

中山市财政支出绩效评价报告

项目名称：内河航运示范工程船舶 LNG
动力改造补贴资金

评价类型：重点评价

评价机构：广州捷诚信息咨询有限公司

报告日期：2024 年 7 月

评价机构（盖章）



摘 要

为进一步提高财政支出管理水平，增强预算安排的科学性、准确性和有效性，检验项目预期目标实现程度和效果。中山市财政局委托广州捷诚信息咨询有限公司对“内河航运示范工程船舶 LNG 动力改造补贴资金”使用绩效进行评价。广州捷诚信息咨询有限公司按照“绩效目标导向，兼顾过程与结果，定量为主定性为辅，坚持客观性与公正性”原则，制定了绩效评价指标体系，通过对实施单位自评材料审核、座谈交流、实地核查和现场评价。经综合评价，该项目绩效评价得分为 84.50 分，绩效等级为“良”。

内河航运示范工程船舶 LNG 动力改造补贴资金预算安排 2770 万元，实际支付改造补贴资金为 2300 万元。其中：2022 年度支付改造补贴资金款 600 万元，2023 年度支付改造补贴资金款 1700 万元。

评价组发现，该项目在实施过程中存在如下问题：项目前期调研不全面，后续推动工作相对乏力。补贴条件审批不够严谨，项目审查工作尚需加强。项目监管措施不够明确，日常监管力度还需加强。改造未能按期开工完工，补贴资金延迟支付。建议：加强项目组织实施工作，持续强化后续推动工作。科学审核船舶改造费用，规范实施项目审查工作。加强各项管理制度建设，强化项目实施过程监管。切实推进船舶改造进度，按时支付船舶改造补贴资金。

目录

一、基本情况.....	1
（一）项目概况.....	1
（二）绩效评价工作开展情况.....	3
二、绩效评价指标分析及评价结论.....	5
（一）绩效评价指标分析.....	5
（二）评价结论.....	17
三、存在的问题及原因分析.....	17
（一）项目前期调研不全面，后续推动工作相对乏力.....	17
（二）补贴条件审批不够严谨，项目审查工作尚需加强.....	18
（三）项目监管措施不够明确，日常监管力度还需加强.....	18
（四）改造未能按期开工完工，补贴资金延迟支付.....	19
四、有关建议.....	20
（一）加强项目组织实施工作，持续强化后续推动工作.....	20
（二）科学审核船舶改造费用，规范实施项目审查工作.....	21
（三）加强各项管理制度建设，强化项目实施过程监管.....	22
（四）切实推进船舶改造进度，按时支付船舶改造补贴.....	23
附件：绩效评价指标评分表.....	24

为检验内河航运示范工程船舶 LNG 动力改造补贴资金的使用绩效，考核项目资金预期绩效目标的实现程度、支出效率和综合效果，总结经验，分析存在问题，进一步提高补贴资金的使用效益，中山市财政局根据全面实施预算绩效管理有关规定，委托第三方机构组成评价组，对“内河航运示范工程船舶 LNG 动力改造补贴资金”进行重点绩效评价。评价组在资料评审和现场核查等基础上，对内河航运示范工程船舶 LNG 动力改造补贴资金进行全面和客观评价，形成本绩效评价报告。

一、基本情况

（一）项目概况

2021 年 8 月，为认真贯彻落实习近平生态文明思想和新发展理念，广东省人民政府办公厅印发了《广东省提升内河航运能力和推动内河航运绿色发展总体分工方案》《广东省内河航运能力提升实施方案》《广东省内河航运绿色发展示范工程实施方案》（粤府办〔2021〕25 号），方案提出按照市场化方式先示范后推广，由政府给予适当财政资金补贴，船东承担部分新建和改造费用，推动广东籍 LNG 动力船舶新建和改造。2021 年 10 月，广东省交通运输厅和广东省财政厅制定了《广东省内河航运绿色发展示范工程船舶 LNG 动力改造补贴实施方案》（粤交水〔2021〕594 号，以下简称：“广东省船舶 LNG 动力改造补贴实施方案”），该方案明确补贴使用对象为：将现有或在建船舶改造为 LNG 动力船舶的船舶所有人，以及提供有关技术和培训服务的第三方单位；补贴范围为：2021 年 7 月 1 日至 2022 年 12 月 31 日在广东

