

وثيقة معلومات المشروع مرحلة التصور

تقرير رقم: PIDC1218

اسم المشروع	مشروع الطريق السريع بين الشمال والجنوب (P145361)
المنطقة	الشرق الأوسط وشمال أفريقيا
البلد	الجمهورية اليمنية
القطاع (القطاعات)	الطرق الريفية والسريعة بين المناطق الحضرية (100%)
الموضوع (الموضوعات)	خدمات البنية التحتية لتنمية القطاع الخاص (50%)، التكامل الإقليمي (20%)، تنمية الصادرات والقدرة التنافسية (20%)، منع الصراعات والتعمير في مرحلة ما بعد الصراع (10%)
الرقم التعريفي للمشروع	P145361
المقترض/المقترضون	الجمهورية اليمنية
الوكالة المنفذة	وزارة الأشغال العامة والطرق
فئة التصنيف البيئي	(أ) – تقييم كامل
تاريخ إعداد وثيقة معلومات المشروع	03 أكتوبر 2013م
التاريخ المتوقع لاستكمال التقييم المسبق	03 أكتوبر 2013م
التاريخ المقدر لموافقة المجلس	29 أبريل 2014م

I. المقدمة والسياق

السياق القطري

1. تقع الجمهورية اليمنية في الجزء الجنوبي من شبه الجزيرة العربية ويبلغ عدد سكانها نحو 24 مليون نسمة، يعيش منهم 76 في المائة في المناطق الريفية حيث ترتفع نسبة الفقر بشكل خاص. ويعتبر نصيب الفرد من الدخل القومي الإجمالي متدنياً حيث بلغ 1110 دولار أمريكي سنة (2011)، بينما احتلت اليمن المرتبة 154 من أصل اليمن 187 بلداً في عام 2011م على مؤشر التنمية البشرية لبرنامج الأمم المتحدة الإنمائي. بيد أن التقرير ذكر أيضاً أن متوسط العمر المتوقع ارتفع من 41.6 سنة في عام 1970 إلى 62.7 عام 2010م، بحيث يعكس العمر المتوقع للمرأة الاتجاه العام. تتسم اليمن بمستويات عالية من الفقر وعدم المساواة في جميع المؤشرات الاقتصادية.

2. إضافة إلى الانتشار الواسع للفقر، شهدت اليمن اضطرابات داخلية حادة وواسعة النطاق اعتباراً من فبراير 2011م وحتى نوفمبر 2011م. فالصراع والاضطراب الذي طال أمده والنقص الحاد في المواد الغذائية والمحروقات، جنباً إلى جنب مع ارتفاع أسعار السلع الأساسية ترك العديد من الفقراء دون حماية. وخلال هذه الفترة من الأزمة، انكمش الاقتصاد بنسبة 10.5 في المائة، وتشير التقديرات إلى ارتفاع أعداد الأشخاص الذين يعيشون تحت خط الفقر بنسبة 8 نقاط مئوية ليصل عددهم إلى 50 في المائة من سكان اليمن. وقد أدى ارتفاع أسعار الوقود إلى زيادات حادة في تكاليف النقل، وصلت أحياناً إلى 100 في المائة

في المناطق الحضرية وضعفها في المناطق الريفية. وفي الوقت نفسه، من المتوقع أن يستمر إنتاج النفط في التراجع ويتوقع أن ينفد المخزون النفطي بحلول عام 2021م في حال عدم وجود استكشافات نفطية جديدة. في حين أن عائدات الدولة من إنتاج وتصدير الغاز الطبيعي ستقدم بعض المساندة، لكن لا يمكنها أن تعوض عن فقدان عائدات النفط.

