



**亚洲及太平洋经济社会委员会  
交通运输部长级会议**

**第二届会议**

2012年3月12-16日，曼谷  
临时议程项目3(e)

**交通运输领域中新出现的问题：  
资金筹措及私营部门的参与**

**资金筹措及私营部门的参与**

**秘书处的说明**

*内容提要*

本区域各国所取得的快速经济增长对于提供经济和社会服务的基础设施造成了相当大的压力。

然而由于基础设施的开发和维护需要大规模融资，而政府认识到他们在此方面没有足够的预算资源，因此他们必须在预算分配和外部借贷的过程中重新确定经济和社会基础设施发展的优先次序，并寻求以其他筹资和交付手段来促进基础设施的开发和维护。

本文件概述了相关的背景情况、以及秘书处为促进对具有国际意义的陆路交通联系进行投资而开展的活动；着重强调了维护交通运输基础设施资产、以及一些成员国为设法解决这一问题而提出的各种举措的重要性；并审议了公私伙伴关系所涉及的问题和挑战。文件中还提出了拟在国家和区域两级开展的、旨在对交通运输基础设施和各项相关服务的投资提供支持的一系列活动。

## 目 录

章 节	页 次
一、导言.....	2
二、促进对具有国际意义的陆路交通联系的投资.....	3
三、维护道路基础设施资产.....	5
四、公私伙伴关系.....	7
A. 概述.....	7
B. 公私伙伴关系的局限性.....	8
C. 设法解决这些局限性.....	8
五、供审议的事项.....	9
附件	
1. 若干亚太经社会成员国所设立的道路基金.....	11
2. 印度政府关于营造一个促进私营部门参与基础设施开发的扶持性环境的主要倡议汇总.....	13
表	
1. 亚洲公路网内各等级公路的长度.....	3
2. 亚洲公私营交通运输部门项目总投资.....	7

## 一、导言

1. 过去十年来，随着全球化进程的推进，货物、服务、劳工和资本的跨境移动自由度也相应增大，使得亚太区域许多国家都取得了快速的经济增长。这一增长对提供运输、电力、水务和垃圾处理等经济服务的基础设施造成了相当大的压力。其结果是，在一些地方，对支持生产和消费的此种增长的有形基础设施的需求已超出其供应。这种现象被称作“基础设施差距”。

2. 与经济增长和发展相关的“基础设施差距”体现在以下几个方面：供电减少/停电；较高的物流成本；因道路保养状况不佳而导致的高车辆运营成本和排放；道路交通拥堵；铁路服务不足；灌溉用水、生活用水和工业用水短缺；以及不健全的固体垃圾处理系统。

3. “基础设施差距”还体现在以下诸方面：较低的电气化水平；有限的村庄和市场准入(由于交通运输基础设施服务和物流服务较差)；

获取改善后的饮用水和卫生设施的机会有限；医疗设施和学校水平较低。这种性质的差距往往对社会发展造成不利的影响。为了缩小这些差距，许多政府正不断采取旨在消除贫穷、改进社会和经济机会以及提高人民生活标准的社会发展方案。

4. 对基础设施的开发和维护需要进行大规模融资。这对于经济和社会的发展是必要的，但政府却发现目前在此方面的预算资源不足。因此他们面临着在几乎无限的需求中如何分配稀缺财政资源的基本经济问题。

5. 解决这一问题的两个选项是：一，确认在发展进程中经济和社会基础设施投资项目的重要性，随后在预算分配和外部借贷过程中重新确定其优先次序；二，寻求用于基础设施融资、开发、运行和维护的其他机制。

6. 本文件审议了以下问题：(a) 促进对亚洲公路网、泛亚铁路网和陆港的投资；(b) 为维护现有交通运输基础设施资产筹集资金；(c) 通过公私伙伴关系对基础设施进行开发。最后一节中则提出了供各方审议的若干事项。

## 二、促进对具有国际意义的陆路交通联系的投资

7. 亚洲公路网的设计标准中包括四级公路的分级系统。以下表 1 中显示了 2008 年不同等级公路的分布情况。2007-2008 年间成员国对路段进行了显著的改进，共升级改造了大约 1 万公里的公路，其中包括：长度约为 5,000 公里的一级公路、4,000 公里的二级公路、以及 1,000 公里的三级以下公路。