省内船厂完成改造，经船检机构检验合格并取得船检证书的船舶。

2021 年 10 月，中山市交通运输局（以下简称：市交通运输局）根据省政府《广东省内河航运绿色发展示范工程实施方案》（粤府办〔2021〕25 号）及《关于内河船舶 LNG 动力改造工作推进会议纪要》（省政府工作会议纪要〔2021〕85 号）相关工作要求和部署，大力推进内河船舶清洁能源应用，积极开展中山市内河船舶 LNG 动力改造工作，申请设立中山市船舶 LNG 动力改造配套补贴资金。该补贴资金主要用于中山籍现有或在建内河运输船舶改造为 LNG 动力船舶，以及为实施中山市内河船舶 LNG 动力改造工程开展的必要工作经费支出。

1. 补贴资金使用范围与对象。

2022 年 4 月，为贯彻落实《广东省内河航运绿色发展示范工程实施方案》等相关文件要求，中山市根据广东省船舶 LNG 动力改造补贴实施方案，结合中山市实际情况，制定了《中山市内河航运绿色发展示范工程船舶 LNG 动力改造补贴实施方案》（中交〔2022〕138 号，以下简称：“中山市船舶 LNG 动力改造补贴实施方案”），该方案要求补贴资金主要用于中山籍现有或在建内河运输船舶改造为 LNG 动力船舶，以及为实施中山市内河船舶 LNG 动力改造工程开展的必要工作经费支出。补贴资金对象为：将现有或在建内河运输船舶改造为 LNG 动力船舶的船舶所有人，以及提供有关技术的第三方单位。补贴范围为：2021 年 7 月 1 日至 2022 年 12 月 31 日在广东省内船厂完成改造，经

船检机构检验合格并取得船检证书的船舶。

2.资金投入与使用情况。

根据《广东省财政厅关于下达 2021 年内河船舶 LNG 动力改造补贴资金的通知》（粤财综〔2021〕58 号），《广东省财政厅关于提前下达 2022 年内河船舶 LNG 动力改造补贴资金的通知》（粤财综〔2021〕59 号），省财政下达中山市内河船舶 LNG 动力改造补贴共计 1580 万元；根据提供的绩效自评表和市级财政补贴资金拨付凭证，本项目市级预算安排共 1190 万元。项目到位总资金 2770 万元，实际支出 2300 万元，资金使用率约为 83.03%。其中 2022 年和 2023 年分别支付 LNG 动力改造补贴资金 600 万元、1700 万元。

（二）绩效评价工作开展情况

1.项目绩效目标。

根据《目标申报表》，内河航运示范工程船舶 LNG 动力改造补贴资金绩效目标为：完成中山市 7 艘内河营运船舶的改造，改造后为 LNG 单燃料船舶，符合《船舶发动机排气污染物排放限制及测量方法》，发挥示范引领作用，引导内河船舶积极使用清洁能源，促进内河航运绿色发展，符合国家碳达峰、碳中和的战略方向。

2.绩效评价基本情况。

（1）评价目的：通过对本项目进行绩效评价，对项目实施情况进行全面分析和评估，提出对应的意见及建议，规范和促进后续工作更好地开展和落实。

（2）评价对象和范围：内河航运示范工程船舶 LNG 动力改造和内河运输船舶 LNG 动力改造工程的各项必要工作经费支出，涉及预算资金 2770 万元。评价基准日为 2023 年 12 月 31 日。

（3）绩效评价原则。本次绩效评价严格按照“科学规范、权责对等、结果导向、强化应用”等原则开展。

（4）评价指标体系。评价内容包括项目决策、项目过程、项目产出、项目效益四大方面，具体评价内容和指标体系见附件。

（5）评价方法。本次绩效评价综合采用材料审核法、预定目标与实施效果的比较法、专家评审法、实地勘察法、座谈交流法等评价方法。

3.绩效评价工作过程。

（1）前期准备。一是根据中山市财政局绩效评价工作安排，制定评价工作方案，设计相关材料模板。二是研究并设定项目支出评价指标体系与评分标准。三是指导市交通运输局完成绩效自评工作，并提供绩效评价材料。

