



### تنفيذ وتعميم النهج الجديد للأرجنتين في صيانة الطرق

#### التحدي

كان تعافي الأرجنتين من الأزمة الاقتصادية العميقة عامي 2001 و2002 مثيرا للإعجاب. وبفضل زيادة الصادرات والاستهلاك، تجاوز الناتج المحلي الإجمالي مستويات ما قبل الأزمة، لينمو بمعدل يبلغ نحو تسعة في المائة في المتوسط بين عامي 2003 و2007، وليسجل سبعة في المائة في 2008 بالرغم من الأزمة الاقتصادية العالمية الراهنة. ومع بداية التباطؤ الاقتصادي في أنحاء العالم، اعتبرت حكومة الأرجنتين برنامجا ضخما للاستثمار في البنية الأساسية عنصرا أساسيا لحزمة تحفيز اقتصادي لمواجهة التقلبات الدورية.

يعتبر قطاع الطرق، الذي يحمل نحو 80 في المائة من إجمالي حجم حركة الشحن ويخدم الأداة الرئيسية للنقل في البلاد، في طليعة التصدي لمعالجة نقاط الضعف الهيكلية التي تحد من كفاءة النقل والقدرات التنافسية الاقتصادية. في عام 1990، كانت الأرجنتين البلد الأقل نصيبا من الطرق المعبدة التي تتمتع بحالة جيدة بين الشريحة العليا من البلدان المتوسطة الدخل. وخلال الست سنوات الماضية، منحت الحكومة أولوية قصوى لتطوير البنية الأساسية، كأداة لتقليل عدم الإنصاف الاجتماعي ووسيلة للتغلب على العقبات أمام القدرات التنافسية.

#### النتائج

ارتفعت مستويات الاستثمارات العامة في البنية الأساسية في الأرجنتين من أقل من 0.5 في المائة من الناتج المحلي الإجمالي بين عامي 1995 و2002 إلى 1.3 في المائة عام 2007. وربما كان أهم معلم في تاريخ مشروعات الطرق التي مولها البنك الدولي للإنشاء والتعمير في الأرجنتين التشجيع والمساعدة المالية التي قدمها البنك للحكومة في وضع وتنفيذ عقود إعادة التأهيل والصيانة. وكان للتنفيذ الناجح لنظام عقود إعادة التأهيل والصيانة تأثير هائل على شبكة الطرق الوطنية.

وساعدت الإستراتيجية التي تقف خلف عقود إعادة التأهيل والصيانة في تراكم القدرات المؤسسية المطلوبة التي تقودها المبادئ الأساسية مثل الكفاءة والمساءلة والشفافية لتلبية احتياجات المستخدمين على أفضل وجه، وتتمثل الأدلة على ذلك فيما يلي:

- فاعلية تكاليف عقود إعادة التأهيل والصيانة مقارنة بأنواع أخرى من العقود،
- الحد من التأخير في تنفيذ الأعمال،
- خفض تكاليف الإشراف التي تتحملها هيئات الطرق،



- استدامة تدفق الأموال لدفع مستحقات المقاولين،
- زيادة الابتكار في البرمجة وتتبع الأعمال على أساس النتائج وليس المدخلات.
- تحسين ظروف سلامة الطرق، إذ ترتبط معايير الجودة بقواعد السلامة.

