

وثيقة معلومات المشروع

مرحلة التصميم

تقرير رقم PIDC3287

اسم المشروع	النقل الحضري في منطقة بيروت الكبرى (P146691)
المنطقة	الشرق الأوسط وشمال أفريقيا
البلد	لبنان
القطاع	النقل الحضري (100 في المئة)
الموضوع	البنية التحتية وتقديم الخدمات على مستوى المدينة (100 في المئة)
أداة الإقراض	تمويل مشروع استثماري
الرقم التعريفي للمشروع	P146691
المقترض	وزارة المالية
الهيئات المنفذة	مجلس الإنماء والإعمار، وزارة النقل
الفئة البيئية	الفئة أ - تقييم كامل
تاريخ إعداد/تحديث وثيقة معلومات المشروع	23 كانون الثاني/يناير 2015
تاريخ الموافقة على/الإفصاح عن وثيقة معلومات المشروع	13 شباط/فبراير 2015
التاريخ التقديري لاستكمال التقييم	16 شباط/فبراير 2016
التاريخ التقديري لموافقة مجلس المديرين التنفيذيين	28 تموز/يوليو 2016
قرار مراجعة التصميم	المسار الثاني - أتاحت المراجعة الإعداد لمتابعة المشروع

أولاً: المقدمة والسياق

السياق القطري

1. لبنان بلد صغير المساحة ذو كثافة سكانية عالية، وهو بلد متوسط الدخل من الشريحة العليا يصل فيه نصيب الفرد من الناتج المحلي الإجمالي إلى 9.928 دولار أميركي (2013). يبلغ عدد السكان الذين يعيشون داخل لبنان 4.5 مليون نسمة

في حين يعيش عدد كبير من اللبنانيين من الجيلين الأول والثاني في الشتات. يعيش أكثر من 87 في المئة من اللبنانيين في المناطق الحضرية، مع العلم أن أكثر من النصف يعيشون في العاصمة بيروت. يمثل الشباب الفئة العمرية الغالبة نسيباً، وتشكّل الفئة العمرية ما دون الـ 14 عامًا نسبة 25.8 في المئة من السكان.

2. لبنان ديمقراطية طائفية توافقية يجري تقاسم السلطة السياسية فيه بين الجماعات الطائفية المختلفة. أدى كل من نظام الحكم الطائفي المعقّد وتقلبات السياسة الداخلية وتاريخ الصراع الحديث في البلاد إلى عرقلة الجهود المبذولة في مجال التنمية الاقتصادية، نتج عن ذلك استثمار غير كافٍ في مجال البنية التحتية التي يحتاج إليها البلاد بصورة ملحّة. بالتالي، شهدت مستويات النمو الاقتصادي في لبنان تقلّبات كبيرة خلال تاريخ لبنان الحديث. وبلغ متوسط نمو الناتج المحلي الإجمالي بين عامي 2007 و2010 نسبة 8.8 في المئة وهي نسبة عالية نسيباً 2007-2010، لكنه انخفض إلى 2 في المئة في العام 2012. وشكّلت التقلبات الاقتصادية عائقاً أمام التطلعات اللبنانية إلى النمو المستدام. وبوجود أزمة مالية حديثة في أوروبا ونزاع في الدول المجاورة، من المتوقع أن يصمد الاقتصاد في وجه الاضطرابات ولكن انخفضت توقّعات النمو إلى حوالي 2 في المئة.

3. إن معدل البطالة في لبنان - وبشكل خاص بين صفوف الشباب والنساء - مرتفع (34 في المئة من الشباب عاطلون عن العمل و18 في المئة من النساء عاطلات عن العمل في حين تصل نسبة البطالة الإجمالية إلى 11 في المئة). ما يقارب 14 في المئة من خريجي الجامعات و15 في المئة من حاملي الشهادة الثانوية عاطلون عن العمل مقارنةً بـ10 في المئة من العمّال الذين لا يحملون أي شهادة و7 في المئة فقط من العمّال من حاملي الشهادة الابتدائية. وفي لبنان، تشكّل الصناعات القائمة على الخدمات أهمية خاصة بالنسبة إلى الاقتصاد، كما أنّها تمثّل القطاعات الاقتصادية الأكثر ديناميكية. تمثّل الخدمات المالية 10.4 في المئة من الناتج المحلي الإجمالي حين تصل نسبة الاتصالات والنقل إلى 8.2 في المئة والتعليم إلى 7.4 في المئة. يتعيّن على لبنان التعامل مع المنافسة الشرسة التي تشكّلها الاقتصادات المجاورة التي استقطبت قسطاً كبيراً من الاستثمارات المباشرة الأجنبية، بالإضافة إلى أغلبية اللبنانيين المتعلّمين وأصحاب المواهب. عام 2012، وضعت وحدة البحوث الاقتصادية التابعة لمجلة ذي إيكونوميست بيروت في المرتبة 117 من أصل 120 مدينة في مسح عالمي للتنافسية، في حين احتلّت كل من دبي، أبو ظبي، والدوحة المرتبة 40، 41، و47 على التوالي.

