

شراء قطارات للخط الثاني لمترو القاهرة

الموقع: مصر

رقم المشروع: ٤٦٨٧٥

قطاع الأعمال: البنية التحتية البيئية والبلدية

نوع الإشعار: حكومي

فئة التصنيف البيئي: B

تاريخ الموافقة: ٢٥ نوفمبر/تشرين الثاني ٢٠١٥

الحالة الراهنة للمشروع: جاري إعادة سداد القرض

الإفصاح عن وثيقة ملخص المشروع باللغة الإنجليزية: ٢٣ سبتمبر/أيلول ٢٠١٥

وصف المشروع

يقدم البنك الأوروبي لإعادة الإعمار والتنمية قرضًا سياديًا مدته ١٨ عامًا لتمويل (١) شراء إجمالي ١٣ مجموعة قطارات مكيفة (٨ عربات لكل قطار) ليتم تشغيلها على الخط الثاني لمترو القاهرة؛ و(٢) جزء من عقد الصيانة الخارجي طويل الأجل لأسطول الخط الثاني بأكمله والذي يغطي بشكل أساسي قطع الغيار والمعدات ("المشروع").

أهداف المشروع

يعكف البنك على تطوير نهج متكامل لدعم جهود مصر في التصدي لتحديات التنقل الحضري الحالية في القاهرة بطريقة مُنسقة ومُستدامة. حيث يركز النهج على (١) تحسين جودة الخدمات واستدامتها المالية؛ و(٢) تسهيل صيانة الأصول بشكل مناسب؛ و(٣) إصلاح العلاقة المؤسسية بين الوظائف التشغيلية (المشغلين) والوظائف التنظيمية (السلطات العامة).

يُعد مترو القاهرة أول صفقة يتم تقديمها في إطار النهج المتكامل، وهي مُصممة لمعالجة بعض المشاكل المرورية الخانقة في القاهرة من خلال تخفيف الازدحام وتحسين النظام. وعلى وجه التحديد، يعمل المشروع على زيادة قدرة الخط الثاني لمترو القاهرة عن طريق إتاحة المزيد من القطارات لنقل الركاب حيث يتحسن توافر الأسطول من ٧٩ بالمائة إلى ٨٨ بالمائة، مما يؤدي في النهاية إلى زيادة سعة الركاب اليومية بنحو ٢٣ بالمائة. سيتم الحفاظ على هذه الزيادة من خلال التحول النموذجي نحو نظام المترو الذي لا يزال غير مستغل إلى حد كبير حتى الآن.

أثر التحول

درجة أثر التحول المتوقعة: ٨٠

من المتوقع أن يركز أثر التحول للمشروع على إدخال أطر جديدة لسوق النقل الحضري، وزيادة مشاركة القطاع الخاص، وإعادة هيكلة الشركات، وتعزيز المؤسسات وإدماج الشباب.

١. إطار للأسواق

يساهم المشروع في جهود البنك لإدخال "عقود الخدمة العامة" وتعزيزها، وهو اقتراح جديد لقطاع النقل الحضري في مصر. وقد نُفذت تلك العقود بنجاح في العديد من البلدان التي يعمل فيها البنك الأوروبي لإعادة الإعمار والتنمية، مما أدى إلى تحسن كبير في جودة الخدمات بسبب زيادة المساءلة أمام العملاء، وزيادة الكفاءة والمزيد من الفوائد طويلة الأمد لكل من المستخدمين ومقدمي الخدمات. سيؤدي اعتماد "عقود الخدمة العامة" إلى تحسين توجيه الخدمة للمشغل، واستهداف المكاسب الناتجة عن زيادة الكفاءة، وزيادة المساءلة لمراقبة التكاليف من جانب الإدارة، والمساعدة في تحقيق نسبة استرداد محسنة لصندوق الأجرة بمرور الوقت.

٢. زيادة مشاركة القطاع الخاص

يدعم المشروع تقديم عقد توريد وصيانة طويل الأجل لصيانة عربات القطارات التي تم شراؤها بتمويل البنك الأوروبي لإعادة الإعمار والتنمية من قبل القطاع الخاص. وسيتم طرح متطلبات الصيانة جنبًا إلى جنب مع عقد توريد عربات القطارات مع تركيز المدفوعات على توافر العربات القائمة على المخرجات بدلاً من التدابير القائمة على المدخلات. ويهدف هذا النهج إلى إطالة عمر الأصول وإظهار فوائد مشاركة القطاع الخاص.