表 1

**亚洲公路网内各等级公路的长度**

公路等级	长度 (公里)	占总长度的百分比 (百分比)
干线 (出入受到控制的公路)	20,698	14.6
一级 (4 车道或 4 车道以上)	23,988	16.9
二级 (2 车道)	56,491	39.8
三级 (2 车道)	28,148	19.8
三级以下	11,570	8.1
其他	1,181	0.8
总计	142,076	100.0

8. 与所有网络一样，有必要定期审查个别路段的运载能力，以期确保运力与交通量的水平相匹配。

9. 《亚洲公路网政府间协定》附件二<sup>1</sup>指出“鉴于三级道路被视为最低要求标准，应鼓励任何低于三级的路段都实行升级以符合三级标准”。该附件指出，亚洲公路网中目前仍有 11,570 公里、亦即 8% 的路段低于三级道路标准；同时还指出对于三级路段而言，“将来应尽快将路面铺设升级到沥青混凝土或水泥混凝土”。

10. 在泛亚铁路网方面，成员国也一直在积极升级改造网络和建设“缺失路段”。然而，还需要在一些领域对网络进行升级改造，其中包括：升级路段(包括电气化或铺设双轨)和信号系统；建设新的铁路连接；重新调整路线和轨道；建设转运站；以及开发专用货运走廊(包括酌情提供双层货垛等)。此外，目前铁路网中仍有 8,169 公里的“缺失路段”尚未竣工。

11. 随着《亚洲公路网政府间协定》和《泛亚铁路网政府间协定》<sup>2</sup>分别于 2005 年 7 月 4 日和 2009 年 6 月 11 日开始生效，秘书处的工作转向了为这两项协定的工作组提供服务，支持多式联运的发展(其中包括起草一项有关陆港的政府间协定)和促进对具有国际意义的陆路交通联系进行投资。根据经社会 2004 年 4 月 28 日关于《亚洲公路网政府间协定》的第 60/4 号决议和 2006 年 4 月 12 日关于《泛亚铁路网政府间协定》的第 62/4 号决议提出的要求，秘书处开展了以下两项研究：“促进亚洲公路网发展的优先投资需求”(ST/ESCAP/2424)和“促进泛亚铁路网发展的优先投资需求”(ST/ESCAP/2557)。在开展研究的过程中，秘书处掌握了以下情况：在 25,587 公里的亚洲公路网中还未落实 180 亿美元的投资；在泛亚铁路网 8,169 公里的“缺失路段”中还未落实 240 亿美元的投资。

12. 秘书处已将这些研究结果提交至 2007 年亚洲公路投资论坛和 2009 年交通运输基础设施融资问题专家小组会议。这些会议汇聚了来自成员国、国际和双边捐助方和组织以及私营部门的代表，旨在审议为促进亚洲公路网和泛亚铁路网的发展和升级改造进行投资的问题。

13. 亚洲开发银行认识到亚洲公路网和泛亚铁路网的重要性，并与亚太经社会建立伙伴关系，于 2010 年共同启动了题为“促进区域基础设施发展”的技术援助项目(项目 TA-7557)。所开展的主要工作包括：(a) 升级改造并确定亚洲公路网和泛亚铁路网中的优先次序，包括确定一组优先项目；(b) 加强贸易与交通运输之间的相互联系；(c) 设立一项区域发展基金。

<sup>1</sup> 《联合国条约汇编》，第 2323 卷，第 I-41607 期。

<sup>2</sup> 《联合国条约汇编》，第 46171 期。

14. 亚洲开发银行在发展路网方面发挥了重要作用。亚行为其发展中成员国筹集资金，筹资额分别占到亚洲公路网的 21%和泛亚铁路网的 8%。

15. 在努力实现国际多式联运和物流系统的进程中，有必要寻求推动发展和升级改造亚洲公路网、泛亚铁路网和具有国际意义的陆港的融资方式方法。在实施《亚洲及太平洋发展交通运输区域行动方案》第二阶段(2012-2016 年)期间，预计秘书处将继续开展这一领域的工作(见文件 E/ESCAP/MCT.2/2)。