4. وما كان من تدفّق أعداد كبيرة من اللاجئين السوريين الفارين من الحرب المجاورة إلّا أن ساهم في إضعاف الأداء الاقتصادي الضعيف أساساً ورفع نسبة البطالة. في نيسان/أبريل 2014، أعلنت المفوضية السامية للأمم المتحدة لشؤون اللاجئين أن عدد اللاجئين السوريين في لبنان قد تخطّى المليون. ويشكّل وجود هؤلاء اللاجئين عبئاً هائلاً على الاقتصاد اللبناني، ولاسيما في صعوبة الحصول على الخدمات الاجتماعية مثل التعليم والرعاية الصحية. وعلى الرغم من المساعدات الإنسانية التي تدفّقت إلى لبنان من مختلف وكالات الإغاثة والجهات المانحة الدولية، لا يزال لبنان غير مجهّز تجهيزاً جيّداً لمعالجة أزمة اللاجئين.

5. بالنظر إلى القيود التي استنزفت اقتصاد البلاد، والمنافسة الإقليمية المتزايدة، والتوترات الناجمة عن أزمة اللاجئين السوريين، أصبح لبنان بحاجة إلى المباشرة بتنفيذ البرامج المناسبة كي لا يتراجع أكثر. وكان وزير الاقتصاد والتجارة قد قدر في العام 2010 أنّ البلاد تحتاج استثماراً في البنية التحتية تبلغ قيمته 20 مليار دولار أمريكي، وذلك في مختلف القطاعات منها قطاع النقل، وذلك من أجل تلبية الطلب في ذلك الحين وحسب، من دون الأخذ بالاعتبار الاحتياجات المستقبلية. لكنّ الاحتياجات الحالية ارتفعت كثيراً بالتأكيد. وهذه الاستثمارات في البنى التحتية، لاسيما في قطاع النقل، تحسن إمكانية تشكّل مركز البلاد السياسي والاقتصادي. ومن شأن الاستثمارات في البنى التحتية، لاسيما في قطاع النقل، تحسين إمكانية العيش والاستقطاب التجارية بشكل ملحوظ في منطقة بيروت الكبرى. كذلك، قد تساهم استثمارات مماثلة في التخفيف من الكلفة المعيشية بشكل كبير بالنسبة للفقراء، وتشجيع العمالة الماهرة على البقاء في البلاد وتأسيس الأعمال التجارية وحتى جذب الاستثمار الأجنبي المباشر، وكلّ ذلك يساعد على إطلاق النمو المحتمل في لبنان.

السياق القطاعي والمؤسسي

6. ممّا لا شكّ فيه أنّ زحمة السير تشكّل إحدى أبرز المشاكل التي تعيق التنمية الحضرية في بيروت. فالكثافة السكانية العالية، إلى جانب زيادة مستويات الدخل وزيادة استخدام السيارات، أدت إلى زيادة سريعة في حجم حركة المرور في منطقة بيروت الكبرى. ويُقدّر حجم حركة المرور في الطرق الشريانية الرئيسية في منطقة بيروت الكبرى ما بين 50 إلى 80 ألف مركبة يوميًا، ويصل هذا الحجم في ساعات الذروة إلى 7000 مركبة في الساعة على طريق بيروت الشمالي (ضبية وجلّ الديب). وتتراوح السرعة في ساعات الذروة ما بين 30 كلم في الساعة على الطرق الشريانية الرئيسية إلى أقل من 10 كلم في الساعة على الطرقات المحلية. ويوجد حاليًا نحو 1.2 مليون مركبة في لبنان، يسير حوالي 50 في المئة منها في منطقة بيروت الكبرى. إلى ذلك، يعتمد معظم المستخدمين على المركبات الخاصة لتلبية حاجات النقل وتشكّل السيارات الخاصة أكثر من 80 في المئة من المركبات التي تسير في منطقة بيروت الكبرى. كلفة زحمة السير في بيروت جسيمة بالنسبة إلى اقتصاد البلاد: جاء في دراسة أعدتها وزارة البيئة في العام 2005 أنّ كلفة زحمة السير في المناطق الحضرية تمثّل حوالي 8 في المئة من الناتج المحلي الإجمالي في لبنان وقتئذٍ، في حين كان حجم حركة المرور أقل ممّا هو عليه اليوم.