3. وفي أعقاب أحداث عام 2011م، شرعت اليمن في عملية انتقالية سياسية على أساس مبادرة مجلس التعاون الخليجي. وتم تشكيل حكومة وفاق وطني منحها البرلمان الثقة في ديسمبر 2011م. وأجريت الانتخابات الرئاسية في 21 فبراير عام 2012م، وأدى الرئيس عبد ربه منصور هادي اليمين الدستورية بعد انتخابه رئيسا للجمهورية بفترة وجيزة. وتم إطلاق مؤتمر الحوار الوطني، والذي يعتبر مكون أساسي في المبادرة الخليجية والعملية الانتقالية، في جو يملئه الكثير من الأمل والمخاوف والاحتجاجات. ومن المتوقع أن تنتهي المرحلة الانتقالية في فبراير 2014م بانتخابات برلمانية ورئاسية ستجري في ظل دستور جديد، يلي ذلك تنصيب رئيس جديد للبلاد وتشكيل برلمان جديد. ففي حين يسير تنفيذ اتفاقية دول مجلس التعاون الخليجي إلى حد كبير على المسار الصحيح، إلا أن المكاسب التي تحققت حتى الآن هشة وتظل هناك تحديات كبيرة في المستقبل.

4. في غضون ذلك، هناك فرصة سانحة للحكومة الانتقالية لبدء معالجة الأسباب الكامنة وراء عدم الاستقرار والصراعات الاجتماعية من أجل إعادة بناء القاعدة الاجتماعية والاقتصادية في اليمن، واستعادة استقرار الاقتصاد الكلي. هناك إحساسا عاما يملؤه التفاؤل والأمل في التغيير الشامل في اليمن ما بعد الثورة، إلا أن المرحلة الانتقالية في اليمن قد تواجه مخاطر كبيرة إذا لم تتحقق إصلاحات سريعة وتتوفر فرص اقتصادية وإذا لم يلمس المواطنون تغييرات جوهرية. يحتاج اليمن إلى الدعم الجماعي من المجتمع الدولي كونه يجاهد لنجاح مرحلته الانتقالية وتعافي اقتصاده، وفي نفس الوقت يصارع قوى مضادة قوية، بما في ذلك المظالم في المحافظات والتي أدت إلى استمرار أعمال العنف المطالبة بالانفصال في الشمال والجنوب ومليشيات تنظيم القاعدة والعناصر التي انشقت عن النظام السابق في صنعاء.

السياق القطاعي والمؤسسي

5. شهد قطاع الطرق في اليمن تحولا جذريا خلال العقود الثلاثة الماضية. وكان العنصر الأكثر بروزا هو إنشاء شبكة من الطرق المعبدة الحديثة تربط بين معظم المدن الرئيسية والمحافظات، لا سيما في المناطق المكتظة بالسكان والمناطق الجبلية الغربية من البلاد. وقد تطورت هذه الشبكة فعلا من حوالي 5000 كيلو متر فقط في عام 1990م إلى حوالي 14000 كيلو متر في عام 2010م، أي بزيادة قدرها 280 في المائة على مدى حوالي عشرين عاما. كما شهدت المناطق الريفية أيضا تقدما كبيرا حيث تم إنشاء حوالي 5500 كيلو متر من الطرق المعبدة في السنوات العشرين الماضية (من أصل ما مجموعه 58,200 كيلو متر من الطرق غير الحضرية). تعتبر أوضاع شبكة الطرق المعبدة جيدة نسبيا، ويرجع ذلك جزئيا إلى حداتها إضافة أيضا إلى الظروف الجيو-تقنية ومواد إنشاء الطرق في اليمن والتي تعتبر في الغالب ممتازة. وقد كان لتحسن شبكة الطرق تأثير كبير على السكان والاقتصاد، وعززت التجارة الداخلية والخارجية، مما أدى إلى ارتفاع معدل وصول السكان إلى الخدمات العامة والأسواق، وضمان وصول المواد الغذائية المستوردة إلى المناطق النائية.