（2）材料审核。评价组对市交通运输局提交的绩效自评资料进行收集、分类整理，并对其报送的绩效评价资料进行书面评价，形成初审意见。

（3）现场核查。评价组在整理分析总体情况和项目资料之后，对该项目进行现场核查：一是听取市交通运输局对项目概况的介绍，并就绩效评价材料中发现的问题与市交通运输局进行交流。二是对改造工程实施方、监管相关工作及材料内容进行核查。三是现场勘查部分船舶并与部分船舶使用人进行交流并收集相

关信息。

（4）综合分析。评价组对采集基础数据资料进行整理汇总，结合现场勘验核实等情况，对项目工作完成情况以及效果等进行多维度的全面分析。

（5）综合评价与综合报告。经过书面评审与现场评价，形成《绩效评价报告》初稿，向市交通运输局征求意见，根据反馈意见对报告进行修改，形成最终评价报告和评价结果。

二、绩效评价指标分析及评价结论

（一）绩效评价指标分析

1.项目决策情况。

项目决策指标包括项目立项、绩效目标和资金投入 3 个二级指标，6 个三级指标。项目决策指标分值 15 分，评价得分 12 分，得分率为 80.00%，其中立项程序规范性和绩效指标明确性得分较高，而论证充分性、绩效目标设置和资金投入方面还需要加强。具体二级指标得分情况见图 1。

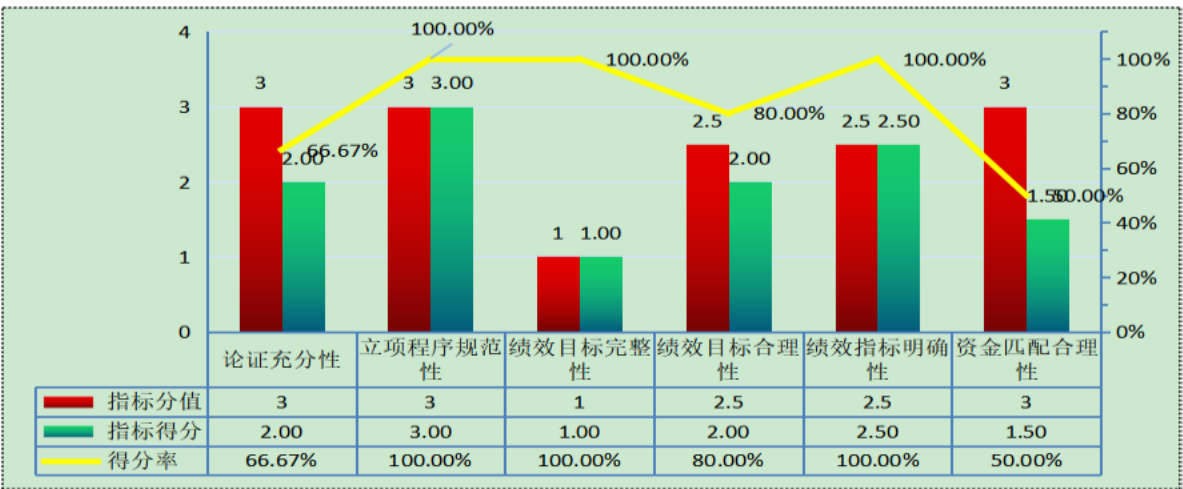


图 1 项目决策指标得分情况

（1）论证充分性。指标分值 3 分，评价得分 2 分，得分率为 66.67%。本项目立项符合《广东省内河航运绿色发展示范工程实施方案》（粤府办〔2021〕25 号）等相关下达文件和中山市人民政府办公室相关批复文件（综三呈〔2021〕1718 号）的要求；项目立项与市交通运输局的部门职责范围相符，属于部门履职范围；项目满足公共财政支持范围，符合省级、地方事权支出责任划分原则。