### 三、维护道路基础设施资产

16. 除了发展和升级改造亚洲公路网之外，还有必要维护现有的道路资产。如果无法这样做的话，将造成费用的追加并明显超过道路及时维护的费用。

17. 不仅向道路的“所有者”(通常是指政府或公私伙伴关系中的受让人)而且向道路的使用者征收这些费用。

18. 从资产所有者的角度来看，人们普遍认为每支出 1 美元的预防性维护费用，可在未来节省 3 至 4 美元的道路修理费用。由于在多数国家中大部分的道路是由政府“拥有的”，这就意味着道路维护是很有经济意义的，同时还意味着道路维护的延误无疑将会造成更多的政府开支。

19. 从道路使用者的角度来看，道路状况对车辆运营成本有着显著的影响。如果推迟采取维护措施、而且道路状况较差的话，那么车辆运营成本便会显著增长。如果放任道路状况从“良好”向“较差”恶化的话，那么在道路维护方面每节省 1 美元将造成车辆运营成本增长 2 至 3 美元。<sup>3</sup>

20. 因此，道路维护支出不足可显著增加道路所有者及道路使用者的支出。

21. 人们普遍认为，许多国家用于养护宝贵的道路基础设施资产的效率和资源水平是不足的。例如，在亚洲公路网数据库中，成员国报告说 65%的路面状况为“良好”，24%为“一般”，11%为“较差”。

22. 据拉丁美洲和加勒比经济委员会(拉加经委会)的出版物推断，这些问题是由以下两个根本的原因造成的：

<sup>3</sup> 世界银行，道路维护薄弱所造成的影响；摘自网页：[http://siteresources.worldbank.org/INTROADSHIGHWAYS/Resources/338993-1115316562809/10-poor\\_rd\\_maint.pdf](http://siteresources.worldbank.org/INTROADSHIGHWAYS/Resources/338993-1115316562809/10-poor_rd_maint.pdf)。

(a) 道路养护的筹资系统不够健全。有保证的、稳定的和长期的道路养护融资无法依赖于政府的普通预算拨款，尤其当拨款的决定取决于年度政治预算辩论的时候更是如此；

(b) 道路管理组织架构不够健全。实际上政府部委难以对本国的路网实行高效管理。<sup>4, 5</sup>

23. 为了获得充足的道路维护资金，一些国家业已设立了专门的道路基金。这些基金的主要收入来源是：消耗品(主要是燃料)的征税；通行费；机动车辆执照年费；重型机动车的补充性收费；超载罚款。

24. 在亚太经社会区域中业已设立道路基金的国家包括：印度(中央道路基金)；老挝人民民主共和国(道路维护基金)；尼泊尔(道路委员会基金)；巴基斯坦(道路维护账户)；和菲律宾(国库中的四项特别信托账户)。印度设立了各邦层面的道路基金。附件一中概述了此类基金及其管理的法律基础及其资金的来源和分配。

25. 世界银行网站报告说，斯里兰卡中央银行设立了道路维护信托基金，并于 2007 年 1 月 31 日开始全面启动；孟加拉国设立了由公私营部门成员组成的道路基金咨询委员会，旨在指导设立新的道路基金。<sup>6</sup> 孟加拉国于 2005 年 3 月设立了道路基金启动办公室，负责起草法案、运行政策和流程，从而推动拟议委员会的运行。

26. 印度尼西亚最近颁布的关于道路交通和陆路交通的第 22/2009 号法律特别规定，应设立一个道路养护基金管理处。它设想这一基金管理处将作为实现改善基金管理、道路使用费收取和管理、以及邀请道路使用者代表参与道路管理迈出第一步。越南也起草了一项道路维护基金的法令。

27. 道路和公路是极为宝贵的国家资产。因此它们应当获得充分的维护或养护。为了筹集必要的维护资金，本区域一些国家已开始采用专项道路维护基金的做法。这些基金似乎是一个调集道路维护资金的有效途径。

---

<sup>4</sup> Andreas Schliessler 和 Alberto Bull, *道路网络管理：道路：道路网络管理和养护的新方针*, (智利圣地亚哥；拉丁美洲和加勒比经济委员会, 1993 年), 第 47-48 页(摘自 [www.gtz.de/de/dokumente/en-road-network-management.pdf](http://www.gtz.de/de/dokumente/en-road-network-management.pdf))。

