ برنامج استثمار الطرق الـ12 دعم من المؤسسات المالية الدولية، ولكن تمويل أعمال الصيانة لم يواكب الاستثمار. لقد كانت المؤسسات المالية الدولية الناشطة في قطاع الطرق هي بنك الاستثمار الأوروبي، والبنك الإفريقي للتنمية، والصندوق العربي للإنماء الاقتصادي والاجتماعي، والوكالة اليابانية للتعاون الدولي، والصندوق الكويتي للتنمية الاقتصادية العربية. على الرغم من المستوى الكبير لحجم الاستثمارات الرأسمالية في العقود القليلة الماضية (بمتوسط 100 - 150 مليون دولار أمريكي سنوياً)، فإن الميزانية المخصصة لأعمال الصيانة (بمتوسط 45 مليون دولار أمريكي في السنوات الخمس الماضية) لم تكثف بالارتفاع بشكل تدريجي فقط خلال نفس الفترة، بل شهدت انخفاضاً بنسبة 8% من عام 2013 إلى عام 2014. ووفقاً لسيناريوهات البنك الدولي التي تم إعدادها أثناء إعداد المشروع، فإن الميزانية السنوية التي من شأنها أن تكفل بقاء حالة شبكة الطرق مستقرة تبلغ في حدها الأدنى 125 مليون دولار أمريكي. لقد وافقت الحكومة على زيادة كبيرة في ميزانية الصيانة الروتينية والدورية لعام 2015 (من 32.4 مليون دولار أمريكي في 2014 إلى 93.3 مليون دولار أمريكي)⁵. تحقق هذه الزيادة تقدماً في هذه المسألة ولكن ينبغي الاستمرار ببذل الجهود لضمان (1) تخصيص ميزانية كافية للصيانة في السنوات القادمة، (2) استمرار دعم المؤسسات المالية الدولية لسد الفجوة في البنية الأساسية، و(3) تحسين كفاءة الإنفاق العام وإدارة شبكة الطرق لتعظيم القيمة مقابل المال.

12) يتم حالياً وضع ميزانية صيانة الطرق والاستثمار باستخدام نظام عفا عليه الزمن يؤدي إلى تخصيص موارد دون المستوى الأمثل. يتم تحديد المخصصات حالياً بناء على تقديرات الموظفين تليها مفاوضات، ولكن من دون الدعم التحليلي من أدوات صنع القرار مثل نموذج تطوير وإدارة الطرق السريعة - 4. إن عدم وجود قاعدة بيانات شاملة للطرق، وأداة تحليلية لتقييم الحالة العامة لشبكة الطرق يؤدي إلى قرارات استثمارية دون المستوى الأمثل بناء على تقييمات شخصية، وقد عانت المناطق المتأخرة من الآثار السلبية نتيجة لذلك. تسعى وزارة التجهيز والإسكان والتهيئة الترابية الآن لمعالجة هذه الحاجة، بدءاً من المساعدة التقنية التي أصبحت متاحة بفضل المشروع المقترح، من أجل تحسين كفاءة الاستثمار العام في قطاع الطرق. ومع ذلك فإن المزيد من الإدارة الفعالة لأصول الطرق يعتمد على وجود بيانات حديثة وموثوق بها (حول حركة المرور وحالة الطرق) وأداة لدعم

⁵ مصدر كافة أرقام الميزانية المخصصة للصيانة للإدارة العامة للطرق والجسور وتم تحويلها إلى الدولار باستخدام أسعار الصرف كما في 30

اتخاذ القرارات على منصة تكنولوجيا المعلومات للاستفادة من البيانات. وفيما يتعلق السابق فإن بيانات المرور المحدثة أصبحت متوفرة في نهاية 2014، وبالتالي فإن الأولوية تتمثل الآن في (1) منح وزارة التجهيز والإسكان والتهيئة الترابية أداة لدعم اتخاذ القرارات المناسبة لحزن البيانات ودعم لاتخاذ قرارات استثمارية أفضل، جنبا إلى جنب مع توفير التدريب المناسب؛ (2) الشروع في جمع المنتظم للبيانات الخام المتعلقة بشبكة الطرق الوطنية والجهوية على الأقل؛ و(3) ضمان امتلاك أن وزارة التجهيز والإسكان والتهيئة الترابية من خلال مركز تقنيات البناء والاختبار التابع لها المعدات المناسبة لقياس حالة شبكة الطرق وإجراء مراقبة جودة للأعمال المدنية.

13) هناك إمكانية ليلعب القطاع الخاص دورا أكبر في الحفاظ على أصول شبكة الطرقات بطريقة أكثر فعالية، وتغيير الطريقة التي يتم بها تخصيص الموارد المالية في قطاع الطرقات. يشمل النظام الحالي لأعمال الصيانة مشاركة القطاع الخاص التي تعاني من عدة قيود وتتطوي على نقل محدود للمخاطر. في الواقع، يتم تكليف القطاع الخاص بأعمال الصيانة الدورية للطرقات وإعادة تأهيلها عبر عقود من الباطن ولكن مع محدودية نقل المخاطر أو استخدام آليات مبتكرة مثل العقود القائمة على الأداء التي يمكن أن تؤدي إلى تقليص تكلفة إدارة أصول الطرقات على المدى البعيد من خلال مشاركة أقوى للقطاع الخاص. ويمكن دعم زيادة الكفاءة استثمارات القطاع العام عبر إعطاء دور أقوى للقطاع الخاص. قد تكون هناك فرص لاستخدام عقود القطاع الخاص القائمة على الأداء ذات الفعالية الأكبر لإعادة تأهيل الطرقات وصيانتها من أجل تحسين فعالية نظام الصيانة وتقليص تكلفة إدارة أصول الطرقات على المدى البعيد.

14) تدرك وزارة التجهيز والإسكان والتهيئة الترابية وجود حاجة مستمرة لاستراتيجية وطنية لقطاع الطرقات. يعود آخر تفكير استراتيجي بشأن الترتيبات المؤسسية، والموارد البشرية والمعدات اللازمة لدعم إدارة أصول الطرقات إلى عام 1984. وهناك الآن إجماع داخل وزارة التجهيز والإسكان والتهيئة الترابية والمؤسسات المالية الدولية الأخرى حول ضرورة وضع استراتيجية تطوير الطرقات لدعم الاستثمارات المستقبلية. لذلك بدأت وزارة التجهيز والإسكان والتهيئة الترابية / الإدارة العامة للطرقات والجسور العمل على إعداد مسودة رؤية لقطاع الطرقات لتحديد أولويات الاستثمار والمساعدة التقنية بدعم من البنك الدولي. وقد ناقشت وزارة التجهيز والإسكان والتهيئة الترابية مع مؤسسات التمويل الدولية والصناديق العربية والجهات المانحة الثنائية عام 2015 قضايا تمويل البنية التحتية والمساعدة التقنية في مجالات لا تغطيها المشاريع / المنح الحالية. تم اتباع نهج مماثل في قطاع المياه وتم الحصول على دعم قوي من المؤسسات المالية الدولية والجهات المانحة. ومن بين القضايا القطاعية الرئيسية التي لا تزال بحاجة إلى معالجة نذكر: (أ) استكمال استراتيجية تطوير الطرقات مع استعراض أكثر عمقا للإصلاحات المؤسسية ودور القطاع الخاص، (ب) تنفيذ توصيات السلامة على الطرقات، و (ج) دعم تمويل ما تبقى من استثمار ومساعدة تقنية ذات أولوية عالية. يدعم البنك الإفريقي للتنمية حاليا الحكومة من خلال منحة كبيرة تركز على الإصلاحات المؤسسية في مجال السلامة على الطرقات.

15) لا تقتصر تونس للحصول على المساعدة التقنية، التي كانت تقليدياً تركز أكثر على دعم الاستثمارات الفردية في قطاع الطرقات بدلا من معالجة قضايا القطاع الأوسع. ومع ذلك، فإن البيئة السياسية هي الآن أكثر ملاءمة لمعالجة القضايا المؤسسية التي تتطلب التنسيق على المستوى الوطني. وتتطلع وزارة التجهيز والإسكان والتهيئة الترابية والإدارة العامة للطرق والجسور للقيام بدور أكبر في تحديد الاحتياجات ومواءمتها مع دعم من المؤسسات المالية الدولية. قام بنك الاستثمار الأوروبي بتمويل دراسة بشأن السلامة على الطرقات تم الانتهاء منها في شهر ماي عام 2014. ويركز برنامج دعم قطاع النقل في الدول التي تمر بمرحلة انتقالية، الذي يقوده بنك الاستثمار الأوروبي بتمويل من صندوق التحول للشرق الأوسط وشمال أفريقيا، على (أ) تكييف وتوحيد طلبات تقديم المقترحات، (ب) إعداد خطة تقييم وعمل للسلامة على الطرقات (بالتنسيق مع الاتحاد الأوروبي)، و (ج) دراسات جدوى لممرات النقل. أما فيما يتعلق بالسلامة على الطرقات فقد تم تحديد الثغرات المؤسسية التالية التي تحتاج إلى المساعدة التقنية: (أ) عدم وجود هيئة مركزية مسؤولة عن السلامة على الطرقات تتمتع بسلطات كافية في الوزارات الثلاث المعنية في مجال السلامة على الطرقات، (ب) عدم وجود أي هيكل مسؤول عن وضع استراتيجية وطنية للسلامة على الطرقات، و(ج) عدم وجود مركز لإدارة المرور والمعلومات.

16) سوف يسمح تدخل البنك الدولي من خلال هذا المشروع بتحسين ممرات النقل الرئيسية لتعزيز الأوضاع الاقتصادية في المناطق المتأخرة تنمويا بطريقة تحترم السلامة البيئية والاجتماعية وتوفر المساعدة التقنية. تتميز منهجية البنك الدولي فيما يتعلق بالعناية الواجبة في القضايا الاجتماعية والبيئية بالدقة الشديدة والعملية وهي إحدى المزايا الرئيسية التي ستحصل عليها تونس من هذا المشروع. كما أن الحكومة التونسية ستستفيد أيضا من قدرة البنك الدولي على توفير منح من خلال الصندوق الاستثماري متعدد المانحين للدعم التقني لمنطقة الشرق الأوسط وشمال أفريقيا موجهة للمساعدة التقنية إلى وزارة التجهيز والإسكان والتهيئة الترابية والإدارة العامة للطرق والجسور. وقد تضمن الحوار مع البنك الدولي في الواقع مراجعة أولية للقطاع، وتقييما للقدرات في سياق التحضير للمشروع، وهو الأمر الذي كان مفيدا بالنسبة للإدارة العامة للطرق والجسور في التقييم الاستراتيجي الخاص به.

ج. الأهداف ذات المستوى الأعلى التي يساهم في تحقيقها المشروع

17) ينسجم هذا المشروع مع التقدم في الأهداف الاستراتيجية لمجموعة البنك الدولي بشأن القضاء على الفقر المدقع وتعزيز الازدهار المشترك بطريقة مستدامة⁶، ولكن من المرجح أن تتحقق النتائج على المدى المتوسط. يهدف المشروع إلى تعميم النمو والرخاء من خلال تحسين الفرص الاقتصادية لسكان المناطق المتأخرة تنمويا-

⁶ الهدف الأول هو القضاء على الفقر المدقع عن طريق خفض نسبة السكان الذين يعيشون على أقل من 1.25 دولار أمريكي في اليوم الواحد إلى أقل من 3% من سكان العالم بحلول عام 2030. والهدف الثاني هو تعزيز الرخاء المشترك من خلال تحسين حياة 40% من السكان الأكثر فقراً في كل بلد.

من بين المناطق الأكثر فقراً في تونس - والحد من التفاوت بين الاقتصاد الساحلي، الذي يشكل عصب الاقتصاد، والمناطق النائية. أعطى القطاع الخاص التونسي خلال مرحلة إعداد هذا المشروع مؤشرات على استعدادة للاستثمار في المناطق المتأخرة تنموياً بمجرد تحسين شبكة الترابط. ومن المتوقع أن يجذب مشروع مثل هذا رأس المال الاستثماري اللازم لهذه المناطق، وهو الأمر الذي يحدث عادة في السنوات التي تلي تحسين الطرقات ويتم لمس آثاره على المدى المتوسط. تنتهي الأشغال العامة التي سيمولها هذا المشروع في 2019، ولم يتبق سوى ما يقرب من 18 شهراً في فترة تنفيذ المشروع. وهذا الوقت القصير لا يكفي لملاحظة تغيرات ملموسة في النتائج المزدوجة المرجوة. ومع ذلك، فإنه من المتوقع أن يساهم تحسين الترابط بين المناطق المتأخرة تنموياً ومراكز النمو في دعم التنقل والمساهمة في الحد من تكلفة النقل، وجعل هذه المناطق أكثر جاذبية لاستثمارات القطاع الخاص. ومن المتوقع أيضاً أن تستفيد القاعدة الزراعية والصناعية من هذا الاستثمار، مما سيساهم في خلق فرص العمل والنمو في المنطقة. وقد أكدت العديد من الدراسات هذه النتائج بما في ذلك مراجعة تم القيام بها مؤخراً حول تأثير مشروع الطريق السريع الرباعي الذهبي في الهند على موقع القطاع الصناعي وأدائه⁷. وقد أظهرت نتائج الدراسة التأثير الإيجابي على القطاع الصناعي، بما في ذلك على المستوى الكلي للأنشطة الصناعية التي تقع ضمن مسافة 10 كيلومترات من شبكة الطرقات وبعد الأقسام التي وقعت فيها التحسينات. كما أن هذا المشروع ينسجم مع الاستراتيجية الإقليمية في الشرق الأوسط التي تدعم ركائز تسريع النمو المستدام الذي يقوده القطاع الخاص، وتضمن الاندماج الاقتصادي والاجتماعي وخلق فرص العمل.

18) سوف يساهم هذا المشروع بشكل كبير من خلال تقديم المساعدة التقنية في تحديث إدارة الطرقات في تونس. وسوف تساعد هذه الخطوة على الانتقال من نموذج الإدارة التقليدية إلى نظام قائم على الأدلة يقدم منظورا أفضل وأوسع لشبكة الطرقات، وعلى توجيه الموارد الشحيحة المخصصة لأعمال الصيانة إلى الأماكن التي لديها حاجة أكبر إليها بقصد تحسين الكفاءة. سوف يفتح البرنامج الرائد الذي يقوم على أساس التعاقد الباب لأول تطبيق تقني مبتكر في الشرق الأوسط وشمال أفريقيا تم تطبيقه بنجاح كبير في أمريكا الجنوبية، وسيدعم دوراً أقوى للقطاع الخاص في إدارة أصول الطرقات في تونس. ومن المتوقع أن تكون هذه التغيرات دائمة وتحولية وهو ما من شأنه تعزيز استدامة هذا القطاع من خلال زيادة القيمة التي حصلت عليها تونس مقابل كل دينار يتم إنفاقه على أعمال الصيانة.

19) يمثل هذا المشروع جزءاً من عملية إعادة تعاون البنك الدولي مع تونس في مجال الطرقات بعد توقف دام عشر سنوات. ويلعب البنك الدولي دوراً في المساعدة على تشكيل الاتجاه الاستراتيجي لقطاع الطرقات من خلال تحسين شبكة الطرقات التي من شأنها دعم الاستثمار في المناطق المتأخرة تنموياً، وهو أمر مهم في العقد

⁷ الطريق إلى النجاح في الهند: تأثير مشروع الطريق السريع الرباعي الذهبي في الهند على موقع القطاع الصناعي وأدائه. ورقة بحث من البنك الدولي (2013)

الاجتماعي في تونس ما بعد الثورة. إن إعادة ارتباط البنك الدولي بقطاع الطرقات يرتبط بقوة بالرغبة التي أعربت عنها وزارة التجهيز والإسكان والتهيئة الترابية والإدارة العامة للطرق والجسور في إجراء الإصلاحات اللازمة لمعالجة القضايا السياسية على المدى الطويل، والاستفادة من الخبرات التقنية للبنك الدولي. وقد شملت مشاركة البنك خلال إعداد المشروع تحليل احتياجات التمويل لأعمال الصيانة، وتحديد الاحتياجات العاجلة للدعم التقنية بهدف المساعدة على تحسين فعالية الاستثمار العام. كما تضمن هذه المشاركة عناصر كبيرة في مجال السلامة على الطرقات، وتساهم أيضاً بشكل كبير في تعزيز قدرات وزارة التجهيز والإسكان والتهيئة الترابية والإدارة العامة للطرقات والجسور في مجال التنمية الاجتماعية والضمانات البيئية.

20) يتماشى المشروع مع ملاحظات مجموعة البنك الدولي الاستراتيجية المؤقتة بشأن تونس (السنة المالية 13-14) (تقرير رقم TN-67692 الذي ناقشه مجلس الإدارة في 3 جويلية، 2012). وسوف يدعم المجال 1 "وضع حجر الأساس للنمو المستدام وخلق فرص العمل" من خلال تحسين نوعية شبكة الطرقات ودعم قدرة ممرات النقل التي تربط المناطق المتأخرة تنموياً في وسط وشمال غرب البلاد بمراكز النمو الساحلية. وسيقوم المشروع أيضاً بدعم المجال 2، "تعزيز الدمج الاجتماعي والاقتصادي" من خلال تحسين التنقل مع تأثير إيجابي على فرص العمل والحصول على الخدمات. ومن المتوقع، تماشياً مع هذا، أن يركز "إطار الشراكة مع البلد" الخاص بتونس الذي سيتم اعتماده قريباً على قضية ربط المناطق المتطورة مع المناطق المتأخرة تنموياً.

21) يكمل المشروع عمل المؤسسات المالية الدولية الأخرى في تونس، وعلى وجه الخصوص، مبادرات بنك الاستثمار الأوروبي، وبرنامج دعم قطاع النقل في الدول التي تمر بمرحلة انتقالية، ومشروع مبادرات لوجيسميد LOGISMED في تونس من خلال التركيز على تحسين شبكة الطرقات الوطنية والجهوية. كما أنه مكمل للعمل الذي يضطلع به البنك الإفريقي للتنمية حول القضايا الرئيسية في قطاع الطرقات، وخاصة استراتيجية السلامة على الطرقات التي مولها والتي هي الآن في مراحلها النهائية.

II. الأهداف التنموية للمشروع

أ. الأهداف التنموية للمشروع

(22) تتمثل أهداف المشروع في: (1) الحد من تكاليف النقل والوقت وتحسين السلامة على الطرقات على ممرات برية مختارة بين المناطق المتأخرة تنمويا والمناطق الأكثر نموا في تونس؛ و (2) تعزيز قدرات وزارة التجهيز والإسكان والتهيئة الترابية في مجال إدارة أصول الطرقات.

ب. المستفيدون من المشروع

(23) إن سكان المناطق المتأخرة تنمويا مثل ولايات القيروان، وسليانة وزغوان الذين يقيمون في المناطق يمكنهم فيها بشكل معقول استخدام الطرقات هم المستفيدون المباشرين من هذا مشروع. وفي هذا السياق يعتبر المستفيدون المباشرين أولئك الذين يعيشون على بعد 2 كلم من الطرقات التي تم تحسينها. ويقدر العدد الإجمالي للمستفيدين من هذا المشروع بحوالي 5008،373 نسمة⁸.

ومن المتوقع أن يستفيد هؤلاء من:

- أ. تحسين الاتصال والتنقل بين المناطق المتأخرة تنمويا ومراكز النمو الاقتصادي الساحلية وكذلك بين المناطق المتأخرة تنمويا فيما بينها، وتحسين الفرص الاقتصادية المتاحة في المناطق المتأخرة تنمويا.
- ب. خلق فرص عمل في المناطق المتأخرة تنمويا: التوظيف المباشر في موقع الأشغال، أو غير المباشر من خلال فرص العمل التي تولدها قطاعات التزويد بالمواد والمعدات اللازمة للاستثمار الأولي، بالإضافة إلى فرص العمل الناشئة عن تطور الاستهلاك المتعلق بالعمالة المباشرة وغير المباشرة. من المتوقع، في سياق المشروع المقترح، توظيف 40800 شخص في الشهر بطريقة مباشرة⁹ على أن يستفيد في المقام الأول سكان المناطق المتأخرة تنمويا من فرص العمل هذه.
- ج. تحسين السلامة على الطرقات في ممرات برية مختارة. وقد تم اتخاذ تدابير للسلامة على الطرقات تم تنفيذها في تصميم الطرقات بعد مراجعة مستقلة للطرقات الثلاث وفقا للتوجيهات الأوروبية لسنة 2008 بشأن السلامة على الطرقات. سيتم تحديد اعتبارات السلامة على الطرقات في وثائق المناقصات على أن يتم مراقبتها بشكل مناسب.

(24) ستستفيد المؤسسات الحكومية أيضا من المشروع. سوف تستفيد وزارة التجهيز والإسكان والتهيئة الترابية ومركز التجارب وتقنيات البناء على حد سواء بصورة مباشرة من تدابير الدعم المؤسسي مثل: (أ) شراء قاعدة بيانات وأدوات اتخاذ القرارات التي هي جزء من نظام إدارة أصول الطرقات وتدريب الموظفين على الاستفادة منها؛

⁸ استنادا إلى بيانات التعداد 2014.

⁹ وجدت دراستان للبنك (2009 و2010) أن التوظيف المباشر (وظيفة سنوية) لمشروع الطرقات بين المدن يقدر بحوالي 17000 لكل مليار دولار أمريكي يتم استثماره: الأزمة في دول أمريكا اللاتينية والكاريبية: الاستثمار في البنية التحتية وإمكانية توظيف الجيل، البنك الدولي، 2009؛ مواجهة الأزمة بالاستثمار: توظيف على المدى القصير وأثر النمو الاقتصادي للاستثمار في قطاع البناء والتشييد في جامايكا، البنك الدولي، 2010. الأبحاث المماثلة الخاصة بتونس غير متوفرة.

(ب) دراسة جدوى وتحديد العقود على أساس الأداء في المناطق المتأخرة تنموياً؛ و(ج) شراء معدات المراقبة لتعزيز القدرة على إدارة شبكة الطرقات بطريقة أفضل. علاوة على ذلك، سوف يعزز كل من الإعداد للمشروع والإشراف عليه من قدرة وزارة التجهيز والإسكان والتهيئة الترابية على تطبيق الضوابط الائتمانية والضمانات في مشروع كبير مثل هذا المشروع. كما سوف تكتسب وزارة التجهيز والإسكان والتهيئة الترابية الخبرة في مجال التعاون مع البنك الدولي على تنفيذ مشاريع الطرقات بعد توقف للتعاون بين الطرفين دام عشر سنوات في تونس.

ج. مؤشرات مستوى نتائج الأهداف التنموية للمشروع

25) تتمثل مؤشرات مستوى نتائج الأهداف التنموية للمشروع في:

- أ. تحسين مستوى خفض تكاليف استخدام المركبات على الطرقات نتيجة للمشروع (النسبة المئوية)؛
- ب. خفض الوقت الذي يستغرقه السفر على الطرقات نتيجة للمشروع (النسبة المئوية)؛
- ج. تقليص عدد الوفيات الناتجة عن حوادث المرور على مئات ملايين الكيلومترات التي تقطعها المركبات على الطرق نتيجة للمشروع (الرقم)؛

26) يشمل متوسط مؤشرات النتائج ما يلي:

- أ. الطرقات غير الريفية التي تم بناؤها (كيلومترات) - (أساسية)؛
- ب. الطرقات غير الريفية التي تم إصلاحها (كيلومترات) - (أساسية)؛
- ج. المستفيدون المباثرون من المشروع (العدد)، ونسبة الإناث منهم (نسبة مئوية) (أساسية)؛
- د. فرص العمل التي تم توفيرها للفرد خلال الأشهر التي استغرقها بناء الطرقات (العدد)؛
- هـ. الميزانية المتاحة للصيانة الروتينية للطرقات المصنفة (دينار تونسي/ كلم)؛
- و. الشكاوى المسجلة المتعلقة بتحقيق فوائد المشروع التي تعالج في الواقع ضمن الإطار الزمني المنصوص عليه (النسبة المئوية)، مصنفة حسب جنس مقدم الشكاوى
- ز. إعداد وتنفيذ خطة الاستثمار والصيانة لمدة خمس سنوات باستخدام HDM-4 (نعم / لا)؛
- ح. استكمال دراسة جدوى حول التعاقد على أساس الأداء، والتحقق من المواصفات التقنية للمشروع التجريبي في المناطق المتأخرة تنموياً (نعم / لا)؛
- ط. النسبة المئوية لشبكة الطرقات الوطنية والجهوية (حركة المرور وحالة الطرق) باستخدام HDM-4 (نسبة مئوية)؛ و
- ي. استخدام مبادئ إدارة أصول الطرقات من قبل الإدارة العامة للطرقات والجسور لتقييم ميزانية الصيانة (نعم / لا).

III. وصف المشروع

(27) سوف يعمل المشروع على تحسين أقسام محددة من ثلاثة ممرات نقل (الطريق الوطني رقم 12، الطريق الوطني رقم 4، الطريق الجهوي رقم 133) وتحسين السلامة على الطرقات في هذه الأقسام، ومساعدة وزارة التجهيز والإسكان والتهيئة الترابية والإدارة العامة للطرقات والجسور على تعزيز وتحديث ممارسات إدارتها لأصول الطرقات.

أ. عناصر المشروع

(28) العنصر 1: تحسين ممر النقل (بقيمة إجمالية تصل إلى 228.2 مليون دولار أمريكي، بما في ذلك تمويل قرض بقيمة 200 مليون دولار أمريكي من البنك الدولي للإنشاء والتعمير). سيعمل المشروع على تحسين أقسام يبلغ طولها حوالي 146 كلم من الطرقات الوطنية والجهوية القائمة ذات الممر الواحد لتتسع لثلاثة ممرات نقل. وسوف تشمل الأعمال المدنية توسيع ورفع مستوى أقسام الطريق عند الضرورة، ورفع مستوى 17 جسراً وتحسين 230 قناة ماء، و52 تقاطع طريق، وإشارات المرور وتركيب أجهزة أمان الطرقات الأخرى. ويشمل هذا العنصر على أربعة عناصر فرعية:

أ. العنصر الفرعي 1.1: توسيع ورفع مستوى (حسب الضرورة) حوالي 57 كلم من الطريق الوطني رقم 12 بين سوسة والقيروان، بما في ذلك رفع مستوى الجسور، وتحسين قنوات المياه، ومفارق الطرقات، وإشارات المرور وتركيب أجهزة السلامة على الطرقات.

ب. العنصر الفرعي 2.1: توسيع ورفع مستوى (حسب الضرورة) حوالي 65 كلم من الطريق الوطني رقم 4 بين الفحص وسليانة، بما في ذلك رفع مستوى الجسور، وتحسين قنوات المياه، ومفارق الطرقات، وإشارات المرور وتركيب أجهزة السلامة على الطرقات.

ج. العنصر الفرعي 3.1: توسيع ورفع مستوى (حسب الضرورة) حوالي 24 كلم من الطريق الإقليمي 133 بين جبل الوسط وزغوان، بما في ذلك رفع مستوى الجسور، وتحسين قنوات المياه، ومفارق الطرقات، وإشارات المرور وتركيب أجهزة السلامة على الطرقات.

د. العنصر الفرعي 4.1: الإشراف على الأنشطة التي يتعين الاضطلاع بها تحت العناصر الفرعية 1.1، 1.2، و1.3 المذكورة أعلاه (بتمويل كامل من المقترض).

(29) العنصر 2: تحسين إدارة شبكة الطرقات (بقيمة إجمالية تصل إلى 2.8 مليون دولار أمريكي، بما في ذلك منحة الصندوق الاستئماني متعدد المانحين بقيمة 909 ألف دولار أمريكي). يتضمن إعداد المشروع تقييماً أولياً للقطاع تم من خلاله تحديد احتياجات الصيانة ومجالات بناء القدرات. سوف يدعم المشروع وزارة التجهيز والإسكان والتهيئة الترابية في تغيير طريقة إدارتها لشبكة الطرق وتخطيطها للاستثمارات العامة. وينقسم هذا العنصر إلى عنصرين فرعيين هما:

أ. العنصر الفرعي 1.2 (بقيمة إجمالية تصل إلى 1.9 مليون دولار أمريكي ممول بالكامل من قبل الحكومة): اقتناء ما يلي: (أ) معدات الرصد للمختبر المركزي لمركز التجارب وتقنيات البناء في تونس ومختبراته الجهوية في سوسة، والقيروان، وزغوان وسليانة من أجل تحسين إدارة شبكة الطرقات الوطنية والجهوية؛ و (ب) مركبات للإشراف على الأعمال المدنية على شبكة الطرقات التي يتعين الاضطلاع بها تحت العنصر 1 المذكور أعلاه. وسيتم استخدام المعدات في المقام الأول لدعم مراقبة الجودة والإشراف على الأشغال. لن يقتصر استخدام المعدات التي يمولها المقترض على هذا المشروع فقط. وعلى الرغم من وجود مختبرات مهنية خاصة، فإن عددها يعتبر قليلاً جداً لضمان المنافسة السليمة، وهو ما يتطلب وجود مؤسسة عمومية لسد هذه الفجوة. وتقوم الخطة طويلة الأجل على الانتقال إلى وضع يلعب فيه القطاع الخاص دوراً أقوى في مجال مراقبة جودة الطرقات، ولكن المعدات ستدعم بشكل فوري الاحتياجات العاجلة لدعم مراقبة الجودة حتى بعد انتهاء المشروع.

ب. العنصر الفرعي 2.2 (بقيمة إجمالية تصل إلى 0.9 مليون دولار أمريكي ممول بالكامل من منحة الصندوق الاستئماني متعدد المانحين): تعزيز القدرات التقنية للموظفين المختارين في وزارة التجهيز والإسكان والتهيئة الترابية بشأن: (1) تصميم وتنفيذ أدوات صنع القرار لوضع خطط أفضل لصيانة الطرقات والإنفاق على الطرقات العامة، بما في ذلك المناطق المتأخرة تنموياً؛ و (ب) استعراض دور القطاعين العام والخاص في إدارة قطاع الطرقات، بما في ذلك استخدام العقود على أساس الأداء لإعادة تأهيل وصيانة الطرقات؛ وتعزيز القدرات التقنية للموظفين المختارين في وزارة التجهيز والإسكان والتهيئة الترابية، والوزارات والهيئات العامة وهيئات القطاع الخاص ذات الصلة فيما يتعلق بالإدارة الحديثة لأصول الطرقات والعقود القائمة على الأداء لصيانة الطرقات؛ وذلك كله من خلال تقديم الخدمات الاستشارية التقنية والتدريب، وإجراء الدراسات، وتوفير أجهزة الحاسوب والبرمجيات.

(30) سيتم تمويل العنصر الفرعي 2.2 عبر منحة بقيمة 909 آلاف دولار أمريكي من الصندوق الاستئماني متعدد المانحين للدعم التقني لمنطقة الشرق الأوسط وشمال أفريقيا لدعم التغييرات التحويلية في قطاع الطرقات. ومن المتوقع أن يتم استكمال هذا العنصر الفرعي في 31 مارس 2017.

ب. تمويل المشروع

31) تبلغ التكلفة الإجمالية للمشروع 231 مليون دولار أمريكي. تقدر تكلفة أنشطة العنصر 1 بقيمة 228.2 مليون دولار أمريكي، وسيساهم قرض البنك الدولي للإنشاء والتعمير في تمويل 200 مليون دولار منها. أما منحة الصندوق الاستثماري متعدد المانحين فستقوم بتمويل العنصر الفرعي 2.2 بقيمة 909 آلاف دولار أمريكي. أما مبلغ 30.1 مليون دولار المتبقية فسيجري تمويلها من الميزانية العامة للدولة التونسية بما في ذلك تمويل العنصرين الفرعيين 4.1 و1.2.

