

برنامج لأجل النتائج
وثيقة معلومات (PID)
مرحلة الصياغة

تقرير رقم : PID0008486

(يتم توليد رقم التقرير تلقائياً وينبغي عدم تغييره)

اسم البرنامج	برنامج النقل الحضري المغرب (P4R)
المنطقة	منطقة الشرق الأوسط وشمال أفريقيا
الدولة	المغرب
قطاع	النقل
أداة إقراض	البرنامج مقابل نتائج
رقم تعريف البرنامج	P149653
المقترض / المقترضون	حكومة المغرب
الجهة المنفذة	وزارة الداخلية
تاريخ إعداد وثيقة معلومات البرنامج	2014/06/11
التاريخ المقدر لتقييم الإنجاز	21/11/2014
التاريخ المقدر لموافقة مجلس	17/02/2014
قرار مراجعة المفهوم	بعد مراجعة المفهوم، اتخذ القرار بالمضي قدماً في التحضير للعملية.

ا. المقدمة والسياق

أ- سياق البلد

1- نظراً لنمو السكان والتحضر السريع الذي شهده المغرب في العقود الأخيرة، أصبحت المدن تؤوي 20 مليون نسمة حالياً، وهو ما يمثل 60% من سكان البلاد، مقابل 5 ملايين في عام 1970 (35% من مجموع السكان). وتشير التقديرات أنه بحلول عام 2050 سيستقر 70% من سكان البلاد في المناطق الحضرية. أي أن 10 مليون نسمة ستضاف للسكان الحضرية في الوقت الذي لن يطرأ فيه أي تغيير في عدد السكان القرويين في الغالب الأعم.

2- في المدن المغربية، أكثر من 900.000 نسمة (5.3% من سكان المناطق الحضرية) يعيشون تحت عتبة الفقر النسبي¹، بأقل من 1.3 دولار من النفقات يومية. كما تعد 13.6% من السكان في المناطق الحضرية (أي أكثر من 2.3 مليون مواطن) فئة هشّة اقتصادياً، بمعدلات إنفاق يومية تتراوح بين 1.3 إلى 1.9 دولار لكل شخص؛ وهم معرضون للوقوع بين برائتين الفقر باحتمال أعلى من المتوسط عندما يتعرضون لأحداث شخصية سلبية.

3- ساهم الربيع العربي في التأكيد على الطلب القوي من المواطنين لتحسين الخدمات العامة، خاصة في المناطق الحضرية. وكانت النتائج التي تحققت من خلال التحول السياسي السلمي اعتماد برنامج شامل يتيح تعزيز إطار الحكامة من أجل تحفيز الإصلاحات السياسية والمؤسسية والاجتماعية التدريجية. أما الدستور الذي اعتمد في عام 2011 فقد أقر صراحة بالحقوق الاجتماعية المعترف بها للمواطنين و شكل إطاراً لتحسين الإدارة المحلية للشؤون العامة من خلال ترسيخ اللامركزية.

¹- بيانات الحكومة مستقاة بناء على منهجية البنك الدولي.

ب- السياق القطاعي المؤسسي

4- في العقود الأخيرة، و بسبب التوسع الحضري السريع والتطورات الاجتماعية والاقتصادية، ازداد الطلب على التنقل في المناطق الحضرية في المدن الكبرى بشكل مضطرد. وتظهر البيانات الحضرية المتوافرة أن عدد الرحلات ارتفع إلى أكثر من الضعف في الأربعين سنة. وعلى عكس بلدان أخرى مماثلة، أصبحت الحافلات غير قادرة على التصدي بشكل كاف لاحتياجات المواطنين، حيث لا تغطي سوى حوالي 14٪ من الرحلات في الرباط والدار البيضاء على سبيل المثال. ونتيجة لذلك أصبحت السيارات الخاصة والدراجات النارية وسيارات الأجرة أهم وسائل النقل الممكنة للسكان. ومن المتوقع أن يستمر معدل ملكية السيارات في النمو بنسبة 3 إلى 5٪ سنويا على مدى العقد المقبل. وعلى الرغم من تزايد طول المسافات، يبقى المشي وسيلة النقل الرئيسية في البلاد (أكثر من 50٪)، وخاصة بالنسبة للفقراء.