存在的主要问题：一是项目前期调研不全面，对中山市 LNG 动力船舶改造情况摸查不够准确。根据《中山市交通运输局关于申请内河航运绿色发展示范工程船舶 LNG 动力改造补贴资金的请示》（中交请〔2021〕150 号）描述，市交通运输局对全市营运船舶适改清单进行梳理，对有适改船舶的水运企业集中开展宣贯，并逐家开展动员工作，全市共有适改船舶 14 艘，其中有意向进行第一批 LNG 动力改造的船舶有 7 艘。而实际实施船舶改造的仅 1 艘（圃机 385），广东荣能航运有限公司的 6 艘均不在前期摸查范围之内。二是引用的补贴标准欠妥。市交通运输局在《中山市交通运输局关于申请内河航运绿色发展示范工程船舶 LNG 动力改造补贴资金的请示》（中交请〔2021〕150 号）对工作任务表述为：“根据《关于内河船舶 LNG 动力改造工作推进会议纪要》（省政府工作会议纪要〔2021〕85 号），在 2022 年 12 月 30 日前，我市需落实至少 5 艘船舶的 LNG 动力改造任务，其中广州、珠海、佛山、中山、江门等珠三角城市可在省级补贴之外额外给予适当财政补贴，有条件的地市可予以全额补助”。

而《广东省内河航运绿色发展示范工程实施方案》(粤府办〔2021〕25号)、《关于内河船舶 LNG 动力改造工作推进会议纪要》(省政府工作会议纪要〔2021〕85号)、广东省船舶 LNG 动力改造补贴实施方案等文件中均没有“有条件的地市可予以全额补助”要求与表述。因此,补贴依据充分性不足,该指标扣 1 分。

(2) 立项程序规范性。该指标分值 3 分,评价得分 3 分,得分率为 100%。市交通运输局对船舶改造补贴申请立项审批程序完整、具体明确、合理可行。项目按照规定的程序提供了各船舶改造意向书、改造申请表、改造申请回执等申请纳入改造补贴项目库的办理程序的佐证资料,项目申请设立程序总体上基本规范。因此,该指标不扣分。

(3) 绩效目标完整性。该指标分值 1 分,评价得分 1 分,得分率为 100%。整体上,项目绩效目标细化分解成具体的绩效指标,指标值与项目目标任务数基本对应。因此,该指标不扣分。

(4) 绩效目标合理性。该指标分值 2.5 分,评价得分 2 分,得分率为 80%。本项目绩效目标与项目实施内容基本匹配。

存在的主要问题:2022 年度项目绩效目标完成船舶改造的时间定为 2023 年 6 月 30 日前,这与中山市船舶 LNG 动力改造补贴实施方案第四条:“补贴范围为 2021 年 7 月 1 日至 2022 年 12 月 31 日在广东省内船厂完成改造,经船检机构检验合格并取得船检证书的船舶”的时间界限不一致。虽省交通运输厅于 2023 年下发了《广东省内河船舶 LNG 动力应用工作协调小组办公室关于延长船舶 LNG 动力改造完成期限的通知》(粤交水〔2023〕

188 号) (以下简称: “粤交水〔2023〕188 号”), 延长了船舶 LNG 动力改造完成期限, 但不应作为本项目立项时拟完成时间的绩效目标。因此, 该指标扣 0.5 分。

(5) 绩效指标明确性。该指标分值 2.5 分, 评价得分 2.5 分, 得分率为 100%。大部分绩效指标设置明确、细化量化, 指标值可衡量, 绩效指标与项目任务数基本相对应。因此, 该指标不扣分。