تكلفة المشروع والتمويل

32) جدول التمويل:

عناصر المشروع	تكلفة المشروع (دولار أمريكي)	التمويل من البنك الدولي للإنشاء والتعمير والصندوق الاستثماري متعدد المانحين	نسبة التمويل
العنصر 1: تحسين الطرقات	228.2	200.0	87%
العنصر 2: تحسين مراقبة شبكة الطرقات	2.8	0.9	32%
العنصر الفرعي 1.2: شراء معدات المراقبة	1.9	0.0	0%
العنصر الفرعي 2.2: تعزيز المؤسسات (التمويل من خلال منحة)	0.9	0.9	100%
مجموع التكاليف الأساسية	203.0	176.9	87%
الطوارئ المادية	14.0	12.0	87%
نفقات مالية طارئة	14.0	12.0	87%
التمويل الإجمالي المطلوب	231.0	200.9	87%

ج. الدروس المستفادة والتي تنعكس على تصميم المشروع

33) مازالت تونس تعيش مرحلة انتقالية عقب ثورة 2010 - 2011. تونس هي من البلدان ذات الدخل المتوسط، ورغم إجراء انتخابات تشريعية ورئاسية كاملة في أواخر عام 2014، إلا أن الوضع في تونس لا يزال هشاً ويحتاج إلى التوافق في الآراء بشأن السياسات المستقبلية. لهذا السبب بقي تصميم المشروع بسيطاً وقابلًا للتعديل ليأخذ بعين الاعتبار البيئة الاجتماعية والاقتصادية الحساسة السائدة، والخبرة المحدودة للإدارة العامة للطرقات

والجسور في العمل مع البنك الدولي، وعنصر بقاء الحكومة الانتقالية في السلطة حتى فيفري 2015. وقد شمل إعداد المشروع عمليات تدريب مكثفة بشأن سياسات البنك الدولي (الضمانات البيئية والاجتماعية والمشتريات) ساعدت على تحديد الأولويات في مجال بناء القدرات بشكل فوري (أدرجت في تصميم المشروع وتم تمويلها من خلال منحة). اقتصرت المناطق التي تم اختيارها للحصول على المساعدة الفنية التي يدعمها المشروع عمداً على المناطق ذات الأولوية القصوى والتي لا يستوجب التدخل فيها الاتفاق بين عدة وزارات، وحيث لا تتدخل الجهات المانحة الأخرى حالياً.

34) أوصت مجموعة التقييم المستقلة التابعة للبنك الدولي في تقريرها الصادر عام 2013 بشأن نتائج النقل المستدام¹⁰، بما في ذلك قطاع الطرقات، بضرورة تعزيز المشاريع للقدرة المؤسسية على الحفاظ على النتائج في قطاع النقل. وبالنسبة للطرقات الرابطة بين المدن، ذكر التقرير أنه "في القطاعات الفرعية التي يسيطر عليها القطاع العام، مثل الطرقات السريعة بين المدن والطرقات الريفية، تشترط النماذج السائدة التي أثبتت فاعليتها وجود مستوى عالٍ من الحوكمة والمبادئ التجارية لضمان إطار مناسب فيما يتعلق بالمساءلة والتحفيز، مثل عقود الصيانة التي تستند على النتائج والأداء، وتمويل الجيل الثاني المخصص للطرقات ونماذج المشاريع الصغيرة. ومن أجل تعزيز قدرة الدول على جمع البيانات المتعلقة بنتائج وسائل النقل المستدامة ومراقبتها وتقييمها بشكل روتيني، ينبغي دعم الحكومات لاعتماد نظام موثوق لرصد وتقييم هذه النتائج بشكل منتظم في جميع القطاعات الفرعية، لاسيما لضمان صيانة كافية للطرقات". ويشمل المشروع المقترح بشكل واضح عدداً من هذه العناصر من خلال المساعدة التقنية في إطار العنصر 2. وفي حين أن العنصر 2 لن يؤدي إلى وجود نظام كامل لإدارة أصول الطرقات إلا أنه سوف يقدم العناصر الأساسية وسيساعد على بناء القدرات داخل وزارة التجهيز والإسكان والتهيئة الترابية.

35) التنسيق بين الجهات المانحة ومنهج استراتيجي دقيق لتمويل القطاع وتوفير المساعدة التقنية. سلّطت مراجعة حديثة في إطار برنامج تقييم البلد (تونس) للسنة المالية 2005 - 2013 الضوء على أهمية التنسيق مع مجموعات ذات آراء مستقلة. كان هناك تنسيق محدود حتى الآن بين الجهات المانحة والمؤسسات المالية الدولية في قطاع الطرقات، إذ يُطلب من كل مؤسسة مالية دولية تمويل جزء معين من الشبكة. وقد لعبت وزارة التجهيز والإسكان والتهيئة الترابية والإدارة العامة للطرقات والجسور مؤخراً دوراً ريادياً في تحديد أولويات الاستثمار والمساعدة التقنية. لقد قدم البنك الدولي المساعدة التقنية في مجال استدامة القطاع أثناء إعداد المشروع وشارك في المشاورات مع المؤسسات المالية الدولية. تم عقد الاجتماع الأول يوم 24 فيفري 2015 مع ممثلين عن البنك الدولي وبنك الاستثمار الأوروبي، والبنك الإفريقي للتنمية.

¹⁰ مجموعة التقييم المستقلة. 2013. تحسين القدرة المؤسسية والاستمرارية المالية لاستدامة النقل: تقييم لمجموعة البنك الدولي للدعم منذ عام 2002. واشنطن، البنك الدولي. الترخيص: Creative Commons Attribution CC BY 3.0

36) يتضمن المشروع الدروس المستفادة حول المشتريات في تونس. كانت تجربة البنك الدولي مع نظام المشتريات في تونس صعبة، حيث تسببت الرقابة البيئية في تأخيرات بيروقراطية على مستوى العديد من المسائل الإشكالية. بالنسبة لهذا المشروع، هناك طرف آخر يتمتع بقوة في مجال المشتريات، ولكنه سيتعامل مع إجراءات المشتريات الخاصة بالبنك الدولي لأول مرة مما قد يؤدي إلى التأخير في إطلاق عملية الشراء في بداية المشروع. وقد تم الحد من هذا الخطر من خلال الحفاظ على حصص فردية أكبر، وإعداد وثائق المناقصات قبل بدء المفاوضات بشأن الطرقات التي تم إعداد تصميمها النهائي (الطريق الوطني 12 والطريق الجهوي رقم 133)، والقيام بمراجعة مسبقة لمجموعات المناقصات من قبل البنك. سيتم الانتهاء من إعداد وثائق المناقصة للطريق الوطني 4 بمجرد الانتهاء من التصميم التفصيلي في أوت أو سبتمبر 2015.

IV. التنفيذ

أ. الترتيبات المؤسسية والتنفيذ

37) سوف تقوم وزارة التجهيز والإسكان والتهيئة الترابية بتنفيذ مشروع ممرات النقل البري من خلال الإدارة العامة للطرقات والجسور. تضم الإدارة بشكل عام:

أ. مهندسون: 71

ب. مهندسون مساعدون وفنيون: 48

ج. موظفون إداريون: 44

د. عمال: 182

38) أنشأت الإدارة العامة للطرقات والجسور وحدة داخلية لتنفيذ المشروع مسؤولة عن جميع جوانب الإعداد الشامل والتنفيذ للمشروع المقترح وكذلك المشاريع المستقبلية المحتملة التي يمولها البنك الدولي. وقد تم إنشاء هيكل مماثلة للمشاريع الممولة من بنك الاستثمار الأوروبي والبنك الأفريقي للتنمية. صدر قرار الوزير بإنشاء وحدة تنفيذ المشروع يوم 12 ديسمبر، 2014. ويرأس هذه الوحدة مدير وتتألف من سبعة موظفين من وزارة التجهيز والإسكان والتهيئة الترابية مع مسؤوليات محددة تتعلق بالمسائل التقنية، والمشتريات والإدارة المالية، والسياسات الوقائية البيئية والاجتماعية. قامت الوزارة بتوظيف استشاريين لإعداد التقييمات الخاصة بالتأثيرات البيئية والاجتماعية وخطط عمل بشأن إعادة التوطين بدعم من البنك الدولي. تم أثناء إعداد المشروع تكليف الموظفين الرئيسيين في الإدارة العامة للطرقات والجسور المتخصصين في مجال القضايا البيئية والاجتماعية / إعادة التوطين بالعمل في وحدة تنفيذ المشروع للتعامل مع تلك القضايا، كما تم إنشاء آلية رفع المظالم تابعة للإدارة بهدف توفير قنوات متعددة للمواطنين المتضررين من المشروع للتعبير عن مخاوفهم. اعتمدت الإدارة العامة للطرقات والجسور دليل عمليات المشروع في فيفري 2015 وهو مصادق عليه من قبل البنك الدولي.

39) للإدارة العامة للطرق والجسور فروع جهوية في الولايات التونسية الـ24 وتتضمن كل واحدة منها قسم صيانة وإدارة مسؤول أيضا عن صيانة المركبات / المعدات. يشرف على إدارة الأعمال المدنية مدراء المشاريع على مستوى الفروع الجهوية داخل الإدارات المناسبة. هناك مدير مشروع واحد لكل طريق في كل ولاية تشهد أعمالا مدنية وذلك على النحو التالي:

الطريق الوطني 12: مدير مشروع واحد في الفرع الجهوي للإدارة العامة للطرق والجسور في كل من سوسة والقيروان

الطريق الجهوي 133: مدير مشروع واحد في الفرع الجهوي للإدارة العامة للطرق والجسور في زغوان

الطريق الوطني 4: مدير مشروع واحد في الفرع الجهوي للإدارة العامة للطرق والجسور في كل من زغوان وسليانة

40) قامت شركة استشارية تعاقدت معها الإدارة العامة للطرق والجسور بإعداد التصميم المفصل للأعمال التي يتعين الاضطلاع بها. استعرض البنك الدولي التصميم الأولية (للطريق الوطني رقم 12، الطريق الوطني رقم 4، الطريق الجهوي رقم 133) والتصاميم النهائية (للطريق الوطني رقم 12 والطريق الجهوي رقم 133) وقدم توصيات تم إراجها. من المتوقع الانتهاء من التصميم النهائي للطريق الوطني رقم 4 بحلول أوت -سبتمبر 2015. سيتم تنفيذ الأعمال المدنية عبر مقاولي البناء الذين استخدمتهم وحدة تنفيذ المشروع وفقا لأنظمة المشتريات المتفق عليها (راجع الملحق 3). يبقى الإشراف على الأعمال المدنية مسؤولية الإدارة العامة للطرق والجسور، ولكن يتم تنفيذها عن طريق مقاول الإشراف الهندسي الذي تعاقدت معه وحدة تنفيذ المشروع الذي يعمل على رفع تقاريره إلى مدراء المشروع. ستكون المختبرات الإقليمية لمركز التجارب وتقنيات البناء مسؤولة عن مراقبة جودة الأعمال المدنية في مواقع العمل الفعلية.

41) تم تكليف فريق عمل على مستوى رئاسة الحكومة للتنسيق وحلّ الإشكاليات المشتركة بين القطاعات التي تؤثر على المشاريع الحكومية. ويضم هذا الفريق ممثلين عن جميع الوزارات ذات الصلة. قد يحول هذا المشروع الإشكاليات المتعلقة بالتنسيق إلى مجموعة العمل عند الحاجة.

ب. نتائج المراقبة والتقييم

42) ستكون وزارة التجهيز والإسكان والتهيئة الترابية من خلال الإدارة العامة للطرق والجسور مسؤولة عن مراقبة مدى التقدم في تنفيذ مشروع ممرات النقل في تونس. سيقوم موظفو الإدارة العامة للطرق والجسور بالإشراف مباشرة على التقدم المادي في الأعمال المتعاقد عليها الذي سيتم القيام بها تحت إشراف مهندسي الإدارات الجهوية.

43) وفقاً للممارسة المتبعة للمشاريع الممولة خارجياً، يقوم موظفو وحدة تنفيذ المشروع بإعداد تقارير المشروع التي تبين التقدم المحرز في جميع أنشطة المشروع. يجب إعداد تقرير فصلي على أن يتم إرساله إلى البنك الدولي في موعد لا يتجاوز خمسة وأربعين (45) يوماً من نهاية الفترة التي يغطيها هذا التقرير. تم الاتفاق على شكل هذه التقارير في دليل عمليات المشروع وسوف تكون هذه التقارير أداة إدارية مفيدة للوزارة، وكذلك في إعداد التقارير عن التقدم المحرز في المشروع للوكالات الحكومية الأخرى و / أو المؤسسات المالية الدولية كما هو مطلوب. سيتم إعداد تقارير التدقيق لقرض البنك الدولي للإنشاء والتعمير سنوياً وفق ما يشترطه البنك الدولي. أما بالنسبة للمنحة المقدمة من الصندوق الاستثماري متعدد المانحين، فيجب إرسال تقرير تدقيق واحد إلى البنك الدولي في موعد لا يتجاوز ستة أشهر من تاريخ الموعد النهائي للمنحة.

44) بالإضافة إلى بعثة دعم التنفيذ نصف السنوية العادية، يعمل موظفو البنك الدولي وموظفو الإدارة العامة للطرق والجسور معاً لضمان رصد النتائج المشتركة. يتم تسديد تكلفة وحدة تنفيذ المشروع من ميزانية الإدارة العامة للطرق والجسور بالكامل ولا يتم تمويلها من القرض أو المنحة.

ج. الاستدامة

45) تعتمد استدامة هذا المشروع، مثل جميع مشاريع الطرق، على توفر الأموال للحفاظ على أصول الطرق التي جرى تحسينها. في حالة تونس في الوقت الحاضر، يبلغ إجمالي الميزانية العامة السنوية لصيانة الطرق لعام 2015، 251 مليون دينار، أو ما يقارب 132 مليون دولار أمريكي وهي زيادة كبيرة بالمقارنة مع 35 مليون دولار أمريكي في عام 2014. ويعود ذلك إلى اعتراف الحكومة بضرورة التركيز أكثر على صيانة الطرق واستدامتها. ووفقاً لسيناريوهات البنك الدولي التي تم وضعها أثناء إعداد المشروع، يبلغ الحد الأدنى السنوي من الميزانية الذي من شأنه ضمان استقرار حالة شبكة الطرق التونسية 125 مليون دولار أمريكي. سيقدم عنصر المساعدة التقنية المزيد من الدعم لفعالية الاستثمار العمومي من خلال وضع العناصر الرئيسية لنظام حديث لإدارة أصول الطرق، والمساهمة بشكل أكبر في استدامة الشبكة. وعلاوة على ذلك، سوف يعمل البنك وبالتعاون مع وزارة

التجهيز والإسكان والتهيئة الترابية، والمؤسسات المالية الدولية وغيرها من الجهات المانحة على دعم نهج استراتيجي للقطاع والتنسيق بين جميع الممولين الخارجيين لشبكة الطرقات.

46) سوف يعزز المشروع القدرات المؤسسية لوزارة التجهيز والإسكان والتهيئة الترابية لإدارة القضايا والآثار البيئية والاجتماعية والتعامل معها. تملك الوزارة خبرة من تجربة سابقة في العمل مع مؤسسات مالية دولية أخرى، بما في ذلك البنك الإفريقي للتنمية والبنك الأوروبي للاستثمار، ولكن لديها معرفة أقل بسياسات البنك الدولي الوقائية. ولذلك اقترح البنك تقديم دعم واسع النطاق أثناء إعداد وثائق الضمانات اللازمة. وقد أظهرت وزارة التجهيز والإسكان والتهيئة الترابية قدرة قوية على الاستجابة لمتطلبات البنك، وهو ما يتضح من خلال إعدادها داخلياً لإطار سياسة إعادة التوطين، وإجرائها لسلسلة من المشاورات مع أصحاب المصلحة الرئيسيين. شارك فريق عمل الإدارة العامة للطرقات والجسور، بما في ذلك نقاط الاتصال الاجتماعية والبيئية المعنية، بنشاط في الدورات والبرامج التدريبية التي يقوم بها البنك. سوف تقوم وزارة التجهيز والإسكان والتهيئة الترابية بتوظيف خبراء بيئيين واجتماعيين بدوام كامل لدعم فريق المشروع أثناء التنفيذ والإشراف لضمان الامتثال لخطط الإدارة البيئية والاجتماعية وخطط عمل إعادة التوطين. تتضمن مخصصات الميزانية تكاليف توظيف المتخصصين البيئيين والاجتماعيين وكلفة التدريب التقني لفريق مشروع المقترض على المستويين الوطني والجهوي في الجوانب البيئية لتصميم الطريق، والتنفيذ، والرصد والإبلاغ والصيانة فضلاً عن التدريب على التنفيذ والرصد والإبلاغ فيما يتعلق بخطة عمل إعادة التوطين. ستعمل هذه التدابير على بناء قدرات وزارة التجهيز والإسكان والتهيئة الترابية على إدارة الآثار البيئية والاجتماعية مع الالتزام بأفضل الممارسات الدولية في المستقبل.

V. المخاطر الرئيسية وإجراءات تخفيف المخاطر

47) تتمثل المخاطر الرئيسية التي تؤثر على هذا المشروع في:

أ. جدول ملخص المخاطر المصنفة

التصنيف	فئة المخاطر
مرتفع	السياسة والحوكمة
جوهري	الاقتصاد الكلي
متوسط	سياسات واستراتيجيات القطاع
منخفض	التصميم التقني للمشروع

متوسط	القدرة المؤسسية على التطبيق والاستدامة
متوسط	المخاطر الائتمانية
جوهري	العوامل البيئية والاجتماعية
متوسط	أصحاب المصلحة
جوهري	مخاطر التنفيذ الشاملة

ب. شرح تصنيف المخاطر الكلي

48) تقييم المخاطر الكلية للتنفيذ مرتفع. وتتمثل المخاطر التي يتعرض لها هذا المشروع في المقام الأول في:

أ. المخاطر المتعلقة بالسياسة والحوكمة: إن الخطر الرئيسي بالنسبة لتونس هو احتمال تجدد حالة عدم الاستقرار السياسية بسبب التطلعات السياسية والاجتماعية التي لم تتم تلبيتها وبسبب حالة عدم الاستقرار في ليبيا المجاورة. أما على مستوى المشروع فإن هذه المخاطر تبرز في الشكوك حول مدى الالتزام بالحكومة بالمشروع. يمكن أن يؤدي ضعف التزام الحكومة في هذا المجال إلى تأخير التنفيذ وعدم وضوح في التوجه الاستراتيجي لقطاع الطرقات ككل. ويتم التعامل مع هذا الخطر من خلال استعداد الحكومة التونسية وجهودها الرامية لتسهيل الاستثمارات في المناطق المتأخرة تنمويا، بما في ذلك تمويل البنك الدولي كما هو الحال بالنسبة لها المشروع؛

ب. المخاطر المتعلقة بالاقتصاد الكلي: تواجه تونس حالياً حالة من عدم الثقة الاقتصادية على خلفية الانتعاش الضعيف. ترتبط مخاطر الاقتصاد الكلي لهذا المشروع بوضع الميزانية العامة في تونس. وقد يهدد تزايد الانكماش الاقتصادي ميزانية الدولة للاستثمار في قطاع الطرقات والصيانة اللازمة لها أيضاً، وهو ما قد يؤثر على استدامة التحسينات التي حققها المشروع. ويساهم دعم البنك الدولي لإصلاح الحوكمة في التخفيف من حدة هذه المخاطر؛

ج. المخاطر المتعلقة بالعوامل البيئية والاجتماعية: ما يثير القلق هو قضايا إعادة التوطين التي تؤثر على الطريق الجهوي 133 والطريق الوطني 12 والطريق الفرعي في القيروان، والإجراءات الطويلة لشراء الأراضي في تونس، وافتقار الإدارة العامة للطرقات والجسور للخبرة مع سياسات البنك الدولي الوقائية. يتم تناول قضايا إعادة التوطين وإجراءات التخفيف بالتفصيل في القسم 6.6 (الفقرات 76-81) أدناه. أما الحد من المخاطر المتعلقة بمسألة الأراضي فيتم من خلال الدعم الوثيق الذي يوفره البنك طيلة مدة إعداد المشروع وتنفيذه، إلى جانب دعم فريق العمل الذي أنشأته رئاسة الحكومة كما هو مطلوب أثناء التنفيذ. ويتم الحد من المخاطر المرتبطة بعدم الإلمام بالضمانات عبر التدريب الإضافي والدعم الوثيق الذي يقدمه البنك طيلة مدة إعداد المشروع وتنفيذه.

49) المخاطر المرتبطة بالتصميم والمراقبة معتدلة نظرا للخبرة التقنية التي تتمتع بها الإدارة العامة للطرق والجسور والخبرة مع المشاريع الممولة خارجياً. المخاطر الائتمانية بما في ذلك المخاطر المتعلقة بالمشتريات معتدلة، وهو ما أكدته التجارب السابقة للمؤسسات المالية الدولية الأخرى مع الأداء المتفوق المتعلق بالمشتريات في الإدارة العامة للطرق والجسور.

VI. ملخص التقييم

أ. التحليل الاقتصادي والمالي

50) تم إجراء تحليل اقتصادي باستخدام HDM-4 لأقسام الطرق الثلاث بشكل فردي، وللمشروع ككل، ويمكن الاطلاع على التفاصيل في الملحق 5.

51) سوف يساهم المشروع في التنمية الاجتماعية والاقتصادية لتونس عن طريق خفض تكاليف النقل، والفترة الزمنية للتنقل وتحسين السلامة على الطرق بين بعض المدن في المناطق المتأخرة تنموياً والمناطق الساحلية الأكثر ازدهاراً. كما سوف يساعد المشروع على ضمان تنقل أسرع، وأكثر أماناً وأقل تكلفة للأشخاص والبضائع بين هذه المناطق، مما يساعد على جعل الاستثمار في المناطق المتأخرة تنموياً أكثر جاذبية للقطاع الخاص. وسوف يحسّن المشروع أيضاً النظم المستخدمة لإدارة شبكة الطرق الوطنية، ما من شأنه تحسين إنتاجية الميزانيات المخصصة لصيانة الطرق. يقوم القطاع الخاص، في معظم الدول ومن بينها تونس، ببناء الطرق وتنفيذ مشاريع البنية التحتية للطرق ليست مربحة عموماً للقطاع الخاص. لذلك سوف يعمل القطاع العام على تنفيذ هذا المشروع، لكن مع إشراك القطاع الخاص في توفير خدمات البناء. كما سيتم إعداد دراسة جدوى لزيادة مشاركة القطاع الخاص في صيانة الطرق من خلال التعاقد على أساس الأداء. تتمثل القيمة التي يضيفها البنك الدولي من خلال هذا المشروع في خبرته الكبيرة في مساعدة البلدان الأخرى ذات الدخل المتوسط على إصلاح نظام صيانة الطرق، وبالتالي تحسين كفاءة نفقات الصيانة. كما أن سياسات و ضمانات البنك الدولي في مجال حماية البيئة والمجتمع هي أيضاً ذات قيمة في سياق المشروع.

52) بسبب اختلاف الوضعيات والحالات، تم تقسيم ممرات النقل الثلاثة إلى أقسام، وفقاً لحركة المرور والخصائص التقنية. تشمل كافة الطرق الثلاث أقساماً فيها حركة مرور أضعف نسبياً، جرى تطويرها كجزء من مشروع لتوفير مستوى خدمة متجانس على الطريق.

53) يبلغ صافي القيمة الحالية لجميع الاستثمارات على إجمالي طول الطرق حوالي 295 مليون دينار تونسي (حوالي 160 مليون دولار أمريكي) على أساس تقييم جميع ممرات المشروع الثلاثة (أنظر أدناه). وقد تراجعت تكاليف تشغيل المركبات الشاملة للمشروع بنسبة 30 في المئة. ويبلغ معدل العائد الداخلي الإجمالي لكافة الاستثمارات 29.5 في المئة.

العائد الداخلي الإجمالي	صافي القيمة الحالية		
-------------------------	---------------------	--	--

الطريق	القسم	(مليون دينار تونسي)	%
الطريق الوطني 12	سوسة - القيروان	188.4	42.4
الطريق الجهوي 133	الطريق الوطني 3 - زغوان	63.6	52.2
الطريق الوطني 4	الفحص - سليانة	42.9	15.3
المجموع		294.9	29.5

54) يبين التحليل الاقتصادي أن جميع الطرقات المدرجة في المشروع توفر عائدا اقتصاديا إيجابيا على الاستثمار، ولكن مع اختلافات هامة نظرا لتنوع الأوضاع التي تواجهها من حيث حركة المرور، وحالتها الراهن والأعمال المقترحة. ومع ذلك، فإن كل خط سير تمت دراسته هو صالح من الناحية الاقتصادية بشكل فردي، كما هو المشروع بشكل كلي.

55) يعتبر هذا التحليل غير شامل بما أنه لم يأخذ بعين الاعتبار أي حركة مرور جديدة. وهناك ثقة بأن النتيجة ستكون إيجابية وقوية حتى في حالة زيادة كافة العوامل بنسبة تصل إلى 20 في المئة مثل: مستوى حركة المرور وتكاليف البناء. وتبقى النتائج مرضية حتى في ظروف متدهورة.

ب. التقييم التقني

56) يمكن الاطلاع على التقييم التقني الكامل للمشروع في الملحق 2. الدراسات التقنية والخطط المنجزة للطريق الوطني 12 والطريق الجهوي 133 مرضية من حيث المضمون والجودة. أما الدراسات الخاصة بالطريق الوطني 4 فهي قيد التنفيذ وسيتم الانتهاء منها في نهاية عام 2015.

57) سيعمل المشروع على:

أ. توسيع الطريق الوطني 12 إلى 4 حارات من الكيلومتر 5 - إلى الكيلومتر 50، بما في ذلك التقاطع الرئيسي عند الكيلومتر 0 في سوسة والأجزاء الأخيرة من الطريق الفرعي في القيروان.

ب. توسيع الطريق الجهوي 133 إلى 4 حارات من الكيلومتر 0 إلى الكيلومتر 22، بما في ذلك تعزيز الطريق الفرعي في زغوان.

ت. توسيع الطريق الوطني 4 إلى 4 حارات من الكيلومتر 0 إلى الكيلومتر 65.

58) لا يهدف هذا المشروع إلى توسيع الطريق فقط، بل إلى توفير تجانس في مستويات الخدمة على كامل طول الطريق، مع إدخال تحسينات مختلفة تم التخطيط لها وفقا للحالة الراهنة. ومن أجل تحقيق هذا الهدف، تم تقسيم الطرق الثلاثة إلى 10 أقسام متجانسة مع خصائص مختلفة، بما في ذلك جزء واحد جديد سيتم بناؤه:

الجدول 2 - لمحة تقنية عامة

الطريق	الجزء	الطول (كلم)	الشكل الحالي	الأشغال المخططة
الطريق الوطني 12	تقاطع سوسة	1	على مستوى التقاطع	بناء تقاطع
	5 - 50 كلم	45	ممرين إثنين	ممرات 2x2
	الطريق الفرعي جنوب القيروان	6.8	ممرين إثنين	ممرات 2x2
	الطريق الفرعي شمال القيروان	4.2	غير قائم	قسم جديد، ممرات 2x2
الطريق الجهوي 133	الأجزاء الحضرية	3.4	ممرات 2x2	تعزيز
	الجزء الرئيسي	18.6	ممرين إثنين	ممرات 2x2
	الطريق الفرعي زغوان	2.5	ممرين إثنين	تعزيز
الطريق الوطني 4	0 - 1.5 كلم	1.5	ممرات 2x2	تعزيز
	1.5 - 65 كلم	62.2	ممرين إثنين	ممرات 2x2
	63.7 - 65 كلم	1.3	ممرات 2x2	تعزيز
المجموع		146.5		

59) تشير بنود المشروع إلى توصيات الوكالة الفرنسية لأبحاث الشوارع والطرق السريعة¹¹: "مبادئ توجيهية تقنية لإدارة الطرق الرئيسية والإرشادات العامة بشأن الشروط الفنية للطرق السريعة في المناطق الحضرية". تعتمد الخصائص الهندسية على تحديد السرعة القصوى بـ 90 كلم / ساعة في أي جزء من الطريق، أو أقل، حسب الظروف المحلية: عبور لمناطق حضرية أو تضاريس وعرة، أو مفارق طرق. وينطبق الأمر ذاته في كثير من الأحيان على الطريق الوطنية عدد 4.

60) يتمثل الهدف في رفع مستوى الممرات المستهدفة لتتوافق مع المواصفات التقنية الحديثة وتعزيز الطريق نفسها. يجب الاحتفاظ بالمسار الذي يسلكه كل طريق إلى أقصى حد ممكن باستثناء عدد قليل من التعديلات المحددة على

¹¹ وكالة فنية تابعة للحكومة الفرنسية: خدمة الدراسات الفنية للطرق والطرق السريعة

هندسة الطرق لتتوافق مع المعايير الهندسية المحددة. تتم مضاعفة عدد الحارات عموماً بشكل متناظر على جانبي محور الطريق الحالي، أو في بعض الحالات عن طريق إعادة استخدام الممر القائم وبناء الطريق الجديد في نفس الوقت. تبقى التقاطعات في الجزء الأكبر من الطريق على نفس المستوى، سواء دوارات أو تقاطعات طرق، خلافاً لما يتم اعتماده بالنسبة للطرق السريعة التي يتم فيها اعتماد طريقة موحدة للفصل عبر الممرات.

61) يبقى العائق الرئيسي أمام هذا النوع من الأعمال هو ضمان معالجة تقاطعات الطرق، وفي الوقت نفسه تأمين إمكانية الوصول محلياً إلى الطرق حيث تميل السرعة نحو الارتفاع بعد توأمة الممرات. كان اختيار نوع التقاطعات وتوزيعها على طول الطريق موضوع دراسة شاملة لتقديم لمحة عامة عن إدارة التقاطعات في الممر.

62) **السلامة على الطرق:** بناء على طلب من الإدارة العامة للطرق والجسور، باعتبارها الهيئة المتعاقدة على المشروع، تم إعداد تقرير حول مراقبة جودة السلامة على الطرق لكل من ممرات الطرق الثلاثة (الطريق الوطني رقم 12، الطريق الوطني رقم 4، الطريق الجهوي رقم 133) وذلك بهدف تحسين نوعية الدراسات المستقبلية. اتبعت الدراسة منهجية الوكالة الفرنسية لأبحاث الشوارع والطرق السريعة لعام 2005 التي يشترطها التوجيه الأوروبي لشهر نوفمبر 2008 بشأن إدارة سلامة البنية التحتية للطرق. تتبّع المنهجية إجراء مكرراً وقد تم أخذ التوصيات الصادرة عن مرحلة التصميم الأولية بعين الاعتبار خلال الدعوة إلى المشاركة في المناقصة. تضمن وثيقة الملخص إمكانية متابعة القرارات التي تم اتخاذها بشكل مشترك من قبل السلطة المتعاقدة ومن قبل مصمم المشروع. وقد تم إعداد ثلاثة تقارير في مرحلة التصميم الأولية من قبل اثنين من المستشارين المستقلين الذين أعدوا تقرير مراقبة الجودة. قام أحد المستشارين بإعداد التقرير الخاص بالطريق الوطني رقم 4، بينما قام مستشار ثاني بإعداد التقرير الخاص بالطريق الوطني 12 والطريق الجهوي 133.

63) تم الانتهاء من التصاميم التقنية التفصيلية ووثائق المناقصات للعمل على الطريق الوطني 12 والطريق الجهوي 133. ومن المتوقع الانتهاء من وثائق المناقصة الخاصة بالطريق الوطني 4 بحلول أوت -سبتمبر 2015.

ج. الإدارة المالية

64) أجرى البنك، أثناء مرحلة الإعداد، تقييماً للإدارة المالية لتحديد ملاءمة ترتيبات الإدارة المالية للإدارة العامة للطرق والجسور وللإدارة والمتابعة الناجمة لكافة عائدات المشروع بالإضافة إلى إعداد البيانات المالية الدقيقة والموثوقة في الوقت المناسب لأغراض البنك العامة والخاصة. تم إجراء التقييم بعد إعداد دليل سياسة البنك الدولي التشغيلية 10.00 ودليل الإدارة المالية لعمليات الاستثمار التي يمولها البنك الدولي. وعموماً، كشف التقييم أن ترتيبات الإدارة المالية المقترحة من قبل العميل مقبولة بشكل عام، إلا أن هناك مجالات للتحسين إلى جانب

ضرورة اعتماد مجموعة من الإجراءات المخففة من أجل ضمان بيئة ائتمانية قوية لتنفيذ المشروع على نحو سلس.