تظهر مقاييس تفاوت السلسلة الزمنية خلال العشر سنوات المنصرمة النتيجة الإيجابية لنظام يجمع بين كل من إعادة التأهيل والصيانة اللاحقة للأرصفت. وعالج نظام عقود إعادة التأهيل والصيانة 14 ألف كيلومتر من شبكة الطرق الوطنية وألف كيلومتر من شبكة الطرق في الأقاليم منذ تشييده عام 1997. ويتمتع 90 في المائة من الطرق الممهدة الوطنية والطرق في الأقاليم المشاركة التي لا تخضع لامتياز خاص بحالة جيدة، وقد زادت الطرق التي تتمتع بحالة جيدة من 65 في المائة إلى 91 في المائة منذ بداية عقود إعادة التأهيل والصيانة. وتتم صيانة هذه الطرق التي تتمتع بحالة جيدة بمعدل متفاوت عن الحدود المقبولة أو مؤشر تفاوت البنية الأساسية بأقل من أربعة. وتم خفض الطرق التي تحصل على أكثر من أربعة من 35 في المائة إلى ستة في المائة خلال الخمسة عشر عاما الماضية. وتم خفض الطرق التي تعاني من حالة ضعيفة أو سيئة (تحصل على أكثر من خمسة على مؤشر تفاوت البنية الأساسية) من 11 في المائة إلى نحو اثنين بالمائة.

**خفض التكاليف التي يتحملها المستخدمون.** فيما يتعلق بتكاليف مستخدمي الطرق، تقدر الوفورات في الشبكة التي لا تخضع لامتياز (الطرق المجانية أو التي لا تخضع لامتياز خاص) عند 275 مليون دولار سنويا. وتمثل شبكة الطرق الوطنية في الأرجنتين أصولا إجمالية قيمتها سبعة مليارات دولار، وتحمل معظم حركة المرور بين المسافات الطويلة في البلاد. وتبلغ التكلفة السنوية التي يتحملها المستخدمون لتشغيل مركباتهم على الشبكة نحو عشرة مليارات دولار.

**أتاحت الحالة الجيدة لشبكة الطرق للأرجنتين الاستفادة الكاملة من ارتفاع أسعار السلع الأولية.** وفي عام 2004 مثلت الصادرات 25 في المائة من الناتج المحلي الإجمالي (طبقا للأسعار الحالية) ارتفاعا من نحو تسعة في المائة في التسعينيات. يتسم النظام الطويل الأجل الذي يستند إلى الأداء بالمزيد من الفاعلية في التكاليف بصورة عامة. وبالمقارنة، بلغ متوسط تكلفة الوحدة في عقود إعادة التأهيل والصيانة أقل 15 في المائة من الأنظمة التقليدية لسعر الوحدة.

وقد تضمنت الإصلاحات الرئيسية ما يلي: وضع نظام مسؤولية الأسر المعيشية في الزراعة في مطلع الثمانينات، وتوفير بيئة مواتية لزيادة المشروعات في البلدات والقرى في المناطق الريفية (التي شهدت حتى منتصف التسعينيات نموا سريعا حتى تتمكن من استيعاب الحصة الكبيرة من الأيدي العاملة في المناطق الريفية)، وإعادة هيكلة القطاع الصناعي الحكومي في أواخر التسعينيات، وفتح الاقتصاد أمام التجارة والاستثمار العالميين. ويستوعب هذا النمو السريع في الاقتصاد بالمناطق الحضرية الناتج عن ذلك العدد المتزايد من العمال المهاجرين من الريف.



## النهج

عند تصميم نظام عقود إعادة التأهيل والصيانة وضعت الملامح التالية في الاعتبار:

- التركيز على إرضاء مستخدمي الطرق، وعلى أن يفي أداء المقاول بالحد الأدنى من مستوى الخدمة وليس التركيز على المدخلات (مثل أنشطة الكم والالتزام بأسعار الوحدة).
- مطالبة المقاولين بوضع نظامهم الخاص لمراقبة الجودة، والحد من الكميات الزائدة عن الحاجة، وإبقاء حجم ومهام فريق التفيتيش عند الحد الأدنى.
- تشجيع العقود مقطوعة السعر بغية تقليل مخاطر تجاوز التكاليف.
- مطالبة المقاولين بتنفيذ تصميم هندسي مفصل قبل البدء في الأشغال، وبالتالي تقليل التأخيرات الناتجة عن نقص مخزون المشروعات الفرعية المعدة.
- حماية الخزانة من الفشل في توفير تمويل مستقر لقطاع صيانة الطرق، إذ أصبحت الحكومة ملزمة قانوناً بتعهدات السداد طويلة الأجل بموجب هذه العقود.
- خفض مخاطر مستويات الجودة غير المرضية في أشغال إعادة التأهيل الكبرى إذ إن المقاولين ملزمون بصيانة الطرق لمدة خمس سنوات، و.
- تعزيز ابتكارات المقاولين في برمجة وتنفيذ الأشغال عن طريق ربط المستخلصات بالنتائج النهائية ومستوى الخدمة وليس بمواصفات صارمة تتعلق بجودة العمل.