6. علاوة على ذلك، فإن تنظيم قطاع الطرق ومؤسساته الرئيسية شهد أيضا تغييرا جذريا خلال العقود الماضية. فقد تولت وزارة الأشغال العامة والطرق تدريجيا زمام قطاع الطرق والاستراتيجيات وبرامج الإنفاق اللازمة لتطويره. بالإضافة إلى ذلك، برزت مجموعة متنوعة من الشركات الخاصة في مجال بناء وصيانة الطرق وكذا الشركات الهندسية مع كادر من المتخصصين المؤهلين تتمتع بفهم جيد للظروف المادية الخاصة والمعوقات البشرية في اليمن.

وعلى الرغم من هذا التغيير الإيجابي الذي طرأ على قطاع الطرق في اليمن، إلا أن الحكومة لا تزال بحاجة إلى تطوير أساليب ومؤسسات أكثر فعالية اللازمة لإدارة وتشغيل وصيانة شبكة الطرق بمعايير أعلى، وخصوصاً مشاريع البنية التحتية الكبيرة مثل الطرق السريعة الجديدة.

7. للأسف فإن اليمن تمتلك أحد أسوأ سجلات السلامة المرورية في المنطقة حيث يبلغ عدد الوفيات الناتجة عن الحوادث المرورية على شبكة الطرق حوالي 6,500 حالة وفاة كل عام. وتظهر سجلات شرطة المرور أن حوالي 13,000 حادث مروري تحدث كل عام مخلفة إصابات، مما يؤثر على حوالي 17,000 شخص وعائلاتهم. وبالتالي من الواضح أن تحديات النقل في اليمن تتجاوز التحديات المادية والاقتصادية، وأنه يجب أن تتضمن البرامج المستقبلية المتعلقة بالنقل مكونات قوية للسلامة على الطريق.

8. من حيث الطرق الشريانية الرئيسية، ترتبط المدن الرئيسية في اليمن مع بعضها البعض من خلال الطريق القائمة بين الشمال والجنوب. تبدأ هذه الطريق من مدينة عدن في جنوب اليمن وتمر عبر مدينة تعز وإب وذمار وصنعاء وعمران وصعدة قبل الوصول إلى الحدود السعودية. على الرغم من أن الطريق الحالي يعتبر طريق حيوي للنقل، إلا أنه لم يصمم لاستيعاب حركة المرور لمسافات طويلة وبين المناطق الحضرية بصورة فعالة. فهي تعاني من مشاكل الاستيعاب التي تؤثر على استخدامها، وأولاً وقبل كل شيء قدرتها المادية غير الكافية لاستيعاب زيادة مستويات حركة المرور. وقد أدى ضعف هذه القدرة إلى اختناقات مرورية، وخاصة في المناطق المكتظة بالسكان والمراكز المزدهمة التي تمر من خلالها الطريق مباشرة في عواصم ثماني محافظات. ثمة مشكلة أخرى تتمثل في المنحدرات العالية وفي المنحنيات الحادة كثير من الأحيان على الطريق، مما أدى إلى انخفاض متوسط سرعة السفر بين 40 إلى 60 كم فقط في الساعة. وبصفة عامة، فإن الطريق لا يمكن أن تخدم كشریان فعال لنقل الركاب والبضائع التجارية لمسافات طويلة. وتشير تقديرات وزارة الأشغال العامة والطرق إلى أن حركة المرور على الطريق قد زادت بمعدل 5 في المائة سنوياً على مدى السنوات العشر الماضية، حيث تجاوزت حركة المرور الحالية قدرة الطريق في العديد من المقاطع. وتتشكل طوابير طويلة من السيارات خلف الشاحنات الثقيلة التي تصعد أو تنزل ببطء في المقاطع المتعرجة من الطريق الجبلية. وهذا يدفع بالسائقين إلى التصرف بطريقة محفوفة بالمخاطر في محاولة منهم لتجاوز القاطرات، مما أدى إلى وقوع حوادث خطيرة تؤدي بالكثير من الأرواح في كثير من الأحيان.

