

## 情况说明书：城市交通融资项目国家支持机制的描述和评估

# 美国

项目	年				
	1992	2002	2012	2022 估 计值	2032 估 计值
人口（百万） <sup>1</sup>	255	282	312	328	352
城市人口比率（%） <sup>2</sup>	76	80	82	N/A	N/A
人均国民生产总值（美元） <sup>3</sup>	24,360	36,712	49,705	75,167	N/A
每 1000 居民拥有汽车数 <sup>4</sup>	N/A	812	820	N/A	N/A
行政结构	联邦国家划分为 50 个州和 1 个联邦地区				
来源：	美国加州财政部人口研究所。“当前人口调查报告”，2002年3月数据； 美国统计局； 美国社区调查； 美国统计局，“按年龄、性别、种族和拉美裔血统的美国人口预测：1995-2050”。当前人口统计报告，系列P25-1130. 1996年3月； 世界银行集团； 联合国数据 <a href="http://data.un.org">http://data.un.org</a>				

## 1. 国家政策

### 交通运输趋势

2009 年的数据显示，美国 76% 与工作相关的出行由私人机动车辆完成，只有 5% 由公共交通完成。合伙用车已下降了超过 25%，而在大城市骑自行车已增加了超过 58%。但是公共自行车租赁较少，根据最近的全国居民出行调查大概只有 1%（步行则低于 11%）。公共自行车租赁出行比率最高的为波特兰，占 5.4%，旧金山则为 3%。

### 国家政策

美国<sup>1</sup>没有国家层面的城市交通政策，美国交通部（USDOT）是最高级别的主管交通的行政机构。USDOT 的分支机构，联邦交通管理局（FTA）负责编制统计数据，为美国公共交通提出政策建议。州和地方政府可以申请联邦交通部的资金，主要用于高速公路系统的改进，或申请联邦交通管理局的资金，用于公共交通改进。州也可以资助自己的交通项目。近年来，公共交通支持资金的增加大部分来自地方层面，这些资金主要来源于由选民投票通过的较高营业税收入。目前，联邦运输管理局的“新启动计划（New Starts Program）”为支持地方规划、地方实施和地方运营的“引导性”交通项目投资提供了最重要的资金。

<sup>1</sup> 美国政府是由 50 个州，以及 1 个国会选区和其他几个地区组成的宪法制共和国联邦政府。低于联邦政府行政的是州政府，然后是地方政府。每个州有很高的独立性，不以宪法的方式向联邦政府报告。（来源：<http://govdocs.library.arizona.edu/research/govstruct.html>）

政府层级	机构	角色
第一级	交通部 联邦运输管理局	国家交通规划/政策的开发和资助
第二级	州政府	交通规划的制定和资助
第三级	地方/市政府或规划部门	基于地方城市交通战略的项目筛选和计划的执行开发

## 2. 项目筛选和开发

负责公共运输技术性项目开发的机构	地方政府
国家层面的财政支持	无
国家层面的技术支持	无

优点	<ul style="list-style-type: none"> <li>地方支持</li> <li>未来交通用户的参与</li> <li>城市所有权</li> </ul>
缺点	<ul style="list-style-type: none"> <li>缺乏技术专门知识</li> <li>工作的质量</li> <li>没有清晰的框架</li> <li>缺乏财政支持</li> </ul>

## 3. 基础实施资助

计划	新启动和小启动计划
管理实体	联邦运输管理局
目标	<p><b>新启动</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>主要财政资源，为地方规划、实施和运营的交通“引导性”项目的投资提供帮助。</li> <li>截止 2009 年财政年度，新启动项目共投入了 66 亿美元资金。此项目基金将继续，国会将在 2009 年后又预拨了 20 亿美元。</li> <li>提供资金用于新的固定轨道交通系统或已有的固定导轨系统的扩建。</li> </ul> <p><b>小启动</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>每年，小启动项目提供 2 亿美元的资金支持总花费不到 2.5 亿美元且需要的补助不到 7500 万美元的项目。<sup>2</sup></li> <li>项目必须满足一定要求。</li> </ul> <p>两个计划提供少量<b>运营费</b>（8%）</p>
适用范围	新固定导轨系统或现有固定导轨系统扩展的建设资金。
	合适的固定导轨项目，包括但不限于，快速铁路、轻轨、轨道交通、自动轨道交通、快速直达交通工具、公共汽车的专用设施（如快速公交）和其他多座汽车。

<sup>2</sup> [http://www.fta.dot.gov/12304\\_2608.html](http://www.fta.dot.gov/12304_2608.html)