٣. إعادة الهيكلة المؤسسية.

يقدم البنك تمويل المساعدة الفنية لتنفيذ برنامج تحسين الأداء المالي والتشغيلي ("FOPIP") الذي من المتوقع أن يساعد المشغل في تحسين الاستدامة المالية.

٤. التعزيز المؤسسي

يعزز المشروع تطوير المؤسسات والقوانين والسياسات التي تشجع أداء السوق وكفاءته. ويتحقق ذلك من خلال اتفاقية توأمة بين جهاز تنظيم النقل بالقاهرة الكبرى ("GCTRA") وهيئة تنظيم نقل ذات خبرة تركز على التحسينات التشغيلية والإدارية التي حققتها الهيئات التنظيمية المماثلة والتي يمكن أن يستفيد منها الجهاز.

٥. إدماج الشباب والنوع الاجتماعي

يتحقق تأثير الشمول الاقتصادي من خلال إدخال أفضل المعايير والممارسات المؤسسية في عملية المشتريات العامة، الأمر الذي يشجع بدوره مقاولي القطاع الخاص على إتاحة فرص برامج التدريب في الموقع أمام الشباب العاطلين عن العمل لتعزيز مهاراتهم وقابليتهم للتوظيف بشكل عام. وكجزء من عملية المناقصة، تشجع الهيئة القومية للأنفاق مقدمي العروض على توفير التدريب للشباب الذين سيتم اختيارهم على أساس تعليمهم وخبرتهم السابقة من خلال المدارس المهنية المشاركة ووكالات وساطة التوظيف المحلية.

بيانات العمل

سيادي مصر

الهيئة القومية للأنفاق

تم تأسيس الهيئة عام ١٩٨٣ بالقانون رقم ١١٣ لسنة ١٩٨٣ الذي سمح لهذه الهيئة الحكومية المنشأة حديثاً بتخطيط وتنفيذ مشاريع الأنفاق والمترو في مصر، بما في ذلك إدارة العملية الكاملة للمناقصات وشراء عربات القطارات تحت اختصاص وزارة النقل. تتمتع الهيئة بكفاءة عالية ونجحت في تنفيذ إنشاء ٧٥ كيلومتراً من خطوط المترو بقيمة تزيد عن ٢٣ مليار جنيه مصري (٢,٧ مليار يورو).

ملخص التمويل المقدم من البنك

١٢٥ مليون يورو

قرض سيادي من البنك الأوروبي لإعادة الإعمار والتنمية بقيمة ١٠٠ مليون يورو سيتم إقراضه لجمهورية مصر العربية ويتم تمويله بالاشتراك مع مؤسسة مالية دولية أخرى. ويمكن زيادة هذا المبلغ إلى ١٧٥ مليون يورو كحد أقصى إذا لم يتم الحصول على تمويل مشترك.

تكلفة المشروع الإجمالية

١٣٣,٥ مليون يورو

٣٤١ مليون يورو

الملخص البيئي والاجتماعي

صُنِف المشروع من الفئة "B" وفقاً للسياسة البيئية والاجتماعية للبنك الأوروبي لإعادة الإعمار والتنمية، وتم تنفيذ الفحوصات البيئية والاجتماعية النافية للجهالة من قبل مستشارين مستقلين أثناء تقييم المشروع.

وقد وُضِعَت خطة العمل البيئية والاجتماعية وخطة مشاركة أصحاب المصلحة بناءً على نتائج الفحوصات البيئية والاجتماعية النافية للجهالة. وأظهرت الفحوصات أن المشروع لا يرتبط بمخاطر كبيرة وأنه يمكن هيكلته لتلبية متطلبات أداء البنك.