9. نفذت وزارة الأشغال العامة والطرق حلول جزئية في الماضي، مثل الطرق الجانبية والطرق الدائرية في بعض المدن، لكنها لم تحل عموماً المشاكل المذكورة أعلاه، مما دفع الحكومة إلى البحث عن حلول أكثر شمولية. وبهذا العزم، بدأت الحكومة اليمنية بالفعل في عام 2003م بوضع تصور وتصميم لخط نقل سريع مزدوج جديد كلياً يربط بين عدن جنوباً مع حدود المملكة العربية السعودية في الشمال ("مشروع الطريق الدولي السريع صعدة - عدن") ("SAYICH"). وسوف يوفر الطريق السريع الجديد البلاد بخط طوله 710 كم بين الشمال والجنوب من شأنه أن يلبي بصورة كافية الاحتياجات الحالية والمستقبلية للبلاد في مجال النقل. وقد تم تنفيذ دراسات تفصيلية وعميقة لتحديد أفضل مسار عام للطريق والحلول التصميمية الفنية الأنسب وذلك خلال الفترة ما بين 2003م و 2005م من قبل شركة ألمانية للتصاميم الهندسية تعاقدت معها الحكومة اليمنية. بيد أن الحكومة اليمنية ومنذ ذلك الوقت لم تتمكن من حشد التمويل اللازم لهذا الطريق السريع.

10. وخلال مؤتمر الحوار الوطني المستمر، اتفقت جميع الأطراف على أن هذا الطريق السريع يعتبر مشروع استراتيجي رئيسي يمثل أهمية كبيرة لتوحيد البلاد وتوفير الفرص الاقتصادية التي تعتبر الكثير من المجتمعات الواقعة على طول مسار الطريق بأمر الحاجة إليها. وإلى

جاناب الفوائد متوسطة وطويلة الأجل لخفض تكاليف النقل وتيسير التجارة وتحسين الوصول إلى الأسواق والخدمات والإنتعاش الاقتصادي العام، فإن بناء الطريق بحد ذاته سيعود بفوائد هامة على المدى القصير من خلال توفير فرص العمل لآلاف من العمال. كما أن هذه الفوائد على المدى القصير تكتسب أهمية خاصة في سياق العملية السياسية الجارية للتكامل والوحدة. وبالتالي هناك إجماع واضح وعلى نطاق واسع أن بناء هذا الطريق سيوفر فوائد اقتصادية واجتماعية قوية لسكان الثماني المحافظات التي سترتبط مع بعضها البعض. وهذه المحافظات هي عدن، لحج، تعز، إب، ذمار، صنعاء، عمران وصعدة، والتي تمثل حوالي ثلثي إجمالي عدد السكان في اليمن. ومن الناحية العملية لا يوجد أي خلاف بين مختلف المجموعات المشاركة في مؤتمر الحوار الوطني حول الأهمية المركزية لهذا الطريق بالنسبة لعملية التكامل الداخلي والتوحد السياسي في اليمن.

11. المقطع الأول من الطريق السريع الجديد الذي سيتم بناؤها يمتد ما بين عدن وتعز، ويبلغ طوله 140 كم. ويكتسب هذا المقطع أهمية خاصة في سياق الحوار الوطني، كونه يربط بين مناطق في جنوب وشمال اليمن سابقاً، وبالتالي بين الجماعات الرئيسية ذات المصالح المتضاربة. وإدراكاً لما ورد أعلاه، والحاجة إلى إثبات تقدم فعلي سريع على أرض الواقع، وافقت حكومة المملكة العربية السعودية في أوائل عام 2013م على تمويل بناء المقطع الأول من هذا الطريق السريع بطول 85 كم بين مدينة تعز ومحلة نوبة دكيم. وتم التوقيع على اتفاقيات القرض والمنحة بإجمالي 320 مليون دولار بين الصندوق السعودي للتنمية والحكومة اليمنية مارس 2013م. وتم إنزال مناقصة لبناء هذا المقطع من الطريق بطول 85 كم رسمياً بتاريخ 30 يونيو 2013م. ومن المتوقع أن يتم توقيع عقود الأعمال المدنية قبل نهاية عام 2013م، وسوف تبدأ أعمال البناء في وقت مبكر من عام 2014م.