5- تقيد تطوير قطاع النقل الحضري محدودية قدرة الجهات الفاعلة، ونقص التنسيق. فعلى النحو الذي حدده الميثاق الجماعي، تقع مسؤولية توفير الخدمات العامة، بما في ذلك صيانة البنية التحتية ومعداتها، على عاتق البلديات، التي تشتغل بقدرات بشرية ومؤسسية وتقنية جد محدودة. بسبب الزحف العمراني يغدو التعاون بين البلديات لتقديم الخدمات حاجة متكررة و إن عرقلها عدم الاستغلال الواسع النطاق للهيكل المؤسسية المتاحة من جمعيات التجمعات. (Groupements d'Agglomérations - GA). و يسود وضع مماثل من حيث محدودية القدرة في الحكومة المركزية التي تلقى على عاتقها مسؤولية دعم والإشراف على أنشطة الحكومات المحلية في مجال النقل الحضري، بالإضافة إلى تصميم وتنفيذ ورصد تدابير محددة و متخذة على المستوى المركزي تروم تعزيز هذا القطاع. أما الإدارة و التدبير المركزيين لهذا القطاع فهو مجزؤ بين مختلف المديرات في وزارة الداخلية.

6- يعاني القطاع من الأداء غير الكافي لوسائل النقل العام في مدن البلاد، كما يتضح من الوتيرة العامة الغير متوقعة للخدمة و بطء السرعة التجارية، الشيء الذي يدفع المواطنين إلى الاعتماد في الغالب على المشي والسيارات الخاصة من أجل المرونة. هناك نقص واسع النطاق في الحافلات بسبب ضعف استثمارات المشغلين الغير قادرين على توليد إيرادات كافية لإعادة الاستثمار. على سبيل المثال، يتكون أسطول مشغل قطاع الحافلات في الدار البيضاء من 175 حافلة فقط لكل مليون مواطن، مقابل أسطول متوسط من 1000 حافلة في المدن الكبرى في أمريكا اللاتينية. مما يجعل المستعملين يفضلون بشكل متزايد سيارات الأجرة، غير الرسمية في كثير من الأحيان، مما يزيد من الازدحام، وانعدام الأمن والتلوث. وعلاوة على ذلك، يتراجع أداء مشغلي النقل الحضري العام و يتعرقل بنفس المستوى بفعل نظم إدارة حركة المرور التي لا تعطي الأولوية للنقل العام وبفعل نقص البنية التحتية المخصصة، مثل ممرات الحافلات، وإجبارها على تقاسم الطرق المزدهمة مع السيارات الخاصة وسيارات الأجرة. ونتيجة لذلك، يمكن للسرعة التجارية للحافلة أن تهوي إلى خمسة كلمترات في الساعة وسط مدينة الدار البيضاء خلال ساعة الذروة، مما يجعل الجداول الزمنية للحافلات غير مجدية، ويساهم بشكل أكبر في الحد من جاذبية استعمال المواطنين للحافلات.