<sup>5</sup> 出版物的作者选用“道路养护”而非“道路维护”的措辞，这是由于他们认为后者会造成混乱，而且“养护”这一措辞更适合于本文的目的。

<sup>6</sup> 摘自网页：<http://go.worldbank.org/G0UXMX7XD0>。

## 四、公私伙伴关系

### A. 概述

28. 1990 年至 2009 年间，世界银行“私营部门参与基础设施项目数据库”和公私营基础设施咨询基金<sup>7</sup>所记录的亚太经社会区域公私营交通运输部门项目投资总额约为 1,200 亿美元（见以下表 2）。吸引投资水平最高的国家包括：中国(483 亿美元)、印度(287 亿美元)、马来西亚(166 亿美元)、土耳其(76 亿美元)、印度尼西亚(40 亿美元)、菲律宾(36 亿美元)和泰国(36 亿美元)。

表 2

亚洲公私营交通运输部门项目总投资

次区域	年份				总计
	1990-1994	1995-1999	2000-2004	2005-2009	
中亚			193	1445	1638
东北亚	6690	12074	9267	20310	48340
南亚	127	2217	2713	25199	30256
东南亚	6863	11878	5715	4717	29173
西南亚	20	390	156	6987	7552
总计	13700	26558	18043	58658	116959

29. 表 2 中显示，尽管第二个时间段(1995-1999 年)和第四个时间段(2005-2009 年)中分别包括 1997 年和 2008 年的金融危机和经济危机，但它们恰逢私营部门参与最为充分的时间段。1995-1999 年间投资总额为 266 亿美元，而在 2005-2009 年间投资总额成倍增至 587 亿美元。然而，如果对表 2 作进一步研究，就会发现东南亚在二十世纪九十年代出现勃勃生机，随后于二十一世纪初走向衰落，而二十一世纪初正值南亚蓬勃发展之际，而中亚各国也在一定程度上取得了强劲的发展。

30. 尽管反映私营投资水平的美元数额令人印象深刻，但与预计的交通运输基础设施投资要求相比它们的水平相对较低。一种预测认为在 2010 至 2020 年间亚太区域发展中国家的国内交通运输基础设施需求

<sup>7</sup> 摘自网页：<http://ppi.worldbank.org>。

为 2.9 万亿美元。<sup>8</sup> 换言之，如果私营部门的参与继续保持在 2005-2009 年间的水平，那么它仅可满足需求量的 4%。

31. 政府的规划和政策机构以及若干国际融资机构已把私营部门参与作为满足基础设施需求的主要方式方法。例如亚行的“2020 年战略”<sup>9</sup> 设想至 2020 年私营部门的发展和运营将扩展其年运营的 50%。然而，鉴于对基础设施的巨大需求，若想实现这一预期，应当显著提升私营部门的参与程度。

## B. 公私伙伴关系的局限性

32. 尽管政府希望邀请私营部门参与基础设施的开发，但上述概述表明实际上私营部门的参与面临着许多局限性。印度财政部已确定了以下六种局限性：<sup>10</sup>

- (a) 推动利益攸关方进一步接受公私伙伴关系的宣传力度不足；
- (b) 在扶持性政策和监管框架中存在着薄弱环节；
- (c) 满足基础设施项目的长期股本和债务融资要求的手段和能力不足；
- (d) 缺乏在项目生命周期间管理公私伙伴关系进程的能力；
- (e) 私营部门缺乏充分应对投资于大量项目的挑战的能力；
- (f) 缺少一系列可信的和可由银行予以担保的、而且可向私营部门提供融资的基础设施项目。

33. 在这些局限性中还存在着其他的问题和挑战，诸如 (a) 为那些无法实现充分经济效益的项目筹集资金的问题；(b) 土地的征用；(c) 各行业以及中央、各邦和地方各级的各个政府机构间的协调工作；(d) 治理；(e) 由于先前的一些项目未能取得预期成果，因此人们对利益攸关方持有负面看法。

## C. 设法解决这些局限性

34. 本区域许多国家正努力采取措施促进公私伙伴关系。这些措施包括：制定法案和法规、发布有关政策和程序的指导意见、建立公私伙伴关系处或小组、制定特许协定范本、建立“缩小可行性差距”筹资计划<sup>11</sup> 和开发融资工具、制定扶持性法律和条例，以期更为充分地满

<sup>8</sup> 亚洲开发银行研究所（亚行研究所），《亚洲及太平洋区域能源、交通运输、电信、水务和卫生基础设施需求预测：2010-2020 年》。亚行研究所工作文件系列，第 248 号，2010 年 9 月。