12. يعتزم البنك الدولي دعم برنامج الحكومة لمشروع الطريق الدولي السريع صعدة - عدن (SAYICH). في البداية، سيتم تقديم تمويل بمبلغ 150 مليون دولار أمريكي، ومعظم هذا المبلغ مخصص لبناء المقطع المتبقي من الطريق بين عدن وتعز بطول 55 كيلو متر، وبالتالي استكمال التمويل اللازم لإكمال هذا المقطع من الطريق الذي يبلغ طوله 140 كيلو متر. كما يمكن أيضاً توفير التمويل المقدم من مؤسسة التمويل الدولية لمرحلة لاحقة من مشروع الطريق الدولي السريع صعدة - عدن (SAYICH).

13. فيما يلي عرض مختلف مقاطع مشروع الطريق الدولي السريع صعدة - عدن (SAYICH). يستند تصور المشروع على جهات مانحة متعددة لمختلف مقاطع الطرق السريع. وفي هذه المرحلة، سوف يستخدم التمويل المقترح من المؤسسة الدولية للتنمية في إطار "مشروع الطريق الدولي السريع - اليمن" المبين في مذكرة مفهوم المشروع هذه لبناء مقطع الطريق بين عدن ونوبة دكيم بطول 55 كيلو متر. ومع ذلك فإن هذا المشروع يتضمن أيضاً أنشطة لوضع الأساس للمقاطع الأخرى لمشروع الطريق الدولي السريع صعدة - عدن (SAYICH) في المستقبل، مثل تحديث دراسات الجدوى الحالية والتصاميم، وتنفيذ الدراسات الجديدة للضمانات البيئية والاجتماعية. بالإضافة إلى ذلك، فإن هذا المشروع سوف يساعد أيضاً على وضع الترتيبات المؤسسية المناسبة لإدارة وتشغيل وصيانة مشروع الطريق الدولي السريع صعدة - عدن (SAYICH) بأكمله في المستقبل.

المقطع الأول:

- (أ) عدن - نوبة دكيم (55 كم) - سيتم تمويله من قبل المؤسسة الدولية للتنمية
(ب) نوبة دكيم - تعز (85 كم) - سيتم تمويله من قبل الصندوق السعودي للتنمية

المقطع الثاني: تعز - إب - ذمار - صنعاء (214 كم)
المقطع الثالث: صنعاء - عمران - صعدة (حدود البين) (358 كم)

العلاقة مع إستراتيجية المساعدة القطرية

14. إن مشروع الطريق الدولي السريع في اليمن سوف يدعم تحقيق الهدف الاستراتيجي التالي الموضح في إستراتيجية المساعدة القطرية المؤرخة 29 أبريل 2009م: الهدف الاستراتيجي 1- المساعدة في تسريع وتنويع النمو الاقتصادي، لا سيما المحور الموضوعي 1.3 تعزيز خدمات البنية التحتية.

II. الهدف/الأهداف الإنمائية المقترحة

الهدف/الأهداف الإنمائية المقترحة (من مذكرة مفهوم المشروع)

يتمثل الهدف الإنمائي للمشروع في تحسين ربط شبكات النقل بين عدن وتعز.

وسيتم تحقيق هذا الهدف من خلال (أ) بناء مقطع بطول 55 كم من الطريق السريع الجديد بين عدن ونوبة دكيم لاستكمال مقطع الطريق الذي يجري بناؤه بين نوبة دكيم وتعز بطول 85 كم، و (ب) وضع الترتيبات المؤسسية المناسبة لإدارة وتشغيل وصيانة الطريق السريع.

النتائج الرئيسية (من مذكرة مفهوم المشروع)

15. سيتم قياس التقدم المحرز نحو تحقيق الهدف الإنمائي من خلال مؤشرات النتائج والتي سيتم إعادة مراجعتها أثناء إعداد المشروع.

