

2021 年度公共交通发展补贴项目 绩效重点评价报告

被评价项目：2021 年度公共交通发展补贴项目

项目主管单位：中山市交通运输局

项目实施单位：中山市公共交通运输集团有限公司、中山市
小榄公共汽车有限公司

委托单位：中山市财政局

评价机构：深圳日浩会计师事务所（普通合伙）

评价时间：2022 年 3 月-2022 年 8 月



目录

一、基本情况.....	1
(一) 项目概况.....	1
(二) 项目绩效目标.....	5
二、绩效评价工作开展情况.....	6
(一) 评价目的.....	6
(二) 评价对象和范围.....	6
(三) 评价原则及方法.....	7
(四) 评价依据.....	8
(五) 评价指标体系设置.....	9
(六) 评价工作组织实施.....	10
三、综合评价结论.....	11
四、绩效评价指标分析.....	14
(一) 项目决策情况.....	14
(二) 项目过程情况.....	17
(三) 项目产出情况.....	20
(四) 项目效益情况.....	26
(五) 逆向指标情况.....	31
五、主要经验及做法.....	32
(一) 顺利完成市委市政府部署民生公交任务,做好“我为群众办实事”.....	32
(二) 稳步推进“平安公交”建设,强化安全发展体系.....	33

(三)严格落实上级部门疫情防控工作部署,压紧抓实做好疫情防控措施.....	34
六、存在问题.....	34
(一)绩效指标设置不够科学,且未能正确区分产出和效益指标,不利于充分发挥其导向性作用.....	34
(二)部分成本未按权责发生制计量,可能导致补贴金额不准确,一定程度影响财政资金使用效率.....	35
(三)部分制度文件不够完善,监督有效性佐证不足,项目管理时效性有待进一步提高.....	35
(四)部分产出和效益指标未达标,且公交线路规划不够完善,公共交通发展水平有待进一步提升.....	36
(五)市民满意度未达预期,候车时间较长等问题较为突出,一定程度影响了市民乘坐体验.....	37
(六)绩效自评材料不够完善,且存在数据不一致等不足,自评工作质量有待进一步提升.....	39
七、有关建议.....	40
(一)强化绩效目标管理,科学合理设置绩效目标指标,充分发挥其导向性作用.....	40
(二)进一步提高预算编制精准度,加强项目资金管理,提高财政资金使用效率.....	41
(三)健全完善制度建设,充分佐证监督有效性,进一步提高项目管理水平.....	41

(四)更为合理制定公交发展中长期规划,有效建立及完善公交优先发展长效机制,提高项目实施成效.....	42
(五)定期开展满意度调查工作,积极推动改善公共交通服务,进一步提高市民满意度.....	43
(六)充分掌握理解绩效自评要求,强化资料内部审核和归档,进一步提升绩效自评工作质量.....	44
附件 1: 2021 年度公共交通发展补贴项目评分表.....	45
附件 2: 2021 年度公共交通发展补贴项目反馈意见采纳表.....	67
附件 3: 满意度调查问卷.....	86
附件 4: 满意度调查分析结果.....	90

为贯彻落实《中共中央 国务院关于全面实施预算绩效管理的意见》（中发〔2018〕34号）、《中山市人民政府关于全面实施预算绩效管理的工作意见》（中府〔2019〕102号）、《中山市财政局关于印发<中山市财政预算绩效管理委托第三方机构实施工作规程>的通知》（中财绩〔2021〕47号）等文件精神，切实提高财政资源配置效率和使用效益，深圳日浩会计师事务所（普通合伙）受中山市财政局委托，对中山市交通运输局（以下简称“市交通局”）组织实施的2021年度公共交通发展补贴项目（以下简称“公交补贴项目”）进行第三方绩效评价。经过书面评价、现场核查与综合分析评价，最终得出评价结论并形成本绩效评价报告。

一、基本情况

（一）项目概况

1.项目背景

公共交通是城市重要的基础设施，也是关系社会民生的城市公益性事业。中山市公共交通运输集团有限公司（以下简称“市公交集团”）、中山市小榄公共汽车有限公司（以下简称“市小榄公汽”）是中山市城乡公共交通的承担者和中山市委市政府公交优先民生政策的承载体。市公交集团作为中山市最大的公共交通运营企业，承担着实施城市公共交通优先发展和全市“公交一盘棋”发展战略的任务，为市民提供城乡一体化的公交服务。

2021年度，根据《关于印发<中山市城市公共交通企业财政

补贴及监督管理办法》和《中山市公共交通客运服务成本规制方案》的通知》（中交〔2020〕183号），结合《广东省交通运输厅关于加快交通运输行业新能源汽车推广应用的通知》（粤交运函〔2018〕1197号）和《中山市人民政府办公室文件处理表》（中府办处〔2018〕848号），对市公交集团实施成本规制补贴、购置新能源公交车补贴、特定人员乘车优惠补贴及普通 IC 卡乘车优惠补贴，对市小榄公汽实施特定人员乘车优惠补贴及普通 IC 卡乘车优惠补贴。

2.项目内容与实施情况

本项目主要对中山市 2021 年公共交通发展进行补贴，补贴对象为市公交集团和市小榄公汽，包括成本规制补贴、普通 IC 卡乘车优惠补贴、特定人员乘车优惠补贴和购置新能源公交车补贴等四项补贴工作。具体实施如下：

（1）成本规制补贴

根据《市政府常务会议决定事项通知》（中府办会函〔2019〕178号），为推进落实城市公共交通优先发展战略，进一步完善财政补贴机制，全面提升公交服务水平，会议原则同意《中山市城市公共交通企业财政补贴及监督管理办法》及《中山市城市公共交通客运服务成本规制方案》，市公交集团承担了社会公益性服务和政府指令性任务，实施成本规制，规范成本控制和核算，由市财政局对市公交集团与公交业务有关的成本、收入进行规制、执行政府指令性任务产生的政策性亏损给予补贴，以减轻公

公共交通企业的经营压力，保持公共交通行业稳定可持续发展。市财政对成本规制补贴资金合计 314,500,000 元。

（2）普通 IC 卡乘车优惠补贴

根据《关于印发<中山市城市公共交通企业财政补贴及监督管理办法>和<中山市公共交通客运服务成本规制方案>的通知》（中交〔2020〕183 号）、《市政府常务会议决定事项通知》（中府办会函〔2020〕129 号），会议原则同意普通公交 IC 卡 5 折乘车优惠政策，对市民持中山通普通 IC 卡乘车优惠金额给予补贴。优惠金额的 10%由企业承担，余下 90%由市、镇（区）财政按 4:6 比例分担，其中火炬开发区（含翠亨新区）和五桂山办事处全额承担。市财政对 IC 卡优惠乘公交给予补贴合计 51,387,500 元，其中，补贴市公交集团 48,337,900 元，补贴市小榄公汽 3,049,600 元。

（3）特定人员乘车优惠补贴

根据《关于印发<中山市城市公共交通企业财政补贴及监督管理办法>和<中山市公共交通客运服务成本规制方案>的通知》（中交〔2020〕183 号），对特定人员免费乘车优惠金额给予补贴（特定人员包括 60 岁以上老年人、现役军人、残疾人，及本市户籍的重点优抚对象、离休干部）；对在校中小学生、其他残疾人 5 折乘车优惠金额给予补贴。特定人员、学生等乘车优惠金额的 30%由企业承担，余下 70%由市、镇（区）财政根据现行财政体制分担。其中，火炬开发区（含翠亨新区）和五桂山办事

处全额承担，按交通部门核定刷卡数向市财政上缴承担金额；其他镇（区）按市镇（区）4:6 比例从市财政的税收分成中扣收分担金额。非本市户籍残疾人乘车优惠金额由市财政承担。市财政局对特定对象乘车优惠给予补贴 19,008,900 元，其中，补贴市公交集团 17,196,800 元，补贴市小榄公汽 1,812,100 元。

（4）购置新能源公交车补贴

根据《广东省交通运输厅关于加快交通运输行业新能源汽车推广应用的通知》（粤交运函〔2018〕1197 号）和《中山市人民政府办公室文件处理表》（中府办处〔2018〕848 号）文件要求，中山市公共汽车必须全部选用纯电动车型，2018、2019、2020 年公共汽车中纯电动公共汽车占比分别为 70%、85%、100%。按照市财政承担购车资金的 90%及拨付计划测算，预计 2021 年补贴金额为 362,277,900 元，后由市财政局收回 18,930,160 元，购车补贴预算调整后金额为 343,347,740 元。

3.资金投入和使用情况

2021 年公交补贴项目资金开展绩效重点评价工作，主要包括成本规制补贴、普通 IC 卡乘车优惠补贴、特定人员乘车优惠补贴和购置新能源公交车补贴等四项补贴工作。补贴资金来源主要包括市财政承担部分和镇区财政承担部分。本次绩效重点评价主要包括市财政补贴资金。

其中，2021 年市财政承担的项目年初预算 747,174,300 元，后因财政回收预算调整 18,930,160 元，则调整后预算为

728,244,140 元。截至 2021 年 12 月 31 日，项目实际支出 720,006,540 元，预算执行率为 98.87%（详见表 1）。2021 年 1-6 月份镇区财政承担的普通 IC 卡乘车优惠补贴实际执行金额为 32,899,505 元，特定对象乘车优惠补贴实际执行金额为 12,448,888 元。

表 1 各项补贴工作资金安排情况（市财政承担部分）

单位：元

序号	补贴类别	预算金额	实际执行金额	执行率
1	成本规制补贴	314,500,000	314,500,000	100%
2	普通 IC 卡乘车优惠补贴	51,387,500	51,387,500	100%
3	特定人员乘车优惠补贴	19,008,900	19,008,900	100%
4	购置新能源公交车补贴	343,347,740	335,110,140	97.60%
合计		728,244,140	720,006,540	98.87%

（二）项目绩效目标

2021 年公交补贴项目绩效目标为：

1.通过成本规制补贴，基本弥补市公交集团的亏损，保障公交企业正常运营，促进公交服务不断提升，确保公交行业可持续发展。鼓励更多市民选择公交出行，进一步推动公共交通民生事业健康和谐发展。

2.通过两项乘车优惠补贴，落实政府优惠乘车政策，缓解企业资金运作压力，促使企业进一步优化线网结构，加密公交车班次、增加线路、延长服务时间，为市民出行提供安全、便捷、舒

适、环保的公共交通服务，确保公交服务 2021 年有进一步改善。

3.通过购置新能源公交车补贴，落实公交优先发展战略，缓解市公交集团购置公交车造成资金紧张的问题，维持市公交集团的正常营运，确保蓝天保卫战工作计划顺利执行，实现中山市主城区公交出行分担率、万人公交车拥有量稳定的目标，确保为广大市民提供安全优质的公共交通服务，促进公共交通与经济、环境和社会的协调发展。

二、绩效评价工作开展情况

（一）评价目的

通过本次绩效评价，重点围绕预算管理的主要内容和环节，包括决策、过程、产出和效益方面，以定量与定性相结合的方法全面分析本项目的投入与产出情况，检验项目实施结果与既定目标之间的实现程度，确保财政资金精准到位、用在实处，科学反映资金的使用绩效。同时，对本项目实施存在的问题提出改进意见和建议，帮助进一步优化项目实施效益与资源配置，提高项目管理和财政资金使用效益。

（二）评价对象和范围

1.评价对象和范围

本次绩效评价对象为 2021 年度公共交通发展补贴项目，该项目年初预算 747,174,300 元，预算调减 18,930,160 元，则调整后预算为 728,244,140 元，主要包括成本规制补贴、普通 IC 卡乘车优惠补贴、特定人员乘车优惠补贴和购置新能源公交车补贴等

四项补贴。

2.评价基准日

评价基准日为 2021 年 12 月 31 日。

(三) 评价原则及方法

1.评价原则

(1) 公正独立

秉承公正独立原则，独立开展第三方绩效评价工作，做到公平、公正，并自觉接受市财政局的监督。

(2) 真实客观

对自评资料的真实性、完整性、准确性进行严格把关，对评价意见和报告的科学性、客观性、合理性负责。

(3) 科学规范

确保第三方绩效评价工作的科学性和规范性，做好项目信息、资料的保密工作，并按要求完成资料归档。

2.评价方法

本项目采用目标预定与实施效果比较法、专家评议法、现场核查法和公众评议法进行综合评价，具体如下：

(1) 目标预定与实施效果比较法

通过对项目当期实际产生的社会经济效益结果与预期目标进行分析对比和定性分析、定量分析，分析完成（或未完成）目标的因素，从而评价财政支出绩效。

(2) 因素分析法

通过综合分析影响项目绩效目标实现、实施效果的内外因素，罗列及分析影响投入和产出的各项因素，进而评价其对项目实施成效的影响程度和促进作用。

（3）成本效益分析法

将一定时期内的项目支出与效益进行对比分析以评价绩效目标实现程度，适用于成本、效益均能准确计量的绩效评价项目。

（4）专家评议法

通过行业、绩效管理、财务等相关领域的专家对财政支出绩效进行分析，并形成评价意见。

（5）现场核查法

现场与资金使用单位进行深入沟通交流，实事求是检查其财务情况、管理情况和绩效表现等相关资料，对项目进行核实。

（6）公众评议法

通过专家评估、公众问卷及抽样调查等对财政支出效果进行评判，评价绩效目标实现程度。

（四）评价依据

项目评价主要依据如下：

- 1.《中华人民共和国预算法》；
- 2.《中共中央 国务院关于全面实施预算绩效管理的意见》（中发〔2018〕34号）；
- 3.财政部《关于印发<项目支出绩效评价管理办法>的通知》（财预〔2020〕10号）；

4.《关于印发<广东省省级财政预算绩效目标管理办法(试行)>的通知》(粤财绩〔2019〕11号);

5.《广东省财政支出绩效评价试行方案》;

6.《中山市人民政府关于全面实施预算绩效管理的工作意见》(中府〔2019〕102号);

7.《中山市财政局关于印发<中山市财政预算绩效管理委托第三方机构实施工作规程>的通知》(中财绩〔2021〕47号);

8.市交通局、市公交集团和市小榄公汽提供的绩效自评材料,包括基础信息表、绩效自评报告和相关佐证材料等。

(五)评价指标体系设置

本次绩效评价根据财政部《关于印发<项目支出绩效评价管理办法>的通知》(财预〔2020〕10号)、《中山市财政局关于印发<中山市财政预算绩效管理委托第三方机构实施工作规程>的通知》(中财绩〔2021〕47号)等文件要求,结合项目实际情况,针对性设计了包括4项一级指标、11项二级指标、27项三级指标的评价指标体系框架。该指标体系采用百分制计分法,其中项目决策12分、过程28分、产出28分和效益32分;此外,本次评价设置了逆向指标,总分-16分,包括自评工作质量-8分、经营管理质量-8分(详见附件1)。

本次绩效评价结果采取评分和评级相结合的方式,具体等级根据评价分值设定;评价结果分为优、良、中、差四个档次,分别为:优(得分 ≥ 90),良($90 > \text{得分} \geq 80$),中($80 > \text{得分} \geq 60$),

差（得分<60）。

（六）评价工作组织实施

本次评价工作主要经过了前期准备、单位自评、书面评价、现场访谈及勘查、综合评价、撰写报告 6 个阶段。

1.前期准备

（1）成立专业评价小组：按照项目类型和具体工作要求组建具有相应资质和工作经验的专家团队，专家团队包括绩效专家、行业专家以及财务专家，并选择其中一位行业专家作为主评人。

（2）制定并沟通确认工作方案：项目组根据相关工作要求，制定并与市财政局沟通确认工作方案（包括指标体系的设置等）。

2.单位自评

市交通局、市公交集团和市小榄公汽根据工作要求，开展绩效自评、组织收集材料，完成后将材料提交至项目组。

3.书面评价

项目组对自评材料进行审核，并对材料的及时性、完整性、规范性及内容有效性进行核查。同时，项目组根据项目材料和绩效评价指标体系出具书面评价意见，并拟定补充材料清单、现场评价工作安排、现场核查问题清单以及现场提供纸质材料等。

4.现场访谈及勘查

项目组根据现场评价工作安排，组织开展现场调研工作。调研对象为市交通局、市公交集团和市小榄公汽。现场调研分为座谈和实地勘察两个环节：一是项目组与项目相关负责人进行现场座谈，了解项目背景及基本情况，并针对核查问题清单进行调研、记录，搜集补充相关的佐证材料；二是到市公交集团和市小榄公汽抽取其中部分公交线路进行现场勘察，并做好记录；同时对市民开展满意度问卷调查工作。

5.综合评价

项目组基于前期自评材料、书面评价意见、现场访谈及勘察情况，组织开展综合评价，并撰写及探讨商定综合评价意见，以保证评价意见客观、详细、明确及具有建设性。

6.撰写及提交报告

项目组综合前期资料审核和分析、综合评价意见等情况，按要求撰写完成及提交本绩效评价报告（包含第三方绩效评价评分表等附件）。

三、综合评价结论

总体来看，2021年公交补贴项目的实施，基本弥补市公交集团的亏损，保障公交企业正常运营，缓解企业资金运作压力，为市民出行提供安全、便捷、舒适、环保的公共交通服务。从绩效评价四个维度来看，项目组认为2021年公交补贴项目论证充分，项目管理较为规范，资金到位及时且执行率高，项目预期目标基本实现且取得一定项目效益。但是，仍有不足之处，主要为

绩效指标设置有待加强、部分制度执行不到位、公交线路规划不够完善、市民满意度未达预期、自评工作质量有待进一步提升等。

基于书面、现场勘查结果及相关佐证材料分析，经综合评定 2021 年公交补贴项目综合评价得分为 84.34 分（见表 2，详细评分情况见附件 1），绩效等级为“良”（注：90（含）-100 分为优、80（含）-90 分为良、60（含）-80 分为中、60 分以下为差）。

表 2 2021 年公共交通发展补贴项目评分情况

一级指标		二级指标		三级指标		得分
名称	分值	名称	分值	名称	分值	
决策	12	项目立项	2	立项依据充分性	1	1
				立项程序规范性	1	1
		绩效目标	8	绩效目标规范性	8	4.50
		资金投入	2	预算编制科学性	2	1.75
过程	28	资金管理	14	资金到位率	3	3
				预算执行率	3	3
				资金使用合规性	8	8
		组织实施	14	管理制度健全性	6	5.50
				制度执行有效性	8	5.50
产出	28	产出数量	8	公共交通发展补贴工作完成率	2	2
				投入公交线路数量	2	2
				日均客运量	2	1.60
				日均运营里程	2	2

一级指标		二级指标		三级指标		得分		
名称	分值	名称	分值	名称	分值			
		产出质量	10	公共交通发展补贴发放准确率	2	2		
				服务质量信誉考核达标率	4	4		
				疫情防控工作达标率	4	4		
		产出时效	4	公共交通发展补贴发放及时率	2	2		
				公交运行准点率	2	2		
		产出成本	6	公共交通发展补贴项目成本控制率	2	1		
				公交规制成本下降率	4	2		
		效益	32	社会效益	24	公交日均客运量年度增长率	3	3
						线网长度增长率	2	2
线路年均上座增长率	4					2.50		
安全事故发生控制率	4					4		
百万人次有责投诉率	3					3		
公共交通发展水平提升度	8					6.49		
满意度	8			服务对象满意度	8	6.50		
小计					100	85.34		
逆向指标	-16	自评工作质量	-8	扣分处理	-8	-1		
		经营管理质量	-8	扣分处理	-8	0		
评价结果	总分					84.34		
	绩效等级	优（得分≥90），良（90>得分≥80），中（80>得分≥60），差（得分<60）				良		

四、绩效评价指标分析

(一) 项目决策情况

一级指标“项目决策”满分为 12 分，得分 8.25 分，得分率为 68.75%。

1.项目立项（满分 2 分，得分 2 分，得分率 100%）

(1) 立项依据充分性方面(满分 1 分, 得 1 分, 得分率 100%)

项目依据《关于印发<中山市城市公共交通企业财政补贴及监督管理办法>和<中山市公共交通客运服务成本规制方案>的通知》（中交〔2020〕183 号），对市公交集团实施成本规制补贴、购置新能源公共汽车补贴、特定对象乘车优惠补贴及普通 IC 卡乘车优惠补贴，对小榄公汽实施特定对象乘车优惠补贴及普通 IC 卡乘车优惠补贴，项目立项依据充分。

(2) 立项程序规范性方面(满分 1 分, 得 1 分, 得分率 100%)

根据《关于印发<中山市城市公共交通企业财政补贴及监督管理办法>和<中山市公共交通客运服务成本规制方案>的通知》（中交〔2020〕183 号），市交通局作为预算单位，组织城市公共交通企业编制补贴项目的中期财政规划和年度预算，按相关程序报市财政局。根据上级部门工作要求，组织城市公共交通企业完成中央补助申报，企业按要求报送运营数据和材料。本项目按照文件规定的程序申请设立。其中成本规制补贴、特定对象乘车优惠补贴、普通 IC 卡乘车优惠补贴均为对公交企业贯彻执行政府政策性指令的补亏性质补贴，购置新能源公共汽车补贴为专项

补贴。审批文件、材料均符合相关要求。

2.绩效目标（满分 8 分，得分 4.50 分，得分率 56.25%）

绩效目标合理性方面（满分 8 分，得 4.50 分，得分率 56.25%）

根据《2021 年财政补贴预算申报资料》，市交通局针对各子项设置了项目整体绩效目标，符合客观实际，并将绩效目标细化设置为产出数量、质量、时效、经济效益、社会效益、环境效益、可持续发展和满意度等产出和效益指标，符合产出和效益设置原则；指标设置涵盖了多个考量维度，能较为全面且客观地对项目的实施效果进行综合考核评价。绩效目标和指标设置具有一定的合理性。

但是，指标设置仍存在以下问题：

一是绩效指标设置不够完整。第一，关于产出指标，缺少质量指标“服务质量信誉考核达标率”“疫情防控工作达标率”等；缺少时效指标“公交运行准点率”等；第二，关于效益指标，缺少社会效益指标“公交日均客运量年度增长率”“线网长度增长率”“线路年均上座增长率”等。

二是部分产出和效益指标设置不够合理，且未能量化。如数量指标“完成公交车购置”、时效指标“年内完成购置工作”“及时回复市民投诉”等指标设置不够准确；又如时效指标“刷卡市民受惠时效性”的指标值“刷卡即时受惠，不受次数限制”量化不足，缺乏可衡量性，不利于考核。