7. المواصلات في منطقة بيروت الكبرى مكلفة وما من بديل عن السيارات الخاصة يمكن الاعتماد عليه. وقد تتجاوز الرسوم الجمركية على واردات السيارات في لبنان قيمة المركبة بنسبة 50 في المئة في حين يتم فرض ضريبة على البنزين على عكس معظم البلدان في المنطقة. إلى ذلك، مواقف السيارات نادرة في بيروت ومكلفة. بالتالي، ونتيجةً لكافة هذه العوامل، أصبحت كلفة امتلاك مركبة وتشغيلها باهظة جدًا. وفي ظلّ غياب نظام وسائل النقل العام يمكن التعويل عليه، لا يملك السكان أيّ بديل سليم. أظهرت الاستطلاعات أنّ المبلغ الذي تنفقه الأسرة على المواصلات يساوي نحو 15 في المئة من إجمالي النفقات، وهي نسبة من أعلى المعدلات بين كافة الفئات، لا تتجاوزها إلاّ النفقات على السكن والصحة. وفي الوقت نفسه، أثر عامل وسائل النقل الباهظة وغير الموثوقة تأثيرًا كبيرًا على كلفة السكن العالية في منطقة بيروت الكبرى، حيث يترك الناس بلدانهم (التي لا تبعد إلاّ بمعدّل حوالي 50 كلم) وينقلون للسكن في بيروت حيث تتركز فرص العمل، ما

أدى إلى ارتفاع أسعار المساكن. إلى ذلك، وبسبب تكاليف المواصلات المرتفعة، تفضّل الشركات البقاء في بيروت على الرغم من ارتفاع أسعار العقارات فيها.

8. لا يتوفّر في لبنان أيّ شكل من أشكال النقل الجماعي، أو خدمات النقل العام العادية والموثوق بها، على الرغم من الكثافة السكانية العالية والمسافات القصيرة نسبيًا التي تحفّز عادةً اللجوء إلى اعتماد مثل هذه الأنواع من الأنظمة. وغياب نظام وسائل النقل العام الملائم والموثوق به، يحدّ بشكل كبير من قدرة الشبكة في استيعاب الطلب المتزايد بسرعة: فخدمات النقل العام في لبنان توفّر بالدرجة الأولى سيارات الأجرة والحافلات الصغيرة، وعدد كبير من هذه المركبات غير منظمّ كما يجب. وفي حين يوجد عدد من الشركات التي تقدّم خدمات النقل بالحافلات وسيارات الأجرة، يبقى القطاع مجزّأً للغاية ويتكوّن بمعظمه من سيارة أجرة أو حافلة صغيرة منفردة يملكها ويشغلها فردٌ واحد. وتنظيم قطاع النقل العام منوط بوزارة النقل (إصدار التراخيص للشركات وتحديد أجرة المواصلات والتخطيط) وبوزارة الداخلية (إصدار التراخيص للمركبات وللسائقين، فحص المركبات). إلى ذلك، إنّ وزارة الداخلية مسؤولة عن إنفاذ قانون السير على النقل العام ضمناً، وتقوم الوزارة بذلك من خلال قوى الأمن الداخلي.

9. وأزمة اللاجئين السوريين نتيجة الصراع المجاور ما أدت إلّا إلى تفاقم مشاكل زحمة السير. تخطّى عدد اللاجئين السوريين في لبنان 1.5 مليون لاجئ في حين يبلغ عدد السكان اللبنانيين المقيمين 4 ملايين نسمة. وقامت الأسر السورية الغنية التي تتركز في منطقة بيروت الكبرى بنقل سياراتها إلى لبنان. أمّا اللاجئين الآخرون فيشترون مركبات جديدة مستعملة أو يستخدمون وسائل النقل العام الموجودة. وبالإضافة إلى تلك الرحلات التي يقوم بها اللاجئين المقيمون في منطقة بيروت الكبرى، هناك عدد كبير من الرحلات بين منطقة بيروت الكبرى والمناطق الأخرى يقوم بها اللاجئين الذين يبحثون عن عمل ويسعون للحصول على الخدمات في منطقة بيروت الكبرى. ونظرًا للرحلات الناشئة داخل منطقة بيروت الكبرى والرحلات من وإلى هذه المنطقة، تشير التقديرات إلى أن تدفق اللاجئين السوريين قد أدى إلى زيادة مفاجئة في حركة المرور ضمن منطقة بيروت الكبرى، تتراوح بين 15 و25 في المئة.