65) تشير الاستنتاجات الرئيسية لتقرير عام 2010 بشأن الإنفاق العام والمساءلة المالية لتونس إلى أن الإطار القانوني والإداري للإدارة المالية العامة سليم، وهو ما يطمئن كثيراً بشأن موثوقية المعلومات وبيئة الرقابة القوية. ومع ذلك هناك إخفاقات في مجالي الشفافية والمساءلة التي لا تزال بحاجة إلى معالجة. سوف يستفيد المشروع، إلى أقصى حد ممكن، من النظم القائمة التي رأى البنك أنها مرضية، مثل حساب الخزينة الموحد، ونظام ميزانية الدولة والقوانين، وسوف يعززها عند الحاجة لضمان فعاليتها ومن أجل استخدام أموال المشروع بطريقة اقتصادية، فعالة ولأغراض المخصصة لها.

66) تصميم المشروع بسيط نسبياً وواضح. ستقوم وزارة التجهيز والإسكان والتهيئة الترابية من خلال الإدارة العامة للطرق والجسور بتنفيذ المشروع، وسوف تكون مسؤولة عن الإشراف الائتماني الشامل بما في ذلك ترتيبات الإدارة المالية والإنفاق. وعلى الرغم من أن للإدارة العامة للطرق والجسور القدرة الكافية والحيدة على الإشراف على الإدارة المالية للمشروع، إلا أن قلة الخبرة مع السياسات والمبادئ التوجيهية للبنك الدولي في مجال الإدارة المالية قد تؤثر على قدرتها على توفير المعلومات الموثوقة واللائمة في وقت مناسب لإدارة المشروع ومراقبة تنفيذه. وعلاوة على ذلك، فإن الإدارة العامة للطرق والجسور لن تستخدم نظاماً محوسباً لتسجيل حسابات المشروع، وبالتالي سيتم إعداد التقارير المالية للمشروع يدوياً، ونظراً لحجم المعاملات المتوقعة للمشروع، فقد يؤخر ذلك امتثال المشروع لمعايير ومتطلبات إعداد التقارير المالية للبنك.

67) من أجل الحد من المخاطر ونقاط الضعف التي تم تحديدها، سوف تعمل الإدارة العامة للطرق والجسور، بدعم من البنك، على تنفيذ إجراءات الحد من المخاطر التالية: (1) توظيف متخصص في وحدة تنفيذ المشروع التابعة للإدارة بدوام جزئي للإشراف على الإدارة المالية للمشروع؛ (2) توفير التدريب المتخصص على إجراءات الإدارة المالية للبنك الدولي، وإجراءات الصرف لبناء قدرات الموظفين الإداريين والماليين الحاليين في الإدارة والذين سيتعاملون مع الجوانب المالية للمشروع. (3) اتباع دليل عمليات مشروع مرضي للبنك، وهو الذي اعتمده وزارة التجهيز والإسكان والتهيئة الترابية والذي يتضمن بالتفصيل عمليات المحاسبة، والصرف وإجراءات إعداد التقارير المالية. (4) إعداد بيانات محاسبية محددة ومنفصلة باليورو (للقرض) وبال دولار الأمريكي (للمنحة) تبقى لدى البنك المركزي التونسي ويشرف عليها موظفو البنك المركزي التونسي. (5) الاستفادة بأكبر شكل ممكن من المعلومات المالية للمشروع التي تم جمعها عبر نظام دعم القرار الخاص بالميزانية، الذي على الرغم من أنه في الأساس نظام خاص بالميزانية، فإنه يسمح بالقيام بعملية مراجعة سليمة للالتزامات المشروع والمدفوعات؛ و(6) ضمان إعداد البيانات المالية الختامية للمشروع في الوقت المحدد في

غضون ستة أشهر من تاريخ انتهاء السنة المالية بما يتيح لمدقق الحسابات الخارجي القيام بعمليات التدقيق في الوقت المناسب من أجل الامتثال لمتطلبات التدقيق التي يحددها البنك الدولي.

د. المشتريات

68) ينظم المرسوم رقم 1039-2014 نظام المشتريات العمومية التونسية. يحسن هذا المرسوم الجديد الخاص بالمشتريات العمومية الذي تم إعداده بمساعدة البنك مبادئ الشفافية، والحوكمة، والتعامل مع الشكاوى كما يوضح طرق اختيار الاستشاريين. وقد دخل حيز التنفيذ في 1 جوان 2014. يتماشى التشريع التونسي الجديد لشراء السلع، والأشغال والخدمات الاستشارية بشكل عام مع المبادئ التوجيهية للبنك، كما توجد في تونس هيئات رقابية ملائمة. سيتم تنفيذ المشتريات الخاصة بالمشروع وفقاً للمبادئ التوجيهية للبنك: شراء السلع والأشغال والخدمات غير الاستشارية في إطار قروض البنك الدولي للإنشاء والتعمير، وقروض المؤسسة الدولية للتنمية ومنح المقترضين من البنك الدولي "بتاريخ جانفي 2011، والمنقح في جويلية 2014 ("إرشادات المشتريات")، و"المبادئ التوجيهية: اختيار وتوظيف الاستشاريين في إطار قروض البنك الدولي للإنشاء والتعمير، وقروض المؤسسة الدولية للتنمية ومنح المقترضين من البنك الدولي بتاريخ جانفي 2011، والمعدل في جويلية 2014 ("المبادئ التوجيهية للمستشارين")، والأحكام المنصوص عليها في اتفاقيات القروض والمنح. تنطبق أيضاً على المشروع "المبادئ التوجيهية للبنك الدولي بشأن منع ومكافحة الغش والفساد في المشاريع الممولة من قبل قروض البنك الدولي للإنشاء والتعمير، وقروض ومنح المؤسسة الدولية للتنمية" بتاريخ أكتوبر 2006 والمنقحة في جانفي 2011 ("المبادئ التوجيهية لمكافحة الفساد").

69) تم إجراء تقييم لقدرات نظام المشتريات لصالح الإدارة العامة للطرق والجسور. ويستند هذا التقييم على معرفة وخبرة الإدارة العامة للطرق والجسور في مجال المشتريات في إطار مشاريع أخرى تمولها المؤسسات المالية الدولية (مثل البنك الإفريقي للتنمية) وعلى المعلومات المقدمة من قبل موظفي الإدارة، مع الأخذ بعين الاعتبار لطبيعة النفقات المتوقعة والحجم المحتمل للتعهدات التي ستحتاجها الإدارة. وتتمثل الأهداف الرئيسية لعملية التقييم هذه في تحديد ما إذا كانت الوكالة المنفذة تتمتع بالقدرة على القيام بوظيفة الشراء للمشروع بطريقة فعالة. أخذت عملية هذه التقييم بعين الاعتبار عملية التعاقد بأكملها، والتي تشمل: (1) التخطيط؛ (2) إعداد وثائق المناقصات؛ (3) استلام المناقصات أو العروض وتقييمها. (4) وضع الصيغة النهائية وتوقيع العقد أو الانفاق؛ (5) متابعة التنفيذ؛ و (6) حفظ وأرشفة الوثائق للتدقيق والمراجعة فيما بعد.

70) خلص التقييم إلى أنه في حين اكتسبت الإدارة العامة للطرق والجسور خبرة واسعة من إجراءات المشتريات المتبعة في البنك الإفريقي للتنمية والصندوق العربي للإنماء الاقتصادي والاجتماعي وغيرهما من الجهات المانحة

الأخرى في إطار مشاريع مماثلة، إلا أن الإدارة سوف تتعامل، لأول مرة، مع إجراءات المشتريات المتبعة في البنك الدولي. ويتمثل الخطر الرئيسي الوحيد المتعلق بالشراء في عدم إلمام الإدارة بتوجيهات الشراء الخاصة بالبنك الدولي مما قد يؤدي إلى تأخير في إطلاق عملية الشراء في بداية تنفيذ المشروع (لمزيد من التفاصيل، انظر الملحق 3).

71) تتمتع الوكالة المنفذة بالقدرة على تنفيذ وإدارة مشتريات المشروع بما أنها أصبحت تعرفت جيدا خلال الإعداد للمشروع على توجيهات المشتريات ووثائق المناقصات المعيارية الخاصة بالبنك الدولي. (لمزيد من التفاصيل، انظر الملحق 3).

هـ. التأثيرات الاجتماعية (بما في ذلك السياسات الوقائية)

72) تعتبر الآثار الاجتماعية للمشروع بشكل عام إيجابية من حيث تحسين التواصل بين المناطق الفقيرة اقتصاديا والمحرومة. أما بالنسبة لمستخدمي الطرقات فإنه سيتم تقليص تكاليف النقل والوقت الذي يقضونه على الطرقات. وسوف يكون لتحسين السلامة على الطرقات آثار اجتماعية مفيدة، لاسيما بالنسبة للرجال الذين ترتفع نسبة الوفاة بالنسبة لهم في حوادث الطرقات بشكل أكبر من النساء.

73) الجنس: هناك تنوع سليم بين الجنسين داخل الإدارة العامة للطرقات والجسور، وسوف يشجع المشروع الموظفين، على وجه التحديد، على المشاركة في تمارين بناء القدرات. حرص فريق العمل الذي ينفذ التعداد والدراسات الاجتماعية والاقتصادية التي تشكل جزءا من خطة عمل إعادة التوطين على أن يتم أخذ الاعتبارات الحساسة للمجتمع بعين الاعتبار، حيث اجتمع مع النساء بشكل منفصل عن الرجال، وجمع بيانات مفصلة لتحديد التأثيرات المحتملة للمشروع لكل من الجنسين. تقترح خطة عمل إعادة التوطين بعض التدابير لتضمن أن المجموعات التي قد تواجه صعوبات أكبر في الحصول على التعويض أو في المشاركة في عملية التشاور أو في الوصول إلى آلية رفع المظالم (مثل أصحاب الأراضي من الإناث أو كبار السن) قادرة هي أيضا على إيصال رأيها والمشاركة (من خلال آلية سبيل المثال، عقد جلسات التشاور في وقت ومكان مناسب للأفراد الذين لديهم مسؤوليات عائلية و / أو يعانون من ضعف في الحركة ومن خلال التحدث مع كلا الزوجين أثناء التعداد). أثناء التنفيذ، سيكون هذا المشروع قادرا على رصد تأثيرات محددة عن طريق الحصول على ردود أفعال مفيدة (مصنفة حسب الجنس) من خلال آلية رفع المظالم المعمول بها.

74) إعادة التوطين: تنطبق سياسة البنك الدولي بشأن إعادة التوطين القسرية (السياسة التشغيلية رقم 4.12) على هذا المشروع بما أنه يتطلب شراء الأراضي لتوسيع وتحسين عدة أقسام من الطرقات الرئيسية التي تم تحديد أهميتها لتحسين الشبكة الوطنية. قام البنك الدولي بزيارات ميدانية إلى الطريق الوطني رقم 12، الطريق الوطني رقم 4،

الطريق الجهوي رقم 133 واستخلص بأن الأثر الاجتماعي الأكبر يرتبط بشراء الأراضي وسوف يشمل ذلك في الغالب: (1) شراء أجزاء ضيقة من الأراضي الزراعية على طول الطريق و(2) هدم المباني الصغيرة ونقل الأكشاك على بعد بضعة أمتار على طول الطريق. يتم تخفيف هذه الآثار بالكامل كجزء من آلية رفع المظالم في مواقع محددة وفقاً للسياسة التشغيلية رقم 4.12 للبنك الدولي. لا يزال حجم عمليات شراء الأراضي بالكامل، بما في ذلك الاستخدام غير الطوعي للأراضي، و عملية إعادة التوطين المادية المحتملة غير معروف بالكامل بما أن التصميم النهائي لكل الطرق غير متوفر. ومع ذلك، فإنه من غير المتوقع تنفيذ عمليات إعادة توطين مادية وسوف تكون تأثيرات المشروع على الناس المعنيين بسيطة نسبياً. وعلى سبيل التوضيح، بالنسبة للطريق الوطني 12، الذي تتوفر التصاميم التفصيلية والطبوغرافية الخاصة به، سوف تكون عمليات شراء مساحات تتراوح بين متر مربع واحد و5 هكتارات ضرورية، وهو ما سيؤثر على ملاك أرض يصل عددهم إلى 587. أما بالنسبة للطريق الجهوي 133 فسوف يتأثر 75 مالك أرض. ومن المتوقع أن يكون عدد المتأثرين من المشروع على الطريق الوطني عدد 4 أقل من ذلك. يعكس تصميم الطريق الوطني 12 والطريق الجهوي 133 محاولة الحد من تأثير المشروع عن طريق تجنب المساكن والهياكل الاجتماعية مثل المساجد. وبالإضافة إلى ذلك، يمكن أن يخفف الاتفاق على تعويض الخسائر بتكلفة الاستبدال وتوفير التعويض في الوقت المناسب (وشراء الأراضي) قبل بدء الأشغال بشكل كبير من خطر تأخر الجدول الزمني لعمليات الأشغال بسبب الخلافات حول قيمة الأراضي ودفع ثمنها في الوقت المناسب.

75) تم استكمال إطار سياسة إعادة التوطين لتوجيه تطوير خطة عمل إعادة التوطين. كما تم عقد مشاورات حول إطار سياسة إعادة التوطين في 26 ديسمبر 2014، وتم الإعلان عنها في تونس في 5 فيفري 2015، وفي مركز المعلومات التابع للبنك الدولي في 10 فيفري، 2015. تم الانتهاء من مسودة خطة عمل إعادة التوطين للمواقع المحددة على الطريق الوطني 12 والطريق الجهوي 133. وجرى عقد مشاورات بشأن خطة عمل إعادة التوطين في 16، 17 و18 مارس 2015؛ وتم نشرها في تونس في 24 أبريل 2015، وفي مركز المعلومات التابع للبنك الدولي في 24 أبريل 2015. وبما أن التصميم الدقيق وتخطيط الطريق الوطني 4 غير معروفين في هذه المرحلة، فإنه سيتم استخدام خطة عمل إعادة التوطين من أجل تطوير إطار سياسة إعادة التوطين بعد أن يصبح التصميم معروفاً. يجب أن يوافق البنك الدولي على إطار سياسة إعادة التوطين بالنسبة للطريق الوطني 4، وأن يتم التشاور بشأنها، والكشف عنها ودفع التعويضات قبل بدء الأشغال العامة على الجزء.

76) قضايا الإرث: كشف التعداد والمشاورات بشأن إطار سياسة إعادة التوطين عن وجود بعض المسائل المتعلقة بإعادة توطين الإرث التي تؤثر على ممرات الطرقات المدرجة في المشروع. سمح شراء الحكومة التونسية للأراضي بتوسعة الطريق خلال الفترة الممتدة بين عامي 2000 - 2005 دون تدخل البنك الدولي إلا أن أصحاب هذه الأراضي لم يقبضوا تعويضهم حتى الآن. تم إجراء تدقيق في أبريل 2015، وقد أشارت نتائجه إلى

أن الحكومة استحوذت على 255 قطعة أرض خلال الفترة الممتدة بين عامي 2000 - 2005 للسماح بتطوير الطرقات في ثلاثة مواقع متميزة من المشروع المقترح: الطريق الوطني 12 في ولاية سوسة والطريق الفرعي في القيروان (المعروف باسم الطريق الوطني 2 د) في ولاية القيروان، والطريق الجهوي 133 في ولاية زغوان. ووفقاً لنتائج التدقيق، يبدو الوضع في كل موقع كما يلي:

أ. الطريق الوطني 12: توسعة الطريق خلال الفترة الممتدة بين عامي 2000-2002 بمسافة 10.3 كلم من الطرقات بمساحة قدرت بـ 20 متراً في كل اتجاه وهي توسعة أدت إلى مصادرة 206 قطعة أرض. تم نشر إشعار المصادرة بالتوازي مع النتائج الطبوغرافية وخطة تقطيع الأرض في عام 2000، وتم إجراء المشاورات مع المواطنين المعنيين. تم إجراء الأشغال بين عامي 2000 و 2002. وتم استكمال إجراءات الحصول على الأراضي بالاتفاق المتبادل في عام 2003. ومع ذلك لم يتم نشر أي مرسوم نزع للملكية¹². يأتي نقل ملكية بعد التوقيع على اتفاق عقد البيع خارج المحكمة، أو بأمر من المحكمة بناء على مرسوم نزع الملكية مقابل التعويض الذي يحدده القاضي. ومن أصل 206 قطعة أرض، تلقى فقط 111 مالكا التعويض النقدي بعد اتفاق ودي وتم نقل السند القانوني إلى الدولة. أحد الأراضي كانت بالفعل ملكاً للدولة، وبقي 94 مالك أرض لم يحصلوا إلى حد الآن على أي تعويض نقدي. من بين قطع الأرض الـ 94، يبدو أن 78 قطعة أرض لم يتم دفع التعويض مقابلها بسبب مشاكل متعلقة بوثائق ملكية الأراضي، أو وثائق خاصة بالملكية العقارية، أو بسبب عدم رغبة أصحاب الأراضي في التوقيع على العقود المعروضة. وتم دفع التعويض مقابل قطع الأرض الـ 16 المتبقية بشكل جزئي، وهذا يعني أن واحداً أو أكثر (ولكن ليس كل أصحاب الأراضي) قبل بالتعويض ونقل جزءاً من الملكية إلى الدولة. تبلغ المساحة الإجمالية لقطع الأراضي الـ 94 المطلوب نزع ملكيتها 27,722 متراً مربعاً، بقيمة تعويضات إجمالية تبلغ 222,546 دينار تونس (أي ما يعادل حوالي 000,116 دولار أمريكي وفق أسعار الصرف الحالية).

ب. الطريق الوطني 2 د (الطريق الفرعي في القيروان في الجنوب الشرقي، المتصل بالطريق الوطني عدد 12): تم تنفيذ الأشغال الخاصة بالطريق الفرعي المتصل بالطريق الوطني 12، على مسافة 16 كلم، في عام 2000، وتطلبت الأشغال مصادرة 35 قطعة أرض، بعد نشر مرسوم نزع الملكية وخطة تقطيع الأرض في عام 2000. تم نشر مرسوم نزع الملكية في 5 جانفي 2009. ويأتي نقل الملكية بعد التوقيع على اتفاق عقد البيع خارج المحكمة، أو بأمر من المحكمة بناء على مرسوم نزع الملكية مقابل التعويض الذي يحدده القاضي. ومن أصل 35 قطعة أرض، تلقى 29 مالكا التعويض النقدي وفق اتفاق ودي وتم نقل السند القانوني إلى الدولة قبل أو بعد صدور مرسوم نزع الملكية. لم تتم تسوية وضعية قطعتي أرض بما أن وضع ملكيتها الحالية غير واضح وتنتظر فيه حالياً محكمة مدنية، في حين تبين أن هناك أربع قطع كانت بالفعل ملكاً للدولة. وتبلغ المساحة الإجمالية لقطعتي الأرض

¹² مرسوم نزع الملكية هو أداة إدارية تطلب من القاضي نقل ملكية العقار للدولة، بما يسمح للدولة بالتملك القانوني للأرض بعد إيداع الأموال في حساب الضمان.

المصادرتين 21,173 متر مربع، يبلغ مقابلُ تعويضها قيمة إجمالية تصل إلى 127,038 دينار تونسي (أي ما يعادل حوالي 000,66 دولار أمريكي وفق أسعار الصرف الحالية).

ج. الطريق الجهوي 133: من أجل توأمة الممرات على الطريق الجهوي 133 في عام 2002 في إطار خطة حضرية، تمت توسعة الطريق اليمين بمساحة إجمالية تصل إلى مجموع 50 متراً على طول 2 كلم، دون تنفيذ أي تدابير نزع ملكية قانونية بشكل مسبق. أظهرت النتائج الأولية للمسح الطبوغرافي أن الطريق شُيّد بطريقة أثرت على 13,702 متر مربع من الأراضي التابعة لـ14 قطعة أرض. أصحاب الأراضي لايزالون الملاك القانونيين للأراضي التي بنيت عليها الطريق بما أنه لم يتم تنفيذ أي عملية مصادرة. من بين القطع الـ14، هناك ستة قطع أراضي كانت بالفعل ملكاً للدولة، و8 تعود ملكيتها لأصحابها الذين يمتلكون شهادات ملكية رسمية، ومستعدون لقبول التعويض بموجب اتفاق ودي مع إدارة الدولة. لم يتم احتساب القيمة الإجمالية للتعويض لهذه الأراضي.

(77) الوضع الحالي المتعلق بالتعويض الخاص بكل من الطرقات الثلاث هو على النحو التالي:

أ. في الحالات الـ94 الخاصة بالطريق الوطني عدد 12 التي لم يتم دفع مقابل التعويض على الأراضي المصادرة بالكامل حتى الآن، لم تحصل الدولة حتى الآن على الملكية القانونية للأراضي على الرغم من اكتمال الأشغال. تم تخصيص أموال وفقاً لأسعار الأراضي عام 2003 في وزارة الخزانة الوطنية، لكل قطعة أرض وجرى توثيق ذلك.

ب. الطريق الوطني 2 د (الطريق الفرعي في القيروان في الجنوب الشرقي، المتصل بالطريق الوطني عدد 12): تم منح الدولة الملكية القانونية واستملاك قطعتي الأرض على الطريق الوطني 2 د على خلفية نشر مرسوم نزع الملكية والأمر القضائي اللاحق بتخصيص الأموال اللازمة (وفقاً لأسعار 2009). ومع ذلك، فإن أصحاب الأراضي لم يتمكنوا حتى الآن من الحصول على أموالهم بما أن قضاياهم ما تزال أمام المحكمة المدنية.

ج. الطريق الجهوي 133: في الحالات الثمانية الخاصة بالطريق الجهوي 133 التي لم يتم دفع التعويض مقابل الأراضي المصادرة حتى الآن بالنسبة لها، لم تحصل الدولة حتى الآن على الملكية القانونية للأراضي، على الرغم من استكمال الأشغال. وقد تم إيداع أموال التعويض في حساب الطريق الجهوي 133.

(78) تنص خطة العمل المحددة زمنياً المؤرخة في 3 جوان 2015، التي وافق عليها المقترض والبنك الدولي على التدابير التالية لمعالجة قضايا التعويض المتعلقة ببرنامج أعمال الطرقات التي قام بها المقترض بين عامي 2000 و2005 على قطع الأرض المتاخمة لمنطقة المشروع:

أ. تشترط خطة العمل على الحكومة التونسية نشر مرسوم نزع الملكية للطريق الوطني 12، تليه إحالة من الحكومة التونسية لملفات قطع الأراضي الـ94 التي لم يتم تعويضها بالكامل للمحاكم لإعادة تقييمها بأسعار السوق الحالية والوصول إلى حل نهائي. ينص القانون التونسي على أن يقوم القاضي الذي ينظر في المصادرة، بمجرد نشر مرسوم نزع الملكية، بتحديد التعويض وفق الأسعار المعمول بها اعتباراً من تاريخ نشر المرسوم (المخطط نشره

في عام 2015). عملية التعويض المتعلقة بأراضي الطريق الوطني 12 جارية حالياً، ونظراً للتأخير في دفع المستحقات للأفراد المتأثرين بالمشروع، فقد اتفق البنك والمقترض على أن يتخذ المقترض كافة الإجراءات الممكنة لتسهيل تسوية جميع المطالبات المعلقة في أسرع وقت ممكن ليضمن أن جميع الأراضي التي تمت مصادرتها في الماضي بغرض الأشغال التي تشرف عليها الحكومة قد تم الحصول عليها من بطريقة قانونية وبشكل عادل وشفاف.

ب. الطريق الوطني 2 د (الطريق الفرعي في القيروان في الجنوب الشرقي، المتصل بالطريق الوطني 12): تتطلب خطة العمل من الإدارة العامة للطرق والجسور، والإدارة العامة للأراضي والشؤون القانونية، ووزارة أملاك الدولة والشؤون العقارية أن تتأكد من أن الملفات المتعلقة بقطعتي الأرض على الطريق الوطني 2 د هي أمام المحاكم وأن الحكومة اتخذت كل الخطوات الممكنة لتسريع اتخاذ قرار بشأنها. على الرغم من أن ملفي قطعتي الأراضي المتبقيتين على الطريق الوطني 2 د هما أمام المحاكم بسبب إشكاليات قانونية خاصة بمالكيها، ونظراً للتأخير في دفع المستحقات للأفراد المتأثرين بالمشروع، اتفق البنك والمقترض على أن يتخذ المقترض كافة الإجراءات الممكنة لتسهيل تسوية جميع المطالبات المعلقة في أسرع وقت ممكن ليضمن أن جميع الأراضي التي تمت مصادرتها في الماضي من أشغال تشرف عليها الحكومة قد تم الحصول عليها من بطريقة قانونية وبشكل عادل وشفاف.

ت. الطريق الجهوي 133: تتطلب خطة العمل من الإدارة العامة للطرق والجسور، الإدارة العامة للأراضي والشؤون القانونية، ووزارة أملاك الدولة والشؤون العقارية اعتبار قطع الأراضي الثمانية على الطريق الجهوي 133 أراضي متأثرة بمشروع هذا الطريق وإيجاد حلول لها باعتبارها استحوذات جديدة تماماً. نظراً لعدم القيام بأي عملية تقييم في السابق، قررت الحكومة التونسية معالجة قضايا الإرث عبر تعويض قطع الأراضي الثمانية المصادرة وفق أسعار السوق في 2015 وفق خطة عمل إعادة التوطين.

79) كإجراء عام، ستعمل الحكومة على تقديم وثائق وأدلة مرضية للبنك تؤكد اتخاذ جميع التدابير الممكنة لدعم أصحاب الأراضي بالحصول على مستحقاتهم. أما بالنسبة لأي من قطع الأراضي التي لم يتم تعويضها تماماً قبل بداية الأشغال، يجب على الحكومة أن تظهر أن أي إجراء حكومي آخر لا يمكن أن يعجل من حل هذه المسألة وأن الأمر هو في يد المالك بالكامل أو في انتظار صدور قرار من المحكمة.

80) سيتم الانتهاء من خطة العمل ويتم تنفيذ مراجعة مستقلة لجميع التدابير المتخذة والوثائق التي تثبت ذلك قبل بداية الأعمال المدنية أو الأشغال المتاخمة لقطع الأراضي التي تأثرت بقضايا الإرث. من الضروري أيضاً أن يتم القيام بتنفيذ مرضي لخطة العمل وفقاً لاتفاقية القرض. يمكن أن يشكل عدم حسم هذه القضايا العالقة خطراً كبيراً على تنفيذ المشروع المقترح الذي سيموله البنك الدولي.

81) تقع مسؤولية تنفيذ حيازة الأراضي على عاتق الإدارة العامة للطرق والجسور، والإدارة العامة للأراضي والشؤون القانونية، ووزارة أملاك الدولة والشؤون العقارية، ومع ذلك، سوف تحصل الإدارة العامة للطرق والجسور على دعم مجموعة العمل التي شكلتها رئاسة الحكومة والتي جرى تكليفها بضمان التنسيق السليم داخل الحكومة حتى يتم اتباع الإجراءات المناسبة ودفع التعويض مقابل الاستحواذ على الأراضي في الوقت المناسب.

82) إشراك المواطنين وآلية رفع المظالم: يتم التعامل مع المواطنين في إطار هذا المشروع بشكل أساسي من خلال إعداد وتنفيذ خطة عمل إعادة التوطين وآلية رفع المظالم التي تم وضعها. تم تنظيم مشاورات مع السكان المعنيين، بما في ذلك الممثلين عن المجتمع المدني، بالإضافة إلى التعداد الاجتماعي الذي تم تنفيذه بشكل جيد فضلاً عن إجراء مسح لعدد الأسر المتأثرة بالمشروع، وذلك كجزء من تطوير خطة عمل إعادة التوطين. تم إبلاغ كل الأفراد المتأثرين بالمشروع إلى جانب منظمات المجتمع المدني بالمشروع وبآلية رفع المظالم في إطار التعداد، والدراسة الاجتماعية والاقتصادية والمشاورات حول خطة عمل إعادة التوطين. تم تصميم آلية رفع المظالم، بإشراف وحدة تنفيذ المشروع، للتعامل بشكل مناسب مع أية مخاوف من الأفراد المتأثرين بالمشروع أو من المجتمع المدني. يمكن توجيه الأسئلة والتعليقات والشكاوى مباشرة إلى السلطات المحلية، والممثلين الجهويين و / أو إلى الإدارة المركزية عن طريق البريد الإلكتروني أو الهاتف أو الرسائل. وقد تم إعداد كتيبات تتضمن تفاصيل العملية فضلاً عن معلومات حول الجهات التي يمكن الاتصال بها في شكل وبلغة يفهمها بسهولة الأفراد المتأثرون بالمشروع. سوف يساعد الإشراف الدقيق من قبل فريق البنك الدولي على تنفيذ الضمانات على الإدارة الجيدة للمشروع. ولهذا الغرض تم إدراج مؤشر على آلية رفع المظالم في إطار نتائج المشروع.

83) على الرغم من أن المقترض لم يعمل مع مشاريع قطاع الطرقات التي يمولها البنك الدولي لأكثر من عقد كامل، فإن خبرة وزارة التجهيز والإسكان والتهيئة الترابية مع مشاريع البنية التحتية الكبيرة التي تمولها المؤسسات المالية الدولية (بما في ذلك البنك الأفريقي للتنمية وبنك الاستثمار الأوروبي)، والتزام وحدة تنفيذ المشروع باتباع سياسات وضمانات البنك الدولي، وتمكّنها من العملية كانت واضحة من خلال تطوير إطار سياسة إعادة التوطين محلياً. تم التعاقد مع مستشارين إثنين لتطوير خطة عمل إعادة التوطين والحد من آثار قلة الخبرة العملية لوحدة تنفيذ المشروع في هذا المجال. وقد شاركت وحدة تنفيذ المشروع عن كثب في وضع اللامسات الأخيرة على خطة عمل إعادة التوطين وفي المشاورات بشأن خطة عمل إعادة التوطين. وتم أيضاً تحديد نقطة محورية فيما يتعلق بتنفيذ الضمانات الاجتماعية (بما في ذلك آلية رفع المظالم). وبالإضافة إلى الإحاطات الإعلامية المتكررة، نظم البنك برنامجاً تدريبياً دام يوماً واحداً حول السياسة التشغيلية للبنك رقم 4.12. وتم إجراء المزيد من عمليات بناء القدرات وبرامج التدريب المحددة خلال مرحلة الإعداد، كما تم التخطيط للقيام بتدريب إضافي خلال مرحلة التنفيذ (انظر القسم الخامس، المخاطر الرئيسية وتدابير التخفيف).

و. التأثيرات البيئية (بما في ذلك السياسات الوقائية)

84) يمول المشروع عملية تحسين ثلاثة أقسام من الطرقات القائمة بالفعل. وعلى الرغم من أنه قد يتم تحويل مسار بعض الأقسام في هذه الطرقات، فإنه وبشكل عام من المتوقع أن يتم التعرف على التأثيرات البيئية بشكل جيد وبطريقة يمكن التحكم فيها مع اتخاذ تدابير التخفيف المحددة في خطة إدارة التأثيرات البيئية والاجتماعية الخاصة بكل جزء من الطريق. لذلك، ووفقاً لإجراءات السياسة التشغيلية رقم 4.01 للبنك الدولي، تم تصنيف هذا المشروع في الفئة باء. لن تتأثر المساكن الطبيعية من هذا المشروع، وبالتالي لم يتم تفعيل إجراءات السياسة التشغيلية للبنك رقم 4.04. ولكن سوف يتأثر من المشروع جزء صغير من الغابة في منطقة الطريق الوطني 4 الذي سيتم توأمة في محيط جبل منصور. نتيجة لذلك، جرى تفعيل إجراءات السياسة التشغيلية رقم 4.36 للبنك الدولي (الغابات) وسوف تصف التأثيرات البيئية والاجتماعية الخاصة بمواقع محددة بالتفصيل مجال التدخل، ومناطق الغابات التي سوف تتأثر، وجميع الإجراءات المرتبطة بالاستخدام الدائم أو الجزئي لمناطق الغابات. وتنتج الآثار البيئية المحتملة المتعلقة بهذا المشروع عن (1) إدارة غير جيدة لمخلفات البناء، والحطام، ومياه الصرف الصحي، والغبار، والوضوء، والتسربات والمخلفات الأخرى الناتجة عن بناء الطرقات؛ (ب) عدم الاهتمام الكافي بتآكل التربة، وزرع الأحجار الجافة لمواجهة الفيضانات، وإدارة مياه الأمطار، واستقرار المنحدر وإدارة المقلع؛ (3) فقدان أو تلف الغطاء النباتي بسبب قطع الأشجار غير المناسب وعدم إعادة زرع الأشجار بشكل كاف؛ (4) عدم الاهتمام كما ينبغي بحركة المرور الآمنة والمريحة للمركبات والمشاة والماشية وبتأمين الوصول إلى الممتلكات التي تربط الطرقات المعنية بالمشروع؛ (5) البروتوكولات غير المناسبة للتعامل مع ما قد تتم مواجهته أو العثور عليه بالصدفة، إن وجد؛ و (6) كل ما يتعلق بالصحة والسلامة المهنية للعمال أثناء العمل وسلامة المشاة والمجمعات التي تعيش في محيط الأشغال.