تشمل الإجراءات التصحيحية والتحسينية الرئيسية في خطة العمل البيئية والاجتماعية، من بين أمور أخرى، ما يلي:

- تعيين مدير للبيئة ومراجعة الأدوار والمسؤوليات لمراقبة الأداء البيئي والاجتماعي والصحة والسلامة للشركة المصرية لإدارة وتشغيل المترو، (مشغل مترو القاهرة) وأنظمة إدارة العمليات.
- وضع نظام الإدارة البيئية ونظام إدارة الصحة والسلامة وتنفيذه (بما يتماشى مع شهادة الأيزو ١٤٠٠١ والأوساس ١٨٠٠١ أو ما يعادلها).
- وضع سياسات الموارد البشرية وتعميمها على الموظفين والمقاولين.
- وكجزء من وثائق المناقصة/العطاء، دمج السياسات البيئية والاجتماعية المطلوب تنفيذها أثناء أعمال البناء كجزء من التزامات المقاولين تجاه الشركة المصرية لإدارة وتشغيل المترو ومن ثم قيام الشركة بمراقبة تنفيذها بشكل سليم.
- وضع آلية تظلم خارجية وداخلية وتنفيذها كجزء من خطة مشاركة أصحاب المصلحة.

- تحديد الأراضي الملوثة ومن ثم تنفيذ تدابير العلاج ذات الصلة.

يسمح تنفيذ خطة العمل البيئية والاجتماعية وخطة مشاركة أصحاب المصلحة للشركة المصرية لإدارة وتشغيل المترو بتحقيق الامتثال الكامل لمتطلبات أداء البنك. ومع ذلك، فمن المسلم به أن الشركة ستكون بحاجة إلى دعم من البنك من أجل بناء القدرات اللازمة لتنفيذ خطة العمل البيئية والاجتماعية وقد بدأت الأعمال في هذا الصدد. سيراقب البنك الأوروبي لإعادة الإعمار والتنمية والاستشاريون الذين سيتم تعيينهم المشروع عن كثب لتقديم الدعم للعميل.

التعاون الفني وتمويل المنح

قبل التوقيع:

٧٠,٠٠٠ يورو للفحوصات البيئية والاجتماعية النافية للجهالة، تُمول من الحساب متعدد الجهات المانحة لمنطقة جنوب وشرق المتوسط التابع للبنك الأوروبي لإعادة الإعمار والتنمية لدعم تنفيذ المشتريات المسبق والتدريب. و ٢٧٠,٠٠٠ يورو، تُمول من "إطار إعداد مشاريع المسار السريع" لمنطقة جنوب وشرق المتوسط (بتمويل من "آلية الاستثمار في دول الجوار التابعة للاتحاد الأوروبي" (EU NIF).

٢ مليون يورو لإعداد دراسة جدوى لتقييم مشروع المتابعة للخط الخامس لمترو القاهرة، مقترح أن تُمول من خلال "إطار إعداد مشاريع المسار السريع" لمنطقة جنوب وشرق المتوسط أو جهة مانحة دولية.

بعد التوقيع:

- ٣٥٠,٠٠٠ يورو لشراكة التوأمة مع هيئة النقل بالقاهرة الكبرى، تُمول من قبل جهة مانحة دولية أو الصندوق الخاص للمساهمين التابع للبنك الأوروبي لإعادة الإعمار والتنمية.
- ٢٥٠,٠٠٠ يورو لبرنامج تحسين الأداء المالي والتشغيلي ("FOPIP") للشركة المصرية لإدارة وتشغيل المترو، تُمول من قبل جهة مانحة دولية أو الصندوق الخاص للمساهمين التابع للبنك الأوروبي لإعادة الإعمار والتنمية.
- ٦٠,٠٠٠ يورو لإبرام "عقد خدمة عامة" بين الشركة المصرية لإدارة وتشغيل المترو والهيئة القومية للإنفاق، تُمول من الإطار الإقليمي المعتمد بالفعل للتعاون الفني "لإبرام عقود خدمة عامة" والممول من "الصندوق الخاص للمساهمين".
- ٦٠,٠٠٠ يورو لإعداد دراسة للنوع الاجتماعي لضمان دمج القضايا ووجهات النظر المتعلقة بالنوع الاجتماعي في تنفيذ الخدمات وتشغيلها، وأن التوعية اللازمة لتحسين السلامة يمكن تصميمها وتنفيذها بطريقة فعالة لكل من المستخدمين من الذكور والإناث، تُمول من قبل جهة مانحة دولية أو الصندوق الخاص للمساهمين التابع للبنك الأوروبي لإعادة الإعمار والتنمية.
- ١٠٠,٠٠٠ يورو لإعداد ورقة سياسات بشأن زيادة التعرّف لوزارة النقل، تُمول من قبل جهة مانحة دولية أو الصندوق الخاص للمساهمين التابع للبنك الأوروبي لإعادة الإعمار والتنمية.
- ٥٦,٠٠٠ يورو لإدماج الشباب، (كجزء من ميزانية "النهج المتكامل" الإجمالية البالغة ٢٨٠,٠٠٠ يورو، تُمول من قبل جهة مانحة دولية أو الصندوق الخاص للمساهمين التابع للبنك الأوروبي لإعادة الإعمار والتنمية).