7- وقد أظهرت مشاورات واسعة بأن هناك حاجة ماسة لتحسين إتاحة وسائل النقل الحضري العمومية للمستعملين. إذ يواجه هؤلاء انعدام إمكانية التشغيل البيئي بين مختلف وسائل النقل و غياب إدماج التسعيرة. فتكون النتيجة في الغالب استحالة الاعتماد على وسائل النقل المتنوعة، ومضيعة للوقت، غير فعالة ومكلفة إذ تتطلب من الراكبين المزج بين تذاكر و ترخيصات مختلفة، و تسعيرات متعددة لنفس الرحلة. على سبيل المثال، الآلاف من موظفي القطاع العام الذين يقيمون في سلا: يتحملون تكلفة يومية قدرها 2.5 دولار بين تذاكر الترام والحافلات للوصول إلى مناطق إدارية في الرباط. كما أن نقص محطات تحويل سهلة الاستخدام وتساهم كذلك نسبيا في الحد من صعوبة الوصول إلى وسائل النقل العمومية. أما القدرة الحالية في مرافق وقوف سيارات مشجعة أو مواقف سيارات أجرة مجاورة لمحطات النقل العمومي غير كافية لتلبية احتياجات المستعملين. فعادة ما لا يكون لركاب وسائل النقل العمومية خيار آخر سوى ركن سياراتهم الخاصة في مناطق وقوف سيارات بعيدة، واستخدام سيارات أجرة خاصة أو جماعية و / أو المشي لمسافات طويلة. بالإضافة إلى ذلك، الوصول الفعلي إلى البنية التحتية للنقل العمومي، و تجهيزاتها، خاصة محطات التقاطع، يكون في الغالب غير كافي للأشخاص الذين يعانون من محدودية الحركة و الذين يمثلون ما يصل إلى 18٪ من المواطنين في المدن الكبرى. وأخيرا، أظهرت استطلاعات الرأي أن أكثر من 50٪ من النساء في المدن الرئيسية يعتبرن أن وضع وسائل النقل العام، وخاصة من الناحية الأمنية، يعرقل وصولهن إلى الفرص الاقتصادية، ويحد من مشاركتهن في القوى العاملة، و قد يقلل من دخلهن.

8- يرجع الضعف الكبير في الاستثمار في قطاع النقل الحضري إلى محدودية موارد الحكومات المحلية التي لا زال جزء كبير من ميزانيتها يعتمد على التحويلات الجبائية. ونتيجة لذلك، يواجه مشغلو حافلات القطاع الخاص تحديا كبيرا بفعل نموذج تجاري منخفض التسعيرة و ينم عن مخاطر تجارية ومسؤولية تجديد الأسطول. و بعد فشل عدد من الشركات التي انتهت إلى الإفلاس

أو وقف العمل، أصبح تنفيذ آلية تمويل لدعم استدامة وسائل النقل العمومي إحدى أولويات الحكومة. فوضعت صندوق مواكبة إصلاحات النقل الحضري (FARTU) للوفاء بهذا الغرض؛ إلا أنه لا يعمل بشكل كامل.

9- آلية التمويل هي أيضا أداة لتشجيع الإصلاحات على المستوى المحلي. ولأن مسؤولية النقل الحضري انتقلت إلى الحكومة المحلية، فإن الحكومة المركزية لا يمكن أن تفرض الإصلاحات ولكن يمكنها استخدام صندوق مواكبة إصلاحات النقل الحضري FARTU باعتباره آلية لتشجيع تطوير الحكومات المحلية لبنية نقل حضري تحتية مخطط لها بشكل صحيح و ذات قدرة عالية. و تعتزم الحكومة تجعل من التمويل بواسطة صندوق مواكبة إصلاحات النقل الحضري FARTU مشروطا بمجموعة من المعايير، بما في ذلك (i) تماسك المشروع مع محلية الخطة الشاملة للنقل الحضري (خطة التنقل الحضري)، (ii) إدراج آليات التعاون بين البلديات كجمعيات التجمعات (GAS)، (iii) الامتثال لإطار الحكامة الذي يترتب عليه تطوير البنية التحتية من قبل شركات الأصول المملوكة للحكومة المحلية (SPs)، و امتياز العمليات للقطاع الخاص، و (iv) مستوى الأهمية الإستراتيجية والتقنية والمالية والاجتماعية والاقتصادية للمشروع.