(6) 资金匹配合理性。该指标分值 3 分, 评价得分 1.5 分, 得分率为 50%。项目预算资金与项目实施内容相适应。

存在的主要问题: 项目预算资金不够合理, 结构性偏差较大。市交通运输局拟改造补贴 7 艘: 包括 4 艘船舶主机总功率为 $300 < P \leq 600 \text{kW}$ (拟每艘补贴 130 万元, 小计 520 万元); 1 艘 $600 < P \leq 1000 \text{kW}$ (拟补贴 170 万元); 2 艘 $1000 < P \leq 1500 \text{kW}$ (拟每艘补贴 250 万元, 小计 500 万元), 中山市配套资金合计 1190 万元。实际船舶改造补贴仅 1 艘(船舶主机总功率为 $300 < P \leq 600 \text{kW}$, 补贴 130 万元); 6 艘为广东荣能航运有限公司新建船舶(每艘补贴 170 万元, 小计 1020 万元), 共计配套补贴资金 1150 万元。因此, 预算编制与实际执行偏差较大, 该指标酌情扣 1.5 分。

2. 项目过程情况。

项目过程管理指标包括资金管理和组织实施 2 个二级指标、5 个三级指标。项目管理指标分值 23 分, 评价得分 19.5 分, 得分率为 84.78%, 其中资金使用合规性和制度执行有效性得分相对较高, 而其他指标还需要加强, 具体二级指标得分情况见图 2。

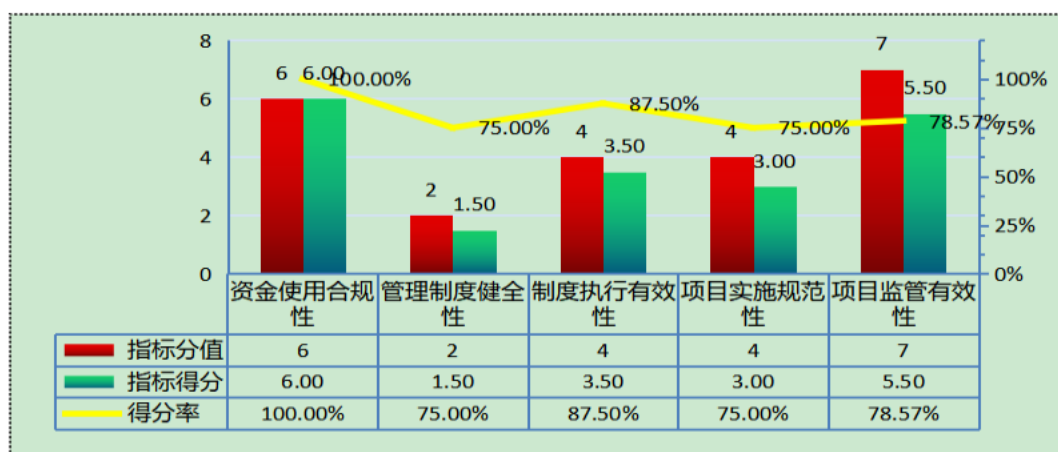


图 2 项目管理指标得分情况

（1）资金使用合规性。该指标分值 6 分，评价得分 6 分，得分率为 100%。省市预算安排本项目资金共 2770 万元，实际支付船舶改造补贴资金为 2300 万元。根据《广东省内河船 LNG 动力应用工作协调小组第二次会议纪要》（粤交水函〔2022〕320 号）的决定：一是同意将取得省级财政补贴的改造完成期限延长至 2023 年 6 月底，100%补贴的改造完成期限延长至 2022 年 12 月底，市级配套补贴期限相应延长。二是同意将计划新建的 LNG 动力船舶纳入省级财政补贴范围，直至省级补贴资金用完为止。本项目预算执行基本符合国家财经法规和财务管理制度，事项支出基本合规。因此，该指标不扣分。

（2）管理制度健全性。该指标分值 2 分，评价得分 1.5 分，得分率为 75.00%。

存在的主要问题：中山市船舶 LNG 动力改造补贴实施方案内容不全面。项目监管措施不够明确，市交通运输局未在实施方案中明确负责本项目人员职责分工、实施流程、执行标准和考核评价，项目顺利实施的保障力度不足。因此，该指标扣 0.5 分。

（3）制度执行有效性。该指标分值 4 分，评价得分 3.5 分，得分率为 87.5%。整体上，项目实施遵守相关法律法规和相关管理规定，按规定履行相关报批手续，船舶改造意向书、改造申请表、验收申请表、补贴资金申请表、内河船舶安全与环保证书、船舶营运证、经营许可证等资料齐全并及时归档。