استهدفت الإستراتيجية وراء عقود إعادة التأهيل والصيانة نقل تنفيذ أشغال الطرق تدريجياً إلى مقاولين من القطاع الخاص عن طريق عقود تقوم على الأداء، وتركيز قدرات هيئات الطرق المشاركة نحو التخطيط الذي يتسم بالكفاءة والتنظيم الموجه نحو تحقيق النتائج. ومن خلال الكثير من المشروعات على المستويين الاتحادي والإقليمي في العقدين الماضيين، ساهمت مشاركة البنك الدولي في جدول أعمال الطرق في الأرجنتين في الحد من تراكم الأعمال غير المنجزة في قطاع البنية الأساسية، وتعزيز القدرات الفنية والإدارية والبيئية لهيئات الطرق المشاركة.

وعلى المستوى الإقليمي، ساند البنك الدولي للإنشاء والتعمير تصميم وتنفيذ برامج لطرق أكثر كفاءة، وقدم التمويل لأشغال تستهدف تحديث وإعادة تأهيل قطاعات مختارة من الشبكات الرئيسية بموجب عقود تقليدية، ومؤخراً أسهم البنك في توسيع نظام إدارة أصول عقود إعادة التأهيل والصيانة للشبكات الإقليمية. ويجري حالياً تنفيذ إستراتيجية طويلة الأجل تركز على تحقيق النتائج استناداً إلى توسع تدريجي في نموذج عقود إعادة التأهيل والصيانة في صيانة الطرق السريعة.



وخلال الخمسة عشر عاماً الأخيرة، قدم البنك الدولي مساعدة مستمرة تمحورت حول نهج متعدد الجوانب اشتمل على العديد من المجالات المهمة: تصميم نظام لإدارة عقود إعادة التأهيل والصيانة والإشراف عليها، ومراجعة فنية مستقلة، وآلية لمراقبة الأسعار لتحسين تقييم تطور هيكل التكاليف، فضلاً عن التعرف على استجابة السوق للجولات المتعددة من المناقصات التي تطرحها هيئات الطرق في الأرجنتين.

## مساهمة البنك الدولي للإنشاء والتعمير

قدم البنك الدولي للإنشاء والتعمير مساندة لقطاع النقل البري في الأرجنتين خلال العقد الماضي من خلال تسعة قروض استثمارية للبنية الأساسية، وعمليات تمويل إضافية لتعزيز العمليات القائمة، بمبلغ إجمالي قيمته 2346.7 مليون دولار. وأدت الإستراتيجية التي يساندها البنك الدولي والتي تطورت عبر نظام عقود إعادة التأهيل والصيانة إلى وضع وتنفيذ برامج طرق إستراتيجية تقوم على رعاية شبكة الطرق ككل، وفقاً لحركة المرور وحالة القطاعات المختلفة، وفي الوقت نفسه وضع أولوية للإجراءات التدخلية اعتماداً على معايير اقتصادية سليمة. ويعني هذا تصميم وتنفيذ خطط استثمارية تتماشى مع قيود الموازنة، الأمر الذي يضمن كفاءة تخصيص الموارد بين الحاجات المتنافسة (توسيع القدرات، والتكامل الإقليمي، وإعادة التأهيل، والصيانة)، إلى جانب تعزيز القدرات الفنية في مساندة استخدام معايير مناسبة للتصميم والصيانة.