三是未能正确区分产出和效益指标。数量指标“车辆验收通

过率”更偏向于质量指标；质量指标“有责服务投诉率”“安全生产稳定”更偏向于社会效益指标，质量指标“定期对企业运营情况和资金使用情况进行监督检查”“定期对公交服务质量进行抽查”更偏向于时效指标；经济效益指标“公交企业谷峰用电利用率”更偏向于社会效益指标；社会效益指标“市民公交出行成本节省金额”更偏向于成本或经济指标；环境效益指标“城区每万人拥有公交车标台数”更偏向于社会效益指标等。综上所述，该项综合评价得 4.50 分。

3.资金投入（满分 2 分，得分 1.75 分，得分率 87.50%）

预算编制科学性（满分 2 分，得 1.75 分，得分率 87.50%）

根据《2021 年财政补贴预算申报资料》，预算编制经过科学论证、有明确标准。其中：购置新能源公交车补贴预算依据购车合同、第三方询价报告等材料进行测算；普通 IC 卡乘车优惠补贴、特定人员乘车优惠补贴预算依据预算编制时期客流量情况，结合环境因素变化进行预测，根据补贴制度制定的计算公式进行测算；成本规制补贴预算参考往年实际成本支出情况，结合往年第三方审计清算报告，依据成本规制方案核算项目及标准来编制预算。

但是，预算编制仍存在以下问题：**部分成本未按权责发生制计量，一定程度上影响补贴金额的准确性。**市公交集团未按权责发生制计量成本规制项目，导致实际领用价值与记账价值存在差异，一定程度上影响补贴金额的准确性。如市公交集团 2020 年

保修材料在 9 月份领料-404,850.81 元；2020 年冲回 2019 年成本 -3,552,531.72 元，2021 年冲回 2020 年成本 1,200,036.80 元。综上所述，该项综合评价得 1.75 分。

（二）项目过程情况

一级指标“项目过程”满分为 28 分，得分 25 分，得分率为 89.29%。

1.资金管理（满分 14 分，得分 14 分，得分率 100%）

（1）资金到位率方面（满分 3 分，得 3 分，得分率 100%）

据统计，2021 年公交补贴项目年初预算 747,174,300 元，后因财政回收预算调整 18,930,160 元，调整后预算为 728,244,140 元。经核实，实际到位资金为 720,006,540 元，资金到位率为 98.87%，资金保障程度较高，该项指标得满分。各项补贴工作资金到位情况详见表 3。

表 3 各项补贴工作资金到位情况

单位：元

序号	补贴类别	预算金额	实际到位资金	资金到位率
1	成本规制补贴	314,500,000	314,500,000	100%
2	普通 IC 卡乘车优惠补贴	51,387,500	51,387,500	100%
3	特定人员乘车优惠补贴	19,008,900	19,008,900	100%
4	购置新能源公交车补贴	343,347,740	335,110,140	97.60%
合计		728,244,140	720,006,540	98.87%

(2) 预算执行率方面(满分3分,得3分,得分率100%)

据统计,2021年公交补贴项目实际支出金额为720,006,540元,预算执行率为98.87%,预算执行情况良好,该项指标得满分。各项补贴工作预算执行情况详见表1。

(3)资金使用合规性方面(满分8分,得8分,得分率100%)

市小榄公汽对公交补贴资金进行规范使用,每一笔补贴资金存入公司基本账户,对收到每笔补贴资金建立台账,补贴资金全部用于支付司乘人工成本、福利、车辆耗能、配件、维修、保险等运营成本。市公交集团根据《公交运营财政补贴及专项资金管理办法》《关于印发<中山市城市公共交通企业财政补贴及监督管理办法><中山市公共交通客运服务成本规制方案>的通知》

(中交〔2020〕183号)及《财务管理制度》《公交运营财政补贴及专项资金管理办法》等相关制度规定要求,基本较为规范管理、使用资金,并对购置新能源公共汽车补贴资金实行专户专款专用管理,资金使用用途与预算批复用途相符,支付进度较为合理,该指标得满分。

2.组织实施(满分14分,得11分,得分率78.57%)

(1)管理制度健全性(满分6分,得5.50分,得分率91.67%)

市交通局提供了《关于印发<中山市城市公共交通企业财政补贴及监督管理办法><中山市城市公共交通客运服务成本规制方案>的通知》(中交〔2020〕183号)、《公交运营财政补贴及专项资金管理办法》《中山市交通局关于进一步规范一般公共

预算开支审批的通知》（中交〔2020〕20号）等材料，市公交集团的《财务管理制度》《合同管理规定》《公交运营财政补贴及专项资金管理办法》《投币机钱胆管理规定》《公交营运线路规划与开发管理规定》《公交站点设施管理办法》等材料，市小榄公汽提供了《财务管理制度》《合同管理制度》，制度建设较为全面。但市小榄公汽未提供《投币机钱胆管理规定》《公交营运线路规划与开发管理规定》《公交站点设施管理办法》等业务管理办法和2021年线路规划情况及相关决策程序资料。综上所述，该项综合评价得5.50分。

（2）制度执行有效性（满分8分，得5.50分，得分率68.75%）

项目严格按照《关于印发<中山市城市公共交通企业财政补贴及监督管理办法>和<中山市公共交通客运服务成本规制方案>的通知》（中交〔2020〕183号）执行、管理。依据《线路开通、调整方案》以及线路调整、优化的通知、请示、批复和公众号推文、通告等文件，线路规划和优化调整按制度履行相关程序。市交通局不定期对公交企业政策实施情况进行检查，并每年对政策目标与指标完成情况进行验收。

但仍存在以下两个问题：一是项目监督有效性佐证不足，有待进一步验证。根据《预算申报表》中绩效指标，市交通局每年不少于4次定期对公交企业运营情况和资金使用情况进行监督检查、每月对公交服务质量进行抽查，但是未见公交企业对市交通局检查监督意见的落实情况材料。二是项目管理存在不足，管

理时效性有待进一步提高。按照《关于印发<中山市城市公共交通企业财政补贴及监督管理办法><中山市城市公共交通客运服务成本规制方案>的通知》（中交〔2020〕183号）规定，市发改局根据市公交集团的年度财务审计结果，对市公交集团进行成本监审，于每年8月底前形成成本监审报告。而《中山市发展和改革局<关于中山市公共交通运输集团有限公司公共汽车客运、中山市小榄公共汽车有限公司公共汽车客运的成本监审报告>》（中发改成监审〔2021〕35/36号）中，显示2021年6月15日至2021年7月14日对中山市公共交通运输集团有限公司、中山市小榄公共汽车有限公司2020年度的公交客运成本实施了监审，监审报告时间为2021年9月6日，晚于8月底。综上所述，该项综合评价得5.50分。

（三）项目产出情况

一级指标“项目产出”满分为28分，得分24.60分，得分率为87.86%。

1.产出数量（满分8分，得分7.60分，得分率95%）

（1）公共交通发展补贴工作完成率方面（满分2分，得2分，得分率100%）

根据《关于拨付2021年第一至第四季度运营类补贴的函》《中山市交通局关于拨付2021年第1季度公交购车补贴的函》《中山市交通局关于拨付2021年批次200辆新能源公交车第一笔购车补贴的函》等文件可知，市交通局已在年度内完成了成本

规制补贴、普通 IC 卡乘车优惠补贴、特定人员乘车优惠补贴、购置新能源公交车补贴等四项补贴工作，公共交通发展补贴工作完成率 100%，该项指标得满分。

(2) 投入公交线路数量方面（满分 2 分，得 2 分，得分率 100%）

根据《2021 年度公交线路汇总表（市公交集团）》《2021 年中山市小榄公共汽车有限公司线路运行情况表》可知，市公交集团实际投入 204 条公交线路，市小榄公汽实际投入 20 条公交线路，其中对开 9 条，故合计 215 条。计划投入公交线路 210 条，经核查，实际投入的公交线路数量达到了计划数，该项指标得满分。

(3) 日均客运量方面（满分 2 分，得 1.60 分，得分率 80%）

据《2020-2021 年度公交客运量统计表》显示，2021 年市公交集团实际年公交客运量为 112,307,063 人次，市小榄公汽实际年公交客运量为 6,136,677 人次，合计 118,443,740 人次（即 1.18 亿人次），实际日均客运量为 324,503 人次。根据《预算申报表》，2021 年计划年公交客运量 1.55 亿人次，即计划日均客运量 424,658 人次，完成率为 76.42%。市交通局说明日均客运量未完成的主要原因是由于疫情频发，网约车、私家车、电动自行车等竞争，道路施工造成交通拥堵，驾驶员不足等因素。综上所述，该项综合评价得 1.60 分。

(4) 日均运营里程方面（满分 2 分，得 2 分，得分率 100%）

据《2020年至2021年公交运营里程统计表》显示，2021年市公交集团实际年运营总里程为13,093.08万公里，市小榄公汽实际年运营总里程为794.82万公里，合计13,887.90万公里，实际日均运营里程为38.05万公里。根据《预算申报表》，2021年计划年运营总里程13,500万公里，即计划日均运营里程36.99万公里。经核查，公交车辆实际日均运营里程数达到了计划值，该项指标得满分。

2.产出质量（满分10分，得分10分，得分率100%）

（1）公共交通发展补贴发放准确率方面（满分2分，得2分，得分率100%）

根据《关于拨付2021年第一至第四季度运营类补贴的函》《中山市交通局关于拨付2021年第1季度公交购车补贴的函》《中山市交通局关于拨付2021年批次200辆新能源公交车第一笔购车补贴的函》等文件可知，按规定需发放的补贴金额合计为720,006,540元。根据四项补贴工作的补贴到账银行回单及收据等材料可知，市公交集团和市小榄公汽的四项补贴工作均按规定发放，实际共发放720,006,540元，公共交通发展补贴发放准确率达100%，该项指标得满分。

（2）服务质量信誉考核达标率方面（满分4分，得4分，得分率100%）

根据《中山市2021年度城市公交企业质量信誉考核结果公示》（中交便笺〔2022〕543号）可知，市交通局委托中山市交

通运输行业协会组织专家于 2022 年 5 月 16 至 19 日对市公交集团和市小榄公汽进行 2021 年度质量信誉考核，最终考核等级均为 AAA。服务质量信誉考核达标率达 100%，该项指标得满分。

(3) 疫情防控工作达标率方面（满分 4 分，得 4 分，得分率 100%）

依据《关于印发<中山公交集团新型冠状病毒肺炎疫情常态化防控工作方案>（2021 年版）的通知》《关于进一步加强公共汽车疫情防控措施的通知》《城南车队公交站点疫情防控检查登记表》《城南车队疫情防控承诺书》等文件可知，市公交集团的疫情防控工作落实到位。且项目组通过现场实地勘察和问卷调查，抽查部分公交车辆的疫情防控工作开展情况，市公交集团和市小榄公汽开展的疫情防控工作均达标，如戴口罩、出示健康码、测体温等疫情防控措施均落实到位。因此评定疫情防控工作达标率达 100%，该项指标得满分。

3.产出时效（满分 4 分，得分 4 分，得分率 100%）

(1) 公共交通发展补贴发放及时率方面（满分 2 分，得 2 分，得分率 100%）

根据《关于印发<中山市城市公共交通企业财政补贴及监督管理办法><中山市城市公共交通客运服务成本规制方案>的通知》（中交〔2020〕183 号）文件要求，购置新能源公交车补贴按项目实施进度进行资金拨付，其它补贴按“先预拨、后清算”原则实行统筹拨付。经评价，公共交通发展补贴基本发放及时。

该项指标得满分。

(2) 公交运行准点率方面(满分 2 分,得 2 分,得分率 100%)

根据市公交集团提供的《2020-2021 年度公交准点率情况表》得知,2021 年市公交集团的车次准点率为 94.15%;根据市小榄公汽提供的《公交运行准点情况》,2021 年市小榄公汽的车次准点率接近于 100%。经核查,公交运行准点率均达到了目标值,该项指标得满分。

4.产出成本(满分 6 分,得分 3 分,得分率 50%)

(1) 公共交通发展补贴项目成本控制率方面(满分 2 分,得 1 分,得分率 50%)

市交通局未提供 2021 年公交成本规制审计报告书,无法判定 2021 年项目成本是否控制在成本规制标准范围内。但是,考虑到市交通局提供的《2019 年和 2020 年公交成本规制审计报告书》显示,2019 年实际规制补贴 41,831 万元,低于按标准核算值(45,760 万元);2020 年实际规制补贴 48,695.50 万元,略高于按标准核算值(48,669 万元),该项综合评价得 1 分。

(2) 公交规制成本下降率方面(满分 4 分,得 2 分,得分率 50%)

通过对各项公交规制成本进行对比分析,2021 年人工成本、单位保修材料费、单位轮胎费和管理费用较 2020 年有所上升,2021 年单位保修材料费的实际支出大于计划支出,未能较好做到成本控制。虽然人工成本受物价上升、疫情和 2020 年社保减

免优惠政策等因素的影响,保修材料费、轮胎费受车辆运营里程、车辆损耗等因素的影响,管理费用受疫情因素影响,但是,根据《2020 关于印发<中山市城市公共交通企业财政补贴及监督管理办法><中山市城市公共交通客运服务成本规制方案>的通知(含附件)》可知:“第二章 公交成本规制方法 第五条 公交规制成本指与公交业务有关的合理成本,等于经成本控制指标标准值或依照本方案规定的其他方法核定的各项成本之和,具体由运营成本、期间费用构成。一、运营成本包括人工成本、燃料费、折旧与摊销、保修材料费、轮胎消耗费、保险费、事故损失费、车辆租赁费、运营业务费”,加上现在进行的绩效评价是对已有政策或规定的实施情况的评价,且成本控制是财政资金使用效率的指标之一,成本规制要考虑精细化管理、管理效率提升可降低成本的幅度,成本规制的成本数是补贴计算的基础数据。因此,综合各方面的因素影响,市公交集团应加强对公交规制成本的把控,充分发挥财政资金的使用效益。

综上所述,该项综合评价得 2 分(具体得分情况详见表 4)。

表 4 各项公交规制成本得分情况

序号		评价要点	计算结果	得分
A	1	人工成本下降率	16.65%	0
	2	单位燃料费下降率	-41.67%	0.25
	3	单位保修材料费下降率	0%	0

序号		评价要点	计算结果	得分
	4	单位轮胎费下降率	66.67%	0
	5	单位运营业务费下降率	-66.67%	0.25
	6	管理费用下降率	0.22%	0
B	1	人工成本控制率	95.49%	0.25
	2	单位燃料费成本控制率	63.11%	0.25
	3	单位保修材料费成本控制率	190.50%	0
	4	单位轮胎费成本控制率	86.59%	0.50
	5	单位运营业务费成本控制率	55.44%	0.25
	6	管理费用成本控制率	67.44%	0.25
合计				2

（四）项目效益情况

一级指标“项目效益”满分为 32 分，得分 27.49 分，得分率为 85.91%。

1.社会效益（满分 24 分，得分 20.99 分，得分率 87.46%）

（1）公交日均客运量年度增长率方面（满分 3 分，得 3 分，得分率 100%）

据《2020-2021 年度公交客运量统计表》显示，2020 年市公交集团实际年公交客运量为 103,345,223 人，市小榄公汽实际年公交客运量为 6,303,969 人，合计 109,649,192 人，实际日均客运量为 300,409 人。2021 年市公交集团实际年公交客运量为

112,307,063 人次，市小榄公汽实际年公交客运量为 6,136,677 人次，合计 118,443,740 人次，实际日均客运量为 324,503 人次。由此可见，日均客运量年增长率为 $8.02\% > 0\%$ ，2021 年公交日均客运量较 2020 年有所增长，该项指标得满分。

(2) 线网长度增长率方面(满分 2 分,得 2 分,得分率 100%)

据《2020-2021 年线网变化情况统计表》显示，截止 2020 年底市公交集团线网长度 1455.1 公里，截止 2021 年底线网长度为 1464.4 公里；截止 2020 年底市小榄公汽线网长度 22 公里，截止 2021 年底线网长度为 25 公里，分别合计 1477.1 公里和 1489.4 公里。因此，计算得出线网长度增长率为 0.83% ，2021 年线网长度较 2020 年有所增长，该项指标得满分。

(3) 线路年均上座增长率方面(满分 4 分,得 2.50 分,得分率 62.50%)

据《2020-2021 年度公交客运量统计表》显示，2020 年和 2021 年市公交集团和市小榄公汽的客运量合计分别为 109,649,192 人（即 1.10 亿人次）和 118,443,740 人次（即 1.18 亿人次）。据《2020-2021 年公交班次统计表》显示市公交集团 2020 年和 2021 年班次分别为 2,520,430 次和 2,893,960 次，市小榄公汽 2020 年和 2021 年班次分别为 534,360 次和 453,695 次。根据《2020-2021 年公共交通车型及座位数》，单辆座位数平均为 28 个。因此，分别计算得出 2020 年线路年均上座率为 128.19% ；2021 年线路年均上座率为 126.36% 。最后计算得出 2021 年线路年均上座增

长率为-1.43%，综合评价该项得 2.50 分。

（4）安全事故发生控制率方面（满分 4 分，得 4 分，得分率 100%）

据《2020-2021 年度事故数量统计表》显示，2020 年和 2021 年市公交集团安全事故发生次数分别为 28 次和 22 次，市小榄公汽发生次数分别为 20 次和 14 次，合计分别为 48 次和 36 次。根据《2020 年至 2021 年公交营运里程统计表》，2020 年和 2021 年市公交集团实际年运营总里程分别为 11,528.26 万公里和 13,093.08 万公里，市小榄公汽实际年运营总里程分别为 770.12 万公里和 794.82 万公里，合计分别为 12,298.38 万公里和 13,887.90 万公里。因此，计算得出 2020 年百万公里事故率为 39.03%、2021 年百万公里事故率为 25.92%，百万公里事故减少率为 33.58%，2021 年的百万公里事故控制较好。且根据《中山市 2021 年度城市公交企业质量信誉考核报告》可知，2021 年市公交集团和市小榄公汽均未发生重大安全事故。因此，该项指标得满分。

（5）百万人次有责投诉率方面（满分 3 分，得 3 分，得分率 100%）

据《2020-2021 年公交投诉量情况表》显示，2020 年和 2021 年市公交集团有责投诉量分别为 129 次和 132 次，市小榄公汽有责投诉量分别有 9 次和 4 次，分别合计为 138 次和 136 次。同时，据《2020-2021 年度公交客运量统计表》显示，2020 年和 2021

年市公交集团和市小榄公汽的客运量合计分别为 109,649,192 人和 118,443,740 人次。因此，计算得出 2020 年百万人次有责投诉率为 125.86%（即每一百万人次约发生 1.26 次投诉），2021 年百万人次有责投诉率为 114.82%（即每一百万人次约发生 1.15 次投诉），2021 年百万人次有责投诉率低于 2020 年。该项指标得满分。

（6）公共交通发展水平提升度方面（满分 8 分，得 6.49 分，得分率 81.13%）

①根据《2020-2021 年公交线路加密班次、延长服务时间汇总表》可知，2021 年 4 次加密班次，1 次延长服务时间，2 次同时加密班次和延长服务时间；计划加密及延长服务时间线路数量为 5 次。因此，公共交通加密及延长服务时间线路数量达到目标值，该项得 1 分。

②据《2020-2021 年中心城区线路车辆统计表》显示，2020 年中心城区线路车辆统计数据为 1173.6 标台、投入车辆 1029 台；2021 年中心城区线路车辆统计数据为 1228 标台、投入车辆 1066 台，计算得出标台增长率为 4.64%。同时计算得出 2020 年每万人拥有公交车标台数为 9.34 标台/万人，2021 年每万人拥有公交车标台数为 9.65 标台/万人，2021 年每万人拥有公交车标台数对比上一年度有所增长。该项得 1 分。

③据《2020-2021 年度公交车辆统计表》显示，市公交集团 2020 年纯电动、租用混合、租用纯电动车的数量分别为占公交

车总量(2072 辆)的 82.05%、2.90%和 15.06%，合计 100%。2021 年纯电动、租用混合、租用纯电动车的数量分别为占公交车总量(2272 辆)的 83.63%、2.64%和 13.73%，合计 100%。同时，据市小榄公汽《2020-2021 年车辆数量统计表》《2020-2021 年实际新能源公交车投入运营数量统计表》显示，2020 年和 2021 年年底车辆数分别为 170 辆和 168 辆，新能源公交车分别为 169 辆和 168 辆，新能源公交车占比分别为 99.41%和 100%。因此，计算该项得分为 1.99 分。

④项目对 12 条公交线路进行优化调整，并新开通 5 条公交线路，有效提升公交线路的整体布局。经评价可知，市公交集团推进“智慧公交”建设，如推进数据中台系统建设、完成公交数据大脑平台客流、线网及云图等模块上线应用和深度应用营运大数据分析平台利用辅助开通优化线路等，为中山市成为内联外通、便捷畅顺的交通枢纽城市发挥支撑和引领作用。但是，经核查仍存在以下问题。一是项目缺少 2021 年整体公交线路规划，未提供公交运营线路规划制定中对资源保障可行性的论证，以及组织规划评审论证资料和线路试运行 3 个月后进行评估的相关评估程序及资料等，公交发展整体布局规划依据不够充分。在市公交集团面临较大经营压力、尚未具备相应的资金实力的情况下，线网增加、车辆增加、补贴增加都在一定程度上对政府财政产生压力，且中山市作为宜居城市，人口年轻化程度较高，线路规划尤其需要在城市公交发展总体规划及中短期规划指导下进行。二是

项目未能显著实现预期效果。项目拟通过对公共交通企业执行政府指令性任务产生的政策性亏损给予补贴，以减轻市公交集团因中央油补资金骤减、公交服务投入与营收增长不成比例等而导致经营压力不断增大等问题，保持公共交通行业稳定可持续发展，但根据 2021 年度审计报告披露，市公交集团 2021 年度营业成本同比上升 6.59%，从相关数据变化情况可见，项目未能显著实现预期效果。综合评价得 2.50 分。