وفي هذه المرحلة، فإن مؤشرات النتائج المقترحة في نهاية المشروع هي:

- (أ) خفض الوقت المستغرق للسفر بين عدن وتعز،
- (ب) خفض تكاليف تشغيل المركبات بين عدن وتعز،
- (ج) خفض أعداد الوفيات الناتجة عن الحوادث المرورية بين عدن وتعز،
- (د) تحديد وإنشاء هيكل مؤسسي لإدارة وتشغيل وصيانة مشروع الطريق الدولي السريع صعه - عدن (SAYICH)
- (هـ) المستفيدون من المشروع (من بينهم نسبة الإناث)

III. الوصف الأولي

وصف المفهوم

16. إن مشروع الطريق الدولي السريع- اليمن سوف يحقق الهدف الإنمائي للمشروع المذكور أعلاه من خلال تنفيذ مكونين للمشروع، هما:

17. المكون الأول : بناء الطريق السريع (بتكلفة 138 مليون دولار أمريكي). وسوف يشمل هذا المكون (i) الأعمال المدنية لبناء المقطع الفرعي من مسار الطريق السريع المزدوج بين عدن ونوبة دكيم بطول 55 كيلو متر، (ii) الخدمات الاستشارية للإشراف على بناء هذا المقطع، و (iii) عمليات التدقيق الفني لضمان جودة البناء. وقد بدأت وزارة الأشغال العامة والطرق بالفعل بتنفيذ دراسة الجدوى والتصميم لهذا المقطع من الطريق في عام 2003م، والتي قام فريق البنك الدولي باستعراضها وأكد أنها مرضية بصفة عامة. وسوف يجري فريق البنك الدولي مراجعة تفصيلية أخرى لوثائق التصميم أثناء مرحلة إعداد المشروع. ولأغراض المشتريات، سيتم تقسيم المقطع الفرعي بطول 55 كم إلى قسمين متساويين تقريبا من أجل تسهيل قدرة المقاولين المحليين اليمنيين على التأهل لتلك الأعمال.

18. المكون الثاني: تعزيز الدعم المؤسسي (12.0 مليون دولار). وسيتألف هذا المكون من عدد من المكونات الفرعية:

- التحضير للمقطعين الثاني والثالث للطريق الدولي السريع صعه - عدن من خلال الأنشطة التالية:
أ) إعداد دراسات الإجراءات الوقائية البيئية والاجتماعية (تقييم الأثر البيئي والاجتماعي، خطة الإدارة البيئية، وخطة عمل إعادة التوطين) ودعم التنفيذ، للمقاطع التالية من الطريق السريع: (أ) تعز - صنعاء (المقطع 2) و (ب) صنعاء - عمران (جزء من المقطع 3)،
ب) تحديث التصميم ودراسات الجدوى الحالية للمقطع بين تعز وصنعاء (المقطع 2) وبين صنعاء وعمران (جزء من المقطع 3).
- السلامة على الطريق: سوف يشمل ذلك مراجعة التصميم الحالي للمقطع بين عدن ونوبة دكيم بغرض محدد هو كشف ومعالجة أي قصور محتمل من حيث السلامة على الطريق. وهذا الأمر يكتسب أهمية خاصة لهذا الطريق لأنه سيكون الطريق السريع الأول في اليمن الذي سيمكن السائقين من السفر بسرعات أعلى. وسوف تتزامن عملية المراجعة، والتي يمكن أن تمول على الأرجح من خلال صندوق ائتماني ينفذه البنك الدولي، مع التدريب العملي للمهندسين في وزارة الأشغال العامة والطرق حول قضايا السلامة على الطريق.
- تحديد ترتيبات إدارة أصول الطريق الدولي السريع: سوف يشمل هذا المكون الفرعي الأنشطة اللازمة لوضع ترتيبات فعالة لإدارة وتشغيل وصيانة ممر الطريق السريع الجديد. وعلى الرغم من أن مكون الأعمال المدنية في المشروع يتضمن المقطع الفرعي فقط من عدن إلى نوبة دكيم بطول 55 كم، إلا أنه سيكون من الضروري اتخاذ الترتيبات اللازمة لكامل أصول الطريق الدولي السريع الذي سيربط في نهاية المطاف عدن في الجنوب مع الحدود السعودية في الشمال. وسيتم تطوير هذا المكون الفرعي مع التركيز أيضا على خلق منافع اجتماعية للمجتمعات المحلية التي تقع على طول الطريق، مثل إشراك الشركات المحلية الصغيرة والمتوسطة الحجم إلى أقصى حد ممكن.
- الحملة الإعلامية: سوف يشمل هذا المكون الفرعي قيام وزارة الأشغال العامة والطرق بتصميم وتنفيذ حملة إعلامية واتصالات لغرض بناء دعم الجمهور وأصحاب المصلحة لمشروع الطريق الدولي السريع.
- التدريب وبناء القدرات: سوف يشمل هذا المكون الفرعي أيضا موارد لتمويل مختلف أنواع التدريب وبناء قدرات موظفي وزارة الأشغال العامة والطرق، بصرف النظر عن الموارد المخصصة للتدريب الخاص بالسلامة على الطريق وإدارة الأصول المذكورة أعلاه.