ج. العلاقة مع إستراتيجية الشراكة القطرية

10- البرنامج المبني على النتائج المقترح سيساهم في أهداف إستراتيجية الشراكة القطرية (CPS) لسنوات 2014-2017، التي ناقشها المجلس في 29 أبريل 2014. وسيكون دعم الركيزة 1 من إستراتيجية الشراكة القطرية، "تعزيز النمو التنافسي والشامل" عن طريق الربط بين الناس والفرص في المدن، وتحسين السلامة الطرقية و إدماج الأشخاص الذين يعانون من محدودية الحركة. ومن شأن هذا المشروع أن يدعم الركيزة 3 من إستراتيجية الشراكة القطرية، "تعزيز الحكامة والمؤسسات لتحسين الخدمات"، من خلال تحسين قدرة الحكومة المحلية على تخطيط وإدارة و تقديم خدمات النقل وتحسين إتاحتها للمواطنين في المناطق الحضرية.

II. هدف/أهداف التنمية للبرنامج

أ- الهدف التنموي البرامج

11- يتجلى الهدف التنموي للبرنامج (PDO) في تحسين التنسيق والأداء والوصول إلى النقل الحضري في مدن مختارة.

وسيركز البرنامج على دعم الإصلاح المؤسسي و الحكامة في القطاع والتي تتكون أساسا من تفعيل صندوق مواكبة إصلاحات النقل الحضري FARTU ، والمشاريع الفرعية المنخفضة المخاطر على مستوى المدينة. أما المجموعة الأولى من المدن التي تم اختيارها استنادا إلى حجم ومدى توافر خطة التنقل والنقل الحضري، ستتكون من الرباط والدار البيضاء و أكادير ومراكش و طنجة.

ب- النتائج الرئيسية للبرنامج

12- أما النتائج العملية الرئيسية للعملية المقترحة فمن المتوقع أن تكون على النحو التالي:

- تحسين التنسيق لقطاع النقل الحضري العمومي من خلال التعزيز المؤسسي لآلية التمويل القطاعي (FARTU صندوق مواكبة إصلاحات النقل الحضري) على المستوى المركزي و تعزيز الهياكل المؤسسية التي تفضلها الحكومة على المستوى المحلي بالنسبة لقطاع النقل الحضري؛ كما تم قياسها بعدد المستفيدين من مبادرات بناء القدرات وبعدها جمعيات التجمعات و شركات الأصول المملوكة للحكومة المحلية المشتغلة.

- تحسين أداء النقل الحضري العمومي و إتاحتها من خلال دعم تطوير البنية التحتية وتنفيذ الأنظمة على المستوى المحلي، مقاسا (أ) بتخفيض متوسط مدة رحلة النقل العمومي بين نقط انطلاق و وصول محددتين، (ب) تحسين نوعي بالنسبة للمستعملين من حيث أدائه وسهولة الوصول إليه، و (ج) زيادة استخدام وسائل النقل العمومي في ممرات مختارة للفقراء، والنساء، والأشخاص الذين يعانون من محدودية الحركة.

III. وصف البرنامج

أ- الوصف

13- بما أن المسؤولية عن النقل الحضري مفوضة للحكومة المحلية، فإن برنامج الحكومة المغربية يتجلى في توحيد برامج وأهداف المدن التي تتحمل المسؤولية القسوى و النهائية على القطاع. و قد تم التعريف ببرنامج الحكومة المدعوم بالعملية المقترحة والمعد للخمس مدن الرئيسية. و تعتزم الحكومة معالجة أولويات النقل الحضري من حيث الأداء وسهولة الوصول إلى وسائله من خلال برنامج للأنشطة (المفصلة في الجدول أدناه) و الذي يغطي نطاقا يضم التجمعات الحضرية الكبرى في البلاد (أكثر من 500.000 نسمة).