<sup>9</sup> 亚洲开发银行，《2020 年战略：2008-2020 年亚洲开发银行长期战略框架》，2008 年。

<sup>10</sup> 印度，《公私伙伴关系：为各邦一级的项目营造一个有力的环境》，财政部经济事务司，公私伙伴关系小组，2008 年。

<sup>11</sup> 缩小可行性差距筹资计划是指通过公私伙伴关系向所开展的基础设施项目提供一项补助金，以期推动项目实现商业利润。



足基础设施部门的需求。然而，正如上文A节中所示，许多国家在吸引私营部门参与方面取得的成果有限。

35. 对于一些国家而言，失败可能是由于根本性的经济、社会和/或政治基础造成的。在这些情况下，应当制定和执行用以解决这些根本原因的适宜政策，以期营造一个有利于建立公私伙伴关系的环境。

36. 对于其他国家而言，B节中所列出的六种局限性中可能一项或几项是具有相关性的。因此这些国家应采取更为全面的和更为综合的方案来解决这些局限性问题。

37. A节的分析结果表明，过去5年间，印度在吸引私营部门参与方面是最为成功的国家之一。印度所采取的措施包括：(a) 将标书和合同文件标准化；(b) 简化公私伙伴关系的审批流程；(c) 在各邦一级为公私伙伴关系小组的有效运行提供技术援助，包括设立一个通过资格预审的交易顾问专家小组；(d) 设立一项项目开发基金；(e) 在进行投标之前对项目进行评级；(f) 提供用以“缩小可行性差距”的资金；(g) 建立一家为基础设施项目提供长期融资的公司；(h) 发行以卢比计价的债券；(i) 开展全面的能力建设；(j) 发展与公私伙伴关系倡议相关的一站式信息网站。附件二全面概述了印度在此方面所采取的多项措施。<sup>12</sup>

## 五、供审议的事项

38. 无论是在基础设施和服务还是维护方面，交通运输部门对投资的需求都是巨大的。然而多数国家却受到预算资源有限的制约。本区域一些国家已成功设立了创新性融资和投资机制，其中包括可提供更多新融资机会的公私伙伴关系和其他创收性办法，但许多局限性却制约了伙伴关系的发展，其中包括在公私伙伴关系项目的开发、实施、合同管理和行政手续精简等方面缺乏技能和经验。

39. 本次部长级会议不妨就以下国家一级行动提出意见：

1. 确定和制定有关亚洲公路网、泛亚铁路网和陆港优先项目的提议；
2. 设立道路维护基金；
3. 增进政策制定者、私营部门和其他利益攸关方对公私伙伴关系方式方法可作为基础设施的开发途径的认识；
4. 与私营部门就公私伙伴关系的方式方法问题举行政策对话；
5. 营造有利于公私伙伴关系的行政、立法和监管环境，其中包括交通运输基础设施的融资手段；

<sup>12</sup> 印度政府，《公私伙伴关系：为各邦一级的项目营造一个有力的环境》，财政部，2008年（本文件的早期版本请见网页：<http://assamppp.gov.in/adb-dea.pdf>）。