IV. السياسات الوقائية التي قد تنطبق

يُحدد لاحقاً	لا	نعم	السياسات الوقائية التي أطلقها المشروع
		X	التقييم البيئي (منشور سياسات العمليات/إجراءات البنك الدولي 4.01)
X			الموائل الطبيعية (منشور سياسات العمليات/إجراءات البنك الدولي 4.04)
	X		الغابات (منشور سياسات العمليات/إجراءات البنك الدولي 4.36)
	X		مكافحة الآفات (منشور سياسات العمليات 4.09)
X			الموارد الثقافية المادية (منشور سياسات العمليات/إجراءات البنك الدولي 4.11)
	X		الشعوب الأصلية (منشور سياسات العمليات/إجراءات البنك الدولي 4.10)
		X	إعادة التوطين القسرية (منشور سياسات العمليات/إجراءات البنك الدولي 4.12)
	X		سلامة السود (منشور سياسات العمليات/إجراءات البنك الدولي 4.37)
	X		المشاريع في الممرات المائية الدولية (منشور سياسات العمليات/إجراءات البنك الدولي 7.50)
	X		المشروعات المقامة في مناطق متنازع عليها (منشور سياسات العمليات/إجراءات البنك الدولي 7.60)

V. التمويل (مليون دولار أمريكي)

150.00	إجمالي تمويل البنك الدولي:	570.00	إجمالي تكلفة المشروع:
		0.00	فجوة التمويل:
			مصدر التمويل
100.00	المبلغ		المقترض / المتلقي
150.00			المؤسسة الدولية للتنمية (IDA)
320.00			المملكة العربية السعودية - الصندوق السعودي للتنمية
570.00			الإجمالي

VI. جهات الاتصال والاستعلام

البنك الدولي

الشخص المسئول عن التواصل: أندرياس شليسليير

الوظيفة: كبير خبراء النقل

الهاتف: 5772+310 / -

البريد الإلكتروني: aschliessler@worldbank.org

المقترض / العميل / المتلقي

الاسم : الجمهورية اليمنية
جهة التواصل : وزارة التخطيط والتعاون الدولي
المسمى الوظيفي :
الهاتف :
البريد الإلكتروني :

الوكالة المنفذة

الاسم : وزارة الأشغال العامة والطرق
الشخص المسئول عن التواصل: معالي المهندس. عمر الكرشمي
العنوان : وزير
الهاتف : 967-1-545 153
البريد الإلكتروني :

VII. لمزيد من المعلومات يرجى الاتصال على العنوان التالي:

دار المعلومات
البنك الدولي
1818 شارع H ، NW
واشنطن العاصمة، 20433
هاتف: (202) 458-4500
فاكس: (202) 522-1500
الموقع على شبكة الإنترنت: <http://www.worldbank.org/infoshop>