综上所述，该项综合评价得 6.49 分。

2.满意度（满分 8 分，得分 6.50 分，得分率 81.25%）

本次满意度调查采用线上和线下两种形式，主要针对市民和城市公交企业两个调查对象发放问卷（范本详见附件 2），实际回收 587 份市民有效问卷，36 份城市公交企业有效问卷。调查问卷结果显示，市民满意度为 82.89%，主要不满意的方面是对公交的便捷性（候车时间）不满意（满意度分析结果详见附件 3-1），评价得分 5 分；城市公交企业满意度为 89.72%，主要不满意的方面是对公交补贴政策的补贴范围、额度不满意（满意度分析结果详见附件 3-2），评价得分 1.50 分。综上所述，该项综合评价得分 6.50 分。

（五）逆向指标情况

1.自评工作质量（总分-8 分，扣 1 分）

市交通局在规定时间内完成项目绩效自评工作，并提交了绩效自评材料；但是，自评工作质量仍有待进一步提升。

(1) 基础信息表的个别信息填写不够严谨。

基础信息表中的部分数据填写有误。如“实际线路年均上座增长率”对应填写的数据不正确。

(2) 自评佐证材料之间存在数据不一致。

据《2020-2021 年度公交准点率情况表》显示，2021 年市公交集团的车次准点率为 94.15%，但《2021 年度工作总结》显示公交准点率达 93.12%，两者数据存在不一致。

综上所述，综合评价扣 1 分。

2.经营管理质量（总分-8 分，扣 0 分）

经评价，市公交集团、市小榄公汽不存在弄虚作假、提供虚假数据及材料，套取补贴资金等行为；不存在恶意拖欠员工工资，造成重大社会影响和不稳定等行为；不存在不服从市政府及市交通局应急调度指令行为；不存在不执行公共交通票价优惠等指令性政策的行为。该项不扣分。

五、主要经验及做法

（一）顺利完成市委市政府部署民生公交任务，做好“我为群众办实事”

一是根据公交线网规划、市民需求和各产业平台发展，加大优化运力结构和公交线网的力度。2021 年落实市十件民生实事任务，累计新开通 5 条公交线路（其中跨市公交线路 1 条，红色公交线路 1 条，常规公交线路 3 条）、调整 12 条公交营运线路，加密 6 条公交线路的班次、延长 3 条公交线路的服务时间，投入

公交线路 215 条，日均运营里程 38.05 万公里，顺利完成了市委市政府部署的民生公交任务，织密“民生线”，进一步提升公交服务覆盖面和服务能力。二是推进节能减排共卫蓝天。2021 年完成 2020 年新购置的 200 辆新能源车投放运营，并完成 200 辆新能源车购置任务，落实国家“碳达峰、碳中和”政策，助力中山在全国“2021 年蓝天百强城市榜”位列第六。三是在快速公交线路 13 个站推行人脸识别乘车技术，推动智能公交建设，进一步提升乘客的出行体验。

（二）稳步推进“平安公交”建设，强化安全发展体系

一是加强安全生产教育培训和隐患排查。落实安全教育常态化，定期召开安全会议，开展安全教育培训、应急演练、心理健康培训等活动。同时，完善健全安全生产检查长效机制，形成“检查-反馈-整改-跟踪”的闭环管理。二是加大安全行车管控力度。着重整治驾驶员疲劳驾驶，与去年同期对比，百万公里事故发生下降 33.58%，取得一定成效。三是保障车辆技术安全，持续完善新能源车技术管理，更新车辆回场检验标准，开展车辆一二级维护质量互相抽查工作，提高一二级维护质量。同时，严抓车辆专项安全管理。如开展动力电池专项技术排查，实现动力电池重点参数实时检测，开展全体驾驶员应急处置预案的年度培训和演练。通过组织落地实施相关措施，稳步推进“平安公交”建设，强化安全发展体系。

(三)严格落实上级部门疫情防控工作部署,压紧抓实做好疫情防控措施

严格落实上级部门疫情防控工作部署,压紧抓实做好疫情防控措施,打好防疫战。一是对公共汽车实行每班次一消毒一通风,车辆夜间回场后进行全面消毒,日均消毒 1.8 万车次;对市民乘坐公共汽车时落实“三个 100%”,日均测温验码超 32 万人次;加强应急处置,及时处理乘客红码 6 宗,乘客黄码 156 宗。二是在 5 个人流集散点提供健康码“绿码”打印服务;关联实名公交 IC 卡信息与粤康码信息,免除扫码亮码环节。三是组织员工接种新冠疫苗,目前前两针接种率已达 100%,第三针接种率达 70%;组织全体人员参与协助核酸检测。

六、存在问题

(一)绩效指标设置不够科学,且未能正确区分产出和效益指标,不利于充分发挥其导向性作用

一是绩效指标设置不够完整。第一,关于产出指标,缺少对服务质量信誉情况、疫情防控工作达标情况、公交运行准点情况、公共交通发展补贴项目成本控制、下降等情况的考核。第二,关于效益指标,缺少对公交日均客运量年度增长情况、线网长度增长情况和线路年均上座增长等情况的考核。二是部分产出和效益指标设置不够合理,且未能量化。如数量指标“完成公交车购置”、时效指标“年内完成购置工作”“及时回复市民投诉”等指标设置不够准确;又如时效指标“刷卡市民受惠时效性”的指标值“刷卡

即时受惠，不受次数限制”量化不足，缺乏可衡量性，不利于考核。三是未能正确区分产出和效益指标。数量指标“车辆验收通过率”更偏向于质量指标；质量指标“有责服务投诉率”“安全生产稳定”更偏向于社会效益指标；社会效益指标“市民公交出行成本节省金额”更偏向于成本或经济指标；环境效益指标“城区每万人拥有公交车标台数”更偏向于社会效益指标等，不利于充分发挥绩效指标的导向性作用。

（二）部分成本未按权责发生制计量，可能导致补贴金额不准确，一定程度影响财政资金使用效率

因成本规制补贴是对政策性亏损进行的补贴，补贴与规制收入、规制成本及服务质量信誉考核挂钩，因此，资金使用单位规制收入、规制成本的核算准确性至关重要。但是，经核查发现市公交集团未按权责发生制计量成本规制项目，导致实际领用价值与记账价值存在差异，一定程度上影响补贴金额的准确性。如市公交集团 2020 年保修材料在 9 月份领料-404,850.81 元；2020 年冲回 2019 年成本-3,552,531.72 元，2021 年冲回 2020 年成本 1,200,036.80 元。

（三）部分制度文件不够完善，监督有效性佐证不足，项目管理时效性有待进一步提高

一是制度文件有待进一步完善健全。市小榄公汽未提供《投币机钱胆管理规定》《公交营运线路规划与开发管理规定》《公交站点设施管理办法》等业务管理办法和 2021 年线路规划情况

及相关决策程序资料。二是项目监督有效性佐证不足，有待进一步验证。根据《预算申报表》中绩效指标，市交通局每年不少于4次定期对公交企业运营情况和资金使用情况进行监督检查、每月对公交服务质量进行抽查，但是未见公交企业对市交通局检查监督意见的落实情况材料。三是项目管理存在不足，管理时效性有待进一步提高。按照《关于印发<中山市城市公共交通企业财政补贴及监督管理办法><中山市城市公共交通客运服务成本规制方案>的通知》（中交〔2020〕183号）规定，市发改局根据市公交集团的年度财务审计结果，对市公交集团进行成本监审，于每年8月底前形成成本监审报告。而《中山市发展和改革局<关于中山市公共交通运输集团有限公司公共汽车客运、中山市小榄公共汽车有限公司公共汽车客运的成本监审报告>》（中发改成监审〔2021〕35/36号）中，显示2021年6月15日至2021年7月14日对中山市公共交通运输集团有限公司、中山市小榄公共汽车有限公司2020年度的公交客运成本实施了监审，监审报告时间为2021年9月6日，晚于8月底。

（四）部分产出和效益指标未达标，且公交线路规划不够完善，公共交通发展水平有待进一步提升

一是部分产出和效益指标未达标。包括日均客运量、公交规制成本下降率、线路年均上座增长率等指标。主要原因为：公交出行人数受疫情等因素影响而出现下降，成本受疫情和物价水平上涨等因素影响而难以实现有效控制，以及公交占机动化出行比

重未得到有效提升。二是项目缺少 2021 年整体公交线路规划，未提供公交运营线路规划制定中对资源保障可行性的论证，以及缺少组织规划评审论证资料和线路试运行 3 个月后进行评估的相关评估程序及资料等，公交发展整体布局规划依据不够充分。在市公交集团面临较大经营压力、尚未具备相应的资金实力的情况下，线网增加、车辆增加、补贴增加都在一定程度上对政府财政产生压力，且中山市作为宜居城市，人口年轻化程度较高，线路规划尤其需要在城市公交发展总体规划及中短期规划指导下进行。三是项目未能显著实现预期效果，公共交通发展水平有待进一步提升。项目拟通过对公共交通企业执行政府指令性任务产生的政策性亏损给予补贴，以减轻市公交集团因公交服务投入与营收增长不成比例等而导致经营压力不断增大等问题，保持公共交通行业稳定可持续发展。但根据 2021 年度审计报告披露，市公交集团 2021 年度营业成本同比上升 6.59%，从相关数据变化情况可见，项目未能显著实现预期效果。

（五）市民满意度未达预期，候车时间较长等问题较为突出，一定程度影响了市民乘坐体验

一是主管单位未及时开展满意度调查工作，缺少相关佐证材料。市交通局设置了满意度指标“市民满意度”，但是未及时开展满意度调查工作，缺少满意度指标的佐证材料，一定程度上影响了满意度指标的自评考核。二是存在候车时间较长、市民对公交乘车优惠政策的知晓度不高等问题，市民满意度未达预期。通过

项目组开展第三方《关于中山市 2021 年公交补贴项目针对市民和城市公交企业两个调查对象的满意度调查》工作，共收集 587 份市民有效问卷，36 份公交企业有效问卷。经统计，市民对公交补贴项目整体平均满意度为 82.89%（详见表 5），未达预期指标值“85%”。满意度调查结果主要反映了以下问题。**第一**，市民不优先选择公交出行，83.33%的原因是候车时间长，在一定程度上影响了市民的乘坐体验；**第二**，仅有 61.46%的市民对公交乘车优惠政策较为了解（详见图 1），一定程度上反映了市民对公交乘车优惠政策的知晓度不高，一定程度上制约了公共交通的可持续发展。

表 5 2021 年度公交补贴项目问卷调查统计结果（市民）

序号	调查问题	满意度
1	您对中山市公交的便捷性（候车时间）满意吗？	76.61%
2	您对中山市公交车辆管理情况满意吗？	85.43%
(1)	车身外观	85.46%
(2)	车内设施	85.37%
(3)	服务标志（公交路线图、标语等）	85.42%
(4)	车厢整洁度	85.46%
3	您对中山市公交运营服务情况满意吗？	85.71%
(1)	行车安全性	87.24%
(2)	驾驶规范（是否超速、飞站等）	85.72%
(3)	司机服务态度	84.90%

序号	调查问题	满意度
(4)	投诉事项处理情况	84.98%
4	您对乘坐中山市公共交通汽车的满意度(整体评价)如何?	83.82%
平均满意度		82.89%

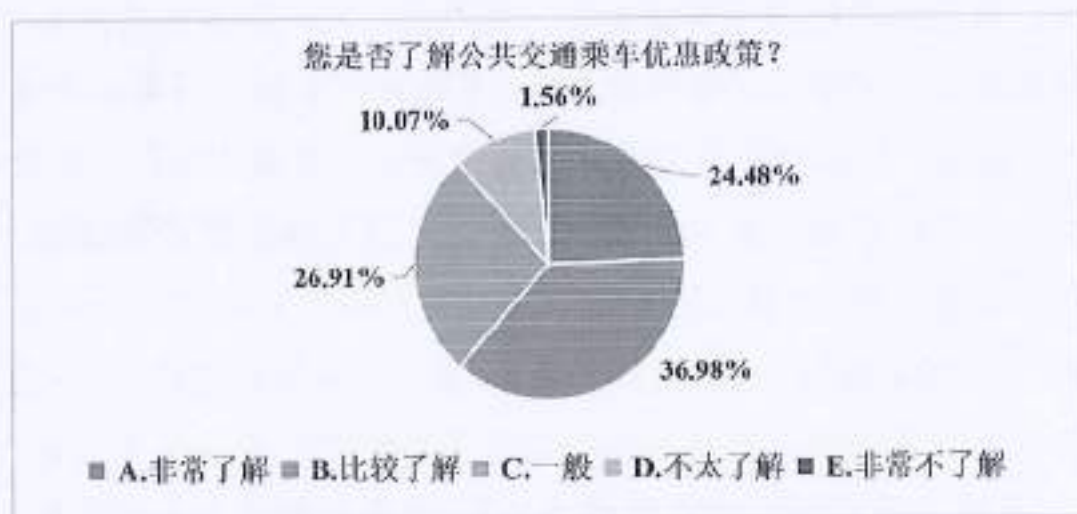


图1 对“是否了解公共交通乘车优惠政策”的调查结果

(六) 绩效自评材料不够完善, 且存在数据不一致等不足, 自评工作质量有待进一步提升

一是绩效评价基础信息表的个别信息填写不够严谨。基础信息表中的部分数据填写有误。如“实际线路年均上座增长率”对应填写的数据不正确。二是自评佐证材料之间存在数据不一致。例如, 据《2020-2021 年度公交准点率情况表》显示, 2021 年市公交集团的车次准点率为 94.15%, 但《2021 年度工作总结》显示公交准点率达 93.12%, 两者数据存在不一致。综上所述, 自评工作质量有待进一步提升。

七、有关建议

（一）强化绩效目标管理，科学合理设置绩效目标指标，充分发挥其导向性作用

一是加强绩效目标管理。首先，应加强预算绩效管理的培训力度，培训对象包括绩效管理者和项目负责人、财务负责人等，让其更深入地了解绩效管理的重要性，掌握如何有效开展实施绩效管理。再者，加强指导公交企业开展绩效目标管理工作，同时强化绩效目标的审核、批复和监控工作。二是完整设置绩效指标。建议增设质量指标“服务质量信誉考核达标率”“疫情防控工作达标率”等；时效指标“公交运行准点率”等；社会效益指标“公交日均客运量年度增长率”“线网长度增长率”“线路年均上座增长率”等。三是进一步科学合理设置绩效指标，充分发挥其导向性作用。例如，数量指标“完成公交车购置”可优化设置为“完成公交车购置数量”；时效指标“年内完成购置工作”可优化设置为“购置工作完成时间”，“及时回复市民投诉”可优化设置为“回复市民投诉及时率”等；“刷卡市民受惠时效性”可优化设置为“刷卡市民受惠及时率”，其预期指标值对应调整为“100%”。同时，应清晰区分及掌握指标的设置，提高指标设置合理性。例如，将数量指标“车辆验收通过率”调整为质量指标；质量指标“有责服务投诉率”“安全生产稳定”调整为社会效益指标；质量指标“定期对企业运营情况和资金使用情况进行监督检查”“定期对公交服务质量进行抽查”调整为时效指标；经济效益指标“公交企业谷峰用电利用率”

调整为社会效益指标；社会效益指标“市民公交出行成本节省金额”调整为成本或经济指标等。

（二）进一步提高预算编制精准度，加强项目资金管理，提高财政资金使用效率

建议加强项目预算编制精细化程度和准确性，提高项目预算管理水平。一是严格把控年度预算编审质量，夯实财政精细化管理基础。对公交企业的财务核算进行规范，对成本规制未按权责发生制的公交企业要求其在编制成本规制报表时作出调整，并要求审计单位对此作出审计说明。二是做好预算编制前期调研工作，梳理项目近年预算支出情况，细化支出预算测算依据，明确预期工作内容及测算标准，提高预算编制依据的充分性、合理性，为下一年度项目预算编制提供准确的基础支撑数据，提高财政资金的使用效率。

（三）健全完善制度建设，充分佐证监督有效性，进一步提高项目管理水平

一是健全完善项目管理制度建设，进一步落实管理制度有效性。适时检查各项制度的完成情况和实施效果，对制度未涉及或不明确的应及时补全，不合理的应及时修订。**第一**，建议市交通局在优化线路布局、新增线路规划时，认真组织规划评审论证，同时完善相关文字图像资料的整理归档。**第二**，建议认真组织线路试运行3个月后的试运行评估工作，并完善相关评估资料的整理归档。**第三**，建议市小榄公汽尽快健全相关管理制度，包括市

公交集团的线路规划与开发管理等方面制度。二是充分佐证项目监督有效性。建议同步归档保存对企业开展定期检查、专项抽查以及后续跟进整改落实情况等相关文字图像资料，以进一步充分佐证监督管理情况。三是建立“问题导向”机制，进一步提高管理时效性。建议市交通局建立“问题导向”机制，即对本次绩效评价中存在不足开展自查，并分析问题原因，制定有效措施加快整改，进一步提高管理时效性。

（四）更为合理制定公交发展中长期规划，有效建立及完善公交优先发展长效机制，提高项目实施成效

一是建议加强预算执行和绩效目标指标实现情况分析，及时跟进成本费用情况，严格将成本费用控制在规制范围内。二是项目在结合大湾区发展规划和深中通道建设进行实施的同时，建议由市交通局组织领导，市公交集团和市小榄公汽配合参与，更为合理制订合适的中长期发展规划，整合资源、拓宽渠道、以实现稳定可持续的发展；并以此作为近几年公交发展规划的依据，有效建立及完善公交优先发展长效机制，进一步提高项目实施成效。第一，从市民的需求出发，即针对人口密集区或上下班集中地（如居住、办公、工厂、园区等）需求，老人出行、市民就医、小孩上学需求，接驳乘坐社会车辆在外地与本地之间往来（如深中通道）人员进出市内需求，往来中山旅游等需求来设置公交线路。第二，深入贯彻落实城市公交发展战略，对不同公交需求的区域分别采用不同的模式。首先，建议对交通拥堵区域、商业繁

华区域、写字楼办公集中区域，采取公交优先策略，区域内设公交车专用道，甚至是封闭式的专用道；区域与区域外道路的结合地段要设置机动车、电动车、自行车停车场，方便公交与市民其他出行方式的接驳；区域内的公交线路以市公交集团自营为主，采取成本规制办法由财政继续补贴。**其次**，建议对翠亨新区、火炬开发区、大型产业园等区域，实施类似“滴滴公交”等模式的公交线路，智能化调度、智慧化出行、高效化运营。同时，建设“智慧公交”需要一定的初期投入，如智能化电子站牌、数据系统等，建议融合园区的建设投入，多渠道利用社会资本参与到建设、经营、管理各环节当中。**再者**，建议对主要交通枢纽节点，如高铁站、城轨站、城区客运站、港口码头与市内、深中通道起止点与市内等，采取长短线路结合，短的线路不包揽市民出行的全程，而是让市民有公交与其他出行模式的接驳，长的线路提供给有需求的市民以点对点直达的服务。**最后**，建议开设旅游观光线路，与中山的文化旅游发展规划衔接，线路的规划、运营模式建议多部门合作制订，参与各方共享社会效益与经济效益。

（五）定期开展满意度调查工作，积极推动改善公共交通服务，进一步提高市民满意度

一是调查满意度是反映项目实施效果的重要衡量指标之一。因此，建议市交通局在设置满意度指标的基础上，定期开展满意度调查工作，并做好满意度调查结果分析工作以及相关佐证资料的整理归档，以合理开展满意度指标的自评考核及总结提升。二

是建议市公交集团和市小榄公汽要进一步拓宽收集市民对公共交通服务满意度的渠道，例如可以考虑在开展线上线下问卷调查的同时，在公司官网或微信小程序、公众号等开设满意度调查专栏，多渠道收集市民意见及建议，进一步加大宣传推广力度，积极推动改善公共交通服务，提高市民满意度。

（六）充分掌握理解绩效自评要求，强化资料内部审核和归档，进一步提升绩效自评工作质量

一是进一步强化财政绩效管理意识，即在开展绩效评价前，应加深认知预算绩效管理工作的的重要性，以充分掌握理解绩效自评的相关要求。同时在提交自评材料前，建议认真仔细核实自评材料中的数据信息，尤其是绩效自评表、自评报告，应确保各项数据和内容的真实性和准确性，并对应提供相关的佐证材料，进一步提升自评工作质量。二是组建绩效评价小组，并加强资料归档管理。建议市交通局事先组建绩效评价小组，合理分工，以更好跟进自评信息填报、材料梳理及归档佐证材料，同时加强全流程归档管理，确保归档资料规范、准确、完整，更好完成绩效自评工作。

附件 1: 2021 年度公共交通发展补贴项目评分表

一级 指标	分值	二级 指标	三级 指标	分值	指标解释	指标说明	计分规则	得分	扣分说明
决策	12	项目 立项	立项 依据 充分 性	1	项目立项是否 符合法律法 规、相关政策、 发展规划及部 门职责,用以 反映和考核项 目立项依据性 况。	评价要点: ①项目立项是否符合国家 法律法规、国民发展规划 和相关政策; ②项目立项是否符合行业 发展规划和政策要求; ③项目立项是否与项目主 管单位职责范围相符,属于 部门履职所需; ④项目是否与相关单位同 类项目或部门内相关项 目重复。	根据项目立项依据充分情况 进行评分,每项 0.25 分。	1	/
			立项 程序 规范 性	1	项目申请、设 立过程是否符 合相关要求, 用以反映和考 核项目立项的 规范情况。	评价要点: ①项目是否按照规定的程 序申请设立; ②审批文件、材料是否符合 相关要求。	根据项目立项程序、审批文 件等材料规范情况进行评 分,每项 0.50 分。	1	/

一级指标	分值	二级指标	三级指标	分值	指标解释	指标说明	计分规则	得分	扣分说明
		绩效目标	绩效目标规范性	8	项目所设定的绩效目标是否符合客观实际,是否符合产出和效益设置原则,指标是否清晰、细化、全面、可衡量,用以反映绩效目标的规范性。	评价要点: ①公共交通发展补贴项目是否设置规范完整、具体明确的绩效目标; ②公共交通发展补贴项目是否将绩效目标细化设置为产出指标和效益指标,且指标值清晰、可衡量。	①根据项目绩效目标设置规范程度进行评分,上限4分。 ②根据项目绩效指标设置细化、可衡量程度进行评分,上限4分。	4.50	①绩效指标设置不够完整,第一,关于产出指标,缺少质量指标“服务质量信誉考核达标率”“疫情防控工作目标达标率”等;缺少时效指标“公交运行准点率”等;第二,关于效益指标,缺少社会效益指标“公交日均客运量年度增长率”“线网长度增长率”等。 ②部分产出和效益指标设置不够合理,且未能量化,如数量指标“完成公交车购置”、时效指标“年内完成购置工作”“及时回复市民投诉”等指标设置不够准确;又如时效指标“刷卡市民受惠时效性”的指标值“刷卡即时受惠,不受次数限制”量化不足,缺乏可衡量性,不利于考核。 ③未能正确区分产出和效益指标。数量指标“车辆验收通过率”更偏向于质量指标;质量指标“有载服务投诉率”“安全生产稳定”更偏向于社会效益指标;经济效益指标“公交企业谷峰用电利用率”更偏向于社会效益

一级指标	分值	二级指标	三级指标	分值	指标解释	指标说明	计分规则	得分	扣分说明
									指标;社会效益指标“市民 公交出行成本节约金额”更 偏向于成本效益指标;环 境效益指标“城区每万人拥 有公交车标台数”更偏向于 社会效益指标等。综上所 述,该项综合评价得4.50 分。
		资金投入	预算编制科学性	2	项目预算编制是否经过 论证、有明确标准,资金额 度与年度目标是否相适应, 用以反映和考核项目预算编 制的科学性、合理性情况。	评价要点: ①项目预算编制是否经过 科学论证,与项目内容相匹 配; ②项目预算确定资金量是 否与工作任务相匹配。	①根据项目预算测算过程合 理性、科学性进行评分,上 限1分。 ②根据项目预算资金量和工 作量匹配情况进行评分,上 限1分。	1.75	市公集团未按规定权发生 制计算成本规划项目,导致 实际领用价值与记账价值 存在差异,一定程度上影响 补贴金额的合理性。如市公 交集团2020年保修材料在 9月份领料404,850.81元; 2020年冲回2019年成本 -3,552,531.72元,2021年冲 回2020年成本1,200,036.80 元。综上所述,该项综合评 价得1.75分。
过程	28	资金管理	资金到位率	3	项目实际到位 资金与项目调 整后预算资金 的比例,用以 反映和考核资 金的到位情 况。	评价要点: 资金到位率=(实际到位资 金/调整后预算资金) *100%。	结合项目,根据资金到位情 况进行评分,上限3分。	3	/

一级 指标	分值	二级 指标	三级 指标	分值	指标解释	指标说明	计分规则	得分	扣分说明
			预算 执行 率	3	项目预算资金是否按照计划执行,用以反映或考核项目预算执行情况。	评价要点: 预算执行率=(实际支出资金/调整后预算资金)*100%。 实际支出资金:一定时期(本年度或项目期)内项目实际拨付的资金。	结合项目,根据预算执行率的实际情况进行评分,上限3分。	3	/
			资金 使用 合规 性	8	项目主管单位是否资金使用符合相关的财务管理规定,用数单位(城市公共交通企业)是否对公交补贴资金进行专款专用,用以反映和考核项目资金的规范运行情况。	评价要点: ①项目主管单位资金使用是否符合中山市财经法规和项目主管单位财务管理制度的规定; ②项目主管单位资金的拨付是否有完整的审批程序和手续; ③项目主管单位资金的使用是否符合项目预算批复、规定的用途、项目资金的使用是否存在截留、挤占、挪用、虚列支出等情况; ④用款单位(城市公共交通企业)是否对公交补贴资金进行专款专用,并按规定报送财务报表或相关财务数据。	①结合项目,根据项目主管单位资金使用是否符合相关的财务管理制度的规定进行评分,上限2分。 ②根据项目主管单位资金支付手续的完整性进行评分,上限2分。 ③结合项目主管单位资金批复情况,根据资金支出方向、用途和内容进行评分,上限2分。 ④结合项目,根据用款单位(城市公共交通企业)的专款专用情况进行评分,上限2分。	8	/

一级 指标	分值	二级 指标	三级 指标	分值	指标解释	指标说明	计分规则	得分	扣分说明
				6	项目主管单位和用款单位（城市公共交通企业和业务管理部门）是否健全，用以反映和考核财务和业务管理制度对项目顺利实施的保障情况。	评价要点： ①项目主管单位是否制定业务管理办法或相关规范，确保公共交通发展补贴资金使用规范高效； ②项目主管单位是否制定相应的财务收支管理制度，令同管理制度、预算管理制度等，确保公共交通发展补贴项目运行具备良好的内部控制环境； ③用款单位（城市公共交通企业）是否制定业务管理办法或相关规范，确保公共交通发展补贴资金使用规范高效； ④用款单位（城市公共交通企业）是否制定相应的财务管理制度、合同管理制度等，确保公共交通发展补贴项目运行具备良好的内部控制环境。	①根据项目主管单位相关业务管理制度和规范的建设情况进行评分，上限2分。 ②根据项目主管单位内部控制建设情况进行评分，上限2分。 ③根据用款单位（城市公共交通企业）相关业务管理制度和规范的建设情况进行评分，上限1分。 ④根据用款单位（城市公共交通企业）内部控制建设情况进行评分，上限1分。	5.50	市小港公汽未提供《投币机低柜管理规定》《公交营运线路规划与开发管理办法》《公交站设施管理办法》等业务管理情况和2021年线路规划情况及相关决策程序资料，该项综合评价得5.50分。

一级 指标	分值	二级 指标	三级 指标	分值	指标解释	指标说明	计分规则	得分	扣分说明
					项目实施是否 符合相关管理 规定,用以反 映和考核相关 管理制度的有 效执行情况。	评价要点: ①公共交通发展补贴项目 的实施和管理是否符合相 关管理办法或规范;涉及政 府采购的,是否按政府采购 相关规定执行;涉及线路规 划的,是否按制度履行相关 程序;涉及补贴或预算调整 的,依据是否合理,手续是 否规范完备。 ②项目主管单位是否按照 相关监管规定落实公共交 通发展补贴项目的监督工 作。	①结合项目,根据项目实施 和管理的情况进行评 分,上限4分。 ②根据项目主管单位监督工 件落实情况评分,上限 4分。	5.50	①项目监督有效性佐证不 足,有待进一步验证。根据 《预算申报表》中绩效指 标,市交通局每年不少于4 次定期对公交企业运营情 况和资金使用情况进行监 督检查,每月对公交服务质 量进行抽查,但是未见公交 企业对市交通局检查监督 意见的落实情况材料。 ②项目管理存在不足,管理 时效性有待进一步提高,经 核实,《中山市发展和改革 局<关于中山市公共交通运 输集团有限公司公共汽车 客运、中山市小悦公共汽车 有限公司公共汽车客运的 成本审计报告>》(中发改 成监审〔2021〕3536号) 中,显示2021年6月15日 至2021年7月14日对中山 市公共交通集团有限公司 公司、中山市小悦公共汽车 有限公司2020年度的公交 客运成本实施了监督,监督 报告时间为2021年9月6 日,晚于8月底,综上所述, 该项综合评价得5.50分。

一级指标	分值	二级指标	三级指标	分值	指标解释	指标说明	计分规则	得分	扣分说明
产出	28	产出数量	公共交通发展补贴工作完成率	2	公共交通发展补贴项目各子项补贴工作实际完成情况与计划情况的比较,用以反映和考核公共交通发展补贴工作完成情况。	评价要点: ①成本规制补贴工作完成率是指成本规制补贴是否按规定发放,以完成发放成本规制补贴工作为目标值; ②普通 IC 卡乘车优惠补贴工作完成率是指普通 IC 卡乘车优惠补贴是否按规定发放,以完成发放普通 IC 卡乘车优惠补贴工作为目标值; ③特定人员乘车优惠补贴工作完成率是指特定人员乘车优惠补贴是否按规定发放,以完成发放特定人员乘车优惠补贴工作为目标值; ④购置新能源公交车补贴工作完成率是指购置新能源公交车补贴是否按规定发放,以完成购置新能源公交车补贴工作为目标值。	结合项目,根据各子项补贴工作完成率比例进行评分,每项上限 0.50 分。	2	/
			投入公交线路数量	2	反映和考核年度投入运营的公交线路数量情况。	评价要点: 投入公交线路数量是指年度实际投入运营的公交线路的数量,以计划投入公交线路数量为基准值。	结合项目,根据实际投入的公交线路数量进行评分,上限 2 分。	2	/

一级 指标	分值	二级 指标	三级 指标	分值	指标解释	指标说明	计分规则	得分	扣分说明
			日均 客运 量	2	反映和考核全市公共交通每日运营旅客数量情况。	评价要点： 日均客运量=全年客运量/365天，以计划日均客运量为目标值。	结合项目，根据实际日均客运量进行评分，上限2分。（如受疫情影响客观因素，结合实际情况综合考虑评分）	1.60	据《2020-2021年度公交客运量统计表》显示，2021年市公交集团实际年公交客运量为112,307,063人次，市小榄公交集团年公交客运量为6,136,677人次，合计118,443,740人次（即1.18亿人次），实际日均客运量为324,503人次。根据《预算申报表》，2021年计划年公交客运量1.55亿人次，即计划日均客运量424,658人次，完成率为 $324503/424658*100\%=76.42\%$ 。市交通局说明日均客运量未完成的主要原因是由于疫情频发，网约车、私家车、电动自行车等竞争，道路施工造成交通拥堵，驾驶员不足等因素。综上所述，该项综合评价得1.60分。
			日均 运营 里程	2	反映和考核公交线路每日运营里程的公里数情况。	评价要点： 日均运营里程=年运营总里程/365天，以计划日均运营公里数为目标值。	结合项目，根据日均运营里程进行评分，上限2分。（如受疫情影响客观因素，结合实际情况综合考虑评分）	2	/

一级 指标	分值	二级 指标	三级 指标	分值	指标解释	指标说明	计分规则	得分	扣分说明
			公共 交通 发展 补贴 发放 准确 率	2	公共 交通 发展 项目 各子 项补 贴实 际发 放金 额与 按规 定金 额之 比，考 核公 共交 通发 展补 贴发 放准 确程 度。	评价要点： ①成本机制补贴发放准确 率=成本机制补贴实际发放 金额/按规定需发放的成本 机制补贴金额*100%； ②普通 IC 卡乘车优惠补贴 发放准确率=IC 卡乘车优惠 补贴实际发放金额/按规定 需发放的 IC 卡乘车优惠补 贴金额*100%； ③特定人员乘车优惠补贴 发放准确率=特定人员乘车 优惠补贴实际发放金额/按 规定需发放的特定人员乘 车优惠补贴金额*100%； ④购置新能源车补贴 发放准确率=购置新能源车 补贴实际发放金额/按 规定需发放的购置新能源 汽车补贴金额*100%。	结合项目，根据各子项补贴 发放准确率比例进行评分， 每项上限 0.50 分。	2	/
			服务 质量 信誉 考核 达标 率	4	考核等级优良 的补贴企业数 量与应补贴企 业数量的比 例，用以反映 和考核补贴企 业服务质量和 水平情况。	评价要点： 服务质量信誉考核质量达 标率是指补贴企业年度服 务质量信誉考核是否达到 目标值，以考核结果优良为 目标值。	结合项目，根据服务质量信 誉考核达标率比例进行评 分，上限 4 分。	4	/

一级 指标	分值	二级 指标	三级 指标	分值	指标解释	指标说明	计分规则	得分	扣分说明
			疫情防控 工作达 标率	4	疫情防控 工作达 标率指 达标的公 交车、公 共汽车、 出租车、 网约车、 共享单车 等交通工具 的运营情 况。	评价要点： 疫情防控 工作达 标率是指 根据防疫 工作要求 配备防疫 物资、工 作人员、 是否规范 操作、工 作达标率 100%为 目标值。	结合项目，根据疫情防控工 作达标率比例进行评分，上 限4分。	4	
			公共 交通最 快发 放补贴 及时率	2	公共交 通项目 补贴发 放时间 与计划 完成时 间的比 例，用 以考核 公共交 通是否 按时发 放。	评价要点： ①成本规 制补贴发 放及时率 是指成本 规制补贴 计划发放 时间为目 标值； ②普通IC 卡乘车优 惠补贴发 放及时率 是指普通 IC卡乘 车优惠补 贴是否按 时发放， 以普通IC 卡乘车优 惠补贴计 划发放时 间为目标 值； ③特定人 员乘车优 惠补贴发 放及时率 是指特定 人员乘 车优惠补 贴是否按 时发放， 以特定人 员乘车优 惠补贴计 划发放时 间为目标 值； ④购置新 能源公交 车补贴发 放及时率 是指购置 新能源公 交车补贴 计划发放 时间为目 标值。	结合项目，根据各子项补贴 发放及时率比例进行评分， 每项上限0.50分。	2	

一级 指标	分值	二级 指标	三级 指标	分值	指标解释	指标说明	计分规则	得分	扣分说明
			公交 运行 准点 率	2	准点率是指公交车、收车的班次与计划运行班次数的比例，用以反映和考核公交车、收车的情况。	评价要点： 公交运行准点率是指公交车、收车，以公交运行准点率 $\geq 90\%$ 为目标值。	结合项目，根据公交运行准点率比例进行评分，上限2分。	2	/
		产出 成本	公共交通发展补贴项目成本控制率	2	公共交通发展补贴项目实际支出成本与规定标准的比例，用以反映和考核项目成本控制情况。	评价要点： 公共交通发展补贴项目成本控制率是指项目成本是否控制在规范标准范围内，目标值以成本规制标准位为上限。	结合项目，根据项目成本控制情况进行评分，控制在100%以内，上限2分；超出预算5%，扣除0.50分，扣完为止。	1	市交通局未提供2021年公交成本规制审计报告，无法判定2021年项目成本是否控制在成本规制标准范围内。但是，考虑到市交通局提供的《2019年和2020年公交成本规制审计报告》显示，2019年实际规制补贴41,831万元，低于按标准核算值（45,760万元）；2020年实际规制补贴48,695.50万元，略高于按标准核算值（48,669万元），该项综合评价得1分。

一级 指标	二级 指标	三级 指标	分 值	指标解释	指标说明	计分规则	得分	扣分明
				通过对比各项规 制成本进行对 比分析,用以 反映和考核公 共交通发展补 贴项目规制成 本的下降情 况。	评价要点: A.①人工成本下降率= (2021年人工成本实际支 出额-2020年人工成本实际 支出额)/2020年人工成本 实际支出额*100%,以人工 成本下降率<0%为目标 值。 B.②单位燃料费下降率= (2021年单位燃料费实际 支出额-2020年单位燃料费 实际支出额)/2020年单位 燃料费实际支出额*100%。 其中单位燃料费=燃料费用 /年运营总里程,以单位燃 料费下降率<0%为目标 值。 ③单位保修材料费下降率= (2021年单位保修材料费 实际支出额-2020年单位保 修材料费实际支出额)/ 2020年单位保修材料费实 际支出额*100%,其中单位 保修材料费=保修材料费/ 年运营总里程,以单位保修 材料费下降率<0%为目标 值。 ④单位轮胎费下降率= (2021年单位轮胎费实际 支出额-2020年单位轮胎费	A.通过对比2020年与2021 年成本下降情况,考核公 交规制成本下降率。 ①结合项目,根据人工成本 下降情况进行评分,人工成 本下降率<0%,得0.25分; 下降率≥0%,不得分。 ②结合项目,根据单位燃料 费下降情况进行评分,单位 燃料费下降率<0%,得0.25 分;下降率≥0%,不得分。 ③结合项目,根据单位保修 材料费下降情况进行评分, 单位保修材料费下降率< 0%,得0.50分;下降率≥0%, 不得分。 ④结合项目,根据单位轮胎 费下降情况进行评分,单位 轮胎费下降率<0%,得0.50 分;下降率≥0%,不得分。 ⑤结合项目,根据单位运营 业务费下降情况进行评分, 单位运营业务费下降率< 0%,得0.25分;下降率≥0%, 不得分。 ⑥结合项目,根据管理费用 下降情况进行评分,管理费 用下降率<0%,得0.25分; 下降率≥0%,不得分。	2	通过数据计算可得: A.①人工成本下降率= (49210.51-42184.89) /42184.89*100%=16.65%> 0%,不得分; ②2020年单位燃料费 =10391.49元/12298.38万公 里=0.84元/万公里;2021年 单位燃料费=6746.31元/ 13887.90万公里=0.49元/ 万公里;因此,单位燃料费 下降率=(0.49-0.84) /0.84*100%=-41.67%<0%, 得0.25分; ③2020年单位保修材料费 =186.41元/12298.38万公里 =0.02元/万公里;2021年单 位保修材料费=285.88元/ 13887.90万公里=0.02元/ 万公里;因此,单位保修材 料费下降率=(0.02-0.02) /0.02*100%=0%,不得分; ④2020年单位轮胎费 =349.10元/12298.38万公里 =0.03元/万公里;2021年单 位轮胎费=704.36元/ 13887.90万公里=0.05元/ 万公里;因此,单位轮胎费 下降率=(0.05-0.03) /0.03*100%=66.67%>0%。

一级 指标	分 值	二级 指标	分 值	指标解释	指标说明	计分规则	得分	扣分说明
				实际支出额)/2020年单位 轮胎费实际支出额*100%。 其中单位轮胎费=轮胎费/ 年运营总里程,以单位轮胎 费下降率<0%为目标值。 ⑤单位运营业务费下降率= (2021年单位运营业务费 实际支出额-2020年单位运 营业务费实际支出额) /2020年单位运营业务费实 际支出额*100%,其中单位 运营业务费=运营业务费/ 年运营总里程,以单位运营 业务费下降率<0%为目标 值。 ⑥管理费用下降率=2021年 管理费用实际支出额/2021 年公交运营业务成本 *100%-2020年管理费用实 际支出额/2020年公交运营 业务成本*100%,以管理费 用下降率<0%为目标值。 B.①人工成本控制率=2021 年人工成本实际支出额 /2021年人工成本计划支出 额*100%,以人工成本控制 率≤100%为目标值。 ②单位燃料费成本控制率 =2021年单位燃料费实际支	B.通过对比2021年实际支出 与计划支出的成本控制情 况,考核成本控制的真实性。 ①结合项目,根据人工成本 控制情况进行评分,人工成 本控制率≤100%,得0.25分; 控制率>100%,不得分。 ②结合项目,根据单位燃料 费成本控制情况进行评分, 单位燃料费成本控制率 ≤100%,得0.25分;控制率 >100%,不得分。 ③结合项目,根据单位保修 材料费成本控制情况进行评 分,单位保修材料费成本控 制率≤100%,得0.50分;控 制率>100%,不得分。 ④结合项目,根据单位轮胎 费成本控制情况进行评分, 单位轮胎费成本控制率 ≤100%,得0.50分;控制率 >100%,不得分。 ⑤结合项目,根据单位运营 业务费成本控制情况进行评 分,单位运营业务费成本控 制率≤100%,得0.25分;控 制率>100%,不得分。 ⑥结合项目,根据管理费用 成本控制情况进行评分,管 理费用成本控制率≤100%。	不得分; ⑤2020年单位运营业务费 =4468.86元/12298.38万公 里=0.36元/万公里;2021年 单位运营业务费=1660.54 元/13887.90万公里=0.12元 /万公里;因此,单位运营业 务费下降率=(0.12-0.36) /0.36*100%=-66.67%<0%。 得0.25分; ⑥管理费用下降率 =943.65/69178.64*100%-82 0.89/71794.89*100%=-0.22% >0%,不得分。 B.①人工成本控制率 =49210.51/51535.58*100% =95.49%≤100%,得0.25分; ②单位燃料费成本控制率 =0.49元/万公里/(10782.58 元/13887.90万公里) *100%=63.11%≤100%,得 0.25分; ③单位保修材料费成本控 制率=0.02元/万公里/ (145.80元/13887.90万公 里)*100%=190.50%> 100%,不得分; ④单位轮胎费成本控制率 =-0.05元/万公里/(801.94元 /13887.90万公里)		

一级 指标	分值	二级 指标	三级 指标	分值	指标解释	指标说明	计分规则	得分	扣分说明
						③单位运营业务费成本控制率=2021年单位运营业务费实际支出/2021年单位运营业务费计划支出*100%，以单位运营业务费成本控制率≤100%为目标值。 ④单位运营业务费成本控制率=2021年单位运营业务费实际支出/2021年单位运营业务费计划支出*100%，以单位运营业务费成本控制率≤100%为目标值。 ⑤单位运营业务费成本控制率=2021年单位运营业务费实际支出/2021年单位运营业务费计划支出*100%，以单位运营业务费成本控制率≤100%为目标值。 ⑥单位运营业务费成本控制率=2021年单位运营业务费实际支出/2021年单位运营业务费计划支出*100%，以单位运营业务费成本控制率≤100%为目标值。 ⑦单位运营业务费成本控制率=2021年单位运营业务费实际支出/2021年单位运营业务费计划支出*100%，以单位运营业务费成本控制率≤100%为目标值。 ⑧单位运营业务费成本控制率=2021年单位运营业务费实际支出/2021年单位运营业务费计划支出*100%，以单位运营业务费成本控制率≤100%为目标值。 ⑨单位运营业务费成本控制率=2021年单位运营业务费实际支出/2021年单位运营业务费计划支出*100%，以单位运营业务费成本控制率≤100%为目标值。 ⑩单位运营业务费成本控制率=2021年单位运营业务费实际支出/2021年单位运营业务费计划支出*100%，以单位运营业务费成本控制率≤100%为目标值。	得0.25分；控制率>100%，不得分。		*100%=86.59%≤100%，得0.50分； ⑤单位运营业务费成本控制率=0.12元/万公里/（3006.14元/13887.90万公里）*100%=55.44%≤100%，得0.25分； ⑥管理费用成本控制率=943.65/1399.23=67.44%≤100%，得0.25分。 综上所述，该项综合评价得2分。