وتركز الإستراتيجية الشاملة للبنك على وضع خطة لإدارة الطرق أكثر شمولاً وكفاءة في الأرجنتين، بما يضمن تضافر أصول الطرق لتحقيق حالة من الاستقرار بناءً على ستة مبادئ أساسية.

- مساندة إستراتيجيات مناسبة لتمويل الطرق ضمن إطار عمل مالي سليم يمكن من تحقيق الاستفادة للشبكة الرئيسية لكن في الوقت نفسه يكسر الحلقة المفرغة المتمثلة في تأجيل الإجراءات التدخلية في المناطق الأفقر والأقل تنمية في البلد.
- بناء قدرات التخطيط وتحسين آليات تهدف لتحديد أولويات الاستثمار في إطار مناهج على مستوى الشبكة.
- تنفيذ سياسات لإدارة الأصول تتسم بفاعلية التكاليف وتستند إلى برامج موجهة لإحراز الأهداف أو النتائج وذلك بغية تحقيق أقصى استفادة من الموارد المتاحة.
- تحسين الحوكمة، وتوجيه السياسات واتخاذ القرارات مع التركيز على درجة من الرشد على مستوى المؤسسات، وزيادة الشفافية والمساءلة الاجتماعية.
- التصدي للعوامل الخارجية عن طريق دمج مبادرات سلامة الطرق والإدارة البيئية في برامج سياسات الحكومة.



## ملخص التسلسل الزمني

- 1991 ← إصلاحات أولية في قطاع الطرق بالأرجنتين: برنامج امتيازات.
- 1996-1995 ← تجريب نوع من عقود الصيانة الدورية التي تستند على الأداء تسمى "كيلومتر-شهر" في شبكة الطرق الوطنية الممهدة التي لا تخضع لامتياز.
- 1997-2005 ← تدشين المرحلة الأولى من عقود إعادة التأهيل والصيانة. مشروع الطرق الإقليمية (AR-4093) — طرح 58 عقدا وإرسائها تغطي شبكة يبلغ طولها الإجمالي نحو 11 ألف كيلومتر. وقد انتهت هذه المرحلة الأولى في 2002، لتتزامن مع التباطؤ الاقتصادي الحاد الذي ضرب البلاد في نهاية 2001.
- 1998-2005 ← المشروع الوطني لإعادة تأهيل وصيانة الطرق السريعة (AR-4295).
- 2004 ← تم تعليق عملية طرح المناقصات لفترة بهدف إجراء دراسة تفصيلية لأسباب استجابة السوق، والتي كان من الواضح أن أحدها يتمثل في التضخم الناجم عن الأزمة والذي بدأ في الربع الثاني من العام.
- 2004-2010 ← المرحلة الثانية من عقود إعادة التأهيل والصيانة. المشروع الوطني لإدارة أصول الطرق السريعة (AR-7242) — القرض الأول من البنك الدولي للإنشاء والتعمير لبرنامج قابل للتعديل. اشتملت هذه المرحلة على 24 عقدا تقريبا تغطي مسافة يبلغ طولها الإجمالي قرابة خمسة آلاف كيلومتر. انتهت هذه المرحلة في عام 2009.
- 2004-2007 ← مشروع تنمية الاستثمارات المستدامة في البنية الأساسية في بوينس آيريس (AR-7268)، القرض الأول من البنك الدولي للإنشاء والتعمير لبرنامج قابل للتعديل،
- 2006-2011 ← المرحلة الثالثة من عقود إعادة التأهيل والصيانة. البنية الأساسية للطرق الإقليمية في الأرجنتين (AR-7301) بقروض إضافية من الحكومة الاتحادية لحكومات الأقاليم. في أعقاب تصميم خطة عمل تهدف إلى التخفيف من الآثار السلبية للأزمة الاقتصادية في عام 2002، وبعد تعديل آلية تقديرات الموازنة الرسمية، نفذت المرحلة الثالثة بنحو 12 عقدا تغطي مسافة طولها نحو 2200 كيلومتر من الطرق.
- 2006-2012 ← مشروع البنية الأساسية لطريق كوردوبا - الأرجنتين (AR-7398). القرض الأول المباشر لإقليم يشمل على عقود لإعادة التأهيل والصيانة.
- 2006 ← أنشطة تحليلية واستشارية (البنك الدولي). تقرير تقليل التكاليف اللوجيستية في الأرجنتين. (No. 36606).
- 2007-2012 ← مشروع البنية الأساسية لطريق سانتا في - الأرجنتين (AR-7429).
- 2007-2011 ← المرحلة الرابعة من عقود إعادة التأهيل والصيانة. المشروع الوطني لإدارة أصول الطرق السريعة في الأرجنتين (AR-7473) — القرض الثاني من البنك الدولي للإنشاء والتعمير لبرنامج قابل للتعديل. تضمنت هذه المرحلة