85) أجرت وزارة التجهيز والإسكان والتهيئة الترابية التقييمات الخاصة بالتأثيرات البيئية والاجتماعية للطرقات الثلاث وقامت بإعداد إطار عمل للإدارة البيئية والاجتماعية للطريق الوطني 4. وكان هذا الأخير موضوع مشاورات مع أصحاب المصلحة الأساسيين تم تنظيمها خلال شهر ديسمبر 2014 والإفصاح عنها وطنياً وفي مركز المعلومات التابع للبنك الدولي في 13 فيفري عام 2015. تم إعداد التقييمات الخاصة بالتأثيرات البيئية والاجتماعية للطريق الوطني 12 والطريق الجهوي 133 بالتنسيق مع فريق تصميم الطرقات. يحتوي كل تقييم من التقييمات الخاصة بالتأثيرات البيئية والاجتماعية أيضاً على تدابير التخفيف الصادرة عن الإدارة البيئية والاجتماعية الخاصة بالطريق المعنية بالمشروع. وبالإضافة إلى تدابير التخفيف، تشمل خطط الإدارة البيئية والاجتماعية الترتيبات المؤسسية للإشراف، وإعداد التقارير، والمراقبة، والتدريب والتنسيق بين أصحاب المصلحة المتعددين. تم أيضاً إدراج أدوات الكشف عن الإجراءات الخاصة بالتعامل مع ما يتم مواجهته بالصدفة في خطط الإدارة البيئية والاجتماعية للحفاظ على أي مواد ثقافية أو تاريخية قد يتم اكتشافها. وقد تم وضع آلية رفع المظالم لمواصلة التواصل مع

الأفراد المتأثرين بالمشروع. وقد أشرفت وزارة التجهيز والإسكان والتهيئة الترابية على مشاورات خاصة بالموقع مع جميع أصحاب المصلحة المعنيين والمتأثرين من المشروع (بما في ذلك مجموعات السكان المعنيين، وأصحاب الأراضي ومستخدمي الأراضي، وغيرهم من الوكالات المعنية على المستويات الوطنية والجهوية إلخ..). وفي شهر مارس 2015، تم إدراج تعليقات وردود فعل المعنيين بالمشروع والمتأثرين منه في تصميم المشروع والتقييمات الخاصة بالتأثيرات البيئية والاجتماعية. وفي 24 أبريل 2015 تم نشر التقييمات الخاصة بالتأثيرات البيئية والاجتماعية النهائية على الموقع الإلكتروني للمقترض وفي بعض المناطق المحددة من المشروع لتيسير وصول جميع أصحاب المصلحة إليها. وكشف البنك عن إثنين من التقييمات الخاصة بالتأثيرات البيئية والاجتماعية في مركز المعلومات التابع للبنك الدولي في 24 أبريل 2015 أيضاً. سيتم تضمين التقييمات الخاصة بالتأثيرات البيئية والاجتماعية في وثائق المناقصة، وقد تم إعداد نماذج لمراقبة المقاولين والإشراف عليهم في التقييمات الخاصة بالتأثيرات البيئية والاجتماعية. سوف تنعكس تكلفة تنفيذ تدابير التخفيف المطلوبة بموجب التقييمات الخاصة بالتأثيرات البيئية والاجتماعية على قيمة عقود البناء. ومن المتوقع أن يتم الانتهاء من تحديد المسار النهائي للطريق الوطني 4 بعد عدة أشهر من الموافقة على المشروع، على أن يتم بعد ذلك إعداد التقييمات الخاصة بالتأثيرات البيئية والاجتماعية في الموقع المحدد (بما في ذلك إطار عمل للإدارة البيئية والاجتماعية). وسوف يتم إرسال هذه التقييمات الخاصة بالتأثيرات البيئية والاجتماعية إلى البنك للحصول على موافقته عليها وسيتم التشاور حولها والكشف عنها قبل بدء عملية تقديم ملفات المناقصات.

86) لم تعمل الإدارة العامة للطرق والجسور مع البنك الدولي خلال السنوات العشر الأخيرة، ولم يكن هناك في البداية خبير بيئي في فريق المشروع على دراية بسياسات و ضمانات البنك الدولي. ومع ذلك، فإن مستشار شؤون البيئة الوطني الذي أعد دراسة التقييمات الخاصة بالتأثيرات البيئية والاجتماعية مؤهل تأهيلاً جيداً، وعلى معرفة ودراسة بالسياسات التشغيلية للبنك الدولي. وقد بذل فريق البنك أثناء مرحلة الإعداد جهوداً كبيرة لتدريب فريق الإدارة العامة للطرق والجسور على سياسات وإجراءات البنك. سوف تعين وزارة التجهيز والإسكان والتهيئة الترابية خبيراً بيئياً في وحدة تنفيذ المشروع للإشراف على تنفيذ خطة الإدارة البيئية والاجتماعية وإعداد دراسة التقييمات الخاصة بالتأثيرات البيئية والاجتماعية للطريق الوطني 4، وإدارة عملية التشاور والإفصاح. سوف يشرف الأخصائي البيئي أيضاً على خطط الإدارة البيئية والاجتماعية ويتأكد من إدراجها في إطار عقود البناء وتنفيذها. تم إدراج اعتمادات في الميزانية الخاصة بخطط الإدارة البيئية والاجتماعية لتوظيف مستشار شؤون بيئية، وكذلك لوفير التدريب التقني الرسمي وبناء القدرات أثناء تنفيذ المشروع على المستويين الوطني والجهوي، وذلك في الجوانب البيئية لتصميم الطرق وتنفيذها ومراقبتها وصيانتها والإدارة المستمرة لها. سيقوم البنك الدولي بإجراء تدقيق بيئي مستقل بعد مرحلة البناء لتقييم الامتثال لخطط الإدارة البيئية والاجتماعية.

ز. خدمة تعويض المظالم التابعة للبنك الدولي

87. بإمكان المجموعات والأفراد الذين يعتقدون أنهم تأثروا سلباً بالمشاريع التي يدعمها البنك الدولي تقديم الشكاوى إلى آلية تعويض المظالم على مستوى المشاريع القائمة أو إلى خدمة تعويض المظالم التابعة للبنك الدولي. تضمن خدمة تعويض المظالم التابعة للبنك الدولي مراجعة الشكاوى التي تم استلامها بسرعة من أجل معالجة المخاوف ذات الصلة بالمشروع. بإمكان المجتمعات والأفراد المتضررين تقديم شكاواهم إلى فريق التفتيش المستقل التابع للبنك الدولي الذي يقرر ما إذا كان قد وقع ضرر على هذه المجتمعات أو هؤلاء الأفراد، أو ما إذا كان مثل هذا الضرر ناتجاً عن عدم الامتثال لسياسات وإجراءات البنك الدولي. ويمكن تقديم الشكاوى في أي وقت وذلك بعد لفت نظر البنك الدولي لهذه المخاوف وإعطاء إدارة البنك فرصة للرد عليها. للحصول على معلومات حول طريقة تقديم الشكاوى إلى خدمة تعويض المظالم التابعة للبنك الدولي يرجى زيارة الموقع الإلكتروني <http://www.worldbank.org/GRS>. للحصول على معلومات حول كيفية طريقة تقديم الشكاوى إلى هيئة التفتيش التابعة للبنك الدولي، يرجى زيارة الموقع الإلكتروني www.inspectionpanel.org.

الملحق 1: إطار النتائج والمراقبة

الدولة: تونس

اسم المشروع: مشروع ممرات النقل في الطرقات التونسية (P146502)

إطار النتائج

الأهداف الإنمائية للمشروع

بيان الأهداف الإنمائية للمشروع

تتمثل أهداف المشروع في: (1) تقليص تكاليف النقل والوقت وتحسين السلامة على الطرقات في ممرات برية مختارة بين المناطق المتأخرة تمويها والمناطق الأكثر تقدما في تونس، و (2) تعزيز قدرات وزارة التجهيز والإسكان والتهيئة الترابية على إدارة أصول الطرقات.

نتائج على مستوى المشروع

مؤشرات الأهداف الإنمائية للمشروع

قيم الأهداف التراكمية								
إسم المؤشر	القاعدة الأساس	2015	2016	2017	2018	2019	2020	الهدف النهائي
نسبة مساهمة المشروع في خفض تكاليف استغلال المركبات على الطرقات (نسبة مئوية)								
ممر الطريق الوطني 12	0.00				%1.3	%3.3	%6.1	%6.1
ممر الطريق الجهوي 133	0.00				%6.1	%15.0	%16.4	%16.4
ممر الطريق الوطني 4	0.00				%1.7	%12.9	%15.1	%15.1
نسبة مساهمة المشروع في تقليص وقت السفر على الطرقات (نسبة مئوية)								
ممر الطريق الوطني 12	0.00				%15.8	%19.1	%22.1	%22.1
ممر الطريق الجهوي 133	0.00				%6.7	%17.1	%25.0	%25.0
ممر الطريق الوطني 4	0.00				%1.1	%27.4	%30.0	%30.0

مساهمة المشروع في الحد من عدد الوفيات الناجمة عن حوادث المرور في مئة مليون كيلومتر تقطعها السيارات على الطرقات التي تم تحسينها من خلال المشروع (رقم)							
3.7	3.7					5.3	ممر الطريق الوطني 12
4.9	4.9					7.0	ممر الطريق الجهوي 133
3.0	3.0					4.3	ممر الطريق الوطني 4

مؤشرات النتائج المرحلية

قيم الأهداف التراكمية								
اسم المؤشر	القاعدة الأساس	2015	2016	2017	2018	2019	2020	الهدف النهائي
نسبة مساهمة المشروع في خفض تكاليف استغلال المركبات على الطرقات (نسبة مئوية)								
الطرق غير الريفية المبنية (كلم) (أساس) -	0.00	0.0	7.2	60.3	129.6	137.8	137.8	137.8
الطرق غير الريفية المحسنة (كلم) (أساس) -	0.00	0.0	2.3	5.7	7.6	8.7	8.7	8.7
الفوائد المباشرة للمشروع (رقم) التي ستعود على الإناث (نسبة مئوية) (أساس) -	0	%0					373,500 ¹³ %50 إناث	373,500 %50 إناث
عدد الأشخاص الذين تم توظيفهم - أشهر	0	0	10,800	27,000	36,000	40,800	40,800	40,800 ¹⁴

¹³ يتم احتساب القيمة المستهدفة لأهداف المشروع باستخدام البيانات السكانية استناداً إلى تعداد 2014 للولايات الجنوبية الواقعة على مسار كل جزء من الطريق الذي سيتم تحسينه عبر مقارنة السكان الذين يعيشون على بعد 2 كلم من الطرقات. ويشمل ذلك المناطق التالية: الطريق الوطني 4: الفحص، برقو، شمالي سليانة وجنوبها. الطريق الوطني 12: شمال القيروان وجنوبها، سيدي الهاني، المساكن، رياض سوسة. الطريق الجهوي 133: زغوان ويتر مشاركة.

¹⁴ يتم تقدير القيمة المستهدفة على النحو التالي (يرجى مراجعة الحاشية رقم 9 الواردة أعلاه): 000,017 فرصة عمل سنوية لكل مليار دولار مستثمر X 0.2 مليار دولار أمريكي X 12 شخصا - شهرا للتوظيفة السنوية = 40,800 شخص - شهرا

								العمل خلال المشروع (رقم)
1,927	1,927	1,850	1,773	1,696	1,619	1,542	1,542	الميزانية المتاحة لأعمال الصيانة الدورية للطرق المصنفة (دينار تونسي/ كلم للطرق المصنفة)
%100	%100	%100	%90	%80	%80	لا ينطبق	لا ينطبق	الشكاوى المسجلة المتصلة بتنفيذ فوائد المشروع والتي تتم معالجتها ضمن الإطار الزمني المحدد (نسبة مئوية) - مصنفة حسب جنس مقدم الشكاوى
نعم	نعم	نعم	نعم	لا	لا	لا	لا	إعداد وتنفيذ خطة استثمار وصيانة لمدة خمس سنوات باستخدام نظام تطوير وإدارة الطريق السريعة (نعم / لا)
نعم	نعم	نعم	نعم	نعم	لا	لا	لا	إنجاز دراسة الجدوى حول التعاقد على أساس الأداء والتحقق من المواصفات التقنية لمشروع تجريبي في المناطق المتأخرة تتمويا (نعم / لا)
%100	%100	%90	%80	%70	%60	%0	%0	النسبة المئوية لشبكة الطرق الوطنية والجهوية (حركة)

								المرور وحالة الطرقات باستخدام نظام تطوير وإدارة الطريق السريعة 4 (نسبة مئوية)
نعم	نعم	نعم	نعم	نعم	نعم	لا	لا	استخدام الإدارة العامة للطرقات والجسور لمبادئ إدارة أصول الطرقات لتقييم ميزانية الصيانة (نعم / لا)

وصف المؤشر

مؤشرات الأهداف الإنمائية للمشروع				
اسم المؤشر	الوصف (تعريف المؤشر إلخ)	الوتيرة	مصدر البيانات / المنهجية	مسؤولية جمع البيانات
نسبة مساهمة المشروع في خفض تكاليف استغلال المركبات الطرقات (نسبة مئوية)	نسبة تقليص تكلفة النقل لكل راكب - كيلومتر ولكل كيلومتر طن على الممرات البرية التي سيتم تحسينها	سنوية بعد استكمال الأشغال المدنية	تم احتساب أهداف تكاليف استغلال المركبات باستخدام نظام تطوير وإدارة الطريق السريعة 4 عبر مقارنة التكاليف السنوية لاستغلال المركبات على الأساس القائم (لا وجود للمشروع) مع حالة المشروع. سيتم احتساب أداء المشروع باستخدام نظام تطوير وإدارة الطريق السريعة 4	الإدارة العامة للطرقات والجسور / وحدة تنفيذ المشروع

	مع إدخال البيانات المحدثة مما يعكس حالة الطرقات بعد الأشغال المدنية.			
ممر الطريق الوطني 12	على النحو الوارد أعلاه	على النحو الوارد أعلاه	على النحو الوارد أعلاه	ممر الطريق الوطني 12
ممر الطريق الجهوي 133	على النحو الوارد أعلاه	على النحو الوارد أعلاه	على النحو الوارد أعلاه	ممر الطريق الجهوي 133
ممر الطريق الوطني 4	على النحو الوارد أعلاه	على النحو الوارد أعلاه	على النحو الوارد أعلاه	ممر الطريق الوطني 4
نسبة مساهمة المشروع في تقليص وقت السفر على الطرقات (نسبة مئوية)	الإدارة العامة للطرقات والجسور / وحدة تنفيذ المشروع	زمن السفر الفعلي المقاس من قبل موظفي الإدارة العامة للطرقات والجسور بعد استبعاد أي توقف	سنوية بعد استكمال الأشغال المدنية	متوسط عدد الدقائق التي سيتم خفضها من وقت السفر على ممرات الطرقات التي سيتم تحسينها نتيجة للمشروع
ممر الطريق الوطني 12	على النحو الوارد أعلاه	على النحو الوارد أعلاه	على النحو الوارد أعلاه	ممر الطريق الوطني 12
ممر الطريق الجهوي 133	على النحو الوارد أعلاه	على النحو الوارد أعلاه	على النحو الوارد أعلاه	ممر الطريق الجهوي 133
ممر الطريق الوطني 4	على النحو الوارد أعلاه	على النحو الوارد أعلاه	على النحو الوارد أعلاه	ممر الطريق الوطني 4
عدد الوفيات الناجمة عن حوادث المرور	الإدارة العامة للطرقات والجسور هي مصدر الإحصاءات الرسمية التي جمعتها الشرطة	الإدارة العامة للطرقات والجسور هي مصدر الإحصاءات الرسمية التي جمعتها الشرطة	عند استكمال المشروع	نسبة الوفيات الناجمة عن الحوادث المرورية المعدلة سنويا. يتم التعبير عن المؤشر كنسبة من الوفيات الناجمة عن الحوادث المرورية لكل مركبة- كيلومتر تقع على أجزاء الطرق التي سيتم

			تحسينها من خلال المشروع، على أساس متوسط مدة خمس سنوات. يتم احتساب القاعدة الأساس باستخدام بيانات قتلى حوادث المرور لكل مركبة - كيلومتر بالنسبة للفترة 2008 - 2012. يتم احتساب الأهداف بنسبة 50 في المئة من معدل الوفيات المتوقعة الناجمة عن السرعة في غياب المشروع، وهي النسبة التي توافق الهدف من المبادرة العالمية "عقد من العمل من أجل السلامة على الطرق".	
ممر الطريق الوطني 12	على النحو الوارد أعلاه	على النحو الوارد أعلاه	على النحو الوارد أعلاه	على النحو الوارد أعلاه
ممر الطريق الجهوي 133	على النحو الوارد أعلاه	على النحو الوارد أعلاه	على النحو الوارد أعلاه	على النحو الوارد أعلاه
ممر الطريق الوطني 4	على النحو الوارد أعلاه	على النحو الوارد أعلاه	على النحو الوارد أعلاه	على النحو الوارد أعلاه
مؤشرات النتائج المرحلية				
اسم المؤشر	الوصف (تعريف المؤشر إلخ)	الوتيرة	مصدر البيانات / المنهجية	مسؤولية جمع البيانات
الطرق المبنية، في المناطق الحضرية (كيلومترات) (أساس)	غير بنائها في إطار المشروع. يشمل ذلك في سياق هذا المشروع	نصف سنوية	إحصاءات الإدارة العامة للطرق والجسور	الإدارة العامة للطرق والجسور / وحدة تنفيذ المشروع

			<p>تحويل جميع الطرقات إلى ممرات للنقل المزدوج، دون أن يشمل ذلك الطرقات التي سيتم تحسينها فقط. الطرقات غير الريفية هي الطرقات المصنّفة في بلدان مختلفة باعتبارها رئيسية أو أساسية أو ثانوية، أو طرقات رابطة، وأحيانا طرقات محلية. تربط الطرقات غير الريفية في العادة المراكز الحضرية/ المدن / المناطق السكنية لأكثر من 5000 نسمة مع بعضها البعض أو مع طرقات من فئات أعلى، والمدن التي تعتبر مراكز تجارية والمراكز الحضرية. الطرقات الحضرية مشمولة في الطرقات غير الحضرية</p>	
الإدارة العامة للطرقات والجسور / وحدة تنفيذ المشروع	إحصاءات الإدارة العامة للطرقات والجسور	نصف سنوية	<p>الكيلومترات من الطرقات غير الريفية التي سيتم إعادة فتحها أمام حركة مرور المركبات، أو إعادة تأهيلها، أو تحسينها في إطار المشروع. يشير المؤشر في إطار هذا المشروع بالتحديد إلى</p>	الطرقات المؤهلة، غير الحضرية (كيلومترات) - (أساس)

			<p>الطرق التي سيتم تحسينها دون أن تصبح ممرات للنقل المزدوج. الطرق غير الريفية هي الطرق المصنفة في بلدان مختلفة باعتبارها رئيسية أو أساسية أو ثانوية، أو طرق رابطة، و أحيانا طرق محلية. تربط الطرق غير الريفية في العادة المراكز الحضرية/ المدن / المناطق السكنية لأكثر من 5000 نسمة مع بعضها البعض أو مع طرق من فئات أعلى، والمدن التي تعتبر مراكز تجارية والمراكز الحضرية. الطرق الحضرية مشمولة في الطرق غير الحضرية.</p>	
<p>الإدارة العامة للطرق والجسور / وحدة تنفيذ المشروع</p>	<p>أفضل طريقة لاحتساب هذا المؤشر هي استخدام نظام GIS. يمكن ضم مساحة تبلغ 2 كلم حول الطرق المعنية بالمشروع مع خريطة سكانية لاحتساب عدد المستفيدين</p>	<p>عند استكمال المشروع</p>	<p>يتم تعريف المستفيدين المباشرين بالسكان الذين يعيشون على بعد 2 كلم من أي من الطرق التي سيتم تحسينها في إطار المشروع. في إطار المشروع يتم احتساب القيمة المستهدفة باستخدام</p>	<p>المستفيدون المباشرين المشروع، من بينهم إناث (نسبة مئوية) - (أساس)</p>

	<p>المباشرين .</p> <p>يمكن احتساب نسبة المستفيدين المباشرين من الإناث بنفس الطريقة، بما أن بيانات التعداد مصنفة حسب الجنس.</p>		<p>البيانات السكانية استناداً إلى تعداد 2014 للولايات الجنوبية الواقعة على مسار كل جزء من الطريق الذي سيتم تحسينه في مقاربة لاحتساب عدد السكان الذين يعيشون على بعد 2 كلم من الطرقات. وتشمل هذه العملية المناطق التالية: الطريق الوطني 4: الفحص، برقو، شمال سليانة وجنوبها. الطريق الوطني 12: شمال القيروان وجنوبها، سيدي الهاني، المساكن، رياض سوسة. الطريق الجهوي 133: زغوان وبئر مشاركة.</p>	
<p>الإدارة العامة للطرقات والجسور / وحدة تنفيذ المشروع</p>	<p>سيتم توفير هذه المعلومات من الشركة المسؤولة عن الأشغال المدنية على أن يتم التحقق منها عبر المستشار المشرف</p>	<p>نصف سنوية</p>	<p>العدل الذي تم تحديده هو 20 شخصا - شهرا أو 12/1 شخصا - سنة</p>	<p>الوظائف التي تم توفيرها بمعدل الأشخاص - الأشهر خلال المشروع (رقم)</p>
<p>الإدارة العامة للطرقات والجسور / وحدة تنفيذ المشروع</p>	<p>إحصاءات ميزانية وزارة التجهيز والإسكان والتهيئة الترابية</p>	<p>سنوية</p>	<p>ميزانية الدولة الإجمالية السنوية التي تحصل عليها وزارة التجهيز والإسكان والتهيئة الترابية لتنفيذ أعمال</p>	<p>الميزانية المتاحة لأعمال الصيانة الدورية للطرقات المصنفة (دينار تونسي) كلم للطرقات</p>

			الصيانة الدورية مقسومة على عدد الكيلومترات للطرق في الشبكة المصنفة في تلك السنة. يتم احتساب الميزانية على أساس متوسط المعدل لخمس سنوات.	المصنفة)
الإدارة العامة للطرق والجسور / وحدة تنفيذ المشروع	سجلات التظلم ستكون مركزية، ويقوم بمعالجتها ومراقبتها المتخصص في الشؤون الاجتماعية في وحدة تنفيذ المشروع	نصف سنوية	نسبة الشكاوى الفردية المسجلة عبر آلية رفع المظالم التي يتم إنشاؤها وفقاً لأحكام ونائق الضمانات التي يتم تناولها (أي قرار نهائي بشأن التظلم وإبلاغ الشاكي بالنتيجة). الإطار الزمني المنصوص عليه هو 30 يوماً بعد وصول الشكاوى إلى وزارة التجهيز والإسكان والتهيئة الترابية. الأرقام مصنفة حسب جنس مقدم الشكاوى.	المظالم المسجلة المتعلقة بتحقيق فوائد المشروع التي تتم معالجتها ضمن الإطار الزمني المحدد (نسبة مئوية) - مصنفة حسب جنس مقدم الشكاوى
الإدارة العامة للطرق والجسور / وحدة تنفيذ المشروع	إعداد تقرير للحصول على الاعتماد النهائي للخطة الاستثمارية من وزارة التجهيز والإسكان والتهيئة الترابية. يتم التنفيذ من خلال توقيع عقد لتنفيذ الاستثمار الأول ذو	نصف سنوية	يعكس استخدام تقنيات وبيانات إدارة أصول الطرق لإعداد خطة استثمارية ملائمة تستمر لعدة سنوات مع أولويات محددة تغييراً رئيسياً في طريقة إدارة الطرق في تونس. سيتم إدراج استخدام العقود على	إعداد وتنفيذ خطة استثمار وصيانة لمدة خمس سنوات باستخدام نظام إدارة وتطوير الطرق السريعة 4 (نعم / لا)

	الأولوية الوارد في التقرير .		أساس الأداء كجزء من إدارة أصول الطرقات في إطار هذا المؤشر . يجب تنفيذ الخطة ليكون هذا المؤشر جيداً .	
الإدارة العامة للطرقات والجسور / وحدة تنفيذ المشروع		نصف سنوية	وجود تقرير ودليل على التحقق من صحته	إنجاز دراسة جدوى حول التعاقد على أساس الأداء والتحقق من المواصفات التقنية لمشروع تجريبي في المناطق المتأخرة تنموياً (نعم لا)
الإدارة العامة للطرقات والجسور / وحدة تنفيذ المشروع	مقارنة محتوى قاعدة البيانات بجدد الطريق الوطني	نصف سنوية	نسبة الطرق الوطنية الثانوية التي تم جمع بيانات الصيانة الخاصة بها وإدخالها في قاعدة بيانات نظام تطوير وإدارة الطرقات السريعة 4. يبلغ الطول الإجمالي لهذا الجزء من شبكة الطرقات الوطنية 4745 كلم كما في عام 2015.	النسبة المئوية لشبكة الطرقات الوطنية والجهوية (حركة المرور وحالة الطرقات) التي تتم إدارتها بالاعتماد على نظام تطوير وإدارة الطرقات السريعة 4 (نسبة مئوية)
الإدارة العامة للطرقات والجسور / وحدة تنفيذ المشروع	الاطلاع على تقارير حالة الصيانة السنوية	سنوية	إعداد تقارير حالة الصيانة السنوية للطرقات الوطنية والجهوية في المناطق المتأخرة تنموياً وربط هذه المناطق بالمراكز الاقتصادية (المناطق الساحلية)	استخدام الإدارة العامة للطرقات والجسور لمبادئ إدارة أصول الطرقات من أجل تقييم ميزانية الصيانة (نعم / لا)

الملحق 2: وصف مفصل للمشروع

الجمهورية التونسية: مشروع ممرات طرق النقل

(1) مجال المشروع: يهتم المشروع بثلاثة ممرات خاصة بالطرق الوطنية والجهوية في مناطق وسط تونس على النحو التالي:

الاسم	من	إلى	الطول
الطريق الوطني 12	سوسة	القيروان	57
الطريق الوطني 4	الفحص	سليانة	65
الطريق الجهوي 133	زغوان	تونس	24.5

(2) الممرات المستهدفة تطويرها هي روابط مهمة بين بعض أفقر المناطق التونسية اقتصادياً وأقلها حصولاً على الخدمات (شمال غربي، وسط غربي) وبين شبكات النقل الأكثر كثافة التي تقع على طول الساحل الشرقي ومنطقة العاصمة تونس. هذه مجالات ذات أولوية بالنسبة للحكومة في إطار جهودها الرامية إلى تحسين خدمات النقل وبالتالي الفرص الاقتصادية في المناطق الفقيرة.

(3) سوف يدعم المشروع جزءاً من برنامج تحديث ممرات الطرقات الوطنية والجهوية، وتحسين السلامة على الطرقات على هذه الأقسام بالإضافة إلى الدعم المؤسسي لوزارة التجهيز والإسكان والتهيئة الترابية.

(4) تبلغ قيمة القرض 200 مليون دولاراً أمريكياً، بينما تصل قيمة المنحة إلى 909 ألف دولار أمريكي من إجمالي تكلفة المشروع التي تعادل 231.0 مليون دولار أمريكي. وسيتضمن المشروع ما يلي:

(5) العنصر 1: تحسين الطريق (بقيمة إجمالية تصل إلى 228.2 مليون دولار أمريكي، بما في ذلك تمويل قرض بقيمة 200 مليون دولار أمريكي من البنك الدولي للإنشاء والتعمير). سيعمل المشروع على تحسين أقسام

بمسافة حوالي 146 كلم من الطرقات الوطنية والجهوية القائمة ذات الممر الواحد على ثلاثة ممرات نقل. وسوف يشمل هذا العنصر أربعة عناصر فرعية:

أ. العنصر الفرعي 1.1: توسعة ورفع مستوى الطريق، وفق الضرورة، على امتداد حوالي 57 كلم من الطريق الوطني رقم 12 الرابط بين سوسة والقيروان، بما في ذلك رفع مستوى الجسور، وتحسين قنوات المياه، ومفارق الطرقات، وإشارات المرور وتركيب أجهزة السلامة على الطرقات.

ب. العنصر الفرعي 2.1: توسعة ورفع مستوى الطريق، وفق الضرورة، على امتداد حوالي 65 كلم من الطريق الوطني رقم 4 الرابطة بين الفحص وسليانة، بما في ذلك رفع مستوى الجسور، وتحسين قنوات المياه، ومفارق الطرقات، وإشارات المرور وتركيب أجهزة السلامة على الطرقات.

ت. العنصر الفرعي 3.1: توسعة ورفع مستوى الطريق، وفق الضرورة، على امتداد حوالي 24 كلم من الطريق الإقليمي 133 الرابطة بين جبل الوسط وزوغان، بما في ذلك رفع مستوى الجسور، وتحسين قنوات المياه، ومفارق الطرقات، وإشارات المرور وتركيب أجهزة السلامة على الطرقات.

ث. العنصر الفرعي 4.1: الإشراف على الأنشطة التي يتعين الاضطلاع بها تحت العناصر الفرعية 1.1، 1.2، و1.3 المذكورة أعلاه (بتمويل كامل من المقترض).

6) سيعمل هذا العنصر على تمويل تحسين الممرات الثلاث المستهدفة للطرقات الثانوية والمحلية من ممرين اثنين فقط إلى ممرين اثنين في كل اتجاه. وسوف تشمل الأعمال المدنية توسعة ورفع مستوى أقسام الطريق عند الضرورة، ورفع مستوى 17 جسراً وتحسين 230 قناة ماء، و52 تقاطع طريق، وإشارات المرور وتركيب أجهزة أمان الطرقات الأخرى (لا سيما في المناطق الحضرية).

7) يتمثل الهدف في رفع مستوى الممرات المستهدفة لتتوافق مع المواصفات التقنية الحديثة ولتحسين الطريق نفسه. سيبقى مسار كل طريق على حاله دون تغيير، إلى أقصى حد ممكن، باستثناء عدد قليل من التعديلات المحددة اللازمة لتتوافق هندسة الطرقات المطلوبة مع المعايير الهندسية المحددة.

8) ستتم توأمة الممرات بشكل متناظر على جانبي محور الطريق الحالي، أو في بعض الحالات عن طريق إعادة استخدام الممر القائم وبناء الطريق الجديد بشكل موازي. يتم استخدام هذا الترتيب الأخير أساساً في محيط الأعمال الهيدروليكية الرئيسية، لتجنب التعدي على الأعمال القائمة أو لتجنب التسبب في أضرار للشبكات القريبة الموجودة (لا سيما الألياف البصرية).