一级指标	分值	二级指标	三级指标	分值	指标解释	指标说明	计分规则	得分	扣分说明
效益	32	社会效益	公共交通日均客运量年度增长率	3	反映和考核项目对于提升公共交通运营增长情况。	评价要点： 日均客运量年度增长率= $\frac{(2021\text{年公共交通日均客运量}-2020\text{年公共交通日均客运量})}{2020\text{年公共交通日均客运量}} \times 100\%$ ，以日均客运量年度增长率 $>0\%$ 为目标值。	结合项目，根据公交日均客运量年度增长率进行评分， $>0\%$ 得满分， $\leq 0\%$ 不得分（如受疫情等客观因素影响，可结合实际情况综合考虑评分）。	3	/
			线网长度增长率	2	反映和考核线路优化服务覆盖面的程度。	评价要点： 线网长度增长率= $\frac{(2021\text{年线网长度}-2020\text{年线网长度})}{2020\text{年线网长度}} \times 100\%$ ，以线网长度增长率 $>0\%$ 为目标值。	结合项目，线网长度增长率 $>0\%$ ，得2分；增长率 $\leq 0\%$ ，得0分。	2	/
			线路年均上车增长率	4	2021年线路年均上车率相对上一年的变化情况，用以反映和考核线路的优化程度。	评价要点： 线路年均上车增长率= $\frac{(2021\text{年线路年均上车率}-2020\text{年线路年均上车率})}{2020\text{年线路年均上车率}} \times 100\%$ ； 线路年均上车率=年客运量/年运行班次/车辆座位数 *100%（假设所有线路车型相同，车辆座位数为28个）。	结合项目，线路年均上车增长率 $>0\%$ ，得4分；增长率 $\leq 0\%$ ，每下降1%扣1分，不足1%按1%计算（如受疫情等客观因素影响，结合实际情况综合考虑评分）。	2.50	据《2020-2021年度公交客运量统计报表》显示，2020年和2021年市公交集团和市小橙公汽的客运量合计分别为109,649,192人（即1.10亿人次）和118,443,740人次（即1.18亿人次）。据《2020-2021年公交线路统计报表》显示市公交集团2020年和2021年班次分别为2,520,430次和2,893,960次，市小橙公汽2020年和2021年班次为1464*365=534,360次和1243*365=453,695次。根据《2020-2021年公共交通年

一级指标	二级指标	三级指标	分值	指标解释	指标说明	计分规则	得分	扣分说明
								型及座位数》，车辆座位数平均为28个，因此，分别计算出2020年线路年均上座率=109649192/(2520430+534360)/28*100%=128.19%；2021年线路年均上座率=118443740/(2893960+453695)/28*100%=126.36%，最后计算出2021年线路年均上座增长率=(126.36%-128.19%)/128.19%=-1.43%≤0%，综合评价该项得2.50分。
		安全 事故 发生率 控制率	4	用以反映和考核公共交通安全事故的控制情况。	评价要点： ①百万公里事故减少率=(2021年百万公里事故率-2020年百万公里事故率)/2020年百万公里事故率*100%； ②重大安全事故是否控制在合理范围，以不发生重大安全事故为目标值； “重大安全事故”是指一次造成10-29人死亡，或者50-99人重伤，或者5,000万元以上1亿元以下直接经济损失的事故。	①结合项目，百万公里事故减少率<0得2分，≥0%不得分。 ②未发生重大安全事故，得2分；否则不得分。	4	/

一级指标	分值	二级指标	三级指标	分值	指标解释	指标说明	计分规则	得分	扣分说明
			百万人次有责投诉率	3	公共交通投诉案件发生控制比率,用以反映和考核公共交通服务水平提升情况。	评价要点: 百万人次有责投诉率=有责投诉案件发生次数/百万客运量*100%,以低于上一年度百万人次有责投诉率为目标值。	结合项目,百万人次有责投诉率<0%得满分,≥0%不得分。	3	/
			公共交通发展水平提升度	8	结合公共交通服务优化、公交线路优化、公车换乘优化及公交线路布局水平优化等方面,反映和考核中山市公共交通发展水平提升情况。	评价要点: ①公共交通运营及延长服务时间线路数量是否达到目标值,以计划加密及延长服务时间线路数量为目标值; ②城区每万人拥有公交车标台数是否达到目标值(以计划城区每万人拥有公交车标台数为目标值),对比上一年度数据是否有所增长; ③新能源公交车投入运营情况; ④考核公交线路整体布局优化提升,建设智慧公交等,是否为成为内联外通、便捷快捷的交通组织城市发挥支撑+引领作用;是否有效建立完善公交优先发展的长效机制,以进一步提升商公交系统的整体服务水平,提升城市	①结合项目,根据公共交通运营及延长服务时间线路数量情况进行评分,上限1分。 ②结合项目,根据公交车标台数及增长情况进行评分,上限1分。 ③结合项目,根据新能源公交车投入运营情况是否达到100%进行评分,上限2分。 ④结合项目,结合公交线路整体布局和长效机制建立等情况进行评分,上限4分。	6.49	①根据《2020-2021年公交线路加密班次、延长服务时间汇总表》可知,2021年4次加密班次,1次延长服务时间,2次同时加密班次和延长服务时间;计划加密及延长服务时间线路数量为5次。因此,公共道路加密及延长服务时间线路数量达到目标值,该项得1分。 ②根据《2020-2021年中心城区公交线路车辆统计报表》显示,2020年中心城区线路车辆投入车辆1029台;2021年投入车辆1173.6标台、中心城区线路车辆统计报表为1228标台、投入车辆1066台,计算得出标台增长率为4.64%,同时计算得出2020年每万人拥有公交车标台数= $\frac{105649192}{10000}$ 人/1173.6台=9.34标台/万人。

一级指标	分值	二级指标	三级指标	分值	指标解释	指标说明	计分规则	得分	加分说明
						功能品位。			2021年每万人拥有公交车标台数= (118443740/10000人)/1228台=9.65标台/万人。2021年每万人拥有公交车标台数对比上一年度数据有所增长，该项得1分。 ③根据《2020-2021年度公交车辆统计表》显示，市公交集团2020年纯电动、混合动力、租用纯电动车的数量分别为占公交车总量（2072辆）的82.05%、2.90%和15.06%，合计100%。2021年纯电动、租用混合动力、租用纯电动车的数量分别为占公交车总量（2272辆）的83.63%、2.64%和13.73%，合计100%。同时，据市小汽公汽《2020-2021年车辆数量统计表》《2020-2021年实际新能源公交车投入运营数量统计表》显示，2020年和2021年年底车辆数分别为170辆和168辆。新能源公交车分别为169辆和168辆，新能源公交车占比分别为99.41%和100%。因此，计算该项得分。

一级 指标	分 值	二级 指标	分 值	指标解释	指标说明	计分规则	得分	扣分说明
								-2*99.41%=-1.99 分。 ④一是项目缺少 2021 年整体公交线路规划，未提供公交运营线路规划制定中对资源保障可行性的论证，以及组织规划评审论证资料，和线路试运行 3 个月后进行评估的相关评估程序及资料等，公交发展整体布局规划依据不够充分。在市公交集团面临较大经营压力，尚未具备相应的资金实力的情况下，线网增加、车辆增加，补贴增加都在一定程度上对政府财政产生压力，且中山市作为宜居城市，人口年轻化程度较高，线路规划尤其需要在城市公交发展总体规划及中短期规划指导下进行。二是项目未能显著其运营期效果。项目拟通过对公共交通企业执行政府指令性任务产生的政策性亏损给予补贴，以减轻市公交集团因中央油补资金骤减、公交服务投入与营收增长不成比例等而导致经营压力不断增大等问题，保持公共交通行业稳定可持

一级指标	分值	二级指标	三级指标	分值	指标解释	指标说明	计分规则	得分	扣分说明
									续发展,但根据2021年度审计报告披露,市公交集团2021年度营业成本同比上升6.59%,从相关数据变化情况可见,项目未能显著实现预期效果,综合评价得分2.50分。综上所述,该项综合评价得6.49分。
					通过市民及市公共企事业单位(城市公共交通企业)进行问卷调查、反映和考核市民对公共交通服务满意度、用款单位(城市公共企事业单位)对项目的满意度。	评价要点: ①依据调查问卷统计结果,综合计算分析得出市民对市公共企事业单位是否满意; ②依据调查问卷统计结果,综合计算分析得出用款单位(城市公共企事业单位)对市公共企事业单位是否满意。	①结合项目,市民满意度=“非常满意”样本数*1+“比较满意”样本数*0.75+“一般”样本数*0.5+“较不满意”样本数*0.25+“非常不满意”样本数*0/总样本数 市民满意度$\geq 85\%$时,得6分;每下降5%(不足5%按5%计算),扣1分,满意度低于60%,不得分。 ②结合项目,用款单位(城市公共企事业单位)满意度=“非常满意”样本数*1+“比较满意”样本数*0.75+“一般”样本数*0.5+“较不满意”样本数*0.25+“非常不满意”样本数*0/总样本数 用款单位(城市公共企事业单位)满意度$\geq 90\%$时,得2分;	6.50	调查问卷结果显示,市民满意度为82.89%,城市公交企业满意度为89.72%,均未达预期目标值,根据评分标准,该指标扣1.50分。

一级 指标	分值	二级 指标	三级 指标	分值	指标解释	指标说明	计分规则	得分	扣分说明
							每下降5% (不足5%按5%计算), 扣0.5分, 满意度低于60%, 不得分。		
小计				100				85.34	
逆向 指标	-8	自评 工作 质量	扣分 处理	-8	反映项目主管 单位自评的工 作质量。	评价要点: ①是否在规定时间内完成 项目绩效自评工作, 并提交 了绩效自评材料; ②基础信息表是否数据准确、 要素齐全, 自评报告是否 客观全面、内容详实; ③佐证材料是否与项目存 在联系, 是否能证明项目立 项、实施管理、完成等情况; 对项目实施情况的证明力 是否充分。	①根据项目主管单位自评工 作实际情况进行评分, 上限 4分。 ②结合项目, 根据基础信息 表和报告的质量进行评分, 上限2分。 ③结合项目, 根据佐证材料 的充分关联程度进行评分, 上限2分。	-1	①基础信息表的个别信息 填写不够严谨, 基础信息表 中的部分数据填写有误, 如 “实际线路年均上座增长率” “对应填写的数据不正确” 等。 ②自评佐证材料之间存在 数据不一致, 据《2020-2021 年度公交准点率情况表》显 示, 2021年市公交集团的年 次准点率为94.15%, 但 《2021年度工作总结》显示 公交准点率达93.12%, 两 者数据存在不一致, 综上所 述, 综合评价扣1分。
逆向 指标	-8	运营 管理 质量	扣分 处理	-8	反映用款单位 运营管理质量 情况。	评价要点: ①是否存在弄虚作假、提供 虚假数据及材料, 套取补贴 资金等行为; ②是否存在恶意拖欠员工 工资, 造成重大社会影响和 不稳定等行为; ③是否存在不服从市政府 及市交通局应急调度指令	结合项目, 根据用款单位提 供数据的真实性、运营管理 的规范性等情况进行评分, 每项上限2分。	0	/

一级 指标	分值	二级 指标	三级 指标	分值	指标解释	指标说明	计分规则	得分	扣分说明
						行为; ④是否存在不执行公共交 通票价优惠等指令性政策 的行为。			
评价结果		总分						84.34	/
		绩效等级	优 (得分 ≥ 90)，良 (90 $>$ 得分 ≥ 80)，中 (80 $>$ 得分 ≥ 60)，差 (得分 < 60)					良	/

附件 2：2021 年度公共交通发展补贴项目反馈意见采纳表

附件 2-1：第一次反馈意见采纳情况表

序号	意见内容	单位意见说明	采纳情况	采纳情况说明
1	（一）针对《评价报告》中“一是绩效指标设置不够完整……”的表述，我局已按《市交通运输局 市发展改革局 市国有资产监督管理委员会关于印发〈中山市城市公共交通企业财政补贴及监督管理办法〉、〈中山市城市公共交通客运服务成本规制方案〉的通知》（中交〔2020〕183 号）（以下简称《补贴办法》）文件精神，设置的指标数量已经基本满足评价要求，也符合市财政局关于绩效目标设置的相关要求，此处表述绩效指标设置不够完整的概念比较模糊，不应以此原因作为扣分理由。 （二）针对《评价报告》中“二是部分产出和效益指标设置不够合理，且未能量化……”的表述，该指标原意是指便民性比较强，特定对象刷卡就能立即享受优惠，并且在本年度内优惠乘车次数没有限制，该指标的刷卡次数有刷卡机记录统计，并作为计算补贴的依据，可衡量，方便考核，不应以此原因作为扣分理由。 （三）针对《评价报告》中“三是未能正确区分产出和效益指标……”的表述，我局存在不同意见，其中，“有优质服务投诉率”“安全生产稳定”是针对企业的服务质量，应属质量指标，而非	（一）针对《评价报告》中“一是绩效指标设置不够完整……”的表述，我局已按《市交通运输局 市发展改革局 市国有资产监督管理委员会关于印发〈中山市城市公共交通企业财政补贴及监督管理办法〉、〈中山市城市公共交通客运服务成本规制方案〉的通知》（中交〔2020〕183 号）（以下简称《补贴办法》）文件精神，设置的指标数量已经基本满足评价要求，也符合市财政局关于绩效目标设置的相关要求，此处表述绩效指标设置不够完整的概念比较模糊，不应以此原因作为扣分理由。 （二）针对《评价报告》中“二是部分产出和效益指标设置不够合理，且未能量化……”的表述，该指标原意是指便民性比较强，特定对象刷卡就能立即享受优惠，并且在本年度内优惠乘车次数没有限制，该指标的刷卡次数有刷卡机记录统计，并作为计算补贴的依据，可衡量，方便考核，不应以此原因作为扣分理由。 （三）针对《评价报告》中“三是未能正确区分产出和效益指标……”的表述，我局存在不同意见，其中，“有优质服务投诉率”“安全生产稳定”是针对企业的服务质量，应属质量指标，而非	部分采纳	1. 对于“绩效指标设置不够完整”的解释说明，不予采纳。市交通局设置的指标基本满足评价要求，但鉴于绩效指标设置的原则“规范完整、具体明确、且指标值清晰、可衡量”，本次公交补贴项目中，仍缺少体现项目主要产出和核心效益的指标，未能有效遵循绩效指标设置的原则。如缺少对服务质量信誉情况、疫情防控等工作达标情况、公交运行准点情况、公共交通发展补贴项目成本控制、下降等情况的考核；以及缺少对公交日均客运量年度增长情况、线网长度增长情况和线路年均上座率增长等情况的考核。因此不采纳此反馈意见； 2. 对于“部分产出和效益指标设置不够合理，且未能量化”的解释说明，予以部分采纳。单位反馈绩效指标“刷卡市民受惠时效性”原意是指便民性比较强，特定对象刷卡就能立即享受优惠，但指标“刷卡市民受惠时效性”和指标值“刷卡即时受惠，不受次数限制”均偏向于定性描述考核，量化不足；建议修改为“刷卡市民受惠及时率 100%”。同时，鉴于单位反馈“该指标的刷卡次数有刷卡机记录统计”，实际上可通过立即享受优惠的市民刷卡次数/总刷卡次数进行考核，因此，综合考虑采纳部分意见，对应调增 0.50 分。

序号	意见内容	单位意见说明	采纳情况	采纳情况说明
		社会效益指标：“公交企业谷峰用电利用率”主要是考核谷电利用情况，目的是加强企业的用电成本节约力度，因此应为经济效益指标，而非社会效益指标；“市民公交出行成本节省金额”是针对市民出行成本而言，应属社会效益指标，而非成本或经济效益指标。 此项扣分较多，扣分缺乏一定的合理性，同时指标体系征求意见时，我局对部分不合理的评价指标已反馈修改意见，但最终均未予以采纳。因此，综上建议对该指标调增3分。		3. 对于“未能正确区分产出和效益指标”的解释说明，不予采纳。一般情况下，产出指标是对预期产出的描述；效益指标是对预期效果的描述。因此，“服务投诉及安全事故发生情况”更偏向于考核社会效益情况，而非产出质量；经济效益指标是反映相关产出对经济发展带来的影响和效果，包括自身创造的直接经济效益和引领行业带来的间接经济效益，如拉动投资、创收等方面，同时还包括节约、避免损失等。因此“市民公交出行成本节省金额”更偏向于经济效益指标，综上，不采纳该反馈意见。

序号	意见内容	单位意见说明	采购情况	采购情况说明
2	二、建议对“四、(一)3.资金投入、预算编制科学性方面”调增1分	(一)①购车项目流程主要为：项目启动—需求制定—预算编制—公开招标挂网—开标生产—交车，整个流程约8至12个月。2021年预算编制需在2020年10月份申报，而2021年的购车项目是在当年1-4月份启动编制预算询价，到10月份后挂网招标，两者相差近一年。 ②2020年和2021年各购置200辆新能源公交车其补贴资金预算差异较大原因：一是每年新能源购车计划都会根据公文使用需求作适当调整，而车型及车辆技术配置都会影响购车总价；二是新能源公交车价格每年会受金属材料、新能源配件等零部件价格波动、国家对新能源补贴政策等诸多方面影响，导致其价格存在一定尚不可预见性，因此，市场定价与实际成交价格存在差距，难以放到预算编制精准。 ③购车项目是分多年付款，当新能源公交车产生中标价时，预算就根据中标价调整或下达，至于购车工作均在年底完成，此时难以作预算调整，但从整个项目来看该差异属于小部分。 购置新能源公交车补贴工作中，不能单以实际支出情况来倒推编制准确性，而更多应考虑预算编制的依据是否充分、合理。用款单位(市公交集团)已通过第三方询价、对比往年预算等方式进行测算，实现中标价比预算价低，进一步为财政节约资金。 因此，根据《客规客规》中所提及的成本主要为保安服务、场地租赁、车辆清洁、站牌设施维护等，其均属于日常运营产生的合理成本。由于2019年-2021年属第二轮成本规制政策实施期间，核算标准及补贴计算公式在达期间保持不变。另关于“市公交集团2020年保修材料在9月份领料-404,850.81元”主要是由于财务内部进行账务调整，导致当期科目余额显示为负数，并非“未按实际使用出库”，因此，建议综合考虑成本规制政策的连贯性和持续性，对该指标调增0.5分。(附件2)	部分采购	1.对于“预算编制不够精准”的解释说明，意见客观，予以采纳。根据补充提供的《附件1：2021年批次200辆纯电动公共汽车询价报告》等材料，结合解释说明，可见导致支出率低的原因是中标价格(173,268,000元)比采购价格(230,329,200元)优惠了75.23%，综合考虑采购该反馈意见，调增0.50分。同时，已对应调整报告内容。 2.对于“成本规制补贴的计算依据不准确，可能导致补贴金额不合理”的解释说明，予以部分采纳。虽然“关于‘市公交集团2020年保修材料在9月份领料-404,850.81元’主要是由于财务内部进行账务调整，导致当期科目余额显示为负数，并非‘未按实际使用出库’”，但是市公交集团财务账务进行调整的原因仍为未按权责发生制进行记账，导致实际领用价值与记账价值存在差异，综合考虑调增0.25分。同时，已对应调整报告内容。

序号	意见内容	单位意见说明	采纳情况	采纳情况说明
3	三、建议对“四、(二)1.(1)资金到位率方面”调增0.03分	针对《评价报告》提及的“2021年公交补贴项目年初预算747,174,300元,后因财政回收预算调整18,930,160元,调整后预算为728,244,140元。经核实,实际到位资金为720,006,540元”,主要说明如下: (一)造成预算与实际到位资金差异的原因是因为购车补贴中,2021年批次200辆新能源车购置补贴项目的实际中标价较预算价降低,项目预算价与实际中标价不一致为客观情况,且该批次实际中标时间为2021年10月26日(见附件1-2-4:2100辆新能源车购车合同及中标通知书),此时已不具备调整预算条件。 (二)我局已根据实际中标价按进度向企业拨付2021年批次200辆新能源车补贴资金,换言之,应付企业资金已到位。因此,根据真实客观原则,且项目已按实际应拨付资金到位,建议对该指标调增0.03分。	不采纳	资金到位率主要是通过财政资金到位情况,反映项目资金保障程度;若资金到位率低,将影响项目资金支付的进度,不利于保障项目开展。因此,综合考虑仍坚持按照计分规则进行评价,不采纳该反馈意见。
4	四、建议对“四、(二)1.(2)预算执行率方面”调增0.03分	与四、(二)1.(1)资金到位率同理。	不采纳	预算执行率主要是考核项目预算资金是否按照计划执行,用以反映或考核项目预算执行情况。因此,综合考虑仍坚持按照计分规则进行评价,不采纳该反馈意见。

序号	意见内容	单位意见说明	采纳情况	采纳情况说明
5	五、建议对“四、(二)资金”方面”调增2分	(一)市政府文件(综一至〔2018〕973号)明确“同意市公交集团灵活采用分期付款方式购置纯电动公共汽车,由市政府按规定给予90%购车补贴”。《补贴办法》文件明确购车资金的90%由市政府给予补贴,即购置新能源公交车补贴金额=购车资金总额×90%,并根据项目进度进行资金拨付。但以上两份文件均未规定需按每笔付款金额的90%确定补贴款,亦未按规定按项目付款进度申请补贴。我局在与市财政局沟通并取得同意后,采用了前四年为使用市财政拨付的购车补贴支付车款,后四年为企业承担支付车款的模式。我局严格按照补贴资金预算安排及项目实施进度申请补贴,市公交集团在补贴到位后均已按合同约定支付车款,并未导致财政资金闲置,这符合《办法》有关要求和政府批复文件精神,因此不存在“资金使用用途与预算批复用途相符,但是支付进度合理性不足”,建议对该指标调增1分。(附件3) (二)市公交集团的主业就是公交业务,其收入及成本费用已按照业务类型分为公交业务板块(包括公交客运、维修、广告等)及其他非公交业务(包括旅游、校包车等),因此不存在“成本规制补贴涉及的收入、成本未实行专项核算管理”,建议对该指标调增1分。(附件4)	部分采纳	1.对于“资金使用用途与预算批复用途相符,但是支付进度合理性不足”的解释说明,不予采纳。虽然市财政局提供了《市政府领导批示件》(综一至〔2018〕973号)文件,以进一步说明“未按规定需按每笔付款金额的90%确定补贴款,亦未按规定按项目付款进度申请补贴”,但是根据资金使用合规性考核要求,资金的支付进度应当具备合理性。因此,市交通局应严格按照合同的实际需求编制预算申请资金,以避免财政资金闲置,影响财政资金的使用效益。综上,不采纳该反馈意见。 2.意见采纳,采纳,已根据补充材料对应调整报告内容,对应指标分数增加1分。