6. 在公营部门和私营部门中开展能力建设，以开发和实施公私伙伴关系项目；

7. 使合同文件和公私伙伴关系流程标准化。

40. 本次部长级会议还不妨就拟议纳入《亚洲及太平洋发展交通运输区域行动方案》第二阶段(2012-2016年)之中的以下各项要素发表评论意见。

近期目标：促进公营部门和私营部门之间的区域合作，以期为基础设施筹集资金并对其进行维护。

产出：

1. 开展有关对亚洲公路网和泛亚铁路网各路段以及包括陆港、内河港和海港在内的多式联运连接进行投资问题的研究；

2. 举办投资论坛，以促进为亚洲公路网、泛亚铁路网、国际公认的陆港、内河港和海港筹措资金的伙伴关系和经验交流；

3. 评估和推广各项有关道路维护融资的政策选项和倡议；

4. 支持各公私伙伴关系单位/方案间的区域合作和互联互通；

5. 通过交流最佳做法和交付公私伙伴关系能力发展方案向各成员国和机构提供协助；

6. 为评估公私伙伴关系是否准备就绪提供技术援助。

绩效指标：

1. 成员国依照秘书处的提议和政策建议所采取的、用以增加交通运输和物流基础设施投资的措施，其中包括公私伙伴关系措施；

2. 成员国所采取的、旨在整合各项道路运输维护建议的措施；

3. 信息交流记录和会议报告。

## 附件一

## 若干亚太经社会成员国所设立的道路基金

国家和基金	法律依据	管理者	资金来源	资金的分配
印度 中央道路基金	2000年中央道路基金法案	中央政府—财政部/道路交通运输和公路部	汽油和高速柴油(HSD)每升 2.00 卢比	其中 0.50 卢比用于国道, 1.50 卢比用于以下用途: 50%的 HSD 用于农村道路 50%的 HSD 和以下各类汽油: 57.5%用于国道 12.5%用于铁路道口 20%用于各邦公路 10%用于邦际互联互通
老挝人民民主共和国道路维护基金	政府于 2001 年设立	道路基金顾问委员会	每升燃料税 通行费 重型车辆附加费 超载罚款 国际过境收费	用于国家级、省级和农村道路
尼泊尔 道路委员会基金	2002 年道路委员会法案	尼泊尔道路委员会	通行费 燃料税	用于日常、经常性、定期和紧急修理和维护

国家和基金	法律依据	管理者	资金来源	资金的分配
			车辆登记	
巴基斯坦 道路维护账户	1991年国道管理法案，2002年国道和战略性道路维护基金账户规定	国道管理局	通行费：92.0% 称重站：1.5% 通行权的商业化：1.2% 布告板/广告牌：0.3% 警察罚款：5.0%	用于日常、定期和紧急维护修复 改进几何构造和安全性 新的收费区和称重站 交通运输走廊管理
菲律宾 国库中的四项特别信托账户	2000年第8794号道路法案是一项向各类机动车车主征收机动车使用费及其他用途收费的法案	道路委员会	依照车辆类型和重量每辆车缴纳统一费率的年费	80%用于道路支助特别基金 5%用于地方道路特别基金 7.5%用于道路安全特别基金 7.5%用于车辆污染控制特别基金

## 附件二

### 印度政府关于营造一个促进私营部门参与基础设施开发的扶持性环境的主要倡议汇总

#### 1. 印度基础设施项目开发基金

为了支持可靠的、银行可担保的公私伙伴关系项目的发展，印度政府业已设立印度基础设施项目开发基金(IIPDF)，即一项总金额为 10 亿卢比的周转性基金。基金涵盖 75% 的公私伙伴关系发展交易费用(诸如，可行性研究、环境影响评估、财务改组和特许协定的制定)。基金还包括用于交易咨询的费用。项目应来自那些有资格获得缩小可行性差距资金的部门，但还可提交有关未预见到的基金用途提议。成功的投标人可回收这些开支。但是如果投标失败的话，开支将转化为补助金。如果投标程序未能完成的话，提供担保的管理部门将全额退款。

#### 2. 为在各邦一级使公私伙伴关系结构制度化提供技术援助

印度政府在一个为期三年时段内一直通过亚洲开发银行提供技术援助服务，为中央和各邦一级的若干实体提供“内部”的咨询服务。援助包括以支付劳务费的方式聘用一名公私伙伴关系问题专家、一名管理信息系统专家和一个法律专家小组。利用此种技术援助的各邦必须签订谅解备忘录，详述它们将采取何种举措来推动公私伙伴关系的发展。其中包括：设立一个公私伙伴关系小组，开发一套令人信服的项目，设立政策、监管和治理框架以推动私营部门以透明和有效的方式参与其中，编制一份“公私伙伴关系项目计划”及年度计划，致力于采用标准化的特许协定，采用竞标流程，指定一项邦级争端解决机制，以及在各邦一级通过有关环境、重新安置和社会保障的正式政策。

#### 3. 交易咨询

业已委任交易咨询专家小组负责遴选专家，使其尽快接近那些已通过预审资格的公司，并确保透明性和问责制。根据公司提供顾问服务的能力水平对公司进行评估。在中央、邦级和市级政府中设立专家小组，并由管理机构直接与专家小组签订合同。业已编制了供专家小组使用的指南，各邦可利用印度基础设施项目开发基金(见上文第 1 节)回收与雇佣顾问相关的开支。

#### 4. 项目的预投标评级

信用分析和研究有限公司(CARE)、印度信用评级和信息服务有限公司(CRISIL)、<sup>a</sup> 惠誉国际评级和ICRA有限公司<sup>b</sup> 已开发了项目的预投标评级。这是“对开展项目过程中所涉风险的评论。其中包括在