	符合低成本功能定义的非轨道公交项目，也可能在 <b>新启动</b> 和 <b>超小启动</b> 项目类中获得支持。
适用主体	所有城市
授权	资金当年可用，外加两年拨款（共三年）
资助方式	资金
接受者	公共体和机构（交通部门，及其他州和地方公共体和机构）包括州、市和其他州的政治分区

## 评价过程

新启动项目候选项目必须通过基于融资评分在内的评定标准的“**替代方案研究**”论证。项目的合理性评级内容包括：交通改进——20%，环境效益——10%，运营效率——10%，成本效益——20%，交通支持性土地利用政策——20%，经济发展——20%。

新启动项目申请人还必须展示这个项目有足够的本地支持，由以下衡量：

- 除了新启动计划外的其他资金来源的比例，这些资金包括联邦方案和灵活的资金，及州和地方资金——20%。
- 所提项目的资本融资计划的优势——50%
- 赞助机构资金对现有或计划（按计划一旦轨道项目建立）系统的操作和维护能力——30%

候选项目必须通过“**替代方案研究**”的论证，“替代方案研究”可以评价适当的模型和能够解决给定廊道的交通需求的各种选项。此论证旨在为当地官员提供关于替代交通投资的效益、成本和影响，以解决改进和提升交通走廊的目的和需要。此论证鼓励广泛利益相关者的参与——包括普通民众。

**小启动项目**根据成本收益、以交通为主导的土地使用利用、经济发展和其他因素评价。这个过程比新启动项目简单。

## 成本——效益分析<sup>3</sup>

经济	交通支持性规划和政策 政策的效力和影响
环境	大都会地区的空气质量状况
服务质量	交通改善（每乘客英里的节省的出行次数和时间，对所有用户和仅对低收入人群）
战略	N/A
分配	在大都会地区最低社会经济阶层相对于阶层集中度的旅行时间效益的份额
其他（健康、道路安全等）	现有土地利用特点 经济发展效应（土地利用计划和政策的支持力和之前的状况） 地方财政承诺

<sup>3</sup> EMBARQ. 评价、启用、参与—支持公共交通投资计划决策的原则. 2012

	操作效率 在评价标准下被忽略的重要效益
--	------------------------

## 资金份额

最大国家资助份额	80%
要求的最小私人参与份额	否
要求的最小地方政府参与份额	20%

## 评价和参与

技术评价者和融资决策者是分开的吗？	资金建议和资金审批由政府分支机构分开
谁负责技术评价？	联邦运输管理局政府机构
是否有其他公共机构参与评价和决策过程？	否
地方政府如何参与决策过程？	地方政府要求他们投入的资金项目必须有当地支持
社区参与决策过程吗？	不。但是，负责大都会交通计划的机构必须保证利益相关者的问题在计划和项目的开发过程中解决，公众有机会影响决策。机构必须强调低收入和少数裔族群社区的参与。

<b>优势</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>在计划过程中包括地方社区和利益相关者</li> <li>项目适合于满足社区需要</li> </ul>
<b>劣势</b>	在创建技术计划文件中缺乏技术专业知识

## 4. 运营融资

计划	城市化区域规划大纲
管理实体	联邦运输管理局
目标	使联邦资源能够用于城市地区与交通相关的规划。
适用范围	<ul style="list-style-type: none"> <li>规划、工程设计和其他关于交通和其他运输相关的技术评价</li> <li>对于 20 万人口以下的城市，资金可用于交通<b>运营</b>的融资</li> <li>车辆运营的燃料成本，包括电动车辆的电费不高于\$100,000,000</li> <li>新建和现有固定导轨系统中的投资包括全部铁路车辆，车辆、轨道、信号、通讯设备的翻修和改装，和计算机硬件及软件。</li> <li>所有预防性维修和一些由美国残疾人法案规定的配套辅助客运服务的建设费用可作为资本成本</li> </ul>

使用范围	公共汽车、快速公交、铁路、人行道、自行车道、残疾人通道
适用主体	城市化地区，该地区有由美国商务部、人口统计局指定的五万或更多的人口地区
授权	多年。资金当年可用，外加三年拨款
资助方式	赠款
接受者	可以接收和分发联邦资金的合法公共机构

### 资金份额

最大国家资助份额	联邦份额不得超过 <b>运营补助</b> 净成本的 50%。
要求的最小私人参与份额	无
要求的最小地方政府参与份额	50%
技术评价者和融资决策者是分开的吗？	否
谁负责技术评价？	联邦运输管理局