10. حتّى الآن، ركّزت خطط الحكومة اللبنانية، الرامية إلى التخفيف من زحمة السير، على توسيع نطاق استخدام شبكة الطرقات الحضرية وعلى تحسينها. وكان إجمالي الإنفاق في مجال البنية التحتية في لبنان، بما في ذلك على بناء الطرقات، منخفضًا جدًّا على مدى عقود من الزمن وأقل بكثير من الحاجات الإنمائية. وكانت الحكومة قد خطّطت منذ ستينيات القرن الماضي لبناء طريق جانبي إلى بيروت من شأنه تسهيل حركة المرور، لكنّ التوسّع في شبكة الطرق في منطقة بيروت الكبرى أمر صعب ومكلف نظرًا لارتفاع سعر الأرض ووجود التضاريس الجبلية. حاليًا، يتم إجراء دراسات بشأن بناء طريق جانبي آخر حول جونبة، شمال بيروت، وذلك بهدف تسهيل حركة المرور عند المدخل الشمالي لمنطقة بيروت الكبرى. وفي الوقت نفسه، ركّز مشروع تطوير النقل الحضري وتمويله الإضافي - وهو مشروع يموله البنك الدولي إلى جانب جهات مانحة أخرى - على تحسين الاستفادة من مساحة الطرقات القائمة في بيروت كخطوة أولى، وذلك من خلال تركيب إشارات المرور وإنشاء مركز لمراقبة حركة المرور، كما أنّه ركّز على تركيب عدّادات لتنظيم وقوف السيارات، وبناء تقاطعات بمستويات مختلفة في البنية التحتية عند التقاطعات الخطرة. تمّ التخطيط ضمن نطاق مشروع تطوير النقل

الحضري لإعداد عدد من دراسات المتابعة والمشاريع بهدف إدخال نظام نقل عام يمكن الاعتماد عليه كخطوة ثانية نحو تخفيف زحمة السير.

11. مؤخرًا، بدأت الحكومة اللبنانية تدرس بشكل متزايد حلول وسائل النقل العام والنقل المشترك في لبنان. وقد أعدت وزارة النقل بتمويل من القرض المخصّص لمشروع تطوير النقل الحضري، دراسةً حول الحافلات في بيروت الكبرى تمّ بموجبها تحديد حوالي 20 طريق عادية للحافلات. وقد وافقت الحكومة اللبنانية على شراء 250 حافلة في البداية، لكنّ التحديات السياسية أعاقت عملية تخصيص الأموال. وفي الوقت نفسه، تعمل وزارة النقل أيضًا على تقييم إنشاء سكة حديدية لنقل البضائع والركاب، على محاذاة السكك الحديدية القديمة التي كانت تربط بيروت وطرابلس والحدود السورية في الشمال. لكنّ مشروعًا مماثلًا سيصعب تنفيذه من الناحية المالية والناحية الفنية (بسبب التطورات الكثيفة على الصعيد الحضري)، كما أنّه يتعيّن تنفيذه على مراحل وعلى فترة طويلة من الزمن، بدءًا من الشمال ثمّ التوجّه جنوبًا نحو بيروت. ونظرًا للوقت الذي سيستغرقه تنفيذ مشروع كهذا، فقد تقررّ المضي قدمًا في تنفيذ برنامج النقل العام الشامل في منطقة بيروت الكبرى الذي سيركّز على حلّ المشكلة على الأمد المتوسط من خلال الحافلات/الحافلات السريعة التردد، على أن يتم استبدالها على المدى البعيد بسكة حديدية في بعض المناطق عندما تتوفر الأموال.