الجدول 1: برنامج الحكومة 2015-2018 (في مليون دولار أمريكي)

الجدول الزمني	الميزانية (مليون دولار أمريكي)	المدن	التدبير	موضوعي
2017 2015 2015 2017	16 4 2 2	الدار البيضاء مراكش أكادير طنجة	تنفيذ نظم إدارة المرور	تحسين أداء النقل الحضري
2018 2016 2017 2016	30 90 12 6	الرباط-سلا الدار البيضاء أكادير فاس	اقتناء الحافلات	تحسين أداء النقل الحضري
2016 2018 2017 2017 2015 2016	120 1.011 9 90 11 20	الرباط-سلا الدار البيضاء مراكش أكادير طنجة فاس	تطوير البنية التحتية المخصصة للنقل الحضري	تحسين أداء النقل الحضري
2018 2018 2016 2016	5 12 7 15	الرباط-سلا الدار البيضاء مراكش أكادير	تطوير محطات نقل سهلة الاستعمال (بما في ذلك الحوافز موقف خدمات)	تحسين إمكانية الوصول لمستخدمي النقل الحضري
2015 2018 2016 2018	3 1 1 1	الرباط-سلا الدار البيضاء مراكش أكادير	تنفيذ منظومة التكامل لقابلية التشغيل البيئي	تحسين إمكانية الوصول لمستخدمي النقل الحضري

14. وسترکز عملية أجرات البرنامج من أجل النتائج المقترح على تحسين التنسيق في المستويات القطاعي و المركزي والمحلي ودعم مجموعة فرعية من برنامج الحكومة المغربية للإنفاق في القطاع مع التركيز على الأداء و إتاحة و الوصول إلى النقل الحضري العمومي ("البرنامج"). وسوف تشمل الحدود الجغرافية لبرنامج المدن التي أعدت الخطة المديرية الحضرية (PDU) ، مما يدل على مستوى معين من الالتزام والاستعداد من حيث التخطيط الاستراتيجي القطاعي. و تشمل هذه المدن الرباط والدار البيضاء ومراكش و أكادير، و طنجة.

15. ومن المتوقع من برنامج الحكومة أن يمول الاستثمارات في البنية التحتية (مثل الترام أو المترو المرتفع في الدار البيضاء) و أن يغطي العجز التشغيلي المتوقع في السنوات الثلاث الأولى. و ستدعم هذه العملية مجموعة فرعية من برنامج الحكومة بما في ذلك نظم إدارة المرور، النظام المتكامل لوسائل النقل، ومحطات التحويل (بما في ذلك مواقف تشجيعية) وممرات حافلة مختارة، فضلا عن استثمارات يتم تحديدها أثناء مرحلة الإعداد بناء على العائدات الاقتصادية والاجتماعية المتوقعة.

16. وسوف يقاس التقدم المحرز نحو تحقيق الهدف الإنمائي للبرنامج من خلال مجموعة من مؤشرات الأداء القابلة للقياس التي سيتم على أساسها إجراء الصرف. وقد تم تحديد المؤشرات المرتبطة بصرف التمويل المؤقتة التالية (DLIS) مع الحكومة لتعكس مجالات محددة من التحسن الواقع في إطار البرنامج:

مكون الدعم المؤسسي (المستوى المركزي):

- تفعيل صندوق مواكبة إصلاحات النقل الحضري FARTU (بما في ذلك معايير الاختيار، والدليل العملي وتوافر التمويل).

مكون الدعم المؤسسي (المستوى المحلي):

- تشكيل آلية لدعم الحكومة المحلية في المجال التقني المركزي للنقل الحضري.
- التدريب على التخطيط وإدارة العقود ومراقبة الأداء في 5 مدن رئيسية.

تطوير البنية التحتية للنقل الحضري والمكون تنفيذ الأنظمة:

- زيادة متوسط السرعة التجارية لأقسام محددة في النقل الحضري العمومي؛
- زيادة متوسط وثيرة تردد خدمة النقل الحضري العمومي في أقسام محددة؛ و
- زيادة في عدد مستخدمي أقسام محددة للنقل الحضري العمومي.