إجراء مناقصة وتنفيذ برنامج أوسع من عقود إعادة التأهيل والصيانة يهدف إلى استكمال التغطية للشبكة الوطنية من الطرق المعبدة والتي لا تخضع لامتنياز بمسافة كلية تبلغ 22 ألف كيلومتر.

2012-2007 ← مشروع تنمية الاستثمارات المستدامة في البنية الأساسية في بوينس آيريس (AR-7472) - القرض الثاني من البنك الدولي للإنشاء والتعمير لبرنامج قابل للتعديل.

## مساهمة البنك الدولي للإنشاء والتعمير

مليون دولار أمريكي		
300	مشروع الطرق الإقليمية في الأرجنتين (AR-4093)	1997
450	المشروع الوطني لإعادة تأهيل وصيانة الطرق السريعة في الأرجنتين	1998
200	المشروع الوطني لإدارة أصول الطرق السريعة في الأرجنتين (AR 7242)	2004
200	مشروع تنمية الاستثمارات المستدامة في البنية الأساسية في بوينس آيريس - القرض الأول لبرنامج قابل للتعديل (AR 7268)	2004
325	البنية الأساسية للطرق الإقليمية في الأرجنتين (AR-7301): قرض قيمته 150 مليون دولار من البنك الدولي للإنشاء والتعمير تمت الموافقة عليه في 2006 + عملية تمويل إضافية بقرض قيمته 175 مليون دولار من البنك الدولي للإنشاء والتعمير تمت الموافقة عليه في يناير/كانون الثاني 2010.	2006 + 2010
75	مشروع البنية الأساسية لطريق كوردوبا الأرجنتين (AR-7398).	2006
126.7	مشروع البنية الأساسية لطريق سانتا في - الأرجنتين (AR-7429).	2007
270	مشروع تنمية الاستثمارات المستدامة في البنية الأساسية في بوينس آيريس - القرض الثاني لبرنامج قابل للتعديل (AR 7472)	2007
400	القرض الثاني لبرنامج قابل للتعديل للمشروع الوطني لإدارة أصول الطرق السريعة في الأرجنتين (AR 7473)	2007
<b>2,346.7</b>		

يعتبر نظام تنفيذ خطة التوريدات برنامجاً مبتكراً عبر الإنترنت طوره البنك الدولي عام 2006 لتوفير وسيلة عامة للوصول إلى عقود يجري تنفيذها ضمن إطار عمل محفظته الاستثمارية في المنطقة. يقدم نظام تنفيذ خطة التوريدات وسيلة عامة للوصول إلى معلومات أساسية عن كل العقود التي يجري تنفيذها ضمن إطار عمل المشروعات التي يمولها البنك الدولي (البنك الدولي للإنشاء والتعمير)، وبنك التنمية للبلدان الأمريكية في بلدان المنطقة، فضلاً عن عمليات التوريد والتعاقد المزمعة ووضعيتها.