9) تشير أحكام المشروع إلى توصيات الوكالة الفرنسية لأبحاث الشوارع والطرقات السريعة: "مبادئ توجيهية تقنية لإدارة الطرقات الرئيسية وإرشادات عامة بشأن الشروط الفنية للطرقات السريعة في المناطق الحضرية". تعتمد الخصائص الهندسية على إشارة السرعة المتوافقة مع الحد الأقصى للسرعة المحدد بـ90 كلم / ساعة على كافة أجزاء الطريق، أو أقل، حسب الظروف المحلية: عبور المناطق الحضرية أو التضاريس الوعرة، أو مفارق الطرقات. هذا هو الوضع الحالي في أكثر أقسام الطريق الوطني 4. ولا تزال التقاطعات بالنسبة للجزء الأكبر

على نفس المستوى، إما في شكل دوار أو تقاطع طرق، خلافاً لما هو معتمد في الطرقات السريعة التي تكون فيها التقاطعات مفصولة بطريقة موحدة.

10) وفقاً للممارسات الحالية، يتم تصميم الممرات البرية بمسارين، عرض كل واحد 7 أمتار، بينما يصل عرض الحاجز الوسطي إلى 3 أمتار (أو 5 أمتار عند الاقتراب من التقاطعات المجهزة بممرات مخصصة لجهة اليسار)، وممرين إثنيين للطوارئ (كتف الطريق) بعرض 2.5 متر والسواتر الترابية بعرض 1 - 1.5 متر. أما في المناطق الجبلية من الطريق الوطني 4، فقد تم تكييف ملامح الطريق للحد من أعمال الحفر وتخفيف التأثيرات على الأراضي المجاورة.

11) بالنسبة للهياكل الكبيرة مثل الجسور أو جسور العبور، يحافظ المقطع العرضي على خصائص العرض نفسها لتجنب أي تضيق. يتم فقط إزالة الساتر الترابي واستبداله بالأرصعة. أما في المناطق الحضرية، فقد تم تكييف المقطع العرضي مع حجم وخصائص المركز الحضري. وقد تم تحديد حجم الأعمال الهيدروليكية على أساس فترة عودة تصل إلى 50 عاماً لقنوات التصريف، و100 عام للهياكل الكبرى.

12) يتمثل العائق الرئيسي أمام هذا النوع من الأعمال في ضمان معالجة التقاطعات والحفاظ على إمكانية الوصول إلى الطرقات محلياً في الأقسام التي تميل فيها السرعة نحو الارتفاع بعد توأمة الممرات. كان اختيار نوع التقاطعات وتوزيعها على طول الطريق موضوع دراسة شاملة من أجل تقديم لمحة عامة عن إدارة التقاطعات في الممر. تم تقليل عدد التقاطعات T التي تعبر الوسط في منطقة مفتوح. وقد تم إنشاء ممرات متوازية عند الضرورة للسماح بتوجيه حركة المرور المحلية نحو مفارق الطرق أو نحو منطقة حضرية مجاورة.

13) تم إدراج معدات الإضاءة والسلامة (القيود) في دراسة تصميم الطرقات. ومن المتوقع أيضاً إنارة كافة التقاطعات التي سيتم تجديدها خلال المشروع لأسباب تتعلق بالسلامة.

14) لا يشكل قسم الطريق الوطني 12 الرابطة بين سوسة والقيروان أي مشاكل تقنية معينة، سواء على طول مساره الحالي أو على مستوى التحويل نحو القيروان (تم تضمين الجزء الشمالي الشرقي في خطة التنمية في بيئة مسطحة ومفتوحة). يقع المقترق الذي يؤدي إلى محوّل سوسة، على مستوى نقطة انطلاق الممر، في بيئة حضرية. وسيتم وضع البديل المختار في نفس الموقع دون التأثير على المباني المحيطة، وهو أمر مفضل من ناحية السلامة. تم اتخاذ قرار بتأجيل الأشغال على مستوى تحويل سيدي الهاني. وسيتم إجراء دراسات لتحديد مسارات جديدة محتملة والحفاظ عليها باعتبارها خيارات للتنفيذ في المستقبل. ومن المقرر خلال المرحلة الانتقالية اتخاذ احتياطات السلامة لعبور هذه المنطقة الحضرية: الإبقاء على الدوّار على طرفي الطريق المخطط لها لتحديد مدخل المدينة، وتحسين إنارة الشوارع، وتعزيز الأرصفة والصرف الصحي، وإنشاء مواقف للحالات الطارئة. وسيساعد المشروع على تحسين السلامة على الطرقات في هذا الجزء الذي شهد تسجيل 183 حادث مع إصابات بين عامي 2008 و2012 أسفرت عن مقتل 64 شخصاً وإصابة 384 وفقاً للمرصد الوطني للسلامة المرورية.

15) يمثل قسم الطريق الجهوي 133 بين الطريق الوطني 3 وزغوان مركزاً اقتصادياً ويشهد عملية تنمية شاملة، مع وجود العديد من المراكز الصناعية التي يجري إنشاؤها، والعديد من المقالع القريبة. لا ينطوي التخطيط المادي

على صعوبات تقنية ولكن بعض النقاط تتطلب اهتماماً خاصاً خلال تصميم المشروع، لضمان الوصول إلى المقالع ومرافق الخدمة التابعة للشركة التونسية للكهرباء والغاز. سيتم مع نهاية الأعمال تغيير تحويل زغوان إلى ممرين دون التأثير على موقعه. وسيتم تعزيز الرصيف وإدخال تحسينات نوعية عليه (مواقف السيارات، مواقف الحافلات، إلخ).

16) يهدف تطوير وتحديث الطريق الوطني 4 الرابطة بين الفحص وسليانة إلى تقديم خدمة أفضل لمدينة سليانة، وبالتالي المساهمة في التنمية الاقتصادية والاجتماعية لهذه المنطقة التي يغلب عليها الطابع الزراعي. كما أنه طريق يهدف بشكل خاص إلى دمج السكان المعزولين في مناطق بعيدة وهو هدف يتوافق مع أهداف التخطيط الوطنية.

17) اقترحت النسخة الأولى من خطة العمل حاجزا وسطيا على طول 12 متر بعد الأخذ بعين الاعتبار لإمكانية التطوير المستقبلية على ممرات 3x2. تم تعديل التصميم الهندسي في وقت لاحق بإدماج خصائص أكثر ملاءمة لهذا النوع من الطريق: حاجز وسطي بعرض 3 متر في معظم الأماكن، و1.6 متر في الأقسام المركزية والجبلية. تم تحسين توجيه المسار في هذا الجزء الجبلي ليكون أقرب إلى المحور الحالي مع احترام الحد الأدنى لانحناء نصف دائري يبلغ 200 مترا. تساعد هذه التغييرات على التقليل من أعمال الحفر، وتقليل التأثير على الأراضي المجاورة. كما أن لديها تأثير ملحوظ على خفض كلفة الأشغال. سوف يحل تخطيط الطريق الوطني 4 القضايا الرئيسية المتصلة بمناطق الفيضانات المختلفة التي تقع على طول الطريق. تم تأجيل الأشغال على مستوى تحويل برقو، ولكن تم إجراء الدراسة وسيتم تخصيص الأراضي اللازمة. كما سيتم تنفيذ تحسينات نوعية خلال مرحلة انتقالية لضمان السلامة على طول المعبر الذي يجتاز المدينة.

18) يتم احتساب التكلفة المادية للكيلومتر الواحد من الأعمال المدنية لكل جزء من الطريق على النحو التالي:

أ. الطريق الوطني 12: 2.32 مليون دينار تونسي / كلم (1.21 مليون دولار أمريكي / كلم)

ب. الطريق الجهوي 133: 2.27 مليون دينار تونسي / كلم (1.19 مليون دولار أمريكي / كلم)

ت. الطريق الوطني 4: 2.77 مليون دينار تونسي / كلم (1.45 مليون دولار أمريكي / كلم)

19) يوافق أعلى سعر وحدة للطريق الوطني 4 التضاريس الجبلية التي يمرّ بها الطريق. وعلى سبيل المقارنة، فقد تم التعاقد للقيام بأشغال مماثلة في ولاية سوسة خلال شهر ماي 2014 لتحسين جزء من الطريق بمسافة 15 كلم وإحداث ممرات 2x2 بتكلفة بلغت 2.3 مليون دينار تونسي / كلم. وتتراوح التكلفة التقريبية لبناء طريق سريع 2x2 في تونس بين 4 إلى 6 ملايين دينار تونسي / كلم.

20) تبقى الإدارة العامة للطرق والجسور مسؤولة عن الإشراف على الأشغال. وسيتم تنفيذ أعمال الرقابة بشكل مشترك من قبل موظفي وحدة تنفيذ المشروع والفروع الجهوية لوزارة التجهيز والإسكان والتهيئة الترابية في الولايات المعنية. وسيتم دعم هذه العملية بشكل أكبر عبر التعاقد مع واحدة أو أكثر من شركات الإشراف الاستشارية التي سوف تساعد من خلال مهام الإشراف اليومية وتقديم خدمات تقنية محددة (الإشراف على سبيل

المثال على تطبيق خطط الإدارة البيئية والاجتماعية). وسيتم تمويل تكلفة استشاري الإشراف من ميزانية الإدارة العامة للطرق والجسور.

21) العنصر 2: تحسين إدارة شبكة الطرق (بقيمة إجمالية تصل إلى 2.8 مليون دولار أمريكي، بما في ذلك منحة الصندوق الاستئماني متعدد المانحين بقيمة 909 ألف دولار أمريكي). سوف يدعم المشروع تغيير الطريقة التي تدير بها وزارة التجهيز والإسكان والتهيئة الترابية شبكة الطرق وتخطط للاستثمارات العمومية. وينقسم هذا العنصر إلى عنصرين فرعيين هما:

أ. العنصر الفرعي 1.2 (بقيمة إجمالية تصل إلى 1.9 مليون دولار أمريكي ممول بالكامل من قبل الحكومة): اقتناء ما يلي: (أ) معدات الرصد للمختبر المركزي لمركز التجارب وتقنيات البناء في تونس العاصمة ومختبراته الجهوية في سوسة، والقيروان، وزغوان وسليانة من أجل تحسين إدارة شبكة الطرق الوطنية والجهوية؛ و (ب) مركبات للإشراف على الأعمال المدنية على شبكة الطرق التي يتعين الاضطلاع بها تحت العنصر 1 المذكور أعلاه. وسيتم استخدام المعدات في المقام الأول لدعم مراقبة الجودة والإشراف على الأشغال. لن يقتصر استخدام المعدات التي يمولها المقترض على هذا المشروع فقط. وعلى الرغم من وجود مختبرات مهنية خاصة، إلا أن عددها يعتبر قليلاً جداً لضمان المنافسة السليمة، وهو ما يتطلب وجود مؤسسة عمومية لسد هذه الفجوة. تقوم الخطة طويلة الأجل على الانتقال إلى وضع يلعب فيه القطاع الخاص دوراً أقوى في مجال مراقبة جودة الطرق، ولكن المعدات ستدعم بشكل فوري الاحتياجات العاجلة لدعم مراقبة الجودة بعد انتهاء المشروع أيضاً. في السياق التونسي الحالي، يلعب المختبر المركزي لمركز التجارب وتقنيات البناء دوراً مهماً في مراقبة الجودة والخبرة في قطاع الطرق ومتابعتها والتحقق منها، ولكن هذا الدور يبقى محدوداً بسبب المعدات القديمة التي يستخدمها المركز. ويحتاج المركز إلى الدعم من أجل الاضطلاع الكامل بدوره المحوري في دفع عجلة التحديث المستمر للقواعد واللوائح والمعايير في مجال بناء الطرق وصيانتها.

ب. العنصر الفرعي 2.2 (بقيمة إجمالية تصل إلى 0.9 مليون دولار أمريكي ممول بالكامل من منحة الصندوق الاستئماني متعدد المانحين): تعزيز القدرات التقنية للموظفين المختارين في وزارة التجهيز والإسكان والتهيئة الترابية في مجالات: (1) تصميم وتنفيذ أدوات صنع القرار لوضع خطط أفضل لصيانة الطرق والإنفاق على الطرق العامة، بما في ذلك في المناطق المتأخرة تنموياً؛ و (ب) استعراض دور القطاعين العام والخاص في إدارة قطاع الطرق، بما في ذلك استخدام العقود على أساس الأداء لإعادة تأهيل وصيانة الطرق؛ وتعزيز القدرات التقنية للموظفين المختارين في وزارة التجهيز والإسكان والتهيئة الترابية، والوزارات والهيئات العمومية وهيئات القطاع الخاص ذات الصلة فيما يتعلق بالإدارة الحديثة لأصول الطرق والعقود القائمة على الأداء لصيانة الطرق؛ وذلك كله من خلال تقديم الخدمات الاستشارية الفنية والتدريب، وإجراء الدراسات، وتوفير أجهزة الحاسوب والبرمجيات. يتطلب هذا العنصر الفرعي العمل في ثلاثة مجالات:

- i. تصميم وتنفيذ أدوات صنع القرار للقيام بعمليات التخطيط المتعلقة بالصيانة والإنفاق العام بشكل أفضل، بما في ذلك في المناطق المتأخرة تنمويا (606 ألف دولار أمريكي). وسوف يتم تمويل شراء وتطبيق نظام إدارة معلومات أصول الطرقات (مثل نظام تطوير وإدارة الطرقات السريعة 4) لشبكة الطرقات الوطنية. سوف يوفر ذلك قاعدة بيانات موحدة للأصول فضلا عن أدوات صنع القرار للتخطيط للصيانة وغيرها من التدخلات المتعلقة بأصول الطريق. كما سيوفر النظام بطاقة نتائج موحدة لوضع الطرقات الوطنية والجهوية (بما في ذلك في المناطق المتأخرة تنمويا)، وستسمح أدوات صنع القرار بتحسين عمليات التخطيط للإنفاق من أجل تعظيم الفوائد الاقتصادية للإنفاق العام على قطاع الطرقات. سوف يساهم هذا الأمر بدوره في تحسين حالة شبكة الطرقات، ويساعد وزارة التجهيز والإسكان والتهيئة الترابية على الاستجابة بشكل أفضل لاحتياجات المناطق المتأخرة تنمويا. ستكون الإدارة العامة للطرقات والجسور مسؤولة عن تمويل جمع البيانات. يتم تحقيق هدف بناء القدرات في الأنشطة المذكورة أعلاه، من خلال التدريب أساسا، ولكن أيضا عبر أي أنشطة بناء قدرات أخرى، بما في ذلك الدورات التدريبية التي يتم إعدادها لتُدْرَس في الجامعات المحلية وهو أمر ضروري لدعم العمل التقني.
- ii. استعراض دور القطاع العام والخاص في إدارة هذا القطاع، بما في ذلك استخدام العقود على أساس الأداء لإعادة تأهيل وصيانة الطرقات (303,000 دولار أمريكي). سيساهم ذلك في تعزيز دور القطاع الخاص في قطاع الطرقات، مع التركيز على استخدام العقود القائمة على الأداء لإعادة تأهيل وصيانة الطرقات الوطنية والجهوية في المناطق المتأخرة تنمويا. يستند اقتراح استخدام العقود القائمة على الأداء في تونس إلى الخبرة الدولية التي سيتم تكييفها مع السياق الوطني. تمثل هذه المسألة تغييراً كبيراً للدور الحالي الذي يلعبه القطاع الخاص في الحفاظ على أصول الطرقات في تونس. وسوف يتم القيام بدراسة حول قدرات وزارة النقل، وقطاع المقاولات المحلية، والقطاع المالي، وجميع الجهات المعنية الأخرى لدعم إدخال هذا المفهوم في تونس. كما سيتم في إطار الدراسة تحديد قسمين تجريبيين محتملين على الأقل من الطرقات الواقعة في مناطق متأخرة تنمويا، وسيتم أيضا إعداد مواصفات تفصيلية قائمة على أساس الأداء (وليس على أساس المواصفات التقنية أو تصميم الطريق) لاستخدامها في مشروع تجريبي تعمل الإدارة العامة للطرقات والجسور على التعاقد بشأنه. ستحدد الدراسة أيضا نطاق تدخل المشروع التجريبي ومدته وموقعه. يتم تحقيق هدف بناء القدرات في الأنشطة المذكورة أعلاه، من خلال التدريب أساسا، ولكن أيضا عبر أي أنشطة بناء قدرات أخرى، بما في ذلك الدورات التدريبية التي يتم إعدادها لتُدْرَس في الجامعات المحلية وهو أمر ضروري لدعم العمل التقني.

(22) سيوف يمول العنصر الفرعي 1.2 شراء معدات لمراقبة الجودة واختبار الأشغال العامة بالإضافة إلى شراء المركبات المدنية للإشراف على الطريق. يبلغ مجموع تكلفة المعدات 3.6 مليون دينار تونسي أي ما يعادل 1.9 مليون دولار أمريكي. وسيتكفل المقترض بهذه التكاليف.

(23) سيتم تمويل العنصر الفرعي 2.2 عبر منحة بقيمة 909 ألف دولار أمريكي من الصندوق الاستثماري متعدد المانحين لدعم التغييرات في قطاع الطرقات. ومن المتوقع أن يتم استكمال هذا العنصر الفرعي في 31 مارس 2017.

الملحق 3: ترتيبات التنفيذ

تونس: مشروع طريق ممرات النقل

أ. الترتيبات المؤسسية والتنفيذية للمشروع

- (1) ستقوم وزارة التجهيز والإسكان والتهيئة الترابية بتنفيذ مشروع ممرات النقل البري من خلال الإدارة العامة للطرقات والجسور. ستكون الإدارة العامة للطرقات والجسور مسؤولة عن إدارة شبكة الطرقات المصنفة، باستثناء 360 كلم من الطرقات السريعة التي تقع تحت مسؤولية Tunis Autoroute. وتماشيا مع سياسة اللامركزية الحكومية تم إنشاء فروع جهوية لوزارة التجهيز والإسكان والتهيئة الترابية في كل ولاية (24 فرعا) تتولى كل واحدة منها الإشراف على خدمة الصيانة والإدارة إلى جانب تولي مسؤولية صيانة المركبات / المعدات.
- (2) مركز التجارب وتقنيات البناء هي إدارة عمومية تابعة لوزارة التجهيز والإسكان والتهيئة الترابية. والمركز مسؤول عن: (1) القيام بالاختبارات الضرورية للتربة في الموقع، ولمختلف مكونات مواد الطرقات (القار، والحصى، والطين والاسمنت إلخ)؛ (2) إجراء الدراسات والتجارب على أصناف معينة من الهياكل أو استخدام مواد جديدة تحت أحمال ثابتة أو متغيرة بحسب استخدامها في أشغال البناء؛ (3) تنفيذ جميع الدراسات حول المواضيع المتعلقة بالقطاع، وبشكل خاص فيما يخص الأوساخ على الطرقات في المناطق القاحلة، وحماية المدن

من الفيضانات، ومدى استهلاك الطريق، والأمراض الناتجة عن أشغال الطرق، والبناء المقاوم للزلازل؛ (4) المساهمة في وضع معايير لمواد وتقنيات البناء؛ (5) تعزيز العلاقات بين الإدارة والجامعات ومعاهد البحوث؛ (6) المشاركة في التعاون التقني الدولي المتعلق بعمل ومهام مركز التجارب وتقنيات البناء؛ (7) نشر المعارف العلمية المتعلقة بالقطاع عبر المنشورات أو أي وسيلة أخرى مناسبة؛ (8) صياغة مشورة تقنية بشأن صلاحية استخدام أي عمليات، أو مواد أو معدات جديدة؛ (9) تطوير اللوائح التقنية المتعلقة باحتساب وتوظيف أشغال الطرقات وكذلك معايير صيانتها من خلال البحوث التطبيقية ومراقبة جودة المواد وأشغال الهندسة المدنية. (10) التحكم في منتجات البيتومين المستوردة أو المصنعة في تونس؛ (11) رئاسة اللجنة الوطنية لرصد منتجات البيتومين المستوردة أو المصنعة في تونس.

(3) يتكون مركز التجارب وتقنيات البناء من ستة أقسام هي: (1) قسم التربة الذي يتم فيه فحص نسبة تحميل كاليفورنيا وحدود اتربرغ والقيام باختبار بروكتور لتقييم "معادلة الرمال" من أجل تحديد تحبب المواد، بالإضافة إلى اختبار تحديد الخصائص الميكانيكية والفيزيائية للحبيبات: اختبار لوس أنجلوس لمقاومة الكسر واختبار مقاومة التآكل؛ (2) قسم لاختبار المنتجات السوداء (مارشال، PCG، المادة الرابطة، دوربييه، لوس أنجلوس، التحبب، وما إلى ذلك؛ (3) قسم الإسمنت الذي يختبر الإسمنت، والملاط والرمل الاسمنتي؛ (4) قسم الأساسات الذي يجري اختبارات القص المباشر، الاختبار الثلاثي المحاور، واختبار عداد المسافات. (5) قسم الكيمياء الذي يقوم باختبار الميثيلين الأزرق وكذلك محتوى الجبس؛ و(6) قسم السيطرة المسؤول عن إجراء اختبارات المراقبة في مكان الأشغال (بروكتور، التحقق، قياس شدة الضوء للعشاء، وما إلى ذلك).

(4) يعود شراء المعدات التي يمتلكها مركز التجارب وتقنيات البناء إلى ستينيات وثمانينيات القرن الماضي، ومعظمها غير مناسب للاستخدام الحديث ولا يتوافق مع المعايير الحالية. وعلى الرغم من وجود مختبرات خاصة في تونس إلا أن مركز التجارب وتقنيات البناء يلعب دوراً هاماً جداً في مراقبة وقياس كل ما يتعلق بقطاع الطرقات.

(5) تملك الإدارة العامة للطرقات والجسور خبرة في مجال تصميم وتنفيذ مشاريع الطرقات الممولة خارجياً بما في ذلك من البنك الإفريقي للتنمية والبنك الأوروبي للاستثمار. ونظراً لهذه التجربة فإن مخاطر مواجهة مشاكل تقنية أو مشاكل مع العقود المتعلقة بقدرة الهيئة على تنفيذ المشروع تعتبر متوسطة. ومع ذلك لم تعمل الإدارة العامة للطرقات والجسور على مشاريع في قطاع الطرقات بتمويل من البنك الدولي لأكثر من عشر سنوات، وكان هناك فهم محدود لسياسات البنك، بما في ذلك سيايات المشتريات، والإدارة المالية والضمانات البيئية والاجتماعية. تم إعداد معظم أنشطة مشروع الطريق الوطني 12 والطريق الجهوي 133 بما في ذلك وثائق المناقصة، وخطة عمل إعادة التوطين، والتقييمات الخاصة بالتأثيرات البيئية والاجتماعية قبل التقييم. أما بالنسبة للطريق الوطني 4، الذي لم يتم وضع التحديد النهائي لمساره بعد، فقد تم إعداد إطار سياسة إعادة التوطين وإطار عمل الإدارة البيئية والاجتماعية، ومراجعتها ونشرهما / والحصول على الاستشارات بشأنها قبل التقييم.

(6) أنشأت الإدارة العامة للطرقات والجسور وحدة داخلية لتنفيذ المشروع مسؤولة عن جميع جوانب الإعداد الشامل والتنفيذ للمشروع المقترح وكذلك المشاريع المستقبلية المحتملة التي يمولها البنك الدولي. وقد تم إنشاء هيكل

مماثلة للمشاريع الممولة من بنك الاستثمار الأوروبي والبنك الأفريقي للتنمية. للوحدة فريق عملها الخاص وهي تتشارك الموارد المتعلقة بالمسائل الفنية، والمشتريات والضمانات مع الهياكل التي تم تشكيلها خلال التعاون مع البنك الإفريقي للتنمية والبنك الأوروبي للاستثمار. تم توظيف استشاريين لإعداد خطط الإدارة البيئية والاجتماعية وخطط عمل بشأن إعادة التوطين (للطريق الوطني 12 والطريق الجهوي 133) وإطار سياسة إعادة التوطين وإطار عمل الإدارة البيئية والاجتماعية (للطريق الوطني 4) قبل التقييم.

(7) تتألف الإدارة العامة للطرق والجسور من فريق العمل التالي:

ت. مهندسون: 71

ث. مهندسون مساعدون وفنيون: 48

ج. موظفون إداريون: 44

ح. عمال: 182

(8) وحدة تنفيذ المشروع هي إدارة تتألف من إدارة فرعية واحدة تتضمن الأقسام التالية:

أ. قسم مراقبة توأمة الطريق الوطني 4 والطريق الجهوي 133

ب. قسم متابعة تنفيذ توأمة الطريق الوطني 12

ج. قسم الشؤون الإدارية والمالية

د. قسم حيازة الأراضي، وحماية البيئة بما في ذلك رصد وتقييم تطبيق خطط الإدارة البيئية والاجتماعية

هـ. قسم الدراسات الفنية والمشتريات.

(9) تلقت وزارة التجهيز والإسكان والتهيئة الترابية والإدارة العامة للطرق والجسور أثناء إعداد المشروع تدريباً مكثفاً من موظفي البنك الدولي على سياسات البنك، بما في ذلك في مجال المشتريات، والإدارة المالية والضمانات البيئية والاجتماعية. وبما أن وزارة التجهيز والإسكان والتهيئة الترابية كانت تعمل بالفعل على مشاريع طرق كبرى مع بنك الاستثمار الأوروبي والبنك الإفريقي للتنمية، فقد تم التشديد أكثر على الضمانات البيئية والاجتماعية. وقامت الوزارة بتوظيف مستشار بشأن الضمانات البيئية للمشاريع التي يمولها البنك الدولي، فضلاً عن الاستشاريين في مجال الضمانات الاجتماعية لإعداد خطط عمل إعادة التوطين. ونظّم البنك ندوة حول الضمانات البيئية والاجتماعية في ديسمبر 2013 وعقد عدداً من جلسات العمل لإعداد وثائق الضمانات الخاصة بإطار العمل والاستثمار (إطار عمل الإدارة البيئية والاجتماعية، خطط الإدارة البيئية والاجتماعية، إطار سياسة إعادة التوطين و خطة عمل إعادة التوطين). على الرغم من تحسن القدرات، تم الإبقاء على المخاطر البيئية والاجتماعية عند المستوى المرتفع لتأخذ في الاعتبار احتمال التأخير في استكمال عملية الاستحواذ على الأراضي.

ومن أجل الحد من هذه المخاطر، سوف تساعد مجموعة العمل التابعة لرئاسة الحكومة على التنسيق بين الوزارات من أجل ضمان أن يتم اتباع الإجراءات السليمة ودفع التعويضات عن استملاك الأراضي في الوقت المناسب. سوف تعمل وحدة تنفيذ المشروع على توظيف أو تعيين متخصصين في القضايا البيئية والاجتماعية خلال مرحلة تنفيذ المشروع لمراقبة تطبيق خطط الإدارة البيئية والاجتماعية وخطة عمل إعادة التوطين.

ب. الإدارة المالية، المصروفات والمشتريات

مقدمة ولمحة عن المشروع

10) تدعم العملية المقترحة جزءاً من برنامج تحديث ممرات الطرقات الوطنية والجهوية، وتحسين السلامة المرورية على الطرقات وتعزيز المؤسسات.

11) قام البنك الدولي استناداً إلى سياسته التشغيلية رقم 10.00 بتقييم الإدارة المالية للإدارة العامة للطرقات والجسور التي تعمل تحت إشراف وزارة التجهيز والإسكان والتهيئة الترابية في جوان 2014. وكان الهدف الرئيسي من هذا التقييم تحديد ما إذا كانت ترتيبات الإدارة المالية المقترحة للمشروع توفر ضمانات معقولة بأنه سيتم استخدام عوائد القرض والمنحة للأغراض المخصصة لها مع إيلاء الاهتمام الواجب للاعتبارات الاقتصادية والفعالية.

12) خلص تقييم الإدارة المالية إلى أنه في حين أن ترتيبات الإدارة المالية المقترحة مقبولة بشكل عام، إلا أنه هناك مجالات يمكن تحسينها أكثر، كما أنه يجب اتخاذ العديد من تدابير التخفيف لضمان التنفيذ السلس للمشروع.

موجز تنفيذي

13) تصميم المشروع هو بسيط نسبياً ومباشر. وستقوم وزارة التجهيز والإسكان والتهيئة الترابية بتنفيذ المشروع عن طريق الإدارة العامة للطرقات والجسور، وستكون مسؤولة عن الرقابة الائتمانية الإجمالية بما في ذلك في ما يتعلق بالإدارة المالية وإجراءات الصرف. وكان التقييم قد كشف أن ترتيبات الإدارة المالية المقترحة من قبل المقترض مقبولة، لأنه قادر عموماً على: أ) تسجيل جميع المعاملات والأرصدة بشكل صحيح؛ ب) دعم إعداد بيانات مالية دورية موثوقة؛ ج) حماية أصول المنشأة؛ د) كما أنه يخضع لإجراءات التدقيق المقبولة من جانب البنك. ومع ذلك، هناك عدد قليل من نقاط الضعف والمخاطر الكبيرة التي يجب معالجتها من أجل ضمان بيئة ائتمانية قوية لتنفيذ المشروع على نحو سلس وهي بشكل خاص متعلقة: 1) بافتقار الإدارة العامة للطرقات

والجسور للخبرة في مجال التعامل مع العمليات التي يمولها البنك الدولي، (2) عدم استخدام إدارة المحاسبة الخاصة بالمشروع لنظام محاسبي آلي، (3) غياب إدارة للتدقيق الداخلي داخل الإدارة العامة للطرق والجسور، (4) عدم اطلاع فريق عمل الإدارة العامة للطرق والجسور بما يكفي على إجراءات الصرف الخاصة بالبنك الدولي، (5) إعداد التقارير المالية للمشروع يدويا، و(6) إمكانية تأخر تقديم تقارير التدقيق السنوية الخاصة بالمشروع.

14) من أجل الحد من المخاطر ونقاط الضعف التي تم تحديدها، سوف تعمل الإدارة العامة للطرق والجسور، مدعومة من البنك، على تنفيذ إجراءات الحد من المخاطر التالية: (1) توظيف موظفين متخصصين في وحدة تنفيذ المشروع التابعة للإدارة بدوام جزئي للتعامل مع الإدارة المالية للمشروع؛ (2) توفير التدريب المتخصص على إجراءات الإدارة المالية وإجراءات الصرف الخاص بالبنك الدولي لبناء قدرات الموظفين الإداريين والماليين الحاليين في الإدارة والذين سيتعاملون مع الجوانب المالية للمشروع. (3) اتباع دليل عمليات مشروع مرضي للبنك ومعتمد من وزارة التجهيز والإسكان والتهيئة الترابية يتضمن بالتفصيل عمليات المحاسبة، والصرف وإجراءات إعداد التقارير المالية. (4) إعداد بيانات محاسبية دقيقة ومنفصلة، باليورو (للقرض) وبال دولار الأمريكي (للمنحة) توضع في البنك المركزي التونسي ويشرف عليها موظفو البنك المركزي التونسي. (5) الاستفادة بأكبر شكل ممكن من المعلومات المالية للمشروع التي تم جمعها عبر نظام دعم قرار الميزانية، الذي على الرغم من أنه في الأساس نظام يُستخدم للميزانية، فإنه يسمح بالقيام بعملية مراجعة سليمة للالتزامات المشروع والمدفوعات؛ و(6) ضمان إعداد البيانات المالية الختامية للمشروع في الوقت المحدد في غضون ستة أشهر من تاريخ انتهاء السنة المالية بما يتيح لمصدق الحسابات الخارجي القيام بعمليات التدقيق في الوقت المناسب من أجل الامتثال مع متطلبات التدقيق التي يحددها البنك الدولي. عندما يتم تنفيذ هذه التدابير، تصبح مخاطر الإدارة المالية للمشروع متوسطة.

تقييم المخاطر وإجراءات التخفيف

15) يلخص الجدول المبين أدناه أهم مخاطر الإدارة المالية التي تم تحديدها خلال التقييم، وإجراءات التخفيف التي تم الاتفاق مع المقترض على معالجتها.

نوع المخاطر ¹⁵	تصنيف المخاطر	تعليقات / تدابير الحد من المخاطر التي تم دمجها في تصميم المشروع	تقييم المخاطر المتبقية
المخاطر الكامنة	جوهري		متوسط

¹⁵المخاطر الكامنة بشأن الإدارة المالية هي تلك التي تنبع من البيئة التي يقع فيها المشروع. وتتمثل مخاطر السيطرة على الإدارة المالية في أن نظام الإدارة المالية للمشروع غير كاف لضمان استخدام أموال المشروع بشكل اقتصادي وفعال للغرض المقصود. وتتكون مخاطر الإدارة المالية العامة من المخاطر الكامنة ومخاطر السيطرة مجتمعة كما هو وضعها بعد التخفيف منها من خلال أطر التحكم الخاصة بالعمل.