ب. دور شركاء التنمية

17. يتم إعداد العملية المقترحة بالتشاور مع الجهات المانحة والمؤسسات المالية الدولية النشطة في قطاع النقل الحضري في المغرب. فهناك إجماع واسع بين الجهات المانحة وشركاء التنمية على أهمية تقديم الدعم القوي لقطاع النقل الحضري في البلاد. وجرت مناقشات مع ممثلي الوكالة الفرنسية للتنمية، البنك الإفريقي للتنمية و الوكالة الألمانية للتعاون الدولي لضمان التنسيق مع المبادرات الجارية المدعومة من الجهات المانحة. كانت الوكالة الفرنسية للتنمية نشطة بشكل خاص في هذا القطاع في السنوات الأخيرة. حيث مولت ترام الرباط-سلا (62 مليون دولار) والدار البيضاء (32 مليون دولار) وذلك بالتنسيق مع بنك الاستثمار الأوروبي (20 مليون دولار)؛ كما نظمت الأيام الوطنية للنقل الحضري (JNTU) في عام 2013 التي حظيت بترحيب جيد. كما دعمت وكالة التعاون الألمانية GIZ الحكومات المحلية بشأن القضايا المتعلقة بقطاع النقل الحضري من خلال أنشطة بناء القدرات والتشبيك التي تمحورت حول برنامج التعاون الحضري CoMun و التي غطت 28 مدينة مغربية متوسطة الحجم وكبيرة. وأبان معظم المانحون الذين تمت استشارتهم عن نيتهم في الاستمرار بالحضور بقوة في هذا القطاع. و تدرس والوكالة الفرنسية للتنمية حاليا إمكانية تمويل مشروع أكادير للنقل السريع بالحافلات BRT وتمديد خطوط الترام في الدار البيضاء والرباط (يحتمل أن تكون بالاشتراك مع بنك الاستثمار الأوروبي). أما القدرة المالية لبنك التنمية الأفريقي على التدخل في القطاع فقد تكون محدودة بسبب وفرة استثماراته المالية الحالية في البلاد. و خلال مرحلة الإعداد سيواصل البنك الاتصال بالجهات المانحة وشركاء التنمية من أجل التنسيق الوثيق والتعاون المحتمل.

IV. التقييم البيئي والاجتماعي الأولي

18. سيجرى تقييم للنظم البيئية والاجتماعية (ESSA) للبرنامج لتحديد الآثار البيئية والاجتماعية المحتملة في إطار المشروع المقترح، ولتقييم، على ضوء متطلبات BP 9.0 / OP ، الأحكام والثغرات المحتملة في نظم البرنامج الوطني فيما يتعلق بالقدرة والأداء المؤسسي، والسياسات والقواعد التقنية، وآليات التشاور، وآليات رفع المظالم (GRM) لإدارة وتخفيف التأثيرات. و سينبغي تقييم النظم البيئية والاجتماعية على استعراض الإطار القانوني و التنظيمي والمؤسسي المرتبط بالقضايا البيئية والاجتماعية، والتشاور الواسع النطاق مع أصحاب المصلحة في البرنامج، و على المعلومات التي تم جمعها خلال الزيارات الميدانية. كما سيعتمد التقييم على الخبرة التي تمت مراعاتها بفضل تنفيذ الآليات الوقائية خلال مشاريع سابقة مماثلة للبنك في المغرب.

19. من المتوقع أن تولد الأنشطة التي يدعمها البرنامج مكاسب اجتماعية واقتصادية يكون لها تأثير إيجابي عام؛ كما سيتأكد بشكل كامل أثناء عملية تقييم تحديد الآثار البيئية والاجتماعية السلبية التي من المتوقع أن تكون معتدلة. ومن المرجح أن يتم الوفاء بأي متطلبات مرتبطة بالأرض (مؤقتة كانت أو دائمة) كجزء من مكون البنية التحتية للبرنامج من خلال الأراضي التي تخضع لملكية الدولة. و سوف يعمد تقييم النظام البيئي والاجتماعي إلى وزن المخاطر الاجتماعية - بما فيها تلك المتعلقة بنقل الأسر، و الاحتلال المؤقت أو الدائم للأراضي من قبل المشروع؛ و التأثيرات على سبل العيش، بما فيها تلك التي قد تحدث من خلال فرض قيود على الوصول إلى الموارد. كما سيقوم قدرة الحكومة المغربية على إدارة المخاطر الاجتماعية، وتحديد معايير الأهلية، وإجراء فحص المخاطر و صياغة خطط العمل. و سيسبغ البرنامج جميع الأنشطة التي تشكل خطرا من المحتمل أن يولد آثارا سلبية كبيرة

على البيئة و/ أو الأشخاص المتضررين لا يمكن تفاديها. و ستستثنى من التمويل الاستثمارات في التوسعة الجديدة أو الكبرى لأنشطة واسعة النطاق أو الاستثمارات المصنفة تحت الفئة أ². و سيضمن الدليل التقني عملية فرز دقيقة و عميقة تشمل معايير الاستبعاد.