<sup>a</sup> 标准普尔公司是其最大的股东。

<sup>b</sup> 穆迪投资者服务公司是其最大的股东。

以下标题项下对各项风险参量的详尽分析：与项目相关的因素；合同风险评估；对投标流程/甄选流程的评估；以及广泛的财务参数。评级并未考虑与评级工具/发行方相关的信用风险。

## **5. 标准化的投标和合同文书**

印度政府业已编制若干标准化投标和合同文书。其中包括特许协定范本、申请资质的范本和请求提议的范本。

## **6. 精简的公私伙伴关系审批流程**

通过设立公私伙伴关系评估委员会(PPPAC)，业已精简了中央部门的公私伙伴关系审批机制。

## **7. 用以缩小可行性差距的资金**

可行性差距资金是通过公私伙伴关系为所开展的基础设施项目提供补助金，旨在提高这些项目的财务可行性。这些项目的投标标准是：(a) 可行性差距资金的所需数额；(b)在支付预定价格或使用费的情况下所提供的服务。当提交这些项目时，要求相关政府/法定机构保证不应通过提高价格/使用费消除或缩小可行性差距；不应通过延长项目期限缩小可行性差距；投资费用是合理的并应符合适用于这些项目的正常标准和规格。在这一计划下，用于项目的可行性差距资金总额不应超过 20%。然而，作为项目所有者的政府/法定机构可提供最高至 20% 的追加补助金。

## **8. 印度基础设施金融有限公司**

设立印度基础设施金融有限公司(IIFCL)旨在为基础设施项目提供长期融资。此外，还设立了印度基础设施金融(英国)有限公司，这是一家离岸子公司，旨在将部分外汇储备用于基础设施的开发。IIFCL 仅为具有商业利润的项目融资，其中包括那些在获得可行性差距资金之后可行的项目。牵头银行应向 IIFCL 出具项目的评估结果，这将成为批准资金的基础。贷款期限为 10 年以上，但不可超过项目成本的 20%。公司发表了一份独立出版物，标题为“通过印度基础设施金融有限公司这一专门载体为可行的基础设施项目提供融资的计划”。

## **9. 发行卢比债券**

亚洲开发银行等多边机构已获许筹集卢比债券和开展货币互换业务，以期为公私伙伴关系项目提供长期融资。

## **10. 学习和知识交流**

在学习和知识交流领域，印度政府举行了一系列研讨会，其中包括：四次有关公私伙伴关系的主任秘书区域研讨会；一次有关满足印度基础设施需求的国际会议；阿默达巴德印度管理研究所举办的一项公私营伙伴关系促发展方案；“公私伙伴关系主要官员圆桌会议”；两

次有关将公私伙伴关系纳入城市部门主流的区域研讨会；六次有关项目风险预投标评级的区域研讨会；五项有关风险评估和缓解的培训方案；以及有关医疗和教育部门公私伙伴关系机会分析的利益攸关方磋商和研讨会。

### **11. 能力建设综合框架**

为了加强和深化公职人员的能力建设，财政部经济事务司正与世界银行及其他双边/多边机构进行协作，着手开发一项能力建设综合方案。这将通过位于乌塔拉坎德邦马苏里的拉尔·巴哈杜尔·夏斯特里国家管理学院以及邦立行政培训研究所和中央培训研究所交付。方案将针对各个职能领域的中央政府和各邦政府以及半国有和地方政府机构的官员。方案包括开展培训需求评估，开发课程内容，对培训员进行培训，以及具有若干演示模块的方案展示。预计这将推动培训研究所开发用以管理/开展多层次和跨部门培训课程的技能。

### **12. 印度的公私伙伴关系网站**

网站<[www.pppinindia.com](http://www.pppinindia.com)>是提供有关印度公私伙伴关系倡议相关信息的一站式网站。网站旨在成为联系项目与服务提供者的桥梁。它提供与公私伙伴关系和基础设施相关的一些网站链接，其中包括政府联络点的信息。

### **13. 在线数据库**

网站 <[www.pppindiadatabase.com](http://www.pppindiadatabase.com)>提供全面的、最新的信息。这些信息涉及在印度中央、各邦和各部门级别上各项公私伙伴关系倡议的现状和发展程度。

---