- ٨٠,٠٠٠ يورو لإعداد دراسة نطاق إجراءات التخفيف المناسبة وطنياً ("NAMA") لاستراتيجية تمويل المناخ، تُمول من خلال "إطار حوار سياسات كفاءة استخدام الطاقة في منطقة جنوب وشرق المتوسط".

ملخص التنفيذ

لا يُعد هذا المشروع ضمن "إطار المرونة". بل معاملة سيادية للحكومة المصرية. ويمول القرض شراء ٦ مجموعات قطارات مكيفة وقاطرتين لتشغيلها على الخط الثاني لمetro القاهرة بالإضافة إلى قطع الغيار ومعدات الصيانة. وهو استثمار في البنية التحتية للنقل العام داخل القاهرة لمعالجة بعض المشاكل المرورية في القاهرة من خلال تخفيف الازدحام وتحسين النظام.

آخر تحديث لوثيقة ملخص المشروع

١٥ فبراير/شباط ٢٠٢٤

فهم أثر التحول

يتوفر المزيد من المعلومات حول نهج البنك الأوروبي لإعادة الإعمار والتنمية لقياس أثر التحول، في [هذا الرابط](#).

فرص الأعمال

للتعرف على فرص الأعمال أو المشتريات، يرجى الاتصال بالعميل.

للتعرف على فرص الأعمال مع البنك الأوروبي لإعادة الإعمار والتنمية (بخلاف الفرص المتعلقة بالمشتريات)، يرجى الاتصال بـ:

الهاتف: ٧١٦٨ ٧٣٣٨ ٢٠ ٤٤ + البريد الإلكتروني: projectenquiries@ebrd.com

للمشاريع الحكومية، يرجى زيارة [صفحة مشتريات البنك الأوروبي لإعادة الإعمار والتنمية](#):

الهاتف: ٦٧٩٤ ٧٣٣٨ ٢٠ ٤٤ + البريد الإلكتروني: procurement@ebrd.com

الاستفسارات العامة

يمكن إرسال طلب استفسارات خاصة عند طريق استخدام [نموذج استفسارات البنك الأوروبي لإعادة الإعمار والتنمية](#).

السياسة البيئية والاجتماعية

تُحدد [السياسة البيئية والاجتماعية](#) ومتطلبات الأداء المرتبطة بها الطرق التي ينفذ بها البنك الأوروبي لإعادة الإعمار والتنمية التزامه نحو تعزيز "التنمية المستدامة والسليمة بيئياً". تتضمن السياسة البيئية ومتطلبات الأداء أحكاماً محددة للعملاء للامتثال للمتطلبات المعمول بها في القوانين الوطنية المتعلقة بالتشاور والمعلومات العامة وكذلك لإنشاء آلية

للتظلم لتلقي وتسهيل حل مخاوف وتظلمات أصحاب المصلحة، وعلى وجه الخصوص، تلك المتعلقة بالأداء البيئي والاجتماعي للعميل والمشروع. وبما يتناسب مع طبيعة وحجم المخاطر والتأثيرات البيئية والاجتماعية للمشروع، يطلب البنك الأوروبي لإعادة الإعمار والتنمية، بالإضافة إلى ذلك، من عملائه الإفصاح عن المعلومات، حسب الاقتضاء، عن المخاطر والتأثيرات الناشئة عن المشاريع، أو إجراء مشاورات ذات مغزى مع أصحاب المصلحة والنظر في آرائهم حول تلك المخاطر والرد عليها.

يتوفر المزيد من المعلومات عن ممارسات البنك الأوروبي لإعادة الإعمار والتنمية في هذا الشأن في [السياسة البيئية والاجتماعية](#).