存在的主要问题：船舶改造补贴条件审批不够严谨。本项目补贴资金主要用于对中山籍现有或在建内河运输船舶改造为 LNG 动力船舶，但锦江 1621 等 6 艘新建船并没有在 2021 年 12 月 31 日前开工建造。根据现场交流和提供的经审批的上述 6 艘新建船舶设计图纸，部分获批的船舶改造图纸于 2022 年才获批复。如，船舶图纸文件路径为 1600 图纸\船体全\GP21DNP00021-004H、005H、006H 的资料中，其批准时间分别是 2022 年 1 月 17 日、2022 年 2 月 7 日、2022 年 2 月 10 日，这与中山市船舶 LNG 动力改造补贴实施方案关于在建船舶 LNG 动力改造补贴的条件：“船舶设计图纸（采用柴油动力船舶的图纸）在 2021 年 12 月 31 日前经中国船级社广州分社批准并开工建造”的要求不符。因此，该指标扣 0.5 分。

（4）实施规范性。该指标分值 4 分，评价得分 3 分，得分率为 75%。整体上，项目支出实施过程、申报、批复程序按规范实施，基本合法合规完整。

存在的主要问题：项目支出实施过程不够规范。现有评价材料未能体现船舶 LNG 动力改造成本监审情况。没有委托有资质的第三方专业机构对船舶改造成本结算资料进行审核，以核定其

船舶改造成本核算是否科学合理。因此，根据评分标准，该指标扣 1 分。

（5）项目监管有效性。该指标分值 7 分，评价得分 5.5 分，得分率为 78.57%。

存在的主要问题：现有材料不足以佐证市交通运输局跟进本项目实施监管的有效性，没有体现定期或不定期抽查、监督项目的实施进度、工作进展等情况。按照中山市船舶 LNG 动力改造补贴实施方案第十条第（一）款：“市交通运输局对纳入船舶改造补贴名录的船舶改造进度实施跟踪管理，船舶应按照承诺日期进厂改造。”根据提供的 7 艘改造船舶所有人签订的改造意向书，锦江 1621、锦江 1622、锦江 1623、锦江 1626、锦江 1628、锦江 1629 等 6 艘船有意向于 2021 年 11 月 28 日前进厂改造，改造工程实施方于 2022 年 11 月 30 日前完成改造；圃机 385 有意向于 2022 年 5 月 31 日前进厂改造，改造工程实施方于 2022 年 6 月 30 日前完成改造；但市交通运输局现有的材料不足以佐证对这些船舶的改造进度实施跟踪，也不足以佐证其已对纳入船舶改造补贴名录的船舶改造进度实施跟踪管理，确保这些船舶能有意向计划的时间前进厂改造和完成改造。鉴于疫情的影响，酌情减少扣分，因此，该指标扣 1.5 分。

3.项目产出情况。

项目产出指标包括产出数量、产出质量、产出时效、成本指标 4 个二级指标，5 个三级指标。项目绩效指标分值 23 分，评价得分 18 分，得分率为 78.26%，整体上，产出质量指标完成相

对较好，但产出数量指标、时效指标、成本指标还需要加强，具体二级指标得分情况见图 3。



图 3 产出指标得分情况

（1）推动改造船舶数量。该指标分值 2 分，评价得分 1.5 分，得分率为 75%。按照中山市船舶 LNG 动力改造补贴实施方案规定，中山市应在 2022 年 12 月 31 日前完成了圃机 385、锦江 1621、锦江 1622、锦江 1623、锦江 1626 和锦江 1628 等 6 艘船舶 LNG 动力改造工作。

存在的主要问题：锦江 1629 于 2023 年 5 月 11 日才完成建造检验，根据中山市船舶 LNG 动力改造补贴实施方案规定和《广东省内河船 LNG 动力应用工作协调小组第二次会议纪要》要求，中山市应在 2022 年 12 月 31 日前完成 7 艘 LNG 动力改造工作。因此，该指标扣 0.5 分。