20. للمزيد من تعزيز إطاره لمواجهة المخاطر البيئية والاجتماعية سيعتمد البرنامج دليلا تقنيا سيضع إجراءات واضحة لتوجيه الوكالات المنفذة في تقييم وإدارة ومراقبة الآثار البيئية والاجتماعية و التعويض عن إعادة التوطين بالنسبة للأنشطة التي ستمول في إطار هذا المشروع. و سيكون الدليل متسقا مع كل المتطلبات التشريعية والتنظيمية والإدارية للحكومة المغربية، و المبادئ الأساسية للبنك الدولي. OP / BP 9.00

21. سيتم اقتراح تدابير إضافية لزيادة أداء نظام الإدارة البيئية والاجتماعية للنظير من خلال تقييم النظم البيئية والاجتماعية ESSA ، ودمجها في تصميم البرنامج أثناء التحضير. وسوف تشمل هذه التدابير تعزيز قدرات وكالات التنفيذ على المستوى المركزي والمحلي من خلال مبادرات بناء القدرات المنجزة من طرف البنك. ومن المتوقع بعد تحديد هذه الأنشطة بوضوح أن يتم تطبيقها من خلال المؤشرات المرتبطة بصرف التمويلات.

V . التمويل المؤقت

(مليون \$)

0
200.00

المصدر
المقترض / المتلقي
البنك الدولي
المؤسسة الدولية للتنمية
مصادر أخرى (المرجو تحديدها)

200.00

المجموع

VI. نقطة اتصال

البنك الدولي
الاتصال : فيكرام كوتاري Vickram Cuttaree
الصفة: كبير الاقتصاديين في البنية التحتية
هاتف: +212 537-636-050
البريد الإلكتروني: vcuttaree@worldbank.org

المقترض / العميل / المتلقي

الاتصال: صباح بن شقرون
الصفة: مستشارة رئيس حكومة المغرب
الهاتف: +212 537-687-316
البريد الإلكتروني: bencheqroun@affaires-generales.gov.ma

الوكالات المنفذة

الاتصال: محمد النكادي N'Gadi Mohamed
الصفة: رئيس التنقل الحضري، شعبة النقل ، المديرية العامة للجماعات المحلية ، وزارة الداخلية
هاتف: +212 537-215-854
البريد الإلكتروني: mngadi@interieur.gov.ma

VII. للمزيد من المعلومات يرجى الاتصال ب:

The Infoshop

البنك الدولي
1818 شارع، NW
واشنطن، العاصمة 20433
هاتف: (202) 450-458

2- أمثلة لمشاريع الفئة (أ) تشمل: محطات توليد الكهرباء. البنية التحتية للنقل مثل الطرق السيارة والطرق السريعة والسكك الحديدية وأنظمة المترو في المناطق الحضرية، والموانئ؛ الاستثمار في الصناعات الاستخراجية. تسجيل التجاري؛ السكن التجاري؛ المياه (السطحية والجوفية) البنية التحتية للموارد، بما في ذلك السدود، أو المشاريع التي تنطوي على تخصيص أو نقل المياه، بما في ذلك نقل المياه بين الأحواض أو الأنشطة المؤدية إلى تغييرات كبيرة في نوعية المياه أو كميتها. وبناء المرافق التصنيع أو التجهيز الصناعي.

فاكس: (202) 1500-522
على شبكة الإنترنت <http://www.worldbank.org/infoshop>: