

## 情况说明书：城市运输融资项目的国家支持机制描述与评估

印度

项目	年份				
	1992	2002	2012	2022 估 计值	2032 估 计值
人口 (百万) <sup>1</sup>	846	1020	1,210	1,435	1,701
城市人口比例 (%)	26	28	30	35	40
人均国内生产总值 (现值美元)	326.63	468.96	873.75	1,368	2,146
每千人车辆拥有量	20	45	100	260	676
行政结构	由 28 个州和 7 个中央直辖区构成的联邦政府				

### 1. 国家政策

#### 交通发展趋势

公交的出行分担率正不断下降，同时，个人出行模式如汽车和摩托车的分担率正在上升。为促进公共交通发展，印度政府发启了（贾瓦哈拉尔尼赫鲁城市更新使命）JNNURM 计划（满足 63 个使命城市需要），在此计划中，大约有 15,000 辆巴士被分配到使命城市。

#### 国家政策

印度有国家城市交通政策，其目标是确保城市地区的居民能够使用经济、快速、舒适、可靠和可持续的交通服务。

它通过以下实现：

1. 在城市规划阶段，将城市交通作为一个因素归入其中。
2. 鼓励完整的土地利用和城市交通规划，最小化出行距离。
3. 以人为本，创造更多公平的道路空间。
4. 通过中央财政援助，鼓励更多地使用公共交通和非机动车交通。
5. 建立有效的调节和执行机制来为所有的交通运营者提供公平的竞争环境。
6. 加强能力建设（机构和人力）以规划可持续城市交通
7. 像利用资源一样利用土地，通过创新机制筹集资金，以投资城市基础设施。

## 制度框架

政府层级	机构	角色
第一级	城市发展部 (MoUD)	国家政策/项目的实施
第二级	州	城市交通策略的实施
第三级	市政公司/发展机构	城市交通战略开发 执行程序

## 2. 项目筛选与开发

负责公共运输技术性项目开发的机构	城市将项目提交至城市发展部以寻求集资
国家层面的财政支持	位于国家层面的多种计划，如 JNNURM、UIDSSMT、VGF 等等
国家层面的技术支持	没有，但城市有可用的资金选项以雇佣技术专家（咨询师）来进行项目记录

优点	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 灵活度高</li> <li>• 城市能够参与其中</li> <li>• 城市拥有项目所有权</li> </ul>
缺点	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 缺乏技术专业性</li> <li>• 工作质量低下</li> <li>• 无清晰架构</li> </ul>

## 3. 基础设施资助

项目	贾瓦哈拉尔尼赫鲁城市更新使命 (JnNURM)
管理实体	城市发展部 (MoUD)
目标	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 确保拥有足够资金来应对城市基础设施服务的匮乏</li> <li>• 在旧城区对城市更新项目加以额外的关注，以缓解拥堵。</li> <li>• 向城市贫困人口提供基本服务，包括住房、供水、环卫，保证政府的通用服务如教育、健康、社保等人人皆能享有。</li> </ul>
范围	所有类型的城市基本设施
适用模式	快速公交系统 (BRT)、道路拓宽、立交桥等等
适用度	大城市-百万人口以上的城市，一些特殊城市如州首府、有大量游客涌入的旅游城市-总共 63 座城市
授权	多重授权-项目期限 7 年，于 2012 年 3 月 31 日截止
颁发类型	拨款、借贷，以及两者组合
接受方	市政公司/发展机构（公共机构）

### 评估过程

JNNURM 涉及超过 200 亿美元的投资，时间段在两个子使命中跨越 7 年，即：

1. 城市基础设施和管理的子使命，聚焦于供水、环卫、固态垃圾管理、道路网络、城市运输、旧城区再发展。这项子使命由城市发展部（MoUD）进行管理。
2. 向城市贫穷人口提供基本服务的子使命 (BSUP)，聚焦于贫民窟整体发展。这项子使命由住房和城市扶贫部 (MHUPA) 进行管理。