12. وبالتالي، يشكّل هذا المشروع المقترح المرحلة الأولى ضمن برنامج شامل للنقل العام في منطقة بيروت الكبرى، ويركّز بالدرجة الأولى على إدراج خط الحافلات السريعة التردد على المدخل الشمالي الأكثر ازدحامًا المؤدّي إلى بيروت (طبرجا إلى بيروت) واحتمال إضافة خط الحافلات السريعة التردد و/أو توسيع نطاق خطوط الحافلات في بيروت لتوزيع الركّاب بشكل فعّال. وستبحث مشاريع المتابعة في توسيع خط الحافلات السريعة التردد إلى المداخل الجنوبية والشرقية لبيروت حسب الاقتضاء، ومواصلة تحسين تغطية النقل العام في بيروت. وسيبدأ خط الحافلات السريعة التردد في منطقة طبرجا-جونية، وهي منطقة رئيسية مكتظة بالسكان وخط موصلات فرعي لمدينة بيروت، ويمر عبر ضواحي بيروت الشمالية المكتظة بالسكان قبل أن ينتهي في وسط المدينة (المجموع 24 كلم). وسيكون خط الحافلات السريعة التردد على طول الطريق السريع القائم (5X5 عند بعض الأجزاء)، وسيستخدم خط السكة الحديدية القديمة غير المستخدمة عند الحاجة، وخاصة في جونية.

العلاقة مع إستراتيجية المساعدة القطرية

13. سيدعم مشروع النقل الحضري في منطقة بيروت الكبرى تحقيق الهدف الإستراتيجي التالي الوارد في إستراتيجية الشراكة القطرية بتاريخ 28 تموز/يوليو 2010: الهدف الإستراتيجي 3: البنية التحتية الاقتصادية، وخاصة الهدف الإستراتيجي 3.3: تحسين كفاءة البنية التحتية القائمة للنقل الحضري في منطقة بيروت الكبرى.

ثانيًا. الهدف الإنمائي للمشروع المقترح

الهدف الإنمائي للمشروع المقترح (من مذكرة تحديد مفاهيم المشروع)

14. الهدف الإنمائي للمشروع هو تحسين ترابط وحركة النقل عند المدخل الشمالي لبيروت بين طبرجا وبيروت.

15. سيتم تحقيق هذا الهدف من خلال (أ) إنشاء نظام جديد للحافلات السريعة التردد بين طبرجا وبيروت، (ب) إنشاء خدمات حافلات فرعية للخط الرئيسي لنظام الحافلات السريعة التردد وضمن بيروت، (ج) وضع الترتيبات المؤسسية الملائمة لإدارة وتشغيل وصيانة نظام النقل الجماعي الجديد.

النتائج الرئيسية (من مذكرة تحديد مفاهيم المشروع)

16. سيتم قياس التقدم المحرز نحو تحقيق الهدف الإنمائي من خلال مؤشرات النتائج التي سيتم تنفيذها أثناء إعداد المشروع.

17. في هذه المرحلة، مؤشرات النتائج المقترحة عند انتهاء المشروع هي التالية:

- أ. زيادة عدد الأشخاص الذين يستخدمون خدمة النقل العام الجديدة
- ب. انخفاض وقت التنقل بين طبرجا وبيروت لمستخدمي نظام الحافلات السريعة التردد، بالمقارنة مع الطريقة البديلة للمركبات التي تستخدم الطريق السريع الساحلي القائم
- ج. إنشاء هيكل مؤسسي لإدارة وتشغيل وصيانة نظام النقل الجديد
- د. المستفيدون من المشروع (ونسبة الإناث منهم)

ثالثاً. الوصف الأولي

توصيف المفاهيم

18. من شأن مشروع النقل الحضري في منطقة بيروت الكبرى أن يحقق الهدف الإنمائي للمشروع المذكور أعلاه من خلال تنفيذ مكونات المشروع التالية:

19. المكوّن 1: إنشاء نظام الحافلات السريعة التردد (قرض من البنك الدولي للإنشاء والتعمير بقيمة 150 مليون دولار أمريكي). سيمول هذا المكوّن السلع والأشغال لتشييد البنية التحتية لنظام الحافلات السريعة التردد وما يرتبط بها من الأشغال المدنية، والخدمات الاستشارية للإشراف على بناء نظام الحافلات السريعة التردد. وسيبلغ طول خط الحافلات السريعة التردد حوالي 24 كلم وسيتم تشغيله على أجزاء من الطريق السريع القائم وأجزاء من خط السكة الحديدية القديمة. وسوف تشمل أعمال البنية التحتية بناء/تعزيز خطوط الحافلات المخصّصة، وبناء المحطات والبنية التحتية للوصول (مثل وصول المشاة)، وبناء مواقف الإصطفاف والركوب ومحطات للحافلات الفرعية.