## تطوير/محاكاة الممارسات السليمة

يعد تحسين الحوكمة في القطاع، وتوجيه السياسات وصنع القرارات بالتركيز على درجة من الرشد على مستوى المؤسسات، وزيادة الشفافية والمساءلة الاجتماعية، جانباً مبتكراً رئيسياً في نظام عقود إعادة التأهيل والصيانة في الأرجنتين. ساند البنك الدولي في تطويره. وقد اتفق البنك الدولي للإنشاء والتعمير مع حكومة الأرجنتين على خطة عمل من شأنها تعزيز الحوكمة في إطار الإجراءات الموصى بها: (1) مراقبة تطور الأوضاع في القطاع عن كثب، (2) تنفيذ استعراض للتصميمات الفنية (قياسات ميدانية لحالة الطرق، ومراجعة الإجراءات التخيلية المطلوبة، الخ) لإعداد تقديرات الموازنة التي تعكس أحدث أسعار السوق قبل طرح أي مناقصة جديدة، (3) رصد وتقييم قدرة صناعة التشييد على تحديد الأمور التي قد تحد من المنافسة، وتكوين رؤية واضحة عن خصائص السوق التي تكون الأفضل لطرح المناقصات، (4) تصميم إستراتيجيات للمناقصات ووضع خطط للتوريدات تأخذ في الاعتبار تحليل نتائج قدرة صناعة التشييد، (5) تعديل جوانب في وثائق المناقصات مما يزيد دخول الشركات الجديدة إلى السوق وتحسين أجواء المنافسة، و (6) زيادة المعلومات المتاحة للجمهور مع الأخذ في الاعتبار توريدات المشروع وتنفيذه. ويجري تنفيذ النقطة الأخيرة عبر أداة مبتكرة على الإنترنت تسمى نظام تنفيذ خطة التوريدات وضعها فريق البنك الدولي في مكتب بوينس آيريس.

وفي إطار التركيز على تحسين الحوكمة، دشّن فريق مشروع البنك الدولي للإنشاء والتعمير آلية لرصد السعر تهدف إلى تحسين تقييم تطور هيكل التكاليف، والتعرف على استجابة السوق للجولات المختلفة من المناقصات التي تطرحها هيئات الطرق بالأرجنتين. ويشمل النظام مكونين رئيسيين: قاعدة بيانات تشمل الملامح الرئيسية التي تتسم بها عملية طرح المناقصات، وقاعدة بيانات أخرى لأسعار الوحدات لكافة البنود المدرجة في المقايسة (جدول الكميات)، للمقارنة بين التقديرات الرسمية وتقديرات أفضل العروض. وتساعد هذه المعلومات في الكشف، في أي وقت من الأوقات، عن درجة القدرة على المنافسة بين مقدمي العطاءات، أو العيوب في تقديرات الموازنة الرسمية، أو ممارسات تواطؤ بين مقدمي العطاءات تؤدي إلى ارتفاع مصطنع في أسعار المناقصة، أو أنماط لإعادة تقسيم العقود بعد ترسيبها بين المتقدمين، الخ. ويغطي هذا النظام كل برامج عقود إعادة التأهيل والصيانة التي تم تمويلها منذ 1997 على المستويين الوطني والإقليمي، إلى جانب أنواع تقليدية أخرى من العقود في الأقاليم. وتساعد قاعدة بيانات أسعار الوحدات، مع الوقت، في بناء سلسلة من التكاليف التي تعكس بصورة سليمة تكاليف الوحدات لكل نشاط من أنشطة الأشغال، والكشف عن أي قيمة مرتفعة أو منخفضة بصورة مثيرة للريبة بالنسبة للمتوسطات الإحصائية. كما يمكن أن تساعد هذه الأداة في تحديد أوجه الاختلاف في استجابة السوق بين الأقاليم، والبرامج، وهيئات الطرق السريعة، ورصد حجم التضخم.