متوسط	توصلت الاستنتاجات الرئيسية لتقرير الإنفاق العام والمساءلة القانونية لعام 2010 إلى أن الإطار القانوني والإداري للإدارة المالية سليم ويوفر مستوى قوي ومطمئن فيما يتعلق بموثوقية المعلومات وبيئة الرقابة الجيدة. ومع ذلك هناك إخفاقات في مجال الشفافية والمساءلة لا تزال بحاجة إلى معالجة.	متوسط	على مستوى البلد
متوسط	لم يكن للإدارة العامة للطرق والجسور مؤخرًا تجربة في التعامل مع العمليات المالية للبنك الدولي، ولذلك هناك خطر بأن يواجه المشروع مشاكل في التكيف مع متطلبات البنك الائتمانية، بما في ذلك مسائل الصرف والإدارة المالية خلال تنفيذ المشروع. من أجل التقليل من هذه المخاطر، سيتم توفير تدريب متخصص على إجراءات البنك في مجال الإدارة المالية والصرف للموظفين الإداريين والماليين الحاليين داخل الإدارة العامة للطرق والجسور الذين سيتولون مسألة الإدارة المالية للمشروع.	جوهرى	الهيئة
منخفض	تصميم المشروع بسيط نسبياً وواضح. ستكون الإدارة المالية للمشروع تحت مسؤولية الإدارة العامة للطرق والجسور.	منخفض	المشروع
متوسط		جوهرى	مخاطر المراقبة
منخفض	سوف تكون ميزانية المشروع جزءاً لا يتجزأ من الإجراءات القياسية للميزانية العامة لوزارة التجهيز والإسكان والتهيئة الترابية، وستكون مسجلة في النظام الوطني لدعم القرارات المتعلقة بالميزانية الذي يوفر إطاراً مقبولاً لمراقبة الميزانية ولخدمة أغراض المتابعة. بالإضافة إلى ذلك، سيتم إعداد مشروع الميزانية السنوية على أساس خطة المشتريات التي سيقبل بها البنك.	منخفض	الميزانية
متوسط	بما أن الإدارة لا تمتلك نظام محاسبة محوسب، فسيتم الاحتفاظ بالمعلومات المحاسبية للمشروع على جداول بيانات إكسل. تشكل المحاسبة اليدوية مخاطر مراقبة كبيرة بما أن البيانات أكثر حساسية للأخطاء الهيكلية، مثل المعادلات المكتوبة بشكل غير صحيح والبيانات الخاطئة، مثل الإدخال الخاطئ للأرقام، والأخطاء الإدارية، مثل عدم وجود كلمة السر لحماية البيانات أو المشاركة غير المناسبة للمعلومات. من أجل الحد من هذه المخاطر سوف يستغل المشروع بشكل كبير المعلومات المالية للمشروع التي سيتم جمعها عبر النظام الوطني لدعم القرارات المتعلقة بالميزانية، والذي على الرغم من أنه في الأساس نظام خاص بالميزانية، إلا أنه يسمح بمتابعة جيدة لالتزامات المشروع والمدفوعات.	جوهرى	المحاسبة
منخفض	لا يوجد إدارة للتدقيق الداخلي في الإدارة العامة للطرق والجسور ومع ذلك، فإنها تملك مجموعة واسعة من ممارسات الرقابة الداخلية الملائمة التي تم تعريفها في سياسات وإجراءات المؤسسة والتي يعرفها بشكل جيد موظفو الإدارة. بالإضافة إلى ذلك هناك فصل واضح في المهام بين التصريح، والتسجيل، والدفع، والاستلام بالنسبة لسلع / خدمات للمشروع. وأخيراً يصف كتيّب عمليات المشروع أنشطة الرقابة الداخلية ويضفي	متوسط	الرقابة الداخلية

	عليها طابعا رسميا.		
منخفض	ترتيبات تدفق الأموال لهذا المشروع ليست معقدة. سوف تتحول أموال القرض من حساب القرض إلى الحساب المحدد للمشروع المفتوح لدى البنك المركزي التونسي، ومن هناك إلى مقدمي ومزودي الخدمات. سيعمل البنك المركزي التونسي الذي يتمتع بخبرة واسعة ومعرفة كبيرة بسياسات البنك الدولي في مجال الصرف، على إدارة الحساب المحدد للمشروع بالنيابة عن المقترض.	متوسط	تدفق الأموال
متوسط	على الرغم من أن الإدارة العامة للطرق والجسور لا تتمتع بخبرة في إعداد تقارير للمشاريع الممولة من قبل البنك الدولي، إلا أن لديها خبرة واسعة في العمل مع مؤسسات مالية دولية أخرى لديها متطلبات مماثلة إلى حد ما مع متطلبات البنك الدولي. ترتيبات إعداد التقارير المالية للمشروع ليست معقدة، ولكن قد يحدث بعض التأخير في إعدادها في الوقت المناسب وإحالتها إلى البنك بسبب إعدادها يدويا. وللتقليل من هذه المخاطر، يحدد كتيّب العمليات بوضوح مسؤوليات رفع التقارير المالية، والتقارير التي يجب إعدادها والجهات المسؤولة عن إعدادها وتاريخ إيداعها ومحتواها.	جوهري	إعداد التقارير المالية
متوسط	كما هو الحال في معظم المشاريع الممولة من البنك الدولي في تونس، من المحتمل جداً أن تُعد مهمة التدقيق الخارجي للمشروع إلى جهة الرقابة المالية العمومية. كان إعداد تقارير التدقيق من قبل جهة الرقابة المالية العمومية يتأخر بشكل كبير وذلك بسبب الضغط الكبير الملقى على عاتقها. ومن أجل التخفيف من هذه المخاطر، سيحرص المشروع على إغلاق الحسابات في نهاية السنة المالية في الوقت المناسب، وإعداد البيانات المالية الختامية للمشروع في الوقت المناسب حتى تتمكن جهة الرقابة المالية العمومية من إعداد تقرير التدقيق في غضون ستة أشهر من إنتهاء السنة المالية. وهذا ما من شأنه تمكين جهة الرقابة المالية العمومية بالتخطيط بشكل مسبق لإعداد تقرير التدقيق النهائي والإنتهاء منه قبل 30 جوان.	جوهري	التدقيق
متوسط		جوهري	

الترتيبات الخاصة بالإدارة المالية للمشروع

16) ترتيبات الإدارة المالية المقترحة من قبل المقترض مقبولة لأنه قادر بشكل عام على: (أ) تسجيل جميع المعاملات والأرصدة بشكل صحيح؛ (ب) دعم إعداد بيانات مالية دورية موثوقة؛ (ج) حماية أصول المنشأة؛ (د) كما أنه خاضع لإجراءات التدقيق المقبولة من البنك.

17) هيئة التنفيذ (بما في ذلك ترتيبات التوظيف). ستقوم وزارة التجهيز والإسكان والتهيئة الترابية بتنفيذ المشروع عبر الإدارة العامة للطرق والجسور، التي ستكون مسؤولة عن الجانب التقني والرقابة الائتمانية، بما في ذلك ترتيبات الإدارة المالية للمشروع. على الرغم من أن الإدارة العامة للطرق والجسور لا تملك تجربة في العمل

مع المشاريع التي يمولها البنك، إلا أنها أظهرت خبرة واسعة في إدارة المشاريع الممولة من المنظمات المعترف بها دولياً مثل بنك الاستثمار الأوروبي والبنك الإفريقي للتنمية. في إطار تنفيذ هذا المشروع، عملت وزارة التجهيز والإسكان والتهيئة الترابية على توظيف فريق عمل بدوام جزئي للإشراف على الإدارة المالية للمشروع. بالإضافة إلى ذلك، سوف تحصل الإدارة العامة للطرق والجسور على دعم الإدارة العامة للشؤون الإدارية والمالية التي سوف تساعد أيضاً على الإشراف على الإدارة المالية للمشروع وتوحيد جميع المسائل المتعلقة بها. سوف تستمر الإدارة العامة للطرق والجسور، بدعم من البنك الدولي، في تدريب موظفيها على سياسات الإدارة المالية الخاصة بالبنك الدولي وسياسات الصرف من أجل تعزيز مهاراتهم الائتمانية.

18) الموازنة. سوف تتبع وزارة التجهيز والإسكان والتهيئة الترابية اللوائح المحلية التي وضعتها وزارة المالية لإعداد الميزانية السنوية للمشروع. ستكون ميزانية المشروع جزءاً لا يتجزأ من ميزانية الوزارة، وسوف يتم نشرها في قانون الموازنة السنوي. بالإضافة إلى ذلك، ستعمل الإدارة العامة للطرق والجسور على تسجيل ميزانية المشاريع المعتمدة في النظام الوطني لدعم القرارات المتعلقة بالميزانية، وهو ما سيتيح التسجيل السليم للالتزامات والمدفوعات والمستحقات، بالإضافة إلى مراقبة الميزانية وضبطها. تدعم أتمتة هذه المعلومات تجميع المعلومات الخاصة بالميزانية مما يضمن توفر بيئة تحكم سليمة، وفصلاً كافياً بين المهام. كما أن المساهمات النقدية الحكومية ستكون أيضاً ضمن الميزانية السنوية للوزارة.

19) المحاسبة. سوف تستخدم وزارة التجهيز والإسكان والتهيئة الترابية بالدرجة الأولى النظام الوطني لدعم القرارات المتعلقة بالميزانية لجمع المعاملات المالية والمعلومات الخاصة بالمشروع وتسجيلها وتصنيفها وتحليلها وتلخيصها، وتقديمها. لكن، بما أن النظام الوطني لدعم القرارات المتعلقة بالميزانية هو في الأساس نظام خاص بالميزانية، فإن المشروع سوف يستخدم أيضاً سلسلة من الإجراءات والضوابط المحاسبية التكميلية التي يتم القيام بها يدوياً. سيتم بالتالي في إطار المشروع إعداد جداول بيانات على شكل إكسل لتسجيل كل معاملة يدوياً وكما ينبغي، على أساس دوري (يوميًا أو أسبوعياً)، إلى جانب استخدام دفاتر حسابات ثانوية تحتوي على معلومات أكثر تفصيلاً لمتابعة حسابات التزامات المشروع. ومن أجل ضمان استمرار الدقة في السجلات المالية، سوف تعمل الإدارة العامة للطرق والجسور على جمع بيانات المشروع التي تم إدخالها في النظام الوطني لدعم القرارات المتعلقة بالميزانية والمعلومات التي تم تسجيلها باستخدام جداول إكسل ودفاتر الحسابات الثانوية. سيكون كل من النظام المحاسبي اليدوي والنظام الوطني لدعم القرارات المتعلقة بالميزانية القاعدة الأساسية لإعداد التقارير المالية المرحلية للمشروع.

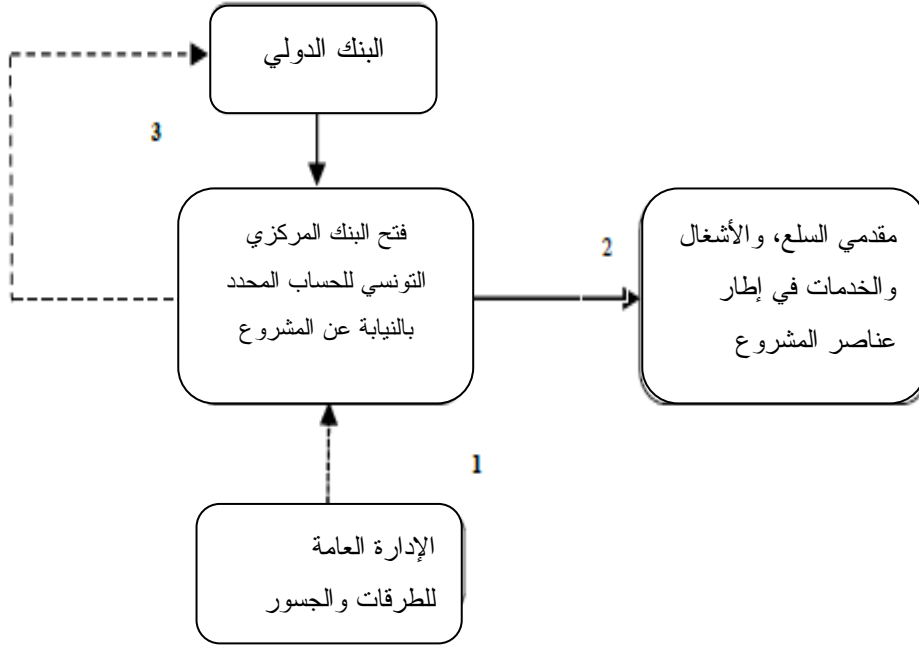
20) الضوابط الداخلية والتدقيق الداخلي. سوف يستخدم المشروع نظام الرقابة الداخلية المعمول به في وزارة التجهيز والإسكان والتهيئة الترابية. يتوافق هذا النظام مع نظام الحكومة ويعتبره البنك مرضياً. ويشمل النظام ما يلي: (1)

مبادئ توجيهية ملائمة لإعداد الموازنة السنوية وتنفيذها؛ (2) فصل واضح بين المهام؛ (3) مستويات مختلفة من الموافقات؛ (4) مطابقات منتظمة للحسابات المصرفية التي توفر تأكيدات معقولة حول دقة السجلات المالية؛ (5) إجراءات مقبولة لتوثيق السجلات والاحتفاظ بها. بالإضافة إلى ذلك، عملت الإدارة العامة للطرق والجسور على تطوير دليل مفصل بشأن دفع الأموال الذي يحدد الإجراءات المتعلقة بإعداد جميع الفواتير وطلبات الدفع، بما في ذلك تلك المتعلقة بالنفقات المؤهلة المتكبدة الممولة من طرف صناديق خارجية. يتم تطبيق أنشطة الرقابة هذه على المؤسسة بأكملها بما في ذلك المشاريع. وأخيراً، تدعم مكملات دليل عمليات المشروع الضوابط الداخلية القائمة من خلال وضع إجراءات وتدابير محددة ومفصلة، ووظائف أساسية، وأدوات ضبط ومراقبة لتنفيذ المشروع.

21) **تدفق الأموال.** يتمثل أسلوب الصرف الأساسي لكل من القرض والمنحة في "تقديم الأموال بشكل مسبق إلى الحساب المخصص" الذي يسمح بتوفير الأموال اللازمة لهذا المشروع في وقت مبكر حتى يتسنى للجهة القائمة عليه تمويل النفقات المتوقعة التي يجب تحملها. سيتم صرف القرض باليورو، والمنحة بالدولار الأمريكي. في حالة قرر البنك أن هناك إنفاق لا يمكن تمويله من القرض، يجوز للبنك أن يطلب من وزارة التجهيز والإسكان والتهيئة الترابية إما ردّ المبلغ إلى الحساب المخصص، أو في ظروف استثنائية، وعلى النحو المنصوص عليه في سياسات البنك المتعلقة بالصرف، تقديم وثائق بديلة.

22) استناداً إلى المنهجية التي تعتمدها الدولة التونسية في إدارة الأموال الخارجية، فإن البنك المركزي التونسي سيعمل على إدارة الحساب المحدد بالنيابة عن المشروع، وبالتالي سيكون هو المسؤول عن تجهيز متطلبات الصرف، ومع ذلك، فإن يبقى المشروع مسؤولاً عن استخدام الأموال التي قدمها البنك لتمويل نفقات المشروع. ويفصل الرسم البياني التالي مسار الأموال، حيث تمثل الخطوط المتصلة مسار الأموال في حين تمثل الخطوط المنقطعة مسار المعلومات:

صورة 1: مسار الأموال



مفتاح الرسم البياني:

1. بناء على طلب الإدارة العامة للطرق والجسور، يودع البنك الدولي أموالا في صورة دفعات مقدمة في الحساب المحدد للمشروع المفتوح لدى البنك المركزي التونسي.

2. استناداً إلى الممارسة الوطنية، تطلب الإدارة، كلما كانت هناك حاجة لدفع أموال لمزودي السلع والأشغال والخدمات تحت أي عنصر من عناصر المشروع، من البنك المركزي التونسي تسديد هذه الدفعات مباشرة إلى المزود أو المستشار من الحساب المحدد المناسب.
3. سيتم إيداع دفعات إضافية في الحساب المحدد للمشروع عند تقديم تقارير حول استخدام الدفعات المقدمة السابقة. سوف تقوم الإدارة من خلال المركزي التونسي بإعداد تقرير شهري عن استخدام أموال القرض التي تم إيداعها في الحساب المحدد للمشروع وفقاً لخطابات الصرف. يتم تخصيص النفقات الإجمالية للمشروع التي تمت الموافقة عليها في بيانات النفقات التي يقوم بإعدادها البنك المركزي التونسي ويتم تقديمها إلى البنك الدولي لينظر فيها.

23) **التقارير المالية للمشروع.** تعمل الإدارة العامة للطرق والجسور بدعم من الإدارة العامة للشؤون الإدارية والمالية على إعداد التقارير المالية المرحلية كل ستة أشهر، على أن يتم تقديمها للبنك الدولي خلال 45 يوماً من تاريخ التقديم المتفق عليه. يجب أن يعكس التقرير كل أنشطة المشروع، وأنشطة التمويل والنفقات كما هو موضح في وثيقة تقييم المشروع وفي الاتفاقيات القانونية، بما في ذلك الأموال النظيرة، الأموال المقدمة من الجهات المانحة الأخرى والتبرعات العينية إن وجدت. سوف تتضمن التقارير المالية المرحلية على وجه التحديد: (1) بيان مصادر واستخدامات الأموال ينص على الفترة، وبشكل تراكمي (من بداية العام وحتى تاريخه) على المقبوضات والمدفوعات الفعلية من الأموال المرصودة وتصنيفات النفقات الرئيسية؛ (2) بداية ونهاية الأرصدة النقدية للمشروع؛ (3) جداول مقارنة مؤيدة تبين النفقات الفعلية والمخططة حسب العنصر وحسب فئة الإنفاق. (4) بيان ملائمة الحساب المصرفي؛ و (5) بيان الحساب المصرفي. سوف تستخدم الإدارة العامة للطرق والجسور التقارير المالية المرحلية التراكمية خلال سنة المشروع على أنها البيانات المالية السنوية للمشروع ثم تكمل المعلومات لاحقاً ببيان حول السياسات المحاسبية المعتمدة، ومذكرات تفسيرية ومؤيدات من الإدارة.

24) تستخدم الإدارة العامة للطرق والجسور المعلومات المالية الصادرة عن نظام إدارة الدين العام، والنظام الوطني لدعم القرارات المتعلقة بالميزانية، بالإضافة إلى المعلومات المحاسبية التابعة التي تم إعدادها في جداول بيانات على شكل إكسل لإعداد التقارير المالية للمشروع. تمت مناقشة التقارير المالية المرحلية والاتفاق عليها بين فريق البنك الدولي والإدارة العامة للطرق والجسور.

25) **التدقيق الخارجي.** سيقوم مدقق حسابات خارجي مستقل يوافق عليه البنك الدولي، بالتدقيق في البيانات المالية للمشروع، بما في ذلك الحساب المحدد المتعلق بقرض البنك الدولي للإنشاء والتعمير. ينبغي إعداد البيانات المالية وفقاً للمعايير المحاسبية المقبولة والتدقيق فيها وفقاً لمعايير التدقيق المقبولة. تحقيقاً لهذه الغاية، تعمل الإدارة العامة للطرق والجسور على إعداد الشروط المرجعية لأعمال التدقيق، وتقديمها إلى البنك للحصول على موافقته. ينبغي أن تشمل الشروط المرجعية لأعمال التدقيق كلا من مراجعة المعاملات المالية، وتقييم للرقابة الداخلية، كما ينبغي

أن تشمل جميع العمليات المنفذة في إطار المشروع، وكذلك جميع مصادر التمويل بما في ذلك المساهمات العينية إن وجدت. سيعمل المدقق بالحد الأدنى على إعداد: (1) تقرير التدقيق السنوي بما في ذلك رأيه في البيانات المالية السنوية و(2) رسالة إدارية بشأن الرقابة الداخلية. ينبغي على وحدة تنفيذ المشروع تقديم التدقيق إلى البنك في غضون ستة أشهر من تاريخ انتهاء التدقيق في السنة المالية. أما بالنسبة لمنحة الصندوق الاستئماني متعدد المانحين، وبدلاً من الإجراء أعلاه، يجب إرسال تقرير تدقيق حسابات واحد إلى البنك الدولي في موعد لا يتجاوز ستة أشهر من تاريخ إغلاق المنحة.

(26) استناداً على المنهجية التي تتبعها تونس في مجال التدقيق في حسابات المشاريع التي يمولها البنك الدولي، تم الاتفاق مع الحكومة التونسية على أن تقوم جهة مستقلة بتدقيق الحسابات السنوية للمشروع يكون البنك قد وافق عليها مسبقاً.

ترتيبات صرف مبالغ القرض للمشروع

(27) بعد النظر في نتائج التقييم، يعتمد البنك أربعة أساليب لصرف مبالغ القرض للمشروع: (1) الدفعات المباشرة، (2) تسديد النفقات؛ (3) المبالغ المدفوعة مقدماً على الحساب المحدد الخاص بالمشروع؛ و(4) الالتزامات الخاصة. سوف يتم بصفة خاصة استخدام الدفعات المقدمة المحولة على الحساب الخاص بالمشروع لضمان وصول التمويل في الوقت المناسب لتسديد النفقات المتوجبة على المشروع. وتحقيقاً لهذه الغاية، سيعمل المشروع على فتح حساب محدد منفصل باليورو في البنك المركزي التونسي حيث سيتم إيداع مبالغ القرض. لا يمكن وضع هذه الأموال مع أموال أخرى. تصف رسالة الصرف الخاصة بالمشروع بالتفصيل كل ما يتعلق بنفقات المشروع المتفق عليها، ونسبة الصرف، والسحب وتقديم التقارير عن استخدام مبالغ القرض، وتقييم الحد الأدنى من طلبات السحب، والوثائق المؤيدة، وتواتر الإبلاغ عن النفقات المتفق عليها من الحساب المحدد، وغيرها من معلومات الصرف الهامة.

(28) يصرف البنك الأموال إلى المشروع من حساب المنحة باستخدام ثلاثة أساليب صرف: (1) المدفوعات المباشرة، (2) تسديد النفقات؛ (3) المبالغ المحولة مقدماً إلى الحساب المحدد. سوف يتم بصفة خاصة استخدام الدفعات المقدمة المحولة على الحساب الخاص بالمشروع لضمان وصول التمويل في الوقت المناسب لتسديد النفقات المتوجبة على المشروع. وتحقيقاً لهذه الغاية، سيعمل المشروع على فتح حساب محدد منفصل باليورو في البنك المركزي التونسي حيث سيتم إيداع مبالغ القرض. لا يمكن وضع هذه الأموال مع أموال أخرى. تصف رسالة الصرف

الخاصة بالمشروع بالتفصيل كل ما يتعلق بنفقات المشروع المتفق عليها، ونسبة الصرف، والسحب وتقديم التقارير عن استخدام مبالغ القرض، وتقييم الحد الأدنى من طلبات السحب، والوثائق المؤيدة، وتواتر الإبلاغ عن النفقات المتفق عليها من الحساب المحدد، وغيرها من معلومات الصرف الهامة.

خطة دعم التنفيذ

29) نظرا لمستوى المخاطر المتوسط المتعلق بالإدارة المالية، فإن استراتيجية تنفيذ الدعم سوف تتضمن ما يلي: (1) تنفيذ مهام الإشراف نصف السنوية على عين المكان لمراقبة مخاطر الإدارة المالية للمشروع وضمان ملائمة ترتيبات الإدارة المالية المتفق عليها، (2) مراجعة التقارير المالية المرحلية، (3) مراجعة تقارير مدققي الحسابات ومتابعة أي مسائل يثيرها مدققو الحسابات في الرسالة الإدارية، حسب ما يقتضيه الحال، (4) تحديث أداء الإدارة المالية للمشروع والمخاطر من خلال إعداد تقرير الحالة والنتائج. يجب إرسال تقرير مراجعة نصف المدة إلى البنك في تاريخ 30 سبتمبر 2017، أو أي تاريخ لاحق يحدده البنك.

المشتريات

30) يتم تنفيذ المشتريات الخاصة بالمشروع وفقاً للمبادئ التوجيهية للبنك: شراء السلع والأشغال والخدمات غير الاستشارية في إطار قروض البنك الدولي للإنشاء والتعمير، وقروض المؤسسة الدولية للتنمية ومنح المقترضين من البنك الدولي المؤرخة في جانفي 2011، والمنقحة في جويلية 2014 ("إرشادات المشتريات")، و"المبادئ التوجيهية: اختيار وتوظيف الاستشاريين في إطار قروض البنك الدولي للإنشاء والتعمير، وقروض المؤسسة الدولية للتنمية ومنح المقترضين من البنك الدولي" المؤرخة في جانفي 2011، والمنقحة في جويلية 2014 ("المبادئ التوجيهية للمستشارين")، والأحكام المنصوص عليها في اتفاقيات القروض والمنح. سيتم تنفيذ المناقصات التنافسية الوطنية باتباع إجراءات تكون مقبولة من البنك. تنطبق على المشروع أيضا "المبادئ التوجيهية للبنك الدولي بشأن منع ومكافحة الغش والفساد في المشاريع الممولة من قبل قروض البنك الدولي للإنشاء والتعمير، وقروض المؤسسة الدولية للتنمية ومنح المقترضين من البنك الدولي" المؤرخة في أكتوبر 2006 والمنقحة في جانفي 2011 ("المبادئ التوجيهية لمكافحة الفساد").

31) تكون الإدارة العامة للطرق والجسور المسؤولة الأولى عن تنفيذ المشروع وعن ضمان تحقيق أهداف المشروع التنموية. أنشأت الإدارة العامة للطرق والجسور وحدة داخلية تكون مسؤولة عن الإدارة اليومية للمشروع، وعن تنسيق وحدات المشروع ومراقبتها. يقوم بدعم هذه الوحدة عدد من المستشارين الذي يتمتعون بخبرات محددة في

مجالات مثل المشتريات والإدارة المالية، والمراقبة والتقييم. أما فيما يتعلق بعمليات الشراء، فتضمن الإدارة العامة للطرق والجسور، من خلال أخصائي المشتريات داخل وحدة تنفيذ المشروع، انسجام إجراءات الشراء مع أحكام الاتفاقات القانونية للمشروع بأكمله.

(32) تم إجراء تقييم لقدرات الإدارة العامة للطرق والجسور في مجال المشتريات. وتناول التقييم ما يلي: (1) هيكل المشتريات المؤسسي وإجراءات المشتريات تحت الإدارة العامة للطرق والجسور، (2) مؤهلات وخبرة الموظفين الذين من المحتمل أن يتولوا مسؤولية عمليات المشتريات أو يشاركوا فيها، و(3) تدفق المعلومات بين الإدارة العامة للطرق والجسور وغيرها من أقسام وإدارات وزارة التجهيز والإسكان والتهيئة الترابية. إذا تم، بشكل عام، تنفيذ التدابير المشار إليها في خطة العمل، فإنه سيكون للإدارة العامة للطرق والجسور القدرة على تنفيذ إجراءات المشتريات في إطار المشروع، كما هو موضح في الاتفاقيات القانونية. يتضمن التشخيص كل عمليات الشراء (التخطيط؛ إعداد وثائق المناقصة والخدمات الاستشارية؛ استقبال وتقييم العطاءات. وضع للمسات الأخيرة وتوقيع العقود؛ أرشفة جميع الوثائق من أجل التحقق من امتثال الإجراءات للاتفاقيات القانونية). خلص التقييم إلى أن هيئة التنفيذ (الإدارة العامة للطرق والجسور) ستكون لديها القدرة على تنفيذ وإدارة المشتريات شرط أن تحشد قدرات كافية وأن تأخذ الإجراءات الموصى بها بعين الاعتبار. تم تسليم خطة مشتريات مرضية لأشهر الـ 18 الأولى من التنفيذ للبنك الدولي. وقد تم تصنيف المخاطر العامة بالمتوسطة.

(33) يبين الجدول التالي ملخص التقييم والتوصيات.

تحليل طاقة الشراء	المخاطر	إجراءات التخفيف
1. مسؤولية اتخاذ قرار الشراء في الهيئة المنفذة	قرارات الشراء ضمن المؤسسات العامة، واضحة ومحددة وفق مرسوم المشتريات العمومية التونسي، أما مسؤوليات اتخاذ القرارات المتعلقة بالمشتريات ضمن الإدارة والتنسيق مع أصحاب المصلحة الرئيسيين الآخرين فهي مذكورة بالتفصيل في كتيّب عمليات المشروع	يحدد دليل عمليات المشروع بوضوح دور كل أصحاب المصلحة في مجال المشتريات (الإدارات التقنية، الإدارات الجهوية، الإدارة العامة للشؤون الإدارية والمالية في وزارة التجهيز والإسكان والتهيئة الترابية)
2. كتيّبات العمل الداخلية ووضوح في عملية الشراء	عمليات الشراء هي مقننة بشكل جيد داخل الإدارة، إلا أن هذه الأخيرة تفتقر للخبرة في مجال تنفيذ المشاريع	من المستحسن تدريب وحدة تنفيذ المشروع في الإدارة العامة للطرق والجسور على المبادئ التوجيهية

<p>الجديدة للمشتريات (طبعة جانفي 2011) (في غضون 3 أشهر من دخول المشروع حيز التنفيذ)</p>	<p>الممولة من البنك الدولي</p>	
<p>ضمان تدريب الإدارة العامة للطرق والجسور للتأكد من حفظ وتسجيل الملفات والعقود المتعلقة بالمشروع والخاصة بجميع المشتريات وما يتصل بها من معاملات (في غضون 3 أشهر من دخول المشروع حيز التنفيذ)</p>	<p>ليس هناك قلق حول قدرات الإدارة على حفظ السجلات أو فيما يتعلق بنظام إدارة الوثائق</p>	<p>3. حفظ السجلات ونظام إدارة الوثائق سيتم الاحتفاظ بسجلات المشتريات تحت وصاية الوحدات المسؤولة داخل الإدارة العامة للطرق والجسور</p>
<p>قامت الإدارة العامة للطرق والجسور بتعيين أخصائي مشتريات للمشروع</p>	<p>ليس هناك قلق من قدرة موظفي الإدارة (استناداً إلى تجربة الإدارة مع المشاريع الممولة من بنك التنمية متعدد الأطراف والمؤسسات المالية الدولية)، ولكن لا بد من وجود أخصائي مشتريات متفرغ بالكامل لعمليات المشتريات في وحدة تنفيذ المشروع</p>	<p>4. التوظيف</p>
<p>سيقوم البنك بتوفير الدعم الفني للإدارة العامة للطرق والجسور بشأن التخطيط للمشتريات (طوال فترة تنفيذ المشروع)</p>	<p>ليس هناك قلق حول خبرة الإدارة العامة للطرق والجسور في تخطيط المشتريات (استناداً إلى تجربة الإدارة مع بنك التنمية متعدد الأطراف والمشاريع الممولة من مؤسسات التمويل الدولية)، إلا أن هناك احتياجات محددة حول تخطيط المشتريات بالامتثال مع المبادئ التوجيهية للبنك في مجال المشتريات</p>	<p>5. التخطيط للمشتريات</p>
<p>وثائق المشتريات القياسية موجودة في كتيّب عمليات المشروع</p>	<p>ليس هناك قلق حول خبرة الإدارة العامة للطرق والجسور في مجال استخدام الوثائق</p>	<p>6. وثائق العطاءات، القائمة المختصرة ومعايير التقييم</p>
<p>التأكد من أن موظفي الإدارة العامة</p>	<p>ليس هناك قلق حول شفافية الإعلان</p>	<p>7. الإعلان، المؤتمر السابق للمناقصة</p>

<p>للطرق والجسور المشاركين في المشتريات المتعلقة بالمشروع قد تم تدريبهم على كيفية الإعلان عن الحاجة للتزويد بما يتطلبه المشروع على clientconnection (عند دخول المشروع حيز التنفيذ)</p>	<p>عن فرص الشراء من قبل الإدارة العامة للطرق والجسور</p>	<p>وتقديم العطاءات</p>
<p>التأكد من أن موظفي الإدارة العامة للطرق والجسور المعنيين بالمشتريات المتعلقة بالمشروع قد تم تدريبهم على دليل تقييم العطاءات الخاص بالبنك (من تاريخ دخول المشروع حيز التنفيذ / طوال فترة تنفيذ المشروع)</p>	<p>لم يتمكن التقييم من التأكد مما إذا كانت الإدارة قادرة على إسناد العقود خلال المدة المحددة وفقا للمناقصة إلى صاحب العطاء الأفضل</p>	<p>8. التقييم ومنح العقود</p>
<p>توعية مراقب الإدارة العامة للطرق والجسور ولجان المشتريات ذات الصلة بقواعد المشتريات التي تنطبق على المشروع والتأكد من أن المشتريات ستتم بسرعة (طوال فترة تنفيذ المشروع)</p>	<p>مراجعة قرار المشتريات من قبل لجنة وزارية و/ أو لجنة الرقابة قد تكون بطيئة جدا، مرهقة وبيروقراطية مما يؤدي إلى مواقف صعبة</p>	<p>9. مراجعة قرار المشتريات</p>
<p>التأكد من تقديم المساعدة إلى الإدارة العامة للطرق والجسور إذا احتاجتها في الوقت المناسب (طوال فترة تنفيذ المشروع)</p>	<p>تتمتع الإدارة العامة للطرق والجسور بخبرة في هذا المجال</p>	<p>10. إدارة العقود والشؤون الإدارية</p>
<p>توعية مراقب الإدارة العامة للطرق والجسور ولجان المشتريات ذات الصلة بضرورة تبسيط عمليات المراقبة المسبقة (طوال فترة تنفيذ المشروع)</p>	<p>تؤدي الرقابة المسبقة المفرطة من قبل هيئة المشتريات إلى إبطاء سرعة تنفيذ المشروع</p>	<p>11. الرقابة على المشتريات بالنسبة للإدارة. الإشراف على المشتريات هو مسؤولية لجنة مراقبة المشتريات ووحدة التحكم في الإنفاق. قد تكون العملية تكون بطيئة جدا، مرهقة وبيروقراطية مما يؤدي إلى مواقف صعبة</p>

34) الحدود المالية القصوى التي تحتاج إلى مراجعة مسبقة والمصنفة حسب منهجية الشراء مفصلة في الجدول أدناه. يتم استخدام هذه الحدود المالية القصوى للتخطيط لعمليات الشراء في بداية تطبيق المشروع. يمكن تتقيح هذه الحدود المالية القصوى بعد كل مراجعة تتم بعد الحصول على المشتريات استناداً على نتائج وتوصيات المراجع وبالنظر إلى التحسن الحاصل (أو العكس) في تنفيذ عمليات الشراء وتقييم المخاطر اللاحق.