النزاهة والامتثال

يشجع مكتب كبير مسؤولي الامتثال في البنك الأوروبي لإعادة الإعمار والتنمية الإدارة الرشيدة ويضمن تطبيق أعلى معايير النزاهة على جميع أنشطة البنك وفقًا لأفضل الممارسات الدولية. يتم إجراء فحوصات النزاهة النافذة للجهالة على جميع عملاء البنك للتأكد من عدم تضمن المشاريع على مخاطر نزاهة أو سمعة غير مقبولة تؤثر على البنك. ويعتقد البنك أن تحديد وحل المشاكل في مراحل الموافقة على تقييم المشروع هو أنجح وسيلة لضمان نزاهة معاملات البنك. ويلعب مكتب كبير مسؤولي الامتثال دورًا رئيسيًا في هذه الجهود الوقائية، وتساعد أيضًا في مراقبة مخاطر النزاهة في المشاريع بعد الاستثمار.

إن مكتب كبير مسؤولي الامتثال مسؤول أيضًا عن التحقيق في مزاعم الاحتيال والفساد وسوء السلوك في المشاريع التي يمولها البنك الأوروبي لإعادة الإعمار والتنمية. يجب على أي شخص، سواء داخل البنك أو خارجه، يشتبه في حدوث احتيال أو فساد، تقديم تقرير مكتوب عن طريق البريد الإلكتروني إلى compliance@ebrd.com إلى كبير مسؤولي الامتثال. سوف يعالج مكتب كبير مسؤولي الامتثال جميع القضايا التي تم الإبلاغ عنها للمتابعة. وسيتم مراجعة جميع التقارير، بما في ذلك التقارير مجهولة المصدر. ويمكن تقديم التقارير بأي لغة من لغات البنك أو الدول التي يعمل بها البنك. ويجب أن تتسم المعلومات المقدمة بحسن النية.

سياسة الوصول إلى المعلومات

تحدد سياسة الوصول إلى المعلومات كيفية قيام البنك الأوروبي لإعادة الإعمار والتنمية بالإفصاح عن المعلومات والتشاور مع أصحاب المصلحة من أجل تعزيز وعي وفهم أفضل لاستراتيجياته وسياساته وعملياته بعد دخولها حيز النفاذ في ١ يناير ٢٠٢٠. يرجى زيارة صفحة [سياسة الوصول إلى المعلومات](#) لمعرفة ما هي المعلومات المتاحة من موقع الويب الخاص بالبنك الأوروبي لإعادة الإعمار والتنمية.

يمكن تقديم طلبات محددة للحصول على المعلومات باستخدام [نموذج استفسارات البنك الأوروبي لإعادة الإعمار والتنمية](#) (باللغة الإنجليزية).

آلية المساءلة المستقلة للمشاريع (IPAM)

إذا لم تنجح الجهود المبذولة لمعالجة مخاوف الإفصاح البيئي أو الاجتماعي أو العام مع العميل أو البنك (على سبيل المثال،

من خلال آلية التظلم على مستوى المشروع أو من خلال المشاركة المباشرة مع إدارة البنك)، فقد يسعى الأفراد والمنظمات إلى معالجة مخاوفهم من خلال آلية المساءلة المستقلة للمشاريع التابعة للبنك الأوروبي لإعادة الإعمار والتنمية.

تقوم آلية المساءلة المستقلة للمشاريع بشكل مستقل بمراجعة قضايا المشروع التي يُعتقد أنها تسببت (أو من المحتمل أن تتسبب) في إحداث ضرر. والغرض من هذه الآلية هو: دعم الحوار بين أصحاب المصلحة في المشروع لحل قضايا الإفصاح البيئي والاجتماعي والعام؛ لتحديد ما إذا كان البنك قد امتثل [لسياسته البيئية والاجتماعية](#) أو الأحكام الخاصة بالمشروع في [سياسة الوصول إلى المعلومات](#) الخاصة به؛ وعند الاقتضاء، لمعالجة أي حالات عدم امتثال موجود لهذه السياسات، مع منع عدم الامتثال في المستقبل من قبل البنك.

يرجى زيارة صفحة الويب [آلية المساءلة المستقلة للمشاريع](#) للاطلاع على المزيد من المعلومات عن الآلية ومهمتها، أو كيفية [تقديم طلب للمراجعة](#)، أو الاتصال بالآلية عن طريق البريد الإلكتروني ipam@ebrd.com للحصول على الإرشادات والمزيد من المعلومات حول الآلية وكيفية تقديم طلب.