كما شجّع البنك الدولي للإنشاء والتعمير استخدام نموذج معايير تصميم وصيانة الطرق السريعة -4 لتقييم فاعلية التكاليف وكفاءة تكلفة الاستثمارات في قطاع النقل، كأداة مهمة لزيادة درجة الرشد على مستوى المؤسسات والشفافية في تخصيص أموال للاستثمارات في البنية الأساسية للطرق.



## نموذج معايير تصميم وصيانة الطرق السريعة - 4

طورت إدارة النقل في البنك الدولي نموذج معايير تصميم وصيانة الطرق السريعة لتلبية احتياجات سلطات الطرق السريعة، لاسيما في البلدان النامية، فيما يتعلق بتقييم السياسات، والمعايير، وبرامج بناء الطرق وصيانتها. ويحاكي هذا النموذج ظروف وتكاليف دورة حياة كاملة لطريق واحد، أو مجموعة من الطرق لها نفس الخصائص، أو شبكة كاملة من طرق ممهدة أو غير ممهدة لسلسلة من إستراتيجيات هيئات الطرق في التشييد أو الصيانة، ويقدم معايير القرار الاقتصادي لتقييم الإستراتيجيات محل التحليل. وتتضمن التكاليف المبدئية لتحليل دورة الحياة تكاليف بناء الطريق وصيانتها وتكاليف تشغيل المركبة، والتي يمكن أن يضاف إليها تكاليف وقت السفر.

## الخطوات التالية

للمضي قدما، اقترحت الحكومة المزيد من التعميم لنموذج عقود إعادة التأهيل والصيانة في المزيد من الشبكات الوطنية والإقليمية على وجه الخصوص، بهدف توسيع نطاق العقود من 880 كيلومترا إلى 2100 كيلومتر من الطرق الإقليمية بنهاية عام 2012.

تهدف عمليات يساندها البنك الدولي للإنشاء والتعمير، تمت الموافقة عليها مؤخرا ويجري الإعداد لها، إلى تطوير حوار يتعلق بجوهر السياسات يتم بطريقة مباشرة على نحو أكبر مع أقاليم إستراتيجية رئيسية في الأرجنتين. ويتعلق هذا النهج بعمليات "نموذجية" يتم تنفيذها عبر الحكومة الاتحادية ثم يجري توسيعها لتشمل الحكومات الإقليمية التي ترغب في المشاركة في برنامج خاص بهذا القطاع. وتتحول العملية في نهاية المطاف إلى عمليات قائمة بذاتها تتصل مباشرة بالأقاليم، مما يتيح تعزيز تكوين شراكة إستراتيجية قوية بين البنك الدولي وأقاليم إستراتيجية رئيسية للتصدي لقضايا تخص الأقاليم على نحو أكبر.

وسيوصل البنك الدولي مساندة الأرجنتين في التغلب على مواطن الضعف الهيكلية تلك التي تعرقل كفاءة النقل والقدرات التنافسية، والاستمرار في تحسين إطار العمل المؤسسي والحوكمة في قطاع يشهد تعديلات للتكيف مع التفاعلات بين مجالي قطاع النقل العام والخاص.



## الإحصاءات الرئيسية والنتائج

90

يتمتع 90 في المائة من الطرق الوطنية والإقليمية المعبدة التي لا تخضع لامتيازات بحالة طيبة (تتم صيانتها بمتوسط تفاوت مقبول)

14,000

تمت معالجة 14 ألف كيلومتر من شبكة الطرق الوطنية من خلال عقود إعادة التأهيل والصيانة (نحو 55 في المائة من الشبكة الوطنية التي لا تخضع لامتيازات)

1,000

تمت معالجة ألف كيلومتر من شبكة الطرق الإقليمية من خلال عقود إعادة التأهيل والصيانة.