序号	意见内容	单位意见建议	采纳情况	采纳情况说明
6	六、建议对《规定》《公交站场设施管理办法》等制度为市公交集团结合自身经营实际相应制定的管理制度，而市小悦公汽为独立运营的公交企业，已根据其自身实际情况制定一系列管理制度，没有文作依据须参照市公交集团制定《投币机线担管理规定》《公交线路规划与开发管理规定》《公交站场设施管理办法》等制度，建议对该指标调增0.5分。	(一) 2021年日均客运量指标未完成的主要原因是受疫情影响，而不是驾驶员不足所致。现人工成本已超企业总成本50%，在疫情导致客流量大幅减少的情况下，若增加驾驶员势必增加企业成本，从而加大市财政资金压力。评价中所提及的人力资源保障机制的相关规定、公交线路规划和线路试运行3个月后进行评估论证、规划评审论证资料和线路试运行3个月后进行评估的相关评估程序及资料等虽未提供，但这不属于管理制度范畴，并不能作为该“管理制度健全性”的扣分原因，建议对该指标调增0.5分。 (二) 《投币机线担管理规定》《公交线路规划与开发管理规	部分采纳	1. 部分采纳该意见。采纳关于“评价中所提及的公交线路规划制定中对资源保障可行性的论证、规划评审论证资料和线路试运行3个月后进行评估的相关评估程序及资料不属于管理制度范畴”的解释说明，并对应调整至“公共交通发展水平提升度方面”对应部分。但是，对于市交通局提供的自评报告中写明“日均客运量未完成的主要原因由于疫情频发，网约车、私家车、电动自行车等竞争，道路施工造成交通拥堵，驾驶员不足等因素”，可见驾驶员不足为其中的原因之一。并且人力资源保障机制的相关规定属于管理制度范畴。因此，部分采纳该意见。 2. 不予采纳该意见。虽然未有文件规定市小悦公汽须参照市公交集团制定《投币机线担管理规定》《公交线路规划与开发管理规定》《公交站场设施管理办法》等制度，但考虑到《投币机线担管理规定》《公交线路规划与开发管理规定》《公交站场设施管理办法》等制度是作为公交线路运营的基本管理制度，因此不采纳该意见。 3. 意见客观，采纳。已根据补充材料对应调整报告内容，对应指标分数增加1分。

序号	意见内容	单位意见说明	采纳情况	采纳情况说明
7	(一) 针对报告中“一是项目监督有效性佐证不足，有待进一步验证……”的表述，我局已在向第三方评价机构提供证明材料阶段提供了：(1) 2021 年度每月关于公交线路考核情况通报；(2) 《中山市 2021 年度城市公交线路考核报告》；(3) 公交企业日常营运数据检查、公交企业日常安全防泵检查等文字图像资料；(4) 2020 年成本规制补贴审计报告（另因评价期间，“四、(二) 按《补贴办法》相关规定，2021 年度的成本规制报告会在 2022 年 11 月底作出，所以在现时间等点无法提供）；(5) 2021 年度公共交通运输车辆车体补贴台账被报告案。我局提供的证明材料从正面和侧面都反映了我局对公交企业运营情况和资金使用情况进行严格监督，建议对该指标调增 2 分。（附件 5） (二) “8 月底前形成成本监审报告”主要是指指市发改局聘请的第三方审计机构完成成本监审报告的时间。经查，第三方审计机构出具的《中山市公共交通运输集团有限公司、中山市小榄公共汽车有限公司 2020 年度的公共汽车客运成本监审报告》时间为 2021 年 8 月 18 日，未超出规定时间，建议对该指标调增 1 分。（附件 5）	(一) 针对报告中“一是项目监督有效性佐证不足，有待进一步验证……”的表述，我局已在向第三方评价机构提供证明材料阶段提供了：(1) 2021 年度每月关于公交线路考核情况通报；(2) 《中山市 2021 年度城市公交线路考核报告》；(3) 公交企业日常营运数据检查、公交企业日常安全防泵检查等文字图像资料；(4) 2020 年成本规制补贴审计报告（另因评价期间，“四、(二) 按《补贴办法》相关规定，2021 年度的成本规制报告会在 2022 年 11 月底作出，所以在现时间等点无法提供）；(5) 2021 年度公共交通运输车辆车体补贴台账被报告案。我局提供的证明材料从正面和侧面都反映了我局对公交企业运营情况和资金使用情况进行严格监督，建议对该指标调增 2 分。（附件 5） (二) “8 月底前形成成本监审报告”主要是指指市发改局聘请的第三方审计机构完成成本监审报告的时间。经查，第三方审计机构出具的《中山市公共交通运输集团有限公司、中山市小榄公共汽车有限公司 2020 年度的公共汽车客运成本监审报告》时间为 2021 年 8 月 18 日，未超出规定时间，建议对该指标调增 1 分。（附件 5）	部分采纳	1. 部分采纳该意见。市交通局提供了《2021 年度每月关于公交线路考核情况通报》《中山市 2021 年度城市公交线路质量考核报告》《项目实施过程中监督检查文字图像资料》等材料，反映了市交通局按照相关监管规定落实公共交通运输发展补贴项目的监督工作，但仍未见公交企业对市交通局的检查监督意见的落实情况材料。因此，部分采纳该意见，对应指标分数增加 0.50 分。 2. 不予采纳该意见。《中山市发展和改革局〈关于中山市公共交通运输集团有限公司公共汽车客运、中山市小榄公共汽车有限公司公共汽车客运的成本监审报告〉》（中发改成监审〔2021〕35/36 号）中，显示 2021 年 6 月 15 日至 2021 年 7 月 14 日对中山市公共交通运输集团有限公司、中山市小榄公共汽车有限公司 2020 年度的公共汽车客运成本监审了监审，监审报告时间为 2021 年 9 月 6 日，“晚于 8 月底”并非指市发改局聘请的第三方审计机构完成成本监审报告的时间，因此，不采纳该意见。
8	八、建议对“四、(三) 1. (3) 日均客运量方面”调增 0.4 分	2020 年下半年，班次已基本恢复疫情前，而客流也开始逐步恢复，至 2020 年底已恢复至疫情前约 75%，因此在制定 2021 年计划公交客运量时，是以此为基础，预测恢复疫情前约 85%进行预测。但 2021 年 6 月份起，因省内、市内疫情反复，相关防控措施收紧（如需持绿码、48 小时核酸证明、扫描场所码登记乘坐公交车等），客流回升反转，一直维持在疫情前的 60%-65%，没再出现上升。因此，在班次、里程均已完成计划，服务质量考核达标的情况下，客运量未能完成计划，是不可预测的客观原因导致，建议根据实际情况原则，对该指标调增 0.4 分。	不采纳	经核算日均客运量完成率为 76.42%，但已综合考虑“日均客运量未完成的主要原因”是由于疫情反复，网约车、私家车、电动自行车等竞争，道路施工造成交通拥堵，驾驶员不足”等因素进行评分，因此，不采纳该意见。

序号	意见内容	单位意见说明	采纳情况	采纳情况说明
9	九、建议对“四、(三)公共2季度的实际申请拨付日期实际上仍在所规定的时间内,即2021年3月15日属第一季度内,2021年6月1日属第二季度内,且第一季度度市财政资金待过人大会议,市财政资金的安排相对靠后,所以并未出现“补贴到位不及时”的情况,因此,建议对该指标调增0.50分。	《补贴办法》文件中规定,其他补贴按“先预拨、后清算”原则实行就解拨付,并未对具体月份进行规定,2021年属1季度、第2季度的实际申请拨付日期实际上仍在所规定的时间内,即2021年3月15日属第一季度内,2021年6月1日属第二季度内,且第一季度度市财政资金待过人大会议,市财政资金的安排相对靠后,所以并未出现“补贴到位不及时”的情况,因此,建议对该指标调增0.50分。	采纳	意见客观,采纳,已对应调整报告内容,对应指标分数增加0.50分。
10	十、建议对“四、(三)公共4、(1)公共交通发展补贴项目成本规制报告,成本规制需在每年8月底前形成成本监审报告,成本规制需在企业申请开展成本规制后三个月内形成成本规制报告,目前正在如期有序开展以上两个项目。因此,不应以此原因作为扣分理由。	(一)根据《补贴办法》文件中规定,成本监审需在每年8月底前形成成本监审报告,成本规制需在企业申请开展成本规制后三个月内形成成本规制报告,目前正在如期有序开展以上两个项目。因此,不应以此原因作为扣分理由。	部分采纳	1.“公共交通发展补贴项目成本控制率”是该项目重点考核的成本指标之一,但因未提供2021年公交成本规制审计报告等佐证材料,项目成本考核转向考核2019年和2020年的成本控制情况,以此综合评价对该指标进行评分,因此,综合考虑不采纳该意见。 2.经市公交集团反馈,“2020年实际规制补贴25,519万元”为实际预拨金额,结合《2019年和2020年公交成本规制审计报告》等资料核实,意见客观已采纳,并已对应调整为“2020年实际规制补贴48,695.50万元”。

序号	意见内容	单位意见说明	采纳情况	采纳情况说明
11	十一、建议对“四、(三)公交运营成本下降率方面”调增2分 4. (2)公交运营成本下降率方面”调增2分	(一) 公交规制成本下降率。除考虑各项公交规制成本下降情况外，还应考虑将成本规制作为一个整体，在整体上考虑成本情况，如人工成本在成本规制中占比较大，且允许年度内各项成本在合理范围内浮动，因此应当综合考虑该指标。 (二) 根据人工成本控制率、单位轮胎磨损率、管理费用成本控制率三项指标完成结果可知，此三项指标2021年实际支出均控制在计划内。 (三) 人工成本受物价上升、疫情停运期间工资调整和2020年社保减免优惠政策等因素的影响，轮胎费受车辆运营里程、车辆损耗等因素的影响，管理费用受疫情因素影响均为客观存在的事实情况。因此，仅简单从数据总额作对比，不考虑影响因素会缺乏合理性，若剔除影响因素，人工成本仍在合理值（相关说明见附件9-10-1：关于2021年度绩效目标完成情况报告的第三部分：其他补充说明） (四) 由于新能源公交车从2019年起陆续投入，在前期车辆配件、车辆轮胎均有保修和备用，而随着保修期满或备用轮胎用完，后期会增加相应费用。另根据《评价报告》的“一是经评价可知，市交通局2021年日均客运量指标未完成的原因之一为驾驶员不足”，实际认可了公交驾驶员不足。在此前提下，新增公交线路、加密公交线路等带来的人员及车辆投入为客观情况，因此人工成本、单位轮胎磨损率、管理费用上升亦符合客观规律。 (五) 指标体系征求意见时，我局对包括人工成本下降率在内的部分不合理评价指标已反馈修改意见，但最终均未予以采纳。综上，人工成本、单位轮胎磨损率、管理费用均为客观上升且已控制在计划范围内，因此建议对公交规制成本下降率方面综合考量，结合客观情况，予以适当调增2分。	不采纳	成本规制要考虑精细化管理、管理效率提升可降低成本的幅度，同时成本规制的成本数据是补贴计算的基础数据，该指标比较重要。而且，项目组已综合考虑人工成本、轮胎费和管理费用等成本受多种因素影响，最终讨论采取两种方案来考核成本控制的有效性（A方案通过对比2020年与2021年各项成本的下降情况，考核公交规制成本下降率；B方案通过对比2021年实际支出与计划支出的各项成本控制情况）。因此，综合考虑仍坚持按照计分规则进行评价，不采纳该反馈意见。

序号	意见内容	单位意见说明	采纳情况	采纳情况说明
12	十二、建议对“四、(四)1.(3)线路”上调增2分	(一)该指标不合理,车辆座位有限,承载力有限,不能要求上座率年年增长,而应该关注增开线路后上座率是否稳定在合理范围内,从而反映线路设置是否合理。 (二)上座率计算公式中的分子是客流量。2021年6月起,因省内、市内疫情反复,相关防控措施收紧(如需持绿码、48小时内核酸检测阴性证明、扫码场所码乘坐公交车等),客流回升反转,客流一直维持在疫情前的60-65%,没有明显上升。即在里程较去年增加的情况下,客流量未能同步恢复,是不可预测的客观原因导致。因此,应充分考虑市民出行方式多样化、产业转移和疫情导致的停运(如火炬开发区封控停运)、私家车出行(如公交车需亮码、部分时段在50%以内)、群众公共交通出行意愿减少(如乘需亮码、部分时段需持48小时核酸证明)等因素,建议根据真实客观原则,对该指标上调增2分。	部分采纳	主要考虑到疫情等因素影响,一定程度上影响了“线路”上调增2分”的考核,但是,考虑到疫情因素并非是全年的影响因素,且2020年度亦已发生疫情,因此,通过该指标两年度的数据对比来整体考核线路规划,年均上调增2分情况。综上,综合考虑适当上调增0.50分。
13	十三、建议对“四、(四)1.(6)公共”上调增2分	(一)已提供2021年的公交线路规划(见佐证材料附件5-2;2020-2021年度新开通和优化调整线路批复文件、附件5-5;线路开通、调整方案)。深中通地计划2024年通车,在2017年市政府批复实施的《中山市市公交线路规划》中,已提及深中通地公交线路的规划意见,如下图。 为加快中山深圳一体化深度融合,贯彻区域协调发展战路,落实“双区”建设部署,2022年,我局组织开展深中通地跨市公交线路专项研究,目前,已完成主线条案的设计(附件6)。 (二)《评估报告》提出项目未能显著实现预期效果,以市公共集团营业收入和营业成本的数据未说明项目效果等描述,与项目实施效果不符,之所以要提供补贴,是由于公交企业是服务民生,执行政府对市民实行低票价的政策,势必会导致企业运营亏损,因此为了保障民生,实现企业持续发展,并对公交企业进行补贴,所以项目已达到预期效果。	部分采纳	1.经核实,采纳单位结合深中通地建设实施公交线路规划,但是,不采纳已提供2021年的公交线路规划,因为考虑到新开通和优化调整线路为2021年规划之下的具体描述,并不能仅以新开通和优化调整线路相关文件代表已提供2021年的公交线路规划,且补充提供的《附件6:《深圳与中山跨市公交线路规划》》为2021年的文件,该项目的评估范围为2021年度,因此,综合考虑部分采纳的意见,适当上调增0.50分,并对应调整报告内容。 2.经核实,不采纳对“项目未能显著实现预期效果”的解释说明。考虑到提供补贴的初衷不仅是为了保障民生、除保障民生外,通过对公共交通运输企业执行政府指令性任务产生的政策性亏损给予补贴,亦旨在减轻市公共集团因中央补助资金紧缺、公共服务投入与营收增长不成比例等而导致经营压力不断增大等问题,因此,综合考虑不采纳该意见。

序号	意见内容	单位意见说明	采纳情况	采纳情况说明
		(三) 由于2020年实行增值税减免政策,即2020年全年营业收入包含了销项税额,因此使市计报告显示2021年较2020年的收入下降5%,若统一口径(均为含税,公共交通运输税率9%),实际上2021年营业收入比2020年上升 $= [(160635624.29 \div 1.09) - 169926974.17] / 169926974.17 = 3\%$ (附件7) (四) 《评价报告》中关于“人口年轻化程度较高”的描述与事实不符,建议删除。 综上,建议对该指标调增2分。		3. 意见客观,采纳。若统一口径,2021年营业收入比2020年上升3%的解释说明,并对应调整报告内容。 4. 关于“人口年轻化程度较高”的解释说明依据不足,因此不采纳该意见。
14	十四、建议对“四、(四)2.满意度”调增3分	根据《评价报告》中的附件1项目评分表可知,满意度指标主要分为市民满意度和用款单位(城市公共交通企业)满意度。其中,用款单位(城市公共交通企业)满意度总分为2分,其计分规则为:用款单位(城市公共交通企业)满意度=“非常满意”样本数$\times 1 +$“比较满意”样本数$\times 0.75 +$“一般”样本数$\times 0.5 +$“较不满意”样本数$\times 0.25 +$“非常不满意”样本数$\times 0$ / 总样本数。用款单位(城市公共交通企业)满意度$\geq 90\%$时,得2分;每下降5% (不足5%按5%计算),扣0.5分,满意度低于60%,不得分。若按第三方评价机构计算的满意度结果(城市公共交通企业满意度为89.72%),相比90%下降0.28%,应扣0.5分,即该指标得分应为1.5分。但我局仍对该得分存在不同意见,主要说明如下: (一) 我局在设定市民对公共服务满意度指标时,参考《2019年中山市创建广东省首批公共交通示范城市“广东省公共交通运输和城乡客运一体化示范城市创建验收评分细则(中山市)》中“公共交通运输满意度”指标的指标值是80%,因此满意度比例应按照抽样调查项(包括非常满意、比较满意等)的占比计算,并建议本次评价中市民满意度设定为85%。本次调查的结果显示,按照满意度占比计算,市民满意度为91.33%,应得满分。(详见佐证材料附件9-5-2:关于满意度相关情况的说明)	部分采纳	1. 对于城市公共交通企业满意度89.72%的解释说明,意见客观,予以采纳。同时,该指标对应增加0.50分,并应对调整报告内容。 2. 对于第(一)(二)(四)点的反馈意见,不予采纳。参照财政预算绩效指标库,满意度指标的计分规则为“反映公众满意的程度,受益公众满意度=(“非常满意”样本数$\times 1 +$“比较满意”样本数$\times 0.75 +$“一般”样本数$\times 0.5 +$“较不满意”样本数$\times 0.25 +$“非常不满意”样本数$\times 0$) / 总样本数。“非常满意”样本数:问卷调查受益公众中“非常满意”的人数;“比较满意”样本数:问卷调查受益公众中“比较满意”的人数;“一般满意”样本数:问卷调查受益公众中“一般满意”的人数;“较不满意”样本数:问卷调查受益公众中“较不满意”的人数;“非常不满意”样本数:问卷调查受益公众中“非常不满意”的人数;总样本数:参与调查的受益公众总人数”。因此,不采纳市交通局对于满意度指标的计分规则。 3. 对于第(三)点的反馈意见“将考核指标定为:市民满意度$\geq 85\%$时,得满分;每下降5%(不足5%按5%计算),

序号	意见内容	单位意见说明	采纳情况	采纳情况说明
		(二) 我局认为报告中以分对满意度调查项目进行了对应赋值不合理,如一定要赋值,建议参照国际通用规则修改为:A.非常满意:赋值为该题分值的100%;B.满意:赋值为该题分值的80%;C.一般:赋值为该题分值的60%;D.不满意:赋值为该题分值的30%;E.非常不满意:赋值为该题分值的0%。 (三) 同时,将考核指标定为:市民满意度$\geq 85\%$时,得满分;每下降5%(不足5%按5%计算),扣1分,满意度低于60%,不得分。按此计算方式得公交服务满意度为87.32%,得满分。另外,本次满意度调查中,较为突出的问题是市民对公交班次候车时间较长,根据佐证材料《附件6-9-3:2020-2021年度公交准点率情况表》,2021年公交准点率已达94.15%,考虑到受路况等因素影响,部分未能准点为正常情况,说明公交企业已经很好的完成了按时发车到站的任务。 (四) 用款单位(城市公共交通企业)按照满意度$\geq 90\%$时,得2分;每下降5%(不足5%按5%计算),扣0.5分,满意度低于60%,不得分。依据上述按照抽样满意项目的计算方式,用款单位(城市公共交通企业)满意度按照计算满意项目占比为95.56%,得满分;另参考上述第(二)款进行赋值,计算用款单位(城市公共交通企业)满意度为91.72%,得满分。综上,建议对该指标调增3分。(附件8)		扣1分,满意度低于60%,不得分”,意见客观,予以采纳。同时,该指标对应增加1分,并已对应调整报告内容。

序号	意见内容	单位意见说明	采纳情况	采纳情况说明
15	十五、建议对“四、(五)1.自评工作质量”调增1分	(一)根据《评价报告》中的逆向指标结果,此项指标最终分值为-2分,其中扣分原因之一来自“①基础信息表的个别信息填写不够严谨。基础信息表中的部分数据填写有误,如“实际日均客运量增长率”“实际线路年均上座增长率”对应填写的数据不正确。经核实,根据公交线路日均客运量增长率计算公式“日均客运量增长率=(2021年公交线路日均客运量-2020年公交线路日均客运量)/2020年公交线路日均客运量*100%”,可得:(118443740/365)-(109649192/366)/(109649192/366)*100%=-8.32%,与基础信息表中实际日均客运量增长率一致。 (二)根据扣分说明“②自评佐证材料不完整,缺少2021年度中山市公共交通企业成本规划专项审计报告,2021年成本监审报告等材料,不利于对产出成本指标进行考核。”经核实,依据《补贴办法》第三章第二十三条“市发改局根据市公交集团的年度财务审计报告,对市公交集团进行成本监审,于每年8月底前形成成本监审报告,并抄送市交通运输局、市财政局、市国资委。”当前并未超出2021年成本监审报告形成时间;同时,为保障数据准确,避免重复工作,成本规划专项审计报告待成本监审报告形成后进行相关工作。因此,2021年成本监审、2021年度成本规划审计工作均处于正常工作流程中,并未超出规定时间。同时,针对数据有误、不一致等情况,我局及公交企业高度重视,在以后的工作中,将更加认真、严谨对待。 因此,建议对该指标调增1分。 综上所述,应调增分数合计22.96分,调整后的2021年公交补贴项目综合评分得分为97.99分。望贵局能对上述反馈意见及说明予以充分的理解、研判和采纳,并进一步研读我局所提交的评审材料,并调整分数。	部分采纳	1.意见客观,采纳,已根据补充材料对应调整报告内容,对应指标分数增加0.50分。 2.经核实,不采纳单位对“自评佐证材料不完整”的解释说明。本次绩效评价阶段,对成本规划的考核必不可少,因此,2021年度中山市公共交通企业成本规划专项审计报告、2021年成本监审报告等材料缺失确实影响了对产出成本的考核。且2021年成本规划专项审计报告和成本监审报告确实存在延迟,综合考虑不采纳该意见。