الحدود المالية القصوى التي تحتاج إلى مراجعة مسبقة (بالدولار الأمريكي)	
نوع المشتريات	المخاطر المتعلقة بهيئة التنفيذ متوسطة
الأشغال والتسليم الجاهز للآلات والمعدات وتشغيلها وتركيبها	15 مليون
بضائع	3 مليون
أنظمة تكنولوجيا المعلومات والخدمات غير الاستشارية	3 مليون
الشركات الاستشارية	1 مليون
الاستشاريون الأفراد	0.3 مليون

الحدود المالية القصوى حسب منهجية الشراء (بالدولار الأمريكي)						
تونس	البضائع		الأشغال		قيمة الشراء	
	المناقصات العالمية*	المناقصات التنافسية المحلية	المناقصات العالمية*	المناقصات التنافسية المحلية	قيمة الشراء	قيمة الشراء
	3 مليون >	3 مليون ≤	10 مليون >	10 مليون ≤	200 الف ≤	300 الف ≤

* يمكن استخدامها بغض النظر عن قيمة العقد بناء على موافقة البنك على توصية المقترض

35) سيغطي تمويل المشروع الأنشطة في إطار مكونات المشروع الإثنيتين التي تتضمن: (1) الأشغال (تحسين حوالي 146.5 كلم من أجزاء الطرقات الوطنية والجهوية القائمة ذات الممر الواحد على ثلاث ممرات طرق) سيتم تمويلها فقط من القرض الذي سيقدمه البنك الدولي للإنشاء والتعمير، بما أن منحة الصندوق الاستثماري متعدد المانحين لن تقوم بتمويل الأشغال، (2) السلع وأنظمة تكنولوجيا المعلومات (شراء معدات مراقبة لمساعدة وزارة التجهيز والإسكان والتهيئة الترابية على تحسين إدارة شبكة الطرقات الوطنية والجهوية)، (3) خدمات استشارية

(تنفيذ نظام إدارة أصول الطرقات)، و (4) التدريب / بناء القدرات (بناء قدرات موظفي الحكومة والقطاع الخاص في مجال إدارة الأصول الحديثة والعقود على أساس الأداء).
36) يعرض الجدول أدناه قائمة مفصلة للمشتريات حسب الفئة:

الأششطة	الفئة
<ul style="list-style-type: none"> • تحسين 57 كلم من الطريق الوطني رقم 12 بين سوسة والقيروان • تحسين 65 كلم من الطريق الوطني رقم 4 بين الفحص وسليانة • تحسين 24 كلم من الطريق الإقليمي 133 بين جبل الوسط وزغوان 	الأشغال
<p>سوف تتضمن الأشغال المدنية توسعة ورفع مستوى أجزاء من الطرق وفق الضرورة، ورفع مستوى الجسور، وتحسين تقاطع الطرقات، وإشارات المرور وتنفيذ المزيد من الإجراءات الأخرى المتعلقة بالسلامة على الطرقات.</p> <p>أساليب الاختيار المتوقعة: المناقصات التنافسية الدولية والمناقصات التنافسية الوطنية</p> <ul style="list-style-type: none"> • شراء معدات مراقبة لمساعدة وزارة التجهيز والإسكان والتهيئة الترابية لإدارة أفضل لشبكة الطرقات الوطنية والجهوية. سيتم استخدام المعدات في المقام الأول لدعم مراقبة الجودة والإشراف على الأشغال • شراء المركبات للإشراف على الأشغال المدنية على شبكة الطرقات. <p>أساليب الاختيار المتوقعة: المناقصات التنافسية الدولية والمناقصات التنافسية الوطنية</p>	السلع وأنظمة تكنولوجيا المعلومات
<ul style="list-style-type: none"> • دراسة حول تطبيق أدوات صنع القرار (نظام إدارة أصول الطرقات) لتحسين مستوى التخطيط للتدخل في قطاع الطرقات وتخصيص الموارد المناسبة له • دراسة عن زيادة فعالية الإنفاق العام وتحديث إدارة قطاع الطرقات من خلال إدخال مفهوم 	خدمات استشارية

العقود على أساس الأداء في قطاع الطرقات
باستثناء ما هو منصوص عليه أدناه، يتم شراء الخدمات
الاستشارية تحت العقود الممنوحة على أساس الاختيار
استناداً إلى الجودة والتكلفة. يمكن استخدام الأساليب
التالية، غير الاختيار استناداً على الجودة والتكلفة،
للحصول على الخدمات الاستشارية للعقود التي تم
تحديدها في خطة المشتريات: (1) اختيار على أساس
الجودة، (2) اختيار في إطار ميزانية ثابتة، (3)
الاختيار بحسب أقل تكلفة، (4) الاختيار على أساس
مؤهلات الاستشاريين، (5) اختيار أحادي المصدر
للشركات الاستشارية، (6) الإجراءات المذكورة في
الفقرتين 2.5 و 3.5 من المبادئ التوجيهية لاختيار
الاستشاريين الأفراد، و (7) إجراءات أحادية المصدر
لاختيار الاستشاريين الأفراد.

التدريب / بناء القدرات

- بناء قدرات موظفي الحكومة والقطاع الخاص
(قطاع التعاقد) على إدارة الأصول الحديثة
والعقود على أساس الأداء.

37) يتم الحصول على الأشغال، والسلع، وأنظمة تكنولوجيا المعلومات والخدمات غير الاستشارية (إن وجدت)
باستخدام وثائق المناقصات النموذجية الخاصة بالبنك بالنسبة لكل المناقصات التنافسية الدولية والمناقصات
التنافسية الوطنية المنفق عليها والمرضية بالنسبة للبنك فيما يتعلق بالمناقصات التنافسية الوطنية. من أجل ضمان
الاتساق الواسع مع إرشادات المشتريات، سيتم تطبيق الأحكام التالية عند استخدام المناقصات التنافسية الوطنية في
إطار المشروع:

- i. يتم تحديد أهلية المناقصين كما هو محدد بموجب المادة الأولى من المبادئ التوجيهية للمشتريات، ووفقاً لذلك، لن
يتم اعتبار أي مناقص أو مناقص محتمل غير مؤهل لأسباب أخرى غير تلك المنصوص عليها في القسم الأول
من المبادئ التوجيهية للمشتريات.
- ii. لن يكون التعاون مع شركة محلية شرطاً للسماح لشركة أجنبية بتقديم طلب للمشاركة في المناقصة.
- iii. يجب على أن تحدد وثائق المناقصة بوضوح عملية تقييم العروض، ومعايير منح المناقصة ومعايير أهلية المناقص
يجب الإعلان عن فرص المشاركة في المناقصات قبل ما لا يقل عن ثلاثين (30) يوماً لتمكين المشاركين
المحتملين من الإعداد للمناقصة

- v. يتم فتح عروض المشاركين في المناقصات التقنية والمالية علناً في وقت واحد، وسيتم فتح المظاريف فوراً أو في أقرب وقت بعد الموعد النهائي لتقديم العطاءات. لا يجوز تقييم أي عروض خلال جلسة فتح المظاريف العلنية.
- vi. قبل إصدار الدعوة الأولى لتقديم العطاءات، يجب تقديم مسودة وثيقة العطاءات النموذجية التي يتم استخدامها في المناقصات الوطنية إلى البنك الدولي ليوافق عليها.
- vii. يجب أن تتضمن الإجراءات نشر نتائج التقييم وتفاصيل العقد الممنوح.
- viii. يتم تقييم العطاءات على أساس السعر وعلى أساس معايير أخرى تحددها وثائق العطاءات، وكما من حيث القيمة النقدية. لا يجب تفضيل مناقص على أساس أنه مشارك وطني أو اعتماد أي نوع آخر من أشكال المعاملة التفضيلية للشركات الوطنية أو للسلع ذات المنشأ الوطني. لا يجب أن يقتصر التحقق من امتثال العطاءات للمتطلبات التقنية المنصوص عليها في وثائق المناقصة على العرض الفني للمزايد الذي تقدم بأقل سعر.
- ix. يتم منح العقد لمقدم العرض المؤهل الذي قدم أدنى عرض تم تقييمه، ولا يجوز القيام بأي مفاوضات.
- x. يجب أن تتضمن كل وثيقة وعقد مناقصة أحكام سياسة البنك الدولي بشأن العقوبات التي تُفرض على الشركات أو الأفراد المتورطين في عمليات احتيال وفساد المنصوص عليها في المبادئ التوجيهية للمشتريات وكذلك في حق البنك في التفتيش والتدقيق.

38. بالنسبة للخدمات الاستشارية، بالإمكان إعداد قوائم قصيرة مؤلفة بالكامل من الاستشاريين الوطنيين إذا كانت تقديرات تكلفة خدماتهم دون 300 ألف دولار أمريكي للعقد الواحد وذلك وفقاً لأحكام الفقرة 5.2 من المبادئ التوجيهية للخدمات الاستشارية.

ت. التأثيرات البيئية والاجتماعية (بما في ذلك السياسات الوقائية)

39) يقوم المشروع على تمويل عملية تحسين ثلاثة أقسام من الطرقات التي سيتم توسيعها وإعادة تأهيلها. ومع ذلك، لم يتم بعد تحديد مسار الطريق الوطني بالضبط مع أخذ السرعة القصوى للمركبات وأمنها بعين الاعتبار. تمر الطرقات عبر أجزاء متنوعة من الأراضي وأحدها (الطريق الوطني 4) يلامس أطراف أراضي الغابات. كما أنها تمر عبر تضاريس صخرية ووديان حيث يجب النظر في إمكانية توسعة الجسر الذي يمر فوقها. لن تتأثر المساكن الطبيعية من هذا المشروع، وبالتالي لم يتم تفعيل إجراءات السياسة التشغيلية للبنك رقم 4.04. ولكن في الوقت نفسه فإن جزءاً صغيراً من الغابة في منطقة الطريق الوطني 4 الذي سيتم توأمته في محيط جبل منصور، سوف يتأثر بالمشروع. نتيجة لذلك، جرى تفعيل إجراءات السياسة التشغيلية للبنك رقم 4.36 (الغابات) في مواقع محددة ويصف تقييم التأثيرات البيئية والاجتماعية بالتفصيل مجال التدخل، ومناطق الغابات التي سوف تتأثر، وجميع الإجراءات المرتبطة بالاستخدام الدائم أو الجزئي لمناطق الغابات. حتى الآن، من الممكن التحكم في آثار توسعة هذا الطريق، وهناك تدابير واضحة للتخفيف من المخاطر المرتبطة بها، ولذلك تم تصنيف هذا المشروع ضمن الفئة باء وفق إجراءات السياسة التشغيلية للبنك رقم 4.01. وتشمل هذه الإجراءات المسائل المتعلقة بما يلي: (1) تآكل التربة، واستقرار المنحدر، وإدارة مياه الأمطار ومراقبة الرواسب. (2) إدارة المقلع، (3) إدارة النباتات والأشجار، (4) الصرف الصحي، وتدفق المياه وبناء الجسور،

(5) الأشياء التي يتم العثور عليها بالصدفة، (6) المسائل المتعلقة بالبناء مثل موقع النفايات، والحطام، وتصريف مياه الأمطار ومياه الصرف الصحي، والغبار، والضوضاء، والانسكابات والانبعاثات الأخرى. (7) مرور آمن ومرح للمركبات والمشاة والماشية وإمكانية الوصول إلى الممتلكات المحاذية لمشروع الطرقات، و(8) المسائل المتعلقة بالصحة والسلامة المهنية للعمال وسلامة المارة والمجموعات السكانية المحلية المجاورة لمناطق تدخل المشروع.

40) أجرت الإدارة العامة للطرقات والجسور التقييمات الخاصة بالتأثيرات البيئية والاجتماعية للطرقات الثلاث المحددة، كما تم إعداد ومناقشة خطط الإدارة البيئية والاجتماعية للطريق الجهوي 133 والطريق الوطني 12 مع أصحاب المصلحة الرئيسيين خلال المشاورات وتم الإعلان عنها. سيتم إدراج خطط الإدارة البيئية والاجتماعية في التصاميم ووثائق المناقصة الخاصة بالمقاولين ووثائق التنفيذ، وستتم متابعتها لضمان اتباع إجراءات العناية الواجبة بدقة. وقد تم إعداد إطار عمل للإدارة البيئية والاجتماعية للطريق الوطني 4 وكان أيضاً موضع تشاور مع أصحاب المصلحة وتم الإعلان عنه. من المتوقع أن يتم الانتهاء من تحديد المسار النهائي للطريق الوطني 4 بعد بضعة أشهر من الموافقة على المشروع، وبعد أن يتم الانتهاء من تحديد تفاصيل إطار عمل الإدارة البيئية والاجتماعية (بما في ذلك خطط الإدارة البيئية والاجتماعية). سيتم إرسال إطار عمل الإدارة البيئية والاجتماعية إلى البنك للحصول على موافقته، وسيتم التشاور حولها والإعلان عنها قبل بدء عملية تقديم العطاءات.

41) بالإضافة إلى تدابير التخفيف، تشمل خطط الإدارة البيئية والاجتماعية الترتيبات المؤسسية للإشراف، والإبلاغ، والمراقبة والتدريب والتنسيق بين العديد من أصحاب المصلحة. سيتم وصف إجراءات أدوات فحص ما يمكن مواجهته بالصدفة في خطط الإدارة البيئية والاجتماعية لحماية أي عناصر ثقافية أو تاريخية قد يتم اكتشافها. وقد قام المقترض بتضمين القضايا الاجتماعية (مثل التعويض عن فقدان الأشجار على الأراضي الخاصة، التخلص من النفايات بالقرب من الأراضي الخاصة، والتهجير وإعادة بناء البنية التحتية إلخ) في خطط الإدارة البيئية والاجتماعية. تم وضع آلية رفع المظالم المعتمدة لمواصلة استقبال شكاوى وتعليقات الأفراد المتأثرين بالمشروع.

42) تتمتع الإدارة العامة للطرقات والجسور بالخبرة في العمل مع المؤسسات المالية الدولية الأخرى، بما في ذلك البنك الإفريقي للتنمية والبنك الأوروبي للاستثمار، ولكنها لم تعمل مع البنك الدولي خلال العقود الماضية، وليست على دراية كافية بسياسات و ضمانات البنك الدولي. لا يوجد خبير بيئي ضمن فريق عمل المقترض، ولكن المستشار البيئي الذي يعمل على إعداد خطط الإدارة البيئية والاجتماعية ضليع بالسياسات التشغيلية للبنك الدولي. كما قدم البنك التوجيهات والتدريب قبل التقييم، ولكن هناك حاجة إلى تحسين التنسيق بين مستشار شؤون البيئة وفريق تصميم الطرقات للتوصل إلى فهم أوضح للآثار البيئية لكل نوع من المناطق البيئية (السهول والأراضي الزراعية والمناطق الجبلية والغابات) المرتبطة بكل جزء من الطريق. سوف تقوم الإدارة العامة للطرقات والجسور بتوظيف خبراء في مجال البيئة بدوام كامل لدعم فريق المشروع أثناء التنفيذ والإشراف لضمان الامتثال المستمر لخطط الإدارة البيئية والاجتماعية، وتوفير الإشراف والتنسيق لضمان وضع نتائج التقييمات الخاصة بالتأثيرات البيئية والاجتماعية في وثائق التصميم. وقد تم إدراج اعتمادات في ميزانية خطط الإدارة البيئية والاجتماعية للتدريب الفني لفريق عمل مشروع المقترض على الصعيدين الوطني والجهوي في الجوانب البيئية

لتصميم الطرقات، والتنفيذ والمراقبة، والإبلاغ والصيانة المستمرة. سيقوم البنك بإجراء تدقيق بيئي مستقل بعد مرحلة البناء لتقييم الامتثال لخطط الإدارة البيئية والاجتماعية.

43) **الضمانات الاجتماعية:** سيدعم هذا المشروع توسيع وتحسين العديد من أقسام الطرقات الأساسية التي تم تحديد أهميتها لتحسين شبكة الطرقات الوطنية. لكن المجال الكامل لشراء الأراضي، بما في ذلك استخدام الأراضي غير الطوعي، وعمليات إعادة التوطين المادية المحتملة، يبقى غير معروف بالكامل بما أنه لم يتم الانتهاء من التصميم الهندسي النهائي للطرقات المحددة بشكل كامل. ومع ذلك، وكما هو الحال مع العديد من المشاريع التي تدعم بشكل رئيسي توسيع الطرق وتحسينها، فإنه من الممكن تقليص نسبة استخدام الأراضي بشكل غير طوعي إلى الحد الأدنى (خصوصاً التغيير المادي لمكان الإقامة) من خلال التخطيط الدقيق والمشاورات. وبالإضافة إلى ذلك، فإن الاتفاق على تعويض الخسائر الناجمة عن تغيير مكان الإقامة، وتوفير التعويض في الوقت المناسب (وشراء الأراضي)، قبل بدء الأشغال البناء، يمكن أن يقلل كثيراً من خطر تأخر الجدول الزمني للأشغال نتيجة الخلافات حول قيمة الأرض ودفع التعويضات في الوقت المناسب. ورغم أن المقترض أعرب عن استعداده لاتباع سياسات البنك الدولي الوقائية، إلا أن نقص الخبرة الاجتماعية لدى فريق عمل المقترض ساهم بتأخير تقديم اقتراح يساعد على تحقيق النتائج المرجوة المتوقعة من الامتثال لإجراءات السياسة التشغيلية للبنك رقم 4.12. على الرغم من أن المقترض لديه الميزانية المخصصة لمثل هذه الخبرات الاجتماعية إلا أنه لم يحصل حتى الآن على مثل هذه المساعدة المؤهلة. وفرت تجربة الوزارة الأخيرة في العمل مع المؤسسات المالية الدولية الأخرى، وخاصة البنك الأوروبي للاستثمار، بعض الخبرة التي ما تزال تحتاج إلى مزيد من التعزيز. ستكون عملية بناء القدرات المناسبة والتدريب الموجّه مسألتان مهمتان بالنسبة للمشروع، وينبغي التخطيط للمشروع وفقاً لذلك (انظر القسم الخامس، المخاطر الرئيسية وإجراءات التخفيف). سيتم إدراج الأنشطة الرسمية لبناء القدرات قبل دخول الأشغال حيز التنفيذ وأثناءها التنفيذ. وتم في إطار المشروع إجراء مشاورات مع السكان المستهدفين بما في ذلك مجموعة واسعة من أصحاب المصلحة من المجتمع المدني، وتنفيذ تعداد ومسح اجتماعي للأسر المتأثرة بطريقة جيدة وقد أخذ المشروع هذه المعلومات بعين الاعتبار. تم أيضاً إنشاء آلية لرفع المظالم للتعامل بشكل مناسب مع أية مخاوف يعبر عنها المجتمع المدني في الوقت المناسب. وبالإضافة إلى ذلك، يساعد الإشراف الوثيق على تنفيذ الضمانات على ضمان إدارة مشروع جيدة. وقد تم إعداد خطة عمل لإعادة التوطين لكل من الطريق الوطني 12 والطريق الجهوي 133 وإطار سياسة إعادة التوطين للطريق الوطني 4 الذي لم يتم تحديد تصميمه ومساره الدقيق بعد، وتم نشر كل ذلك قبل التقييم. سيتم إعداد خطة عمل لإعادة التوطين للطريق الوطني 4 بمجرد الانتهاء من تحديد مساره وتصميمه، وسيتم نشرها قبل بدء الأشغال.

44) استخلصت الزيارات الميدانية للبنك الدولي للطريق الوطني 4 والطريق الوطني 12 والطريق الجهوي 133 بأن التأثيرات الاجتماعية الأكبر ستكون متعلقة بالاستحواذ على الأراضي وسوف تشمل في الغالب: (1) نقل الملاك من الأراضي الخاصة وأراضي الدولة إلى مواقع بديلة، (2) الاستحواذ على مساحات ضيقة من الأراضي الزراعية على طول الطريق، و (3) هدم المباني الصغيرة والأكشاك على طول الطريق. تم تكليف فريق عمل

على مستوى رئاسة الحكومة في ديسمبر 2014 للمساعدة على التنسيق بين الوزارات من أجل ضمان الإجراءات المناسبة ودفع التعويضات لأصحاب الأراضي.

45) ستكون الإدارة العامة للطرق والجسور مسؤولة عن مراقبة مدى التقدم في تنفيذ مشروع ممرات النقل في تونس. سيقوم موظفو الإدارة العامة للطرق والجسور بالإشراف مباشرة على التقدم المادي في الأعمال المتعاقد عليها الذي سيتم القيام بها تحت إشراف مهندسي الإدارات الجهوية.

46) وفقاً للممارسة المتبعة للمشاريع الممولة خارجياً، يقوم موظفو وحدة تنفيذ المشروع بإعداد تقارير المشروع التي تبين التقدم المحرز في جميع أنشطة المشروع. يتم إرسال التقارير الفصلية إلى البنك الدولي، وتكون هذه التقارير مفيدة في تحضير التقارير عن التقدم المحرز في المشروع للوكالات الحكومية الأخرى و / أو المؤسسات المالية الدولية وفق المطلوب. يتم إعداد تقارير التدقيق سنوياً كما هو مطلوب من البنك الدولي. كما يتم إرسال مراجعة لتقدم المشروع بعد انقضاء نصف مدة المشروع إلى البنك بتاريخ 30 سبتمبر 2017 أو في أي موعد لاحق قد يحدده البنك.

47) بالإضافة إلى بعثة دعم التنفيذ نصف السنوية العادية، يعمل موظفو البنك الدولي والإدارة العامة للطرق والجسور معاً لضمان رصد النتائج المشتركة. يتم تسديد تكلفة وحدة تنفيذ المشروع من ميزانية الإدارة العامة للطرق والجسور بالكامل ولا يتم تمويلها من القرض أو المنحة.

48) سيتم إدراج رصد نتائج منحة الصندوق الاستثماري متعدد المانحين لمنطقة الشرق الأوسط وشمال أفريقيا الذي يمول العنصر الفرعي 2.2 كجزء من مسؤوليات مراقبة المشروع.

الملحق 4: خطة دعم التنفيذ

تونس - ممرات طريق النقل (P146502)

استراتيجية ومنهجية دعم التنفيذ

- (1) تم تطوير استراتيجية دعم التنفيذ استناداً إلى طبيعة المشروع والمخاطر المرتبة عنه. وتهدف الاستراتيجية إلى جعل عملية دعم التنفيذ للعمليات أكثر مرونة وفعالية، وسوف تركز الاستراتيجية على تنفيذ تدابير التخفيف من المخاطر المحددة في القسم الخامس "المخاطر الرئيسية وإجراءات التخفيف".
- (2) **المشتريات:** سوف يشمل دعم التنفيذ في هذا المجال: (1) توفير التدريب الكافي لأعضاء وحدة تنفيذ المشروع الذين يشاركون في المشتريات؛ (2) مراجعة وثائق الشراء وتقديم الملاحظات إلى وحدة تنفيذ المشروع في الوقت المناسب؛ (3) توفير إرشادات مفصلة إلى وحدة تنفيذ المشروع بشأن المبادئ التوجيهية للبنك بشأن المشتريات؛ و (4) مراقبة تقدم المشتريات بالمقارنة مع خطة المشتريات المفصلة.
- (3) **الإدارة المالية.** بالنظر إلى المخاطر الإدارية المالية التي تم تحديدها، فإن استراتيجية دعم تنفيذ المشروع في هذا المجال سوف تشمل ما يلي: (1) بعثات الإشراف نصف السنوية لمراقبة مخاطر الإدارة المالية للمشروع وضمان كفاية ترتيبات الإدارة المالية المتفق عليها، (2) مراجعة التقارير المالية المرحلية، (3) مراجعة تقارير مدققي الحسابات ومتابعة أي قضايا يثيرها مدققو الحسابات في الرسالة الإدارية، كما هو مناسب، (4) تحديث أداء الإدارة المالية للمشروع والمخاطر من خلال إعداد تقرير الحالة والنتائج.
- (4) **الضمانات البيئية والاجتماعية.** سيتم تنظيم ورشة عمل حول الرقابة على الضمانات الاجتماعية والبيئية بعد دخول الاتفاق حيز التنفيذ. سيعمل فريق البنك على الإشراف عن كثب على تنفيذ خطط الإدارة البيئية والاجتماعية المتفق عليها، خطة عمل إعادة التوطين للطريق الوطني 12 والطريق الجهوي 133 والطريق الوطني 4 (بمجرد أن تتم الموافقة والكشف عن تلك المتعلقة بالطريق الوطني 4)، وكذلك أي خطط مستقبلية للإدارة البيئية والاجتماعية أو لخطة عمل إعادة التوطين التي يتم تطويرها وفقاً لأحكام إطار عمل الإدارة البيئية والاجتماعية فضلاً عن إطار سياسة إعادة التوطين التي تم إعدادها للطريق الوطني 4. ستتم متابعة خطة العمل للتعامل مع قضايا الإرث المتعلقة بعمليات الاستحواذ على الأراضي بين عامي 2000 و2005 بشكل منفصل. سيقوم البنك من خلال هذه

المتابعة أيضاً بتقديم التوجيهات إلى وحدة تنفيذ المشروع لمعالجة أي قضايا. قامت وحدة تنفيذ المشروع بتعيين خبير بيئي واجتماعي للمشروع للعمل كجهة اتصال واحدة مسؤولة عن قضايا البيئية والضمانات الاجتماعية، بما في ذلك آلية رفع المظالم.

(5) قضايا أخرى. ستم معالجة المخاطر على مستوى القطاع، مثل التنسيق السليم، من خلال حوار مع الحكومة ووحدة تنفيذ المشروع.

خطة دعم التنفيذ

(6) يعمل معظم أعضاء فريق البنك في مقر البنك الدولي في العاصمة الأمريكية واشنطن، وفي المكاتب الإقليمية في المنطقة (الرباط، تونس) لضمان تقديم دعم تنفيذ فعال وحيثي ومناسب للعملاء. سيتم القيام بعمليات الإشراف الرسمية والزيارات الميدانية بشكل نصف سنوي.

(7) فيما يلي المعلومات حول الدعم الذي سيقدمه فريق البنك الدولي:

(أ) **المعلومات التقنية.** المعلومات بشأن هندسة الطرق ضرورية لاستعراض التقدم المحرز في العمل على تحسين قطاعات الطرق الثلاث المستهدفة. الإشراف الفني مطلوب لضمان الوفاء بالالتزامات التقنية التي تم التعاقد عليها.

سيقوم مهندسو الطرق في البنك بإجراء زيارات ميدانية على أساس نصف سنوي طوال فترة تنفيذ المشروع.

(ب) **المتطلبات والمعلومات الائتمانية.** سيتم توفير التدريب من قبل المتخصصين في البنك في مجال الإدارة المالية والمشتريات قبل البدء في تنفيذ المشروع. كما سيقدم فريق العمل المساعدة إلى الإدارة العامة للطرق والجسور ووحدة تنفيذ المشروع لتحديد احتياجات بناء القدرات في مجال الإدارة المالية وتحسين كفاءة إدارة المشتريات. سيتخذ المتخصصون في الإدارة المالية والمشتريات من تونس مقراً رسمياً من أجل توفير الدعم في الوقت المناسب. أما الإشراف الرسمي على الإدارة المالية فسيتم بشكل نصف سنوي، في حين سيتم تنفيذ الرقابة على المشتريات في الوقت المناسب كما هو مطلوب من قبل العميل.

(ت) **الضمانات.** تفتقر وحدة تنفيذ المشروع إلى الخبرة على صعيد ضمانات البنك الدولي. من الضروري تنفيذ برامج التدريب على الضمانات البيئية والاجتماعية المتصلة بالمراقبة ورفع التقارير. كما أن الزيارات الميدانية نصف السنوية ضرورية أيضاً. سيتم توفير المعلومات من خبراء البيئة والمجتمع، إلى جانب الدعم من الاستشاريين في تونس. سوف يقوم فريق البنك الدولي بالإبقاء على خيار الاستعانة بالمزيد من الخدمات الاستشارية الإضافية لتعزيز القدرة المتعلقة بالضمانات لدى وحدة تنفيذ المشروع إذا لزم الأمر خلال التنفيذ.

(ث) **العمليات.** سيقوم قائد فريق العمل بالإشراف اليومي على جميع الجوانب التشغيلية، وكذلك التنسيق بين العميل وبين فريق البنك الدولي للإنشاء والتعمير.