20. المكوّن 2: تمويل الخدمات التكميلية للحافلات الفرعية (40 مليون دولار أمريكي). سيحسن هذا المكوّن أعداد الركاب على خط الحافلات السريعة التردد بشكل كبير، مما يزيد من نجاح المشروع في تحقيق أهدافه الإنمائية. وسيمول المكوّن 2 بناء مسارات للحافلات ضمن بيروت وشراء حافلات جديدة لدعم خطة الحكومة في تحسين خدمات الحافلات العادية في

بيروت، فضلاً عن الخدمات الاستشارية المرتبطة بها. وبالرغم من أن هذا المكوّن يرد في نطاق هذا المشروع/القرض، قد تكون بلدية بيروت مهتمة بتمويله جزئياً.

21. المكوّن 3: التعزيز المؤسسي (8 ملايين دولار أمريكي). سيتضمّن هذا المكوّن تعريف الترتيبات اللازمة لإدارة وتشغيل وصيانة نظام النقل الجديد وإعداد الدراسات اللازمة لمنح حقوق امتياز عمليات الحافلات السريعة التردد إلى مشغل خاص، ويفضّل أن يكون دولياً. ويتوخّى المشروع تعزيز قدرات وزارة النقل الهيئات المرتبطة بها مثل مصلحة سكك الحديد والنقل المشترك لإدارة عقود الامتياز مع شركات خاصة، أو إنشاء هيئة نقل جديدة، في حال سمح الوضع السياسي بذلك، لإدارة تخطيط وتنظيم النقل الحضري. وبالإضافة إلى ذلك، سيمولّ هذا المكوّن دراسات إضافية لزيادة توسيع نطاق النقل العام والنقل الجماعي في منطقة بيروت الكبرى.

22. المكوّن 4: إدارة المشروع (2 مليون دولار أمريكي). سيمولّ هذا المكوّن المساعدات الفنية وأنشطة التوعية والدعم التشغيلي لإدارة تنفيذ المشروع. ويشمل أيضاً الموارد لرصد أداء المشروع ونتائجه.

رابعاً. السياسات الوقائية التي قد تُطبّق

السياسات الوقائية التي قد تُطبّق	نعم	لا	لم يتحدد بعد
التقييم البيئي (OP/BP 4.01)	×		
الموائل الطبيعية (OP/BP 4.04)		×	
الغابات (OP/BP 4.36)		×	
مكافحة الآفات (OP 4.09)		×	
الموارد الحضارية المادية (OP/BP 4.11)			×
الشعوب الأصلية (OP/BP 4.10)		×	
إعادة التوطين القسرية (OP/BP 4.12)	×		
سلامة السدود (OP/BP 4.37)		×	
المشاريع على مجاري المياه الدولية (OP/BP 7.50)		×	
المشاريع المقامة في المناطق المتنازع عليها (OP/BP 7.60)		×	

خامساً. التمويل (بملايين الدولارات)

التكلفة الكلية للمشروع:	200.00	إجمالي مبلغ التمويل من البنك الدولي:	200.00
الفجوة التمويلية:	0.00		
مصدر التمويل		المبلغ	
البلد المقترض		0.00	
البنك الدولي للإنشاء والتعمير		200.00	

المجموع	200.00
---------	--------

سادساً. نقطة الاتصال

البنك الدولي

للاتصال: زياد سليم نكد

المنصب: أخصائي أول في مجال النقل

هاتف: 5367+363 / 9

بريد إلكتروني: znakat@worldbank.org

المقترض/البلد المتعامل مع البنك/الجهة المستفيدة

الاسم: وزارة المالية

للاتصال: الوزير علي حسن خليل

المنصب: وزير المالية

هاتف: 961-1-642-762

الهيئات المنفذة

الاسم: مجلس الإنماء والإعمار

للاتصال: السيد نبيل الجسر

المنصب: رئيس

هاتف: 961-1-980-096

بريد إلكتروني: njisr@cdr.gov.lb

الاسم: وزارة النقل

للاتصال: السيد عبد الحفيظ القيسي

المنصب: مدير عام

هاتف: 961-1-371644

بريد إلكتروني: ministry@transportation.gov.lb

سابعاً. للمزيد من المعلومات الرجاء الاتصال على:

The InfoShop

The World Bank

1818 H Street, NW

Washington, D.C. 20433

هاتف: (202) 458-4500

فاكس: (202) 522-1500

الموقع الإلكتروني: <http://www.worldbank.org/infoshop>