附件 2-2: 第二次反馈意见采纳情况表

序号	意见内容	单位意见说明	采纳情况	采纳情况说明
1	一、关于报告开头简介表述的反馈	评价报告开头简介中“为贯彻落实……对中山市交通运输局（以下简称“市交通局”）组织实施的 2021 年度公共交通发展补贴项目（以下简称“公交补贴项目”）进行第三方绩效评价。”建议修改为“对中山市交通运输局（以下简称“市交通局”）”。	采纳	意见客观，采纳。已对应调整报告内容。
2	二、评价报告中“IC 卡优惠乘坐公共交通补贴”修改为“普通 IC 卡乘车优惠补贴”	评价报告中“IC 卡优惠乘坐公共交通补贴”与《关于印发〈中山市城市公共交通企业财政补贴及监督管理办法〉和〈中山市公共交通运营服务成本核算办法〉的通知》（中交〔2020〕183 号）第一章第四条“本办法所称城市公共交通财政补贴……，包括特定人员乘车优惠补贴、普通 IC 卡乘车优惠补贴”不一致，建议修改为“普通 IC 卡乘车优惠补贴”。	采纳	意见客观，采纳。已对应调整报告内容。
3	三、建议对“四、（二）2.（2）制度执行有效性”调整 1.50 分	1. 评价报告第四部分“绩效评价指标分析”的“（二）2.（2）制度执行有效性”提出“未见公交企业对市交通局的检查监督意见的落实情况材料。”由于我局所提供的 2021 年度每月关于公交线路考核情况通报中的相关要求为“持续抓好经营管 理，规范司乘人员行为……做好防控新型冠状病毒等工 作……”，而在已提供的各项资料中，均能体现落实检查监督意见情况，其他包括质量信誉考核报告、日常检查等并未提出需落实的问题整改。 2. 第三方审计机构出具的中山城市公共交通集团有限公司、中山城市小巴公共汽车有限公司 2020 年度的公共交通成本监审报告时间均为 2021 年 8 月 18 日，未超出规定时间，且已报告完成。因此，建议对该指标综合考虑调增 1.50 分。	不采纳	1. 经专家组反馈，市交通局应对公交企业日常检查情况形成相关台账，分析总结共性问题并提出针对性整改建议，但结合《2021 年度每月关于公交线路考核情况通报》等材料可知，市交通局仅对总体检查情况进行介绍，未详细说明检查扣分原因，也未要求各公交企业及时对其中发现的问题的整改情况进行反馈，未有效形成监管闭环，综合考虑不采纳该项反馈意见。 2. 结合《关于印发〈中山城市公共交通企业财政补贴及监督管理办法〉和〈中山城市公共交通运营服务成本核算办法〉的通知》（中交〔2020〕183 号）第 22 条来看，成本监审属于市发改局的职责，综合专家组意见，应以《中山城市发展和改革委员会关于中山城市公共交通集团有限公司公共汽车客运、中山市

序号	意见内容	单位意见说明	采纳情况	采纳情况说明
4	四、建议对“四、(三)4.(1)公共交通发展补贴项目成本控制率”方面”调增0.50分	评价报告第四部分“绩效评价指标分析”的“(三)4.(1)公共交通发展补贴项目成本控制率方面”提出“2020年实际补贴48,695.50万元,略高于按标准核算值(48,669万元)”,其原因按照中府办处(2020)520号文“建议返校复学定制公交服务补贴26.50万元通过交通运输局部门预算项目‘公共交通补贴(成本规制补贴)’中清算”,造成实际补贴比核定值略高,若剔除此原因,实际与标准核算值相等。因此,建议修改为“2020年实际补贴48,695.50万元,剔除返校复学定制公交服务补贴26.50万元后,与按标准核算值(48,669万元)一致”。同时,根据《反馈意见采纳表》第10项中评价单位反馈“2.经市公交集团反馈,……意见客观已采纳,并已对应调整为‘2020年实际补贴48,695.50万元’”,但未对此项目调整分数,建议对该指标调增0.5分。	不采纳	对于单位的反馈“第10项中采纳了对应调整为‘2020年实际补贴48,695.50万元’,但并未调整分数”,不予采纳。虽然“2020年实际补贴48,695.50万元,略高于按标准核算值(48,669万元)”是因为返校复学定制公交服务补贴26.50万元通过交通运输局部门预算项目“公共交通补贴(成本规制补贴)”中清算,造成实际补贴比核定值略高;且该意见已在第一轮反馈中进行了回复及解释,综合考虑不采纳该项反馈意见。
5	五、关于“存在同一问题”的“(二)一是成本规制补贴”的计算依据不准,可能导致补贴金额不准”的问题,建议报告对相关部分修改为“部分成本未按权责发生制计算,可能导致补贴金额不准”。	评价报告第六部分“存在问题”的“(二)一是成本规制补贴”的计算依据不准,可能导致补贴金额不准。其原因为部分成本规制项目未按权责发生制及时计量,对此我局认为:企业在实际经营中偶尔存在跨期确认成本为正常情况,其差异相对补贴金额比例很低,且企业已及时发现并作出调整;其次补贴是连续的,综合来看对补贴金额造成的影响有限。综上,我局建议报告中相关部分修改为“部分成本未按权责发生制计算,可能导致补贴金额不准”。	采纳	意见客观,采纳,已对应调整报告内容。

序号	意见内容	单位意见说明	采纳情况	采纳情况说明
6	六、建议对“四、(四)2.满意度”调增0.50分	评价报告第六部分“存在问题”的“(五)市民满意度未达预期，候车时间较长等问题较为突出，一定程度上影响了市民乘坐体验”；据统计，市民对公交补贴项目整体平均满意度为82.89%（详见表5），未达预期指标值“85%”；城市公交企业对公交补贴项目满意度为89.72%（详见表6），可知满意度预期指标值为85%，因此，其计分规则应为：“市民满意度≥85%时，得6分；每下降5%（不足5%按5%计算），扣1分，满意度低于60%，不得分”。“用款单位（城市公共交通企业）满意度≥85%时，得2分；每下降5%（不足5%按5%计算），扣0.5分，满意度低于60%，不得分。”按此规则计算，市民满意度得分为5分，城市公交企业满意度得分为2分，合计7分，因此，建议对该指标调增0.5分。	采纳	城市公交企业满意度目标值为“≥90%”，实际满意度为89.72%，考虑到实际满意度与目标值接近，因此采纳该项反馈意见。
7	七、建议对“四、(一)2.绩效目标，绩效目标合理性方面”调增1分	评价单位反馈“不采纳”并说明“本次公交补贴项目中，仍缺少体现项目主要产出和核心效益的指标，未能有效遵循绩效指标设置的原则。如缺少对服务质量、运营情况、疫情防控等工作情况、公交运行准点情况、公共交通发展补贴项目成本控制、下降等情况的考核；以及缺少对公交日均客流量年度增长情况、线网长度增长情况和线路年增长率等考核”。对此，我局认为，根据相关办法、文件精神，我局设置的指标数量已经基本满足评价要求，也符合市财政关于绩效目标设置的相关要求，建议对该指标综合考虑调增1分。	不采纳	绩效指标作为考核评价项目实施成效的重要依据。虽然市交通运输局设置的指标数量已经基本满足评价要求，但所设置的绩效指标未能全面涵盖项目执行的产出和效益，存在一定不足，因此不采纳该项反馈意见。

序号	意见内容	单位意见说明	采纳情况	采纳情况说明
8	八、建议对“四、(二)1.(1)资金到位率方面”调增0.03分	八、《反馈意见采纳表》第3项,评价单位反馈“不采纳”,并说明“资金到位率主要是通过财政资金到位情况,反映项目资金的保障程度;若资金到位率低,将影响项目资金支付的进度,不利于保障项目开展。”我局说明如下:当2021年批次200辆新能源公交车实际中标价产生时,相对应的财政补贴资金也随之确定。市财政局已根据实际中标价按进度向企业拨付2021年批次200辆新能源公交车补贴资金,因此对应的财政资金已到位,充分保障项目进度,不存在资金到位率低,影响支付进度的情况。因此,建议对该指标调增0.03分。	采纳	意见客观,采纳。已对应调整报告内容,对应指标分数增加0.03分。
9	九、建议对“四、(二)1.(2)预算执行率方面”调增0.03分	《反馈意见采纳表》第4项,评价单位反馈“不采纳”并说明“预算执行率主要是考核项目预算资金是否按照计划执行,用以反映或考核项目预算执行情况。”我局认为,市财政局已根据实际中标价按进度向企业拨付2021年批次200辆新能源公交车补贴资金,预算已按计划执行,因此,建议对该指标调增0.03分。	采纳	意见客观,采纳。已对应调整报告内容,对应指标分数增加0.03分。
10	十、建议对“四、(二)1.(3)资金使用合规性方面”调增1分	十、《反馈意见采纳表》第5项,评价单位反馈对“不采纳”部分的说明是“市交通局应严格按照合同的实际需求编制预算申请资金,以避免财政资金闲置,影响财政资金的使用效益。”我局认为,我局已严格按照补贴资金预算安排及项目实施进度申请补贴,市公交集团在补贴到位后均已按合同约定支付车例,不存在导致财政资金闲置,且符合《办法》有关要求和政府批复文件精神。因此,建议对该指标调增1分。	采纳	意见客观,采纳。已对应调整报告内容,对应指标分数增加1分。

序号	意见内容	单位意见说明	采纳情况	采纳情况说明
11	十一、建议对“四、(二)2.(1)管理制度健全性”调增0.50分	《反馈意见采纳表》第6项,评价单位反馈对部分采纳部分的不说明是,“对于市交通局提供的自评报告中写明‘日均客运量未完成的竞争,道路施工造成交通拥堵,驾驶员不足等因素’,可见驾驶员不足为其中的原因之一。”我局认为,造成日均客运量未完成的主要原因是受疫情影响,而不是驾驶员不足;且疫情影响下增加驾驶员数量难以带来客运量的同步上升,但势必会增加企业成本,从而加大市财政资金压力。因此,建议对该指标调增0.5分。	采纳	意见客观,采纳。已对应调整报告内容,对应指标分数增加0.50分。
12	十二、建议对“四、(五)1.自评工作质量”调增0.50分	《反馈意见采纳表》第15项,评价单位对不采纳的部分说明是“本次绩效评价阶段,对成本规制的考核必不可少。因此,2021年度中山市公共交通企业成本规制专项审计报告、2021年成本监审报告等材料的缺失确实影响了对产出成本的考核,且2021年成本规制专项审计报告和成本监审报告确实存在延迟”。对此,我局认为,2021年度中山市公共交通企业成本规制专项审计报告、2021年成本监审报告均未超出相应办法规定的完成时间,因此,建议对该指标调增0.5分。	采纳	意见客观,采纳。已对应调整报告内容,对应指标分数增加0.50分。

序号	意见内容	单位意见说明	采纳情况	采纳情况说明
13	十三、关于对“四、（三）4.（2）公交规制成本下降率”的反饋	评价报告第四部分“绩效评价指标分析”的“（三）4.（2）公交规制成本下降率”提出“与此同时，车辆电损、维修轮胎费用随着车辆运营里程增加、车辆损耗程度增加而增加一定程度上是未充分考虑不同年度车辆的新增投放与退出的最优比例造成。”根据省交通运输厅、市政府相关文件要求，2018、2019、2020年我市公共汽车中纯电动公交车占比需分别达到70%、85%、100%。因此，市公交集团前期分别购置了2018年批次1100辆和2019年批次600辆纯电动公交车，占市公交集团2021年公交车总量（2272辆）的74.82%，故难以通过不同年度车辆的新增投放与退出比例来降低车辆电损、维修轮胎费用，且必然会使得电损、维修轮胎费用逐年递增，建议剔除本段表述。	采纳	意见客观，采纳。已对应调整报告内容。

附件 3：满意度调查问卷

附件 3-1：满意度调查问卷（市民）



关于中山市 2021 年度公共交通发展补贴 项目满意度调查问卷

可使用手机微信扫码填写

受中山市财政局委托，深圳日浩会计师事务所（普通合伙）正在对“2021 年度公共交通发展补贴项目”进行绩效评价。现通过调查问卷听取您的真实想法，以更好推进中山市公共交通建设。本问卷实行匿名制，衷心感谢您的参与和配合。

一、调查对象基本情况

1. 您的年龄是：

- A. 18 岁以下 B. 18-45 岁 C. 46-59 岁 D. 60 岁及以上

二、调查内容

1. 您是否优先选择公交出行？

- A. 是（跳转到第 3 题） B. 否（跳转到第 2 题）

2. 您不优先选择公交出行的原因（可多选）：（跳转到第 4 题）

- A. 乘车拥挤 B. 等待时间长 C. 乘车限制多（如禁止带宠物）
D. 服务态度差 E. 其他：_____

3. 您优先选择公交出行的原因（可多选）：（跳转到第 4 题）

- A. 价格实惠 B. 方便快捷 C. 节能环保 D. 环境舒适
E. 其他：_____

4. 您每周乘坐公交车出行的频率为（单选题）：

- A. 10 次或以上 B. 5-9 次 C. 1-4 次 D. 0 次（跳转到第 11 题）

5. 您乘坐公交时最常用的支付方式是：

- A. 现金支付 B. 中山公交 IC 卡 C. 微信/支付宝/银联扫码支付

6. 您是否了解公共交通乘车优惠政策？

- A. 非常了解 B. 比较了解 C. 一般 D. 不太了解 E. 非常不了解

7.您对中山市公交的便捷性（候车时间）满意吗？

A.非常满意 B.比较满意 C.一般（请勾选时长）

D.不太满意（请勾选时长） E.非常不满意（请勾选时长）

您一般等车的时长为：☐10-15分钟 ☐15-20分钟 ☐20-25分钟
☐25-30分钟 ☐30分钟以上

8.您对中山市公交车辆管理情况满意吗？

	非常满意	比较满意	一般	不太满意	非常不满意
车身外观	☐	☐	☐	☐	☐
车内设施	☐	☐	☐	☐	☐
服务标志（公交线路图、标语等）	☐	☐	☐	☐	☐
车厢整洁度	☐	☐	☐	☐	☐
如果您对上述问题不太满意或者非常不满意，请简述原因：					

9.您对中山市公交运营服务情况满意吗？

	非常满意	比较满意	一般	不太满意	非常不满意
行车安全性	☐	☐	☐	☐	☐
驾驶规范（是否超速、飞站等）	☐	☐	☐	☐	☐
司机服务态度	☐	☐	☐	☐	☐
投诉事项处理情况	☐	☐	☐	☐	☐
如果您对上述问题不太满意或者非常不满意，请简述原因：					

10.您乘坐公交车时司机是否要求戴口罩、出示健康码、测体温等？

A.是 B.否（请选择未落实措施：A.未要求戴口罩 B.未要求出示健康码
C.未要求测体温）

11.您对乘坐中山市公共交通汽车的满意度（整体评价）如何？

A.非常满意 B.比较满意 C.一般 D.不太满意 E.非常不满意

12.您对中山市公共交通的其他建议或意见？

附件 3-2: 满意度调查问卷 (城市公交企业)

关于中山市 2021 年度公共交通发展补贴
项目满意度调查问卷



可使用手机微信扫码填写

受中山市财政局委托,深圳日浩会计师事务所(普通合伙)正在对“2021年度公共交通发展补贴项目”进行绩效评价(仅针对市级补贴资金)。现通过调查问卷听取您的真实想法,以更好推进中山市公共交通建设。本问卷实行匿名制,衷心感谢您的参与和配合。

一、调查对象基本情况

1.您就职于哪一个城市公共交通企业?

A.中山市公共交通运输集团有限公司

B.中山市小榄公共汽车有限公司

二、满意度调查

1.您对当前中山市公共交通发展补贴政策是否了解?

A.非常了解

B.比较了解

C.一般

D.不太了解

E.非常不了解

2.您对公共交通发展补贴政策申请条件的明确性满意吗?

A.非常满意

B.比较满意

C.一般

D.不太满意(请填写原因) E.非常不满意(请填写原因)

请填写不满意原因: _____

3.您对公共交通发展补贴政策申请流程的便捷性满意吗?

A.非常满意

B.比较满意

C.一般

D.不太满意(请填写原因) E.非常不满意(请填写原因)

请填写不满意原因: _____

4.您对公共交通发展补贴政策的补贴范围、额度满意吗?

A.非常满意

B.比较满意

C.一般

D.不太满意(请填写原因) E.非常不满意(请填写原因)

请填写不满意原因: _____

5.您对公共交通发展补贴发放的及时性满意吗?

A.非常满意 B.比较满意 C.一般

D.不太满意(请填写原因) E.非常不满意(请填写原因)

请填写不满意原因: _____

6.该补贴政策对贵公司的影响程度?

A.有效解决资金难题

B.增加人均客运量,提高企业营收

C.促进服务质量提升,企业竞争力得到进一步提升

D.帮助较小或没有帮助

7.您对公共交通发展补贴政策的实施效果总体评价如何?

A.非常满意 B.比较满意 C.一般

D.不太满意(请填写原因) E.非常不满意(请填写原因)

请填写不满意原因: _____

8.您认为公共交通发展补贴政策有哪些方面需要进一步完善和改进?

附件 4：满意度调查分析结果

附件 4-1：满意度调查分析结果（市民）

关于中山市 2021 年度公共交通发展补贴 项目满意度调查分析结果

为全面了解公交补贴项目的开展情况，调查中山市公交补贴项目情况，了解市民对中山市公交的满意程度，项目组对辖区内市民进行问卷调研。

本次满意度调查采用线上和线下两种形式，主要针对中山市辖区内市民发放问卷，实际回收有效问卷 587 份。调查问卷结果显示，满意度为 82.89%。问卷各部分的具体得分及满意程度分析如下。

一、计分方法

（一）赋值原则

满意度调查问卷中，以分项满意程度为调查对象的共计 4 题，对应赋值为：

- A.非常满意：赋值为该题分值的 100%；
- B.满意：赋值为该题分值的 75%；
- C.一般：赋值为该题分值的 50%；
- D.不满意：赋值为该题分值的 25%；
- E.非常不满意：赋值为该题分值的 0%。

随着满意度逐步下降,分值占该题分值的比例逐步下降,需要改进的程度逐步上升。

(二) 计算公式

1. 单题分数 X_i :

$$X_i = \sum \text{选项分值} * \text{选择人数} / \text{该题有效答题人数}$$

2. 综合得分 Y :

$$Y = \sum X_i$$

二、满意度部分具体得分分析

(一) 对中山市公交的便捷性(候车时间)的满意程度

在中山市公交的便捷性(候车时间)满意度方面,共收到有效问卷 576 份,满意度为 76.61%。其中 181 人次表示非常满意,占比 31.42%; 285 人次表示满意,占比 49.48%; 85 人次表示一般,占比 14.76%; 16 人次表示不满意,占比 2.78%; 9 人次表示非常不满意,占比 1.56%。选项分布情况详见图 2。

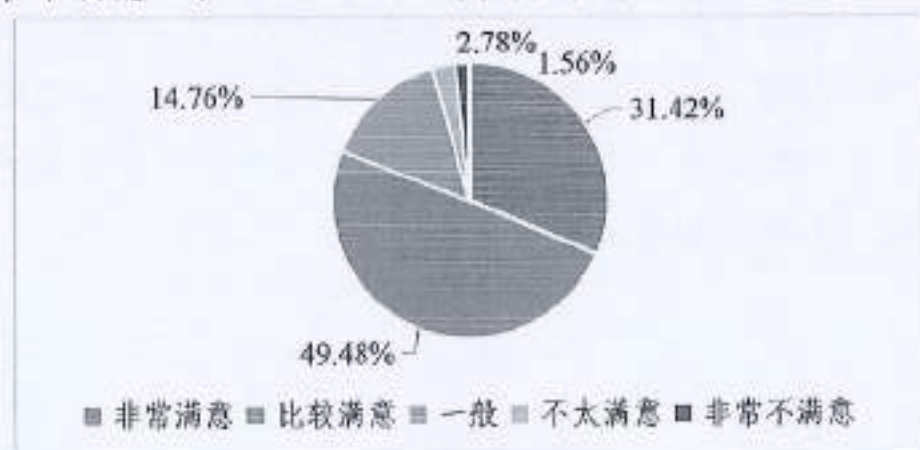


图 2 中山市公交便捷性(候车时间)满意度分布

(二) 对中山市公交车辆管理情况的满意程度

在中山市公交车辆管理情况满意度方面，共收到有效问卷 576 份，满意度为 85.43%。

1. 车身外观方面，298 人次表示非常满意，占比 51.74%；236 人次表示比较满意，占比 40.97%；33 人次表示一般，占比 5.73%；3 人次表示不太满意，占比 0.52%；6 人次表示非常不满意，占比 1.04%。选项分布情况详见图 3。

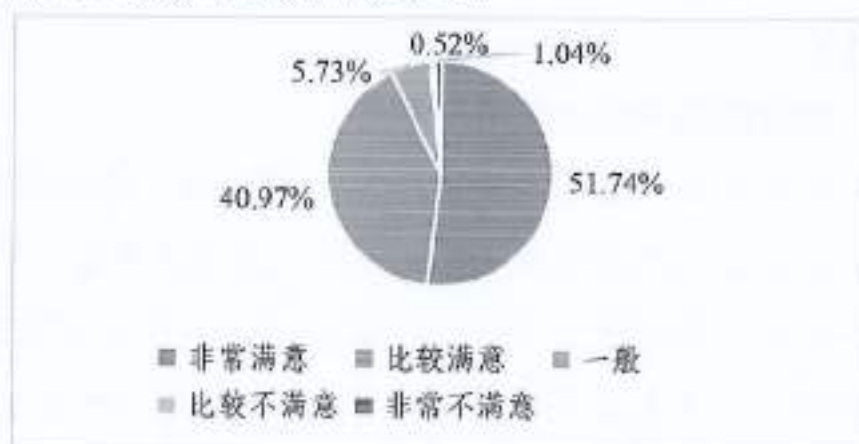


图 3 中山市车辆管理车身外观方面满意度分布

2. 车内设施方面，293 人次表示非常满意，占比 50.87%；242 人次表示比较满意，占比 42.01%；33 人次表示一般，占比 5.73%；3 人次表示不太满意，占比 0.52%；5 人次表示非常不满意，占比 0.87%。选项分布情况详见图 4。