JNNURM 在国家指导小组 (NSG) 的全方位领导和监督下运作，国家指导小组分别由城市发展大臣领导，城市就业与扶贫国务大臣分别协作领导。NSG 为执行、监督和审查发展政策，并在必要处给出改进性措施的建议。NSG 的工作由技术性咨询小组 (TAG) 支持，其任务是鉴定各种提议。NSG 也由中央制裁和监督委员会 (CSMC) 支持，其职责是进一步鉴定并批准提议。在州层面，JNNURM 与州级指导委员会协作，并且由首席部长领导，州级指导委员会审查并且为 JNNURM 项目应包含的内容提议方案指定优先顺序。州级委员会由州级子组织 (SLNA) 支持其工作，该组织征集并鉴定项目提议方案，管理和监督 JNNURM。

每个城市都被要求规划一则城市发展计划 (CDP)，明确政策、项目及策略、和财政计划。CDP 会包括项目识别，从而能引导详细项目报告 (DPRs) 的编写。为以防万一，城市还需准备一份综合交通计划，其中需陈述该城市远期的交通需求。城市地方组织 (ULBs)/半国营机构必须准备 DPRs，以在确认的范围内推行项目。

## 评价过程中的重要方面

城市交通项目是城市综合交通规划的组成部分。

### 成本收益分析<sup>1</sup>

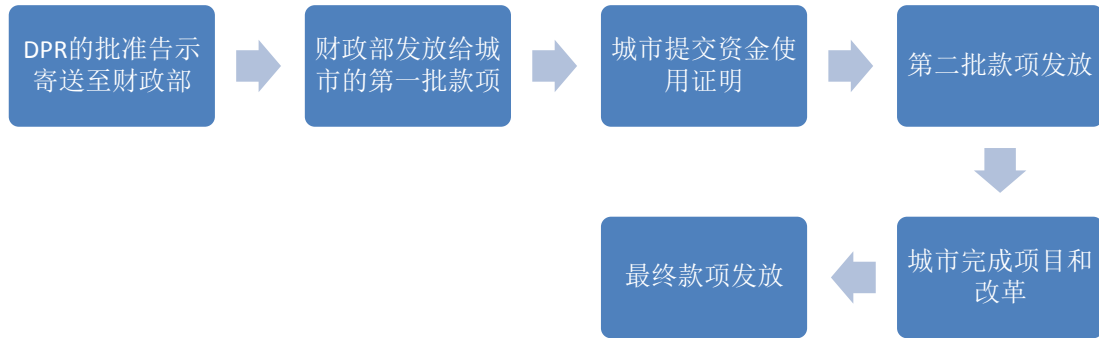
折扣率 (%)	资本的机会成本
典型分析期 (年)	至少 20 年
包含剩余价值 (是/否)	无
分析起始年	无
可行性准入门槛	内部收益率高于折扣率 (购买力至少在折扣率上 2%)
<b>社会经济成本与收益</b> (请简单描述评估参数)	
经济 (简介经济收益, 如经济规模、出行成本降低、就业形势变化, 等等)	旅途时间和出行花费降低, 并且生产者运作成本降低
环境 (对自然和人造环境的影响)	对空气质量的积极影响, 并且降低二氧化碳排放
服务质量 (旅途质量全方位提升)	出行质量得到提高
策略 (与国家目标相一致)	是执行计划的一份, 符合政府改革的时间框架
分布 (对社会团体的影响)	所需批准的状态
其他 (健康、道路安全等等)	成本收益因素无法货币化

### 出资份额

最大国家出资份额	35 – 90%
最小个人参与需求	无
最小地方政府参与需求	无

<sup>1</sup>EMBARQ. 评估、采用、聘用。支持在大量投资程序中做出有效决定的原理。

### 资金流程图表



### 评价和参与

技术评价员和出资决策者是否分离？	是
谁负责技术评价？（政府机构，个人咨询师，NGO，等等）	城市交通协会（IUT）和中央公共工作部（CPWD）
是否有其他公共机构参与评价和决定过程？	无
地方政府怎样参与决策过程？	提交提议，在委员会前陈述案例
社区是否参与决策过程？	不

优点	方法简单，灵活性强
缺点	机构中缺乏技术能力

## 4.运营融资

目前没有运营与维护方面的资金筹集