(8) يبين الجدول أدناه ملخص النقاط الأساسية التي يركز عليها برنامج دعم التنفيذ

التاريخ	التركيز	المهارات المطلوبة	تقديرات	الموارد	دور الشريك (الإدارة)
---------	---------	-------------------	---------	---------	----------------------

الطرق العامة للجسور)	المالية (بالدولار الأمريكي)			
	25 ألف	قائد فريق العمل، المشتريات، الإدارة المالية، الضمانات البيئية والاجتماعية	إطلاق المشروع	سبتمبر 2015
مسئولة الضمانات عن	8 آلاف	اختصاصيو / مستشارو الضمانات	الضمانات من خلال زيارة موقع الأشغال	فصلي
استقبال ومرافقة البعثة	35 ألف للبعثة الواحدة	قائد فريق العمل، المشتريات، الإدارة المالية، الضمانات البيئية والاجتماعية، خبير هندسي	بعثة دعم التنفيذ	نصف سنوي
استقبال البعثة، توفير المعلومات لمراجعة نصف مدة تنفيذ المشروع	50 ألف	قائد فريق العمل، المشتريات، الإدارة المالية، الضمانات البيئية والاجتماعية، خبير هندسي، خبير اقتصادي بشؤون النقل، مراجع نصف مدة تنفيذ المشروع		ديسمبر 2017

المهارات المطلوبة

الملاحظات	عدد الرحلات	عدد العمال الأساسيين	المهارات المطلوبة
مقره في المغرب	4	8	قائد فريق العمل
مقره في المقر الرئيسي	2	6	شريك قائد فريق العمل
مقره في أوروبا	2	4	مهندس في مجال الطرقات السريعة
مقره في المقر الرئيسي	2	6	متخصص في الضمانات

			البيئية
مقره في المقر الرئيسي	2	6	متخصص في الضمانات الاجتماعية
مقره في تونس	2	4	متخصص في المشتريات
مقره في تونس	2	4	متخصص في الإدارة المالية
مقره في أوروبا	2	4	متخصص في إدارة أصول الطرقات

الملحق 5: التحليل الاقتصادي

تونس - ممرات طريق النقل (P146502)

مقدمة

- 1) تضم الشبكة الهيكلية لتونس 19440 كلم من الطرقات الرئيسية، منها 77 في المئة أي حوالي 15,000 كلم من الطرقات المعبّدة.
- 2) يتم تصنيف شبكة الطرقات إلى طرقات وطنية وجهوية وطرقات محلية. يجري حالياً تعبيد الطرقات فضلاً عن توسيع عرضها بمسافة 7 أمتار بالحد الأدنى وذلك في إطار سياسة التحسين التدريجي لشبكة الطرقات، التي تم إقرارها والتب يجري تنفيذها منذ أكثر من 20 عاماً. 53 في المائة من الطرقات المعبّدة بطبقة سطحية بالمقارنة مع 47 في المئة المعبّدة بالخرسانة الإسفلتية. ولكن هناك أيضاً في هذا المجال، سياسة منهجية تهدف إلى تعزيز وضعية الطرقات والاستبدال التدريجي لأجزاء الطرق المعبّدة بطبقة سطحية بطرقات معبّدة بالخرسانة الإسفلتية بدءاً بالطرقات المصنفة في أعلى فئة. تملك تونس إلى جانب هذه الشبكة (أو "الشبكة المصنّفة")، شبكة هامة جداً من الطرقات الريفية أو المسالك التي يبلغ طولها حوالي 50,000 كلم، منها 15,000 كلم معبّدة. لا تشكل هذه المسارات جزءاً من الشبكة الهيكلية، ولكنها على الرغم من ذلك جزء من الشبكة التي تديرها وتهتم بصيانتها وزارة التجهيز والإسكان والتهيئة الترابية عن طريق الإدارة العامة للطرقات والجسور.
- 3) تعمل تونس، في إطار سياسة التطوير المستمرة، على تطوير وتنفيذ خطة خمسية تحدد الأولويات في مجال تطوير وتحسين وكذلك تعزيز كافة شبكة الطرقات الهيكلية والمسارات. تعمل الإدارة العامة للطرقات والجسور حالياً على استكمال الخطة الثانية عشرة وستبدأ قريباً بوضع الخطة الثالثة عشرة.
- 4) سيغطي المشروع المقترح جزءاً من الأجزاء المتبقية من الشبكة الهيكلية التي تم تضمينها في الخطة الثانية عشرة والتي لم تتم معالجتها حتى الآن.

وتشمل هذه:

- توسيع الطريق الوطني 4 إلى 4 ممرات من الكيلومتر 5 إلى الكيلومتر 50، ودمج التقاطع الرئيسي عند الكيلو 0 في سوسة، ولكن أيضا الأجزاء الأخيرة من الطريق الفرع في القيروان.
- توسيع الطريق الجهوي 133 إلى 4 ممرات، من الكيلومتر 0 إلى الكيلومتر 22 بما في ذلك تعزيز الطريق الفرعي في زغوان.
- توسيع الطريق الوطني 4 إلى 4 ممرات من الكيلومتر 0 إلى الكيلومتر 65.

(5) يغطي التقييم الاقتصادي وتحليل التكاليف والفوائد الطرق الثلاث الداخلة في المشروع. وقد تم تحليل كل مشروع فرعي من خلال تقييم الفائدة التي ستعود على المستخدمين وتكاليف الصيانة التي سيتم توفيرها (بالمقارنة مع سيناريو غياب الأشغال) وخصم التكاليف الاستثمارية الأولية. وفيما يلي تلخيص نتائج التقييمات:

الجدول 3 - ملخص نتائج التقييمات الاقتصادية

253.7	الطريق 1: الطريق الوطني 12	تقليص التكاليف على المستخدم (مليون دينار تونسي)
80.9	الطريق 2: الطريق الجهوي 133	
151.5	الطريق 3: الطريق الوطني 4	
517.3	المجموع	
65.35	الطريق 1: الطريق الوطني 12	زيادة في تكاليف الوكالة (مليون دينار تونسي)
17.22	الطريق 2: الطريق الجهوي 133	
108.4	الطريق 3: الطريق الوطني 4	
208.2	المجموع	
294.9	المجموع	
%42.4	الطريق 1: الطريق الوطني 12	معدل العائد الداخلي
%52.2	الطريق 2: الطريق الجهوي 133	
%15.2	الطريق 3: الطريق الوطني 4	
%29.5	المجموع	

منهجية التقييم الاقتصادي

- (6) يقيس التقييم الاقتصادي للمشاريع تكاليفها وفوائدها للدولة التونسية والمجتمع، لتقييم ما إذا كانت الفوائد الصافية الناتجة تصل على الأقل إلى مستوى الفوائد التي من الممكن الحصول عليها مع غيرها من الاستثمارات.
- (7) تم إجراء التقييم الاقتصادي للمشاريع هنا باستخدام نموذج تطوير وإدارة الطرق السريعة - 4. تم إعداد التقييم على أساس نموذج لفترة 20 عاماً مع اعتبار سنة 2014 هي السنة الأساس. وافترض النموذج بدء الأعمال في عام 2016 واستكمالها في عام 2018، حيث سيتم تنفيذ مشروع تطوير الطريق الوطني 4 مع تأخير يصل إلى 6 أشهر. اعتماداً على التقدم على صعيد المناقشات بشأن اتفاق القرض، قد تحتاج تلك التواريخ على التعديلات. تتيح فترة التحليل دمج دورة الصيانة الأولى بعد أعمال البناء الأولية، ومقارنة تطور أحوال الطرقات والنقل مع سيناريو تنفيذ المشروع وسيناريو عدم تنفيذه.
- (8) تم تحديد سعر الخصم بنسبة 10 في المئة، وهو ما يبقى معدلاً مرتفعاً نسبياً. بالتالي، فإن التكاليف والفوائد ما وراء تحليل السنوات العشر لا تؤثر تأثيراً كبيراً على النتائج الاقتصادية. تمكن مدة التحليل من إثبات ملاءمة الحلول الفنية والمقارنة بين احتياجات الصيانة والاستثمار في المستقبل، في حالة تنفيذ المشروع أو عدمه.

البيانات

- (9) استند التحليل الاقتصادي بشكل رئيسي إلى:
- التصميمات الأولية الثلاثة للطريق الوطني 12، الطريق الجهوي 133 والطريق الوطني 4
 - بيانات إحصاء حركة المرور التي تم الحصول عليها من الإدارات الجهوية للإدارة العامة للطرقات والجسور حول استخدام الطرق والصيانة استناداً إلى التعداد الوطني عام 2012
 - استشاري محلي قام بإعداد البيانات الخاصة بأسطول المركبات في تونس
 - نسبة تكاليف الصيانة المقترحة من الإدارة العامة للطرق والجسور لاسيما المتعلقة بطرقات مشروع

مشروع الطرقات

- (10) بالنسبة للدراسة الاقتصادية، تم تقسيم الطرقات الثلاث إلى أجزاء فرعية، وذلك استناداً بشكل رئيسي إلى مستوى حركة المرور والمسافة العرضية الحالية - التي هي بالفعل أربعة ممرات أو سيتم توسيعها. تم تقدير حالة الرؤية بالاستناد إلى المسوحات التي أجريت كجزء من التصميم الأولي والزيارات الميدانية.
- (11) وبالتالي لا يتضمن المشروع فقط عمليات توسيع، ولكنه يهدف أيضاً إلى إنشاء مسارات مع مستويات خدمة متجانسة، وإدخال تحسينات مختلفة وفقاً للحالة الراهنة. بشكل عام، يتم وصف الطرق الثلاثة على أنها تشمل 10 أقسام متجانسة مع خصائص مختلفة، بما في ذلك جزء واحد جديد سيتم تشييده.

الجدول 4 - أجزاء المشروع

الطريق	الجزء	الطول (كلم)	الشكل الحالي	الأشغال المخططة
الطريق الوطني 12	تقاطع سوسة	1	على مستوى التقاطع	بناء تقاطع
	5 - 50 كلم	45	ممران اثنان	ممرات 2x2
	الطريق الفرعي في جنوبي القيروان	6.8	ممران اثنان	ممرات 2x2
	الطريق الفرعي في شمالي القيروان	4.2	غير قائم	قسم جديد، ممرات 2x2
الطريق الجهوي 133	الأجزاء الحضرية	3.4	ممرات 2x2	تعزير
	الجزء الرئيسي	18.6	ممرين إثنين	ممرات 2x2
	الطريق الفرعي زغوان	2.5	ممران اثنان	تعزير
الطريق الوطني 4	0 - 1.5 كلم	1.5	ممرات 2x2	تعزير
	1.5 - 65 كلم	62.2	ممران اثنان	ممرات 2x2
	63.7 - 65 كلم	1.3	ممرات 2x2	تعزير
المجموع		146.5		

أسطول المركبات

12) تم اعتماد أسطول المركبات التالي مع ستة أنواع من المركبات وذلك انسجاماً مع تعداد وزارة التجهيز والإسكان والتهيئة الترابية والتصميم الأولي. غياب الشاحنات المتوسطة والثقيلة أمر مدهش، وهذه أيضاً لا تظهر في الإحصاءات وتصنيف وزارة التجهيز والإسكان والتهيئة الترابية. يعرض الجدول التالي التكاليف والخصائص الرئيسية لكل مركبة. جميع التكاليف هي بالدينار التونسي.

الجدول 5 - أسطول المركبات

سيارة	حافلة نقل صغيرة	شاحنة صغيرة	شاحنة مقطورتين	شاحنة مفصلية	حافلة

						تكاليف الوحدة الاقتصادية
144000	192000	115000	70000	33000	27000	سعر السيارة الجديدة (دينار / للمركبة)
800	850	450	375	190	153	سعر الإطارات الجديدة (دينار / الإطار)
0.6	0.6	0.6	0.6	0.6	0.9	تكلفة الوقود (دينار / لتر)
7.3	7.3	7.3	7.3	7.3	7.3	تكلفة مواد التشحيم (دينار / لتر)
17	17	15	15	15	15	تكلفة الصيانة (دينار / ساعة)
9.5	8	6.7	7	7	0	تكلفة طاقم العمل (دينار / ساعة)
2000	2000	1300	800	800	0	النفقات العامة (دينار)
10	10	10	10	10	10	سعر الفائدة (%)
2.2	0	0	0	6.4	6.4	تكلفة العمل بالوقت (دينار / ساعة)
0	0.5	0.3	0.2	0.05	0	تكلفة الشحن بالوقت (دينار / ساعة)
						الاستخدام والأحمال
75000	86000	70000	45000	40000	23000	القيادة السنوية بالكيلومترات (كلم)
1750	2350	1500	1300	1200	600	ساعات القيادة السنوية (ساعة)
10	12	10	10	8	10	مدة الاستخدام (حياة المركبة) (سنوات)
0	0	0	0	0	100	نسبة الاستخدام الخاص (%)
30	0	0	0	1	2	عدد الركاب
75	0	0	0	40	75	الرحلات المتعلقة بالعمل (%)

6	28	7.5	2	1.5	1.2	حمل التشغيل (طن)
0.7	4.63	1.25	0.1	0.01	0	عامل ESAL (المقابل كحمولة المحور واحد)

المصدر : مستشار محلي وتقديرات

13) يبين الجدول التالي التكاليف النموذجية لاستغلال المركبات، بالدينار التونسي للكيلومتر الواحد لطريق مستقيمة في حالة جيدة

الجدول 6 - تكاليف الاستغلال (دينار / كلم) لطريق في حالة جيدة

حافلة	شاحنة مفصلية	شاحنة مقطورتين	شاحنة صغيرة	عربة نقل صغيرة	سيارة	
0.135	0.401	0.142	0.101	0.081	0.108	الوقود وزيت التشحيم
0.050	0.145	0.027	0.029	0.009	0.009	الإطارات
						الصيانة وقطع الغيار
0.287	0.822	0.427	0.238	0.115	0.093	
0.205	0.193	0.181	0.160	0.099	0.119	رأس المال
0.122	0.102	0.089	0.086	0.074	0.000	طاقم العمل والنفقات العامة
0.619	0.017	0.012	0.011	0.041	0.103	تكلفة الوقت
						المجموع

14) يعرض الجدول التالي تغير تكاليف استغلال المركبات حسب نوعية الطرقات (الخشونة) (مؤشر وعورة الطريق):

الجدول 7 - تطور تكاليف استغلال المركبات (دينار تونسي / كم) حسب نوعية سطح الطريق

المعدل	حافلة	شاحنة مفصلية	شاحنة مقطورتين	شاحنة صغيرة	عربة نقل صغيرة	سيارة	مؤشر وعورة الطريق
0.91	1.42	1.68	0.88	0.62	0.42	0.43	2.0
0.92	1.43	1.70	0.89	0.63	0.42	0.43	3.0
0.96	1.49	1.79	0.94	0.66	0.43	0.44	4.0
1.00	1.55	1.88	0.99	0.70	0.45	0.45	5.0
1.05	1.64	1.96	1.04	0.73	0.47	0.47	6.0
1.10	1.73	2.03	1.09	0.77	0.49	0.48	7.0
1.16	1.85	2.11	1.14	0.81	0.52	0.50	8.0

15) يتميز أسطول المركبات التونسي بأسعار الشراء المرتفعة للغاية مقارنة بمتوسط المدخول وسعر الوقود. ومن جهة أخرى فإن أسعار الوقود منخفضة للغاية بسبب عمليات البيع غير الشرعية للوقود من ليبيا التي يبقى مستوى الضرائب على الوقود فيها منخفضاً.

قيمة الوقت

تكاليف وقت المستخدم

16) قيمة الوقت هي عنصر أساسي لتقييم الفوائد المرتبطة بتحسين وتوسعة الطريق، ولكن من الصعب دائماً تحديدها. ترتبط قيمة وقت العمل بالأجر على الساعة. بالنسبة لهذا التحليل تم تقدير قيمة الوقت على أساس متوسط الراتب 500 دينار / شهرياً، ما يعني 2.7 دينار تونسي في الساعة. تم تعديل هذا الراتب الأساسي وفقاً لمعامل يأخذ في الاعتبار الاختلافات في الإيرادات بين أصحاب السيارات ومستخدمي وسائل النقل العمومية. تم تقدير الوقت خارج ساعات العمل بنسبة 25 في المائة من قيمة وقت العمل. فيما يلي القيم المقترحة:

- مستخدم السيارة - وقت العمل 6.4 دينار / ساعة
- مستخدم السيارة - خارج وقت العمل 1.9 دينار / ساعة
- مستخدم الحافلة - وقت العمل 2.2 دينار / ساعة
- مستخدم الحافلة - خارج وقت العمل 0.6 دينار / ساعة

17) قد تبدو هذه القيم مرتفعة، ولكن قيمة الوقت هي في تطور مستمر في العالم. وقد اعتمدت بلدان مختلفة مثل البرازيل، وكازاخستان ورومانيا القيم التالية 8.3 دولار أمريكي، 4.1 دولار أمريكي و 11.16 دولار أمريكي على التوالي. وهذا يعني قيمة أعلى بكثير من القيم المقترحة لتونس.

قيمة الشحن

18) تعتمد قيمة الشحن لكل سيارة - ساعة على الحمل، ولهذا السبب، كثيراً ما تُستبعد هذه القيمة من التحليل. من الناحية العملية، تعتمد القيمة لكل طن من البضائع على حجم الشاحنة، ويمكن اعتماد قيمة تتراوح بين 0.01 و 1 دينار تونسي / ساعة كقيمة عادية. على صعيد الطرق المدرجة في المشروع، تتمثل البضائع الرئيسية في المنتجات الزراعية ذات القيمة المضافة الأقل، ولذلك تم اقتراح قيم منخفضة إلى حد ما.

الجدول 8- تكاليف الشحن ساعة

المركبة	تكلفة الشحن بالساعة (دينار تونسي / ساعة)
حافلة نقل صغيرة	0.05
حافلة صغيرة	0.2
شاحنة مقطورتين	0.3
شاحنة 3 مقطورات	0.5

حجم حركة المرور

19) تم تجميع بيانات حركة المرور من التعداد اليدوي للمرور في إطار التصميم الأولي والإحصاء الوطني لحركة المرور لعام 2012 من قبل وزارة التجهيز والإسكان والتهيئة الترابية / إدارة استغلال وصيانة الطرقات. البيانات مصنفة وفقاً لفئات المركبات المستخدمة من قبل وزارة التجهيز والإسكان والتهيئة الترابية في الإحصاءات خلال خمس سنوات.

الجدول 9 - المتوسط السنوي للحركة المرور اليومية في عام 2013

المجموع	حافلة	شاحنة مفصلية	شاحنة مقطورتين	شاحنة صغيرة	حافلة نقل صغيرة	سيارة		
2547 3	33 5	55 3	379	92 9	665 9	16617	سوسة	الطريق ق
10301	67	430	203	350	2120	7131	النقطة الكيلومترية 17 _ 5	

13972	123	805	692	633	2046	9674	النقطة الكيلومترية 17-50	الوطن ي 12
8735	124	390	28	459	4174	3559	وسط القيروان	
3776	17	155	47	263	1748	1546	جنوب القيروان	
7483	106	335	24	393	3575	3049	شمال القيروان*	
10223	228	1390	806	510	2230	5059	الجزء الحضري	الطريق ق
10273	215	741	761	793	2922	4839	النقطة الكيلومترية 17-50	الجهو ي
10360	123	913	583	930	2161	5650	زغوان	133
6865	84	350	205	248	2908	3071	0-7.5 النقطة الكيلومترية	الطريق ق
5582	113	185	139	139	2402	2603	النقطة الكيلومترية 7.5 63.7-	الوطن ي 4
9936	119	348	310	281	4344	4532	النقطة الكيلومترية 63.7 65-	

المصدر: APS، جانفي - أفريل 2014

*سيتم بناء شمال الطريق الفرعي في القيروان، بيانات حركة المرور تقديرية لعام 2016.

20) تضم كل الطرقات أجزاء ذات كثافة مرورية عالية، بالإضافة إلى أجزاء مع حركة مرور أقل نسبياً قد لا تكون بالضرورة مبررة لتحسين الوضع الراهن، ولكن يجب تحسينها كجزء من العملية لتوفير مستوى خدمة متجانسة.

تطور حركة المرور

21) يعرض التصميم الأولي توقعات نمو حركة المرور، استناداً إلى النمو المقدر للنتائج المحلي الإجمالي وعدد السكان.

الجدول 10 - نمو الحركة المرورية للمركبات الخفيفة / الثقيلة حسب المشروع والفترة

الفترة	الطريق الوطني 12 المركبات	الطريق الوطني 4 (%)	الطريق الجهوي 133 (%)
2007 - 2012	متوسط النمو التاريخي	6.35	5.62
2013 - 2016	السيارات وحافلات النقل الصغيرة	4.0	4.0
	الشاحنات والحافلات	4.8	5
2016 - 2026	السيارات وحافلات النقل الصغيرة	4.6	4.6
	الشاحنات والحافلات	5.5	4.5
2026 - 2036	السيارات وحافلات النقل الصغيرة	4.1	4.1
	الشاحنات والحافلات	5	4

المصدر: APS، جانفي - أبريل 2014

يبدو أن نسبة نمو الحركة المتوقع مرتفعة، ولكنها متسقة مع متوسط معدلات النمو التي تم قياسها على الأقسام بين عامي 2007 و 2012، على الرغم من الأزمة الاقتصادية والسياسية. كان معدل النمو خلال الفترة 2007-2012، متبايناً جداً بين أجزاء الطريق، مع تسجيل النمو معدلات تتراوح بين 0 في المئة في بعض الأجزاء الريفية و 29 في المئة بالقرب من مراكز المدن. كان متوسط النمو في الطريق الجهوي 133 فقط أقل من التوقعات. وتشير تقديرات الاستشاريين المحليين إلى أن حركة المرور على الأرجح ستنمو بسرعة مع التنمية الاقتصادية مستمرة مع التركيز بشكل خاص على الطريق الجهوي 133. تؤكد تقديراتهم، عموماً البيانات التاريخية التي تم استخدامها في عمليات التحليل.

تكاليف ونسب الحوادث

1) تم توفير بيانات الحوادث من إدارة استغلال وصيانة الطرقات في وزارة التجهيز والإسكان والتهيئة الترابية من الإحصاءات الوطنية خلال الفترة 2008-2012. نسبة الحوادث مرتفعة للغاية وهي مبيّنة في الجدول التالي، لكافة أقسام الطرقات الثلاث.

الجدول 11- الحوادث على أجزاء المشروع للفترة 2008-2012

نوع الحادث	الطريق الوطني 12	الطريق الوطني 4	الطريق الجهوي 133
حوادث قاتلة	64	27	24
إصابات نتيجة الحوادث	384	155	37

متوسط تكاليف الحادث في تونس تظهر في الجدول التالي:

الجدول 12- وحدة كلفة الحوادث

نوع الحادث	وحدة كلفة الحوادث (دينار تونسي)
حوادث قاتلة	70 ألف
إصابات نتيجة الحوادث	14 ألف
حوادث تقتصر على الأضرار المادية	5 آلاف

تكاليف الاستثمار والصيانة

23) إن تكاليف المشروع المستخدمة في التقييم هي التكلفة المالية للمشروع بأكمله، بالأجزاء، على النحو المنصوص عليه في تقديرات تكاليف التصاميم الأولية.

الجدول 13 - تكاليف مشروع (تقديرات APS)

الطريق	الطول (كلم)	التكلفة المادية (مليون دينار تونسي)
الطريق الوطني 4		180
الجزء 1: النقطة الكيلومترية 0-7.5	7.5	17
الجزء 2: النقطة الكيلومترية 7.5-63.7	56.2	158.8
الجزء 3: النقطة الكيلومترية 63.7-65	1.3	4.2

121		الطريق الوطني 12
11	-	سوسة
12	4.2	الطريق الفرعي في القيروان (شمال)
11	6.8	الطريق الفرعي في القيروان (جنوب)
105	45	الجزء الأساسي
50		
46.9	22	الجزء الأساسي
3.1	2.5	الطريق الفرعي في زغوان
351		المجموع

المصدر: APS، وتحديثات DAO

24) تم استخدام متوسط تكاليف الصيانة لسيناريوهات الصيانة، في حالة "عدم تنفيذ المشروع"، ولكن أيضا للصيانة بعد التحسينات في حالة "تنفيذ المشروع". متوسط تكلفة الوحدة لكل أنواع الأشغال هي منخفضة نوعا ما مقارنة بالدول الأخرى.

الجدول 14 - متوسط تكلفة الوحدة بالنسبة للصيانة

نوع الأشغال	الوحدة	التكلفة الاقتصادية (دينار تونسي)	التكلفة المالية (دينار تونسي)
تحسين / تعديل العرض	كلم	480 ألف	600 ألف
تعزيب	كلم	240 ألف	300 ألف
إجمالي الأسفلت	طن	100	120
طحن واستبدال	متر مربع	6.4	8
معالجة اسفلت سطحية مفردة	متر مربع	4.8	6
معالجة اسفلت سطحية مزدوجة	متر مربع	6.4	8
ترقيع الحفر	متر مربع	13	16
سد الفجوات	متر مربع	2	2.5
صيانة دورية *	كلم	2,400	3,000

المصدر: الإدارة العامة للطرق والجسور لأعمال الصيانة الدورية، التكاليف تختلف حسب فئة الطريق

نتائج التحليل الاقتصادي

25) مع العلم بأن الأجزاء والأشغال المقترحة متفاوتة إلى حد كبير بين الأقسام، إلا أن معدل العائد الداخلي متغير أيضاً على أجزاء المشروع المختلفة. في جميع الحالات، سيتم تجديد سطح الطريق ونوعية السطح، من حيث رفع مستوى الخشونة إلى مستوى جديد (المستوى 2)، بالمقارنة مع المستوى المتدهور (المستوى 4-5) الملاحظ حالياً. تم تخفيض تكاليف استغلال المركبات بنسبة تصل إلى 30 في المئة من قيمتها قبل الأشغال. عند الأجزاء شبه الحضرية، لاسيما على مستوى مخرج سوسة، التي تختنق حالياً من النسب العالية للازدحام المروري، فإن الأشغال ستساهم في خفض و/ أو القضاء على الازدحام.

26) صافي القيمة الحالية لكل الاستثمارات، على 150 كيلومتراً من الطرق هو حوالي 295 مليون دينار تونسي على أساس تقييم جميع طرق المشروع الثلاثة (أنظر أدناه). معدل العائد الداخلي لجميع الاستثمارات هو 29.5 في المئة.

الجدول 15 - نتائج التحليل الاقتصادي

الطريق	الجزء	صافي القيمة الحالية (مليون دينار تونسي)	معدل العائد الداخلي (%)
الطريق الوطني 12	سوسة - القيروان	188.4	42.4%
الطريق الجهوي 133	الطريق الوطني 3 -	63.6	52.2%
الطريق الوطني 4	زغوان الفحص - سليانة	42.9	15.3%
المجموع		294.9	29.5%

27) يحقق الطريق الجهوي 133 أعلى معدل عائد داخلي لأن هذا الجزء هو الأكثر تجانسا من حيث حركة المرور والأشغال المطلوبة. سوف يكلف الطريق الوطني 12 الذي يتحمل حالياً أعلى حركة مرور، أعلى تكلفة بناء للكيلومتر الواحد، من بينها التكلفة العالية للتقاطع على مستوى سوسة. يشمل هذا المشروع أيضاً جزأين للطريق الفرعي في القيروان حيث حركة المرور أكثر أهمية. النتائج بالنسبة للطريق الوطني 4 هي الأدنى. حركة المرور بشكل عام هي منخفضة على طول جزء طويل يصل إلى 50 كلم، إلا أن تكاليف البناء مرتفعة نسبياً بسبب بعد الموقع عن مراكز إنتاج المواد. تستفيد جميع الأقسام من تخفيض مهم في كلفة الحوادث بسبب تحسن السلامة المرورية في الممرات المزدوجة.

وفيما يلي نتائج مفصلة استناداً على مشروع الطرقات:

الجدول 16 - النتائج الاقتصادية وفق أجزاء الطريق

الطريق	الطول (كلم)	الفرق الاستثمار (مليون دينار تونسي)	الفوائد على صعيد المركبات العضوية المتطايرة (دينار تونسي)	الفوائد على صعيد الوقت (مليون دينار تونسي)	الفوائد على صعيد خفض عدد الحوادث (مليون دينار تونسي)	إجمالي صافي القيمة الحالية (مليون دينار تونسي)	صافي القيمة الحالية NPV/C	معدل العائد الداخلي
الطريق الوطني 12	56	77.5	180.71	66.54	42.22	212.0	2.245	41.1
الطريق الجهوي 133	24.5	26.3	57.6	28.57	2.54	62.5	1.886	43.6
الطريق الوطني 4	65	108.6	87.3	48.2	15.8	42.9	0.35	15.2

دراسات الحساسية

28) تم إجراء دراسات الحساسية مع الأخذ بعين الاعتبار الاختلافات التالية:

- تكاليف البناء، + / - 20%
- إجمالي حركة المرور في المتوسط السنوي للحركة المرور اليومية¹⁶ +/- 20%

كما تم إجراء بعض الاختبارات على نمو حركة المرور، ولكن لم يكن لهذا العامل تأثير كبير على النتائج. نتائج اختبار الحساسية مبينة في الجدول التالي:

الجدول 17 - حساسية المشروع

الطريق	سيناريو الحساسية	معدل العائد الداخلي	NPV / C	الفرق في الاستثمار (مليون دينار تونسي)	مجموع الفوائد (مليون دينار تونسي)	إجمالي صافي القيمة الحالية (مليون دينار تونسي)

¹⁶ يتم احتسابها على أساس إجمالي حركة المسافرين على طريق واحد على مدى عام كامل، مقسوما على 365 يوما.

201.4	253.7	52.3	2.4	51.6	التكلفة -20%	الطريق الوطني 12
175.3	253.7	78.4	2.13	35.9	التكلفة +20%	
105.1	170.4	65.3	1.25	30.9	المتوسط	
333.4	398.9	65.5	4.0	60.5	السنوي لحركة المرور اليومية -20% المتوسط السنوي لحركة المرور اليومية +20%	
67.085	80.87	13.78	2.79	61.8	التكلفة -20%	الطريق الجهوي 133
60.20	80.87	20.66	2.50	45.2	التكلفة +20%	
39.69	56.73	17.04	1.66	40.0	المتوسط	
90.32.4	107.78	17.46	3.72	663.2	السنوي لحركة المرور اليومية -20% المتوسط السنوي لحركة المرور اليومية +20%	
64.6	151.4	86.7	0.53	19.4	التكلفة -20%	الطريق الوطني 4
21.2	151.4	130.2	0.17	12.2	التكلفة +20%	
0.5	108.8	108.5	0.01	10.1	المتوسط	
92.8	201.4	108.5	0.75	20.7	السنوي لحركة المرور اليومية -20% المتوسط السنوي لحركة المرور اليومية +20%	

الخلاصة

29) يظهر التحليل الاقتصادي أن جميع الطرقات في المشروع تمثل عائداً اقتصادياً إيجابياً على الاستثمار، مع وجود اختلافات مهمة نظراً لتنوع الحالات من حيث حركة المرور، والوضع الراهن والأشغال المقترحة. تم دراسة كل خط سير التحقق من مدى ملاءمة المشروع اقتصادياً.

30) تظهر معظم الأجزاء معدلات عائد عالية جداً حيث أن تكاليف استغلال المركبات مهمة لاسيما بالنسبة لمركبات نقل البضائع الثقيلة. كما هناك فوائد هامة على صعيد تقليص حوادث السير. تعوّض هذه الأقسام عن الأقسام الأخرى التي يكون فيها العائد على الاستثمار أقل أهمية، والتي تم دمجها من أجل ضمان استمرارية مستوى الخدمة على طول الطريق، وهذا هو الحال على وجه الخصوص بالنسبة للطريق الفرعي في القيروان.

31) يعتبر التحليل معتدلاً بما أنه لم يأخذ بعين الاعتبار أي حركة مرور جديدة. يظهر اختبار الحساسية أن التحليل ليس حساساً للغاية على صعيد البيانات، حتى بالنسبة للبيانات الأكثر أهمية: مستوى حركة المرور وتكاليف البناء. تبقى النتائج مرضية حتى في أسوأ الأحوال. ويبقى العامل الأكثر أهمية هو حجم حركة المرور عند الافتتاح، وهو السائد مقارنة بالأحمال المحورية لنمو حركة المرور. ولا بد من الإشارة على أن الخطة تنص على بدء الأشغال على الطريق الوطني 12 والطريق الجهوي 133 في عام 2016 واستكمالها مع نهاية عام 2018، ومن المقرر البدء بالأشغال على الطريق الوطني 4 في منتصف 2016 واستكمالها في منتصف عام 2018.

الملحق 6: خريطة

تونس: مشروع ممرات طرقات النقل

TUNISIA ROAD CORRIDORS PROJECT

- █ PROJECT ROADS
- CITIES AND TOWNS
- ⊙ GOVERNORATE CAPITALS
- ⊕ NATIONAL CAPITAL
- RIVERS
- MAIN ROADS
- GOVERNORATE BOUNDARIES
- INTERNATIONAL BOUNDARIES



DECEMBER 2014

IBRD 41330