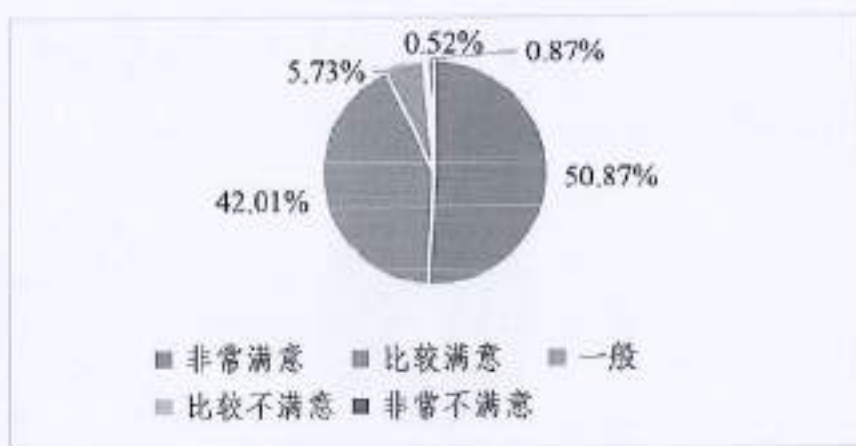


图4 中山市车辆管理车内设施方面满意度分布

3.服务标志（公交线路图、标语等）方面，298 人次表示非常满意，占比 51.74%；237 人次表示比较满意，占比 41.15%；30 人次表示一般，占比 5.21%；5 人次表示不太满意，占比 0.87%；6 人次表示非常不满意，占比 1.04%。选项分布情况详见图 5。

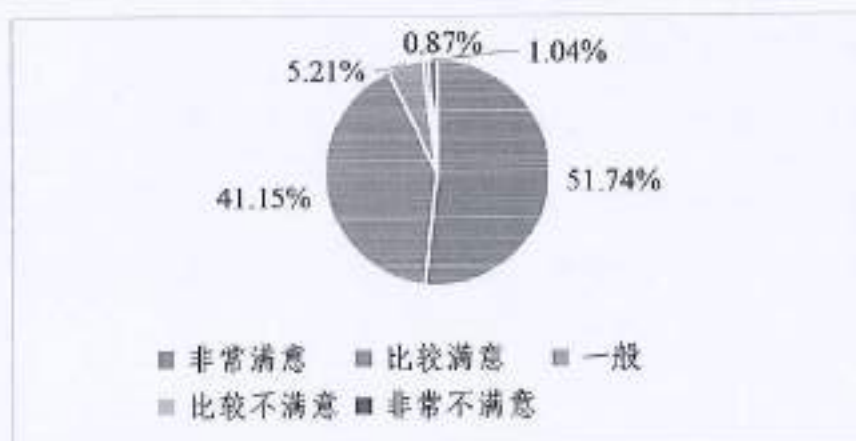


图5 中山市车辆管理服务标志（公交线路图、标语等）方面满意度分布

4.车厢整洁度方面，299 人次表示非常满意，占比 51.91%；231 人次表示比较满意，占比 40.10%；39 人次表示一般，占比

6.77%；2 人次表示不太满意，占比 0.35%；5 人次表示非常不满意，占比 0.87%。选项分布情况详见图 6。

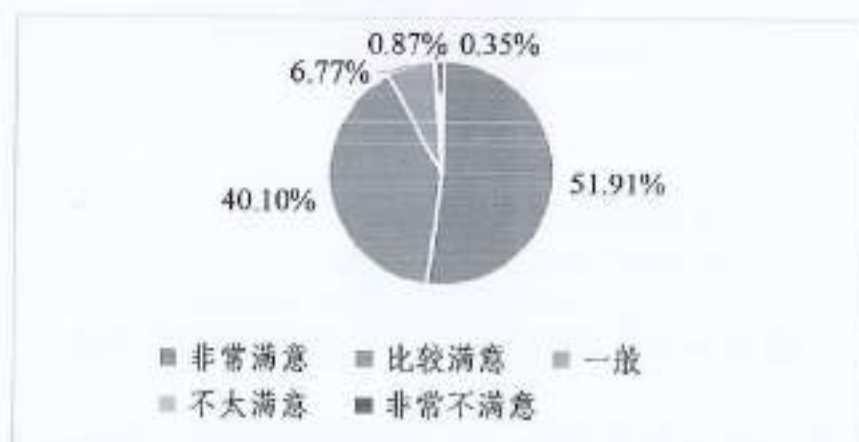


图 6 中山市车辆管理车厢整洁度方面满意度分布

(三) 对中山市公交运营服务的满意程度

在中山市公交运营服务满意度方面，共收到有效问卷 576 份，满意度为 85.71%。

1. 在行车安全性方面，327 人次表示非常满意，占比 56.77%；214 人次表示比较满意，占比 37.15%；29 人次表示一般，占比 5.03%；2 人次表示不满意，占比 0.35%；4 人次表示非常不满意，占比 0.69%。选项分布情况详见图 7。

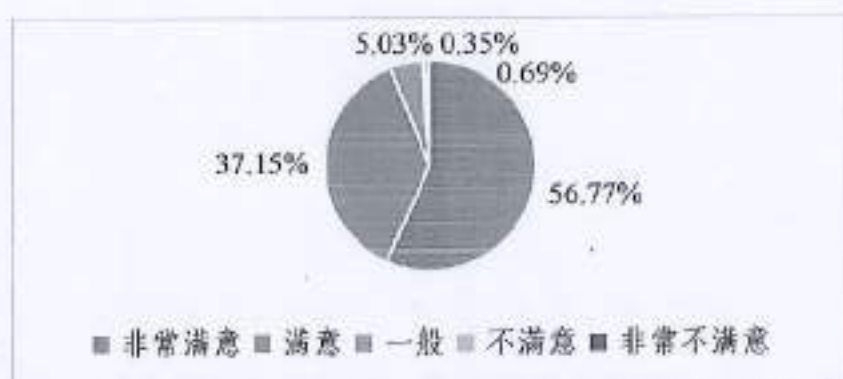


图7 中山市公交运营服务行车安全性方面满意度分布

2.在驾驶规范（是否超速、飞站等）方面，306人次表示非常满意，占比53.13%；222人次表示比较满意，占比38.54%；41人次表示一般，占比7.12%；3人次表示不满意，占比0.52%；4人次表示非常不满意，占比0.69%。选项分布情况详见图8。

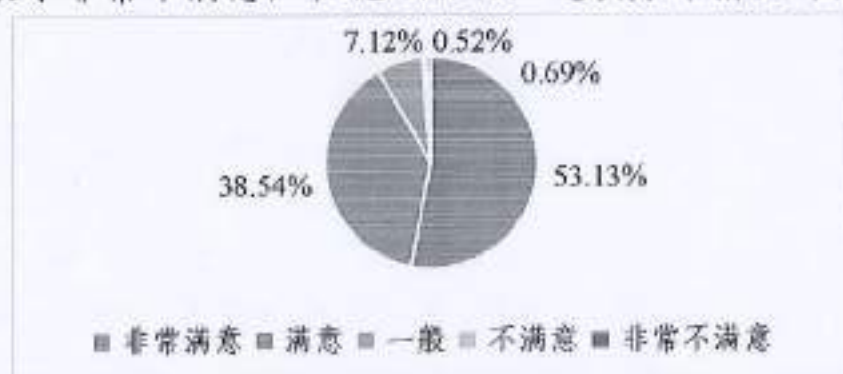


图8 中山市公交运营服务驾驶规范（是否超速、飞站等）方面满意度分布

3.在司机服务态度方面，291人次表示非常满意，占比50.52%；237人次表示比较满意，占比41.15%；38人次表示一般，占比6.60%；5人次表示不满意，占比0.87%；5人次表示非常不满意，占比0.87%。选项分布情况详见图9。

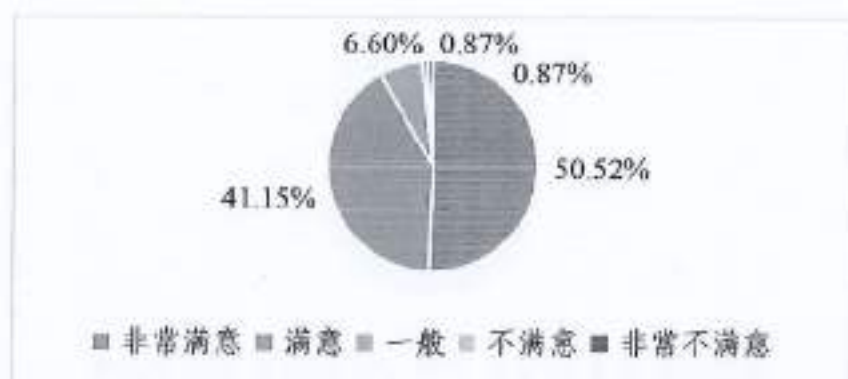


图9 中山市公交运营服务司机服务态度方面满意度分布

4.在投诉事项处理情况方面，298人次表示非常满意，占比51.74%；226人次表示比较满意，占比39.24%；42人次表示一般，占比7.29%；4人次表示不满意，占比0.69%；6人次表示非常不满意，占比1.04%。选项分布情况详见图10。

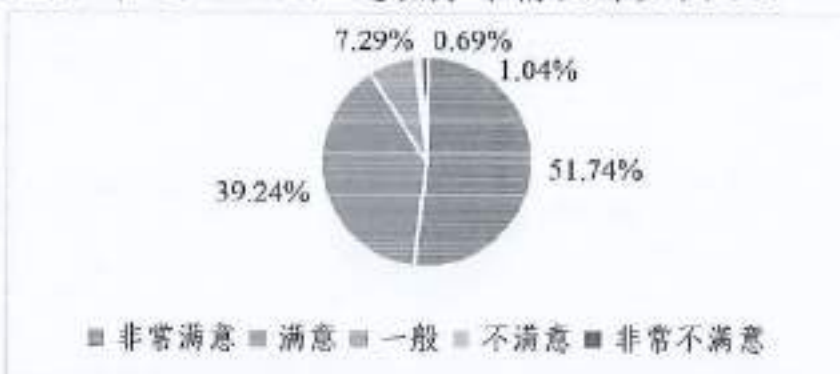


图10 中山市公交运营服务投诉事项处理情况方面满意度分布

（四）对乘坐中山市公共交通汽车的满意程度

在乘坐中山市公共交通汽车满意度方面，共收到有效问卷587份，满意度为83.82%。其中264人次表示非常满意，占比44.97%；286人次表示比较满意，占比48.72%；24人次表示一般，占比4.09%；6人次表示不太满意，占比1.02%；7人次表示非常不满意，占比1.19%。选项分布情况详见图11。

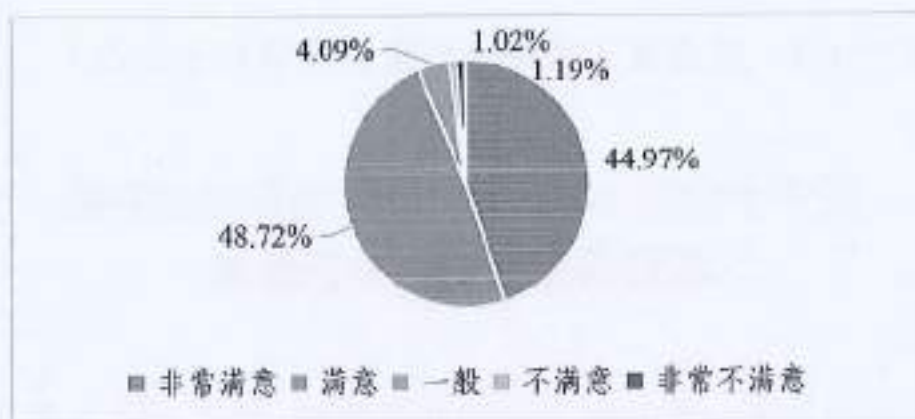


图 11 乘坐中山市公共交通汽车的满意度分布

附件 4-2: 满意度调查分析结果 (城市公交企业)

关于中山市 2021 年度公共交通发展补贴 项目满意度调查分析结果

为全面了解公交补贴项目的开展情况,调查中山市公交项目情况,了解城市公交企业工作人员对中山市公交的满意程度,项目组对辖区内城市公交企业工作人员进行问卷调研。

本次满意度调查采用线上和线下两种形式,主要针对中山市辖区内城市公交企业工作人员发放问卷,实际回收有效问卷 36 份。调查问卷结果显示,满意度为 89.72%。问卷各部分的具体得分及满意程度分析如下。

一、计分方法

(一) 赋值原则

满意度调查问卷中,以分项满意程度为调查对象的共计 5 题,对应赋值为:

- A.非常满意: 赋值为该题分值的 100%;
- B.满意: 赋值为该题分值的 75%;
- C.一般: 赋值为该题分值的 50%;
- D.不满意: 赋值为该题分值的 25%;
- E.非常不满意: 赋值为该题分值的 0%。

随着满意度逐步下降,分值占该题分值的比例逐步下降,需

要改进的程度逐步上升。

（二）计算公式

1. 单题分数 X_i :

$$X_i = \sum \text{选项分值} * \text{选择人数} / \text{该题有效答题人数}$$

2. 综合得分 Y :

$$Y = \sum X_i$$

二、满意度部分具体得分分析

（一）对公共交通发展补贴政策申请条件的明确性满意程度

在公共交通发展补贴政策申请条件的明确性满意度方面，共收到有效问卷 36 份，满意度为 91.67%。其中 24 人次表示非常满意，占比 66.67%；12 人次表示比较满意，占比 33.33%；0 人次表示一般；0 人次表示不太满意；0 人次表示非常不满意。选项分布情况详见图 12。

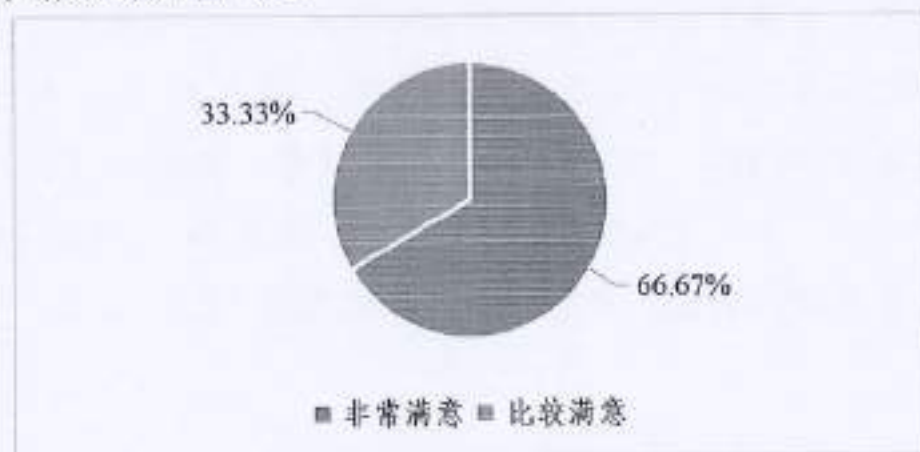


图 12 公共交通发展补贴政策申请条件的明确性满意度分布

（二）对公共交通发展补贴政策申请流程的便捷性满意程度

在公共交通发展补贴政策申请流程的便捷性满意度方面，共

收到有效问卷 36 份，满意度为 92.36%。其中 25 人次表示非常满意，占比 69.44%；11 人次表示比较满意，占比 30.56%；0 人次表示一般；0 人次表示不太满意；0 人次表示非常不满意。选项分布情况详见图 13。

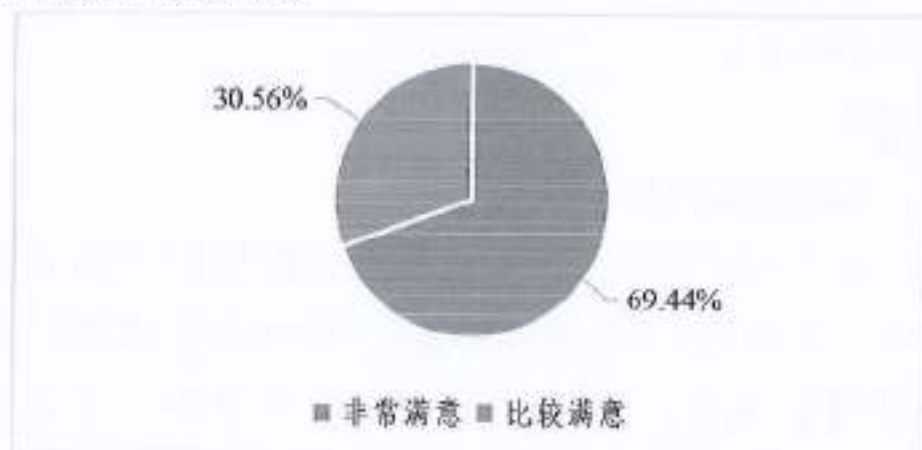


图 13 公共交通发展补贴政策申请流程的便捷性满意度分布

（三）对公共交通发展补贴政策的补贴范围、额度满意程度

在公共交通发展补贴政策的补贴范围、额度满意度方面，共收到有效问卷 36 份，满意度为 86.81%。其中 21 人次表示非常满意，占比 58.33%；12 人次表示比较满意，占比 33.33%；2 人次表示一般，占比 5.56%；1 人次表示不太满意，占比 2.78%；0 人次表示非常不满意。选项分布情况详见图 14。

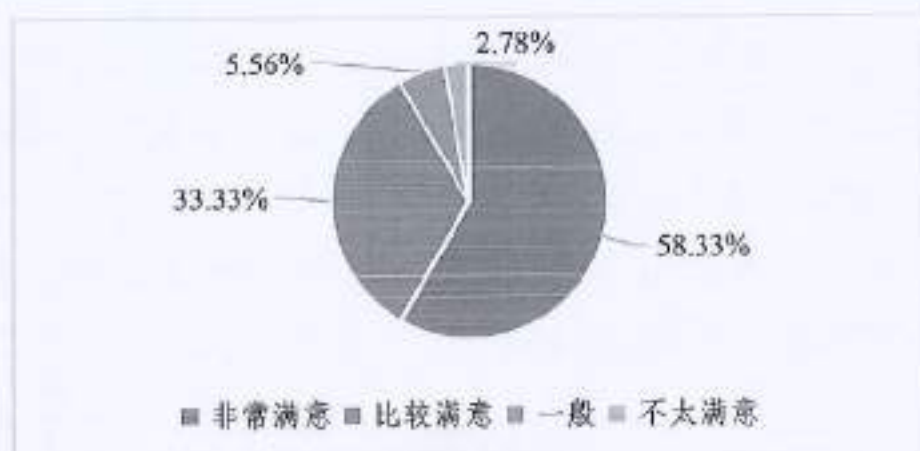


图 14 公共交通发展补贴政策的补贴范围、额度满意度分布

（四）对公共交通发展补贴发放的及时性满意程度

在公共交通发展补贴发放的及时性满意程度方面，共收到有效问卷 36 份，满意度为 88.89%。其中 23 人次表示非常满意，占比 63.89%；10 人次表示比较满意，占比 27.78%；3 人次表示一般，占比 8.33%；0 人次表示不太满意；0 人次表示非常不满意。选项分布情况详见图 15。

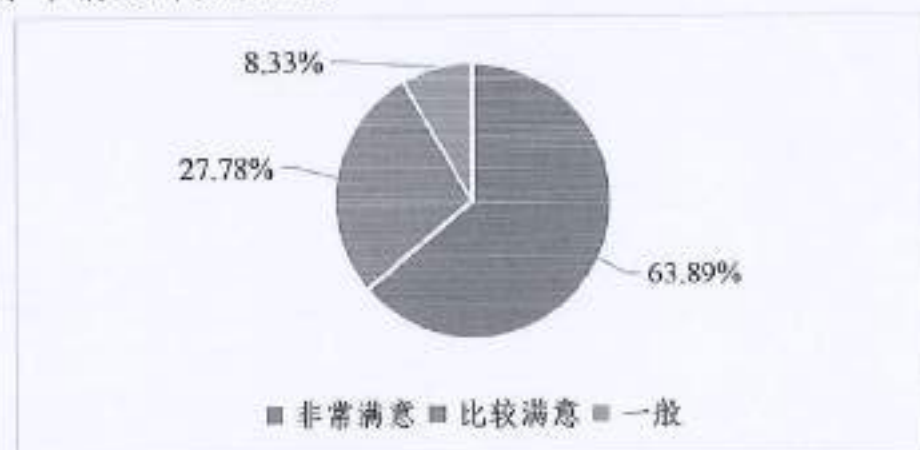


图 15 公共交通发展补贴发放的及时性满意度分布

（五）对公共交通发展补贴政策的实施效果满意程度

在公共交通发展补贴政策的实施效果满意度方面，共收到有效问卷 36 份，满意度为 88.89%。其中 22 人次表示非常满意，占比 61.11%；12 人次表示比较满意，占比 33.33%；2 人次表示一般，占比 5.56%；0 人次表示不太满意；0 人次表示非常不满意。选项分布情况详见图 16。

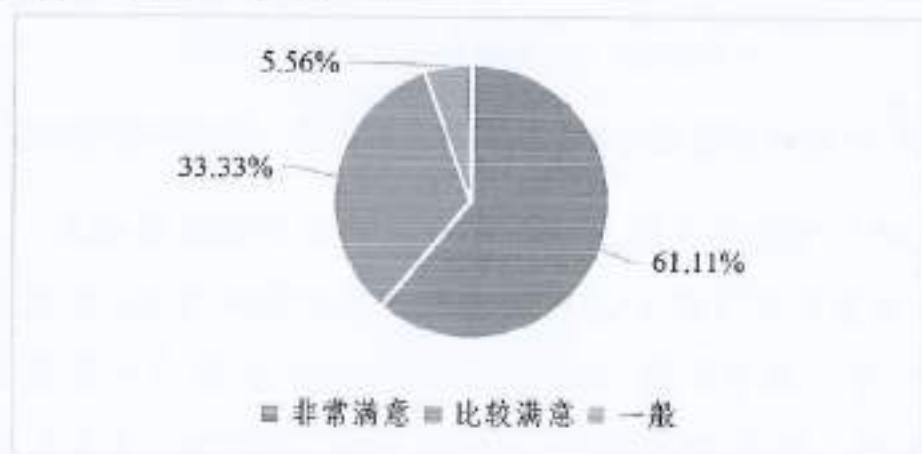


图 16 公共交通发展补贴政策的实施效果满意度分布