（2）船舶改造合格率。该指标分值 3 分，评价得分 3 分，得分率为 100%。圃机 385、锦江 1621、锦江 1622、锦江 1623、锦江 1626、锦江 1628 和锦江 1629 均取得了交通运输部水运科学研究所同意验收的验收意见，并取得了《内河船舶安全与环保证书》。因此，该指标不扣分。

(3) 船舶改造按期开工率。该指标分值 5 分，评价得分 3 分，得分率为 60%。圃机 385 按照所签订的改造意向书，于 2022 年 2 月 15 日开工改造，符合改造意向书中的 2022 年 5 月 31 日前进厂改造的约定。

存在的主要问题：根据提供的锦江 1621 等 6 艘新建船所有人签订的改造意向书，这些船舶有意向于 2021 年 11 月 28 日前进厂改造，但根据提供的《内河船舶安全与环保证书》，锦江 1621、锦江 1622 均于 2021 年 12 月 28 日安放龙骨，锦江 1623 于 2022 年 1 月 17 日安放龙骨，锦江 1626、锦江 1628 于 2022 年 3 月 10 日安放龙骨，锦江 1629 于 2022 年 6 月 7 日才安放龙骨，6 艘新建船不同程度地延后了开工时间。因此，该指标扣 2 分。

(4) 船舶改造按期完工率。该指标分值 5 分，评价得分 5 分，得分率为 100%。按照圃机 385 所签订的改造意向书，有意于 2022 年 6 月 30 日前完成改造；根据提供的《内河船舶安全与环保证书》，该船舶于 2022 年 4 月 13 日改造完工，并于 2022 年 6 月 7 日通过了交通运输部水运科学研究所的验收，符合改造意向书的约定，也符合中山市船舶 LNG 动力改造补贴实施方案中对完成时间的要求。

存在的主要问题：根据提供的锦江 1621 等 6 艘新建船所有人签订的改造意向书，这些船舶均有意向于 2022 年 11 月 30 日前完成改造。而根据提供的《内河船舶安全与环保证书》，锦江 1622 于 2022 年 12 月 22 日建造完工，锦江 1623 于 2022 年 12

月 7 日建造完工，锦江 1626 于 2022 年 12 月 12 日建造完工，锦江 1628 于 2022 年 12 月 19 日建造完工，锦江 1629 于 2023 年 5 月 8 日才建造完工。5 艘新建船不同程度地延后了完工时间。鉴于疫情影响，该指标酌情扣 0.5 分。

（5）船舶改造成本核算。该指标分值 8 分，评价得分 6 分，得分率为 75%。

存在的主要问题：未能提供各艘船舶改造成本和经审核的结算成本比对情况，特别是交通运输部水运科学研究所出具 LGN 动力改造补贴资金申请的审核意见均为“费用基本合理，满足《实施方案》的要求”，该审核意见不够严谨，无法判断船舶改造费用成本列支的合理性和科学性。因此，该指标酌情扣 2 分。

4.项目效益情况。

项目效益指标包括经济效益、社会效益、生态效益、可持续影响和综合评定 5 个二级指标，7 个三级指标。项目绩效指标分值 39 分，评价得分 36 分，得分率为 92.30%。经济效益、社会效益、生态效益指标得分高，而可持续影响指标均存在较大提升的空间，具体二级指标得分情况见图 4。



图 4 效益指标得分情况

（1）节约燃料成本。该指标分值 5 分，评价得分 5 分，得分率为 100%。根据提供的 2023 年 4 月 1 日至 2024 年 3 月 4 日《中海油中山市黄圃加注站调价记录》，其 LNG 燃料价格不高于同期柴油价格 70%，较为有效地节省了船舶的燃料费用。因此，该指标不扣分。

（2）改善船员工作环境。该指标分值 5 分，评价得分 5 分，得分率为 100%。根据提交的资料和现场抽查情况来看，改造后的船舶能有效减少船员工作环境的柴油油污。因此，该指标不扣分。

（3）船舶燃料使用情况。该指标分值 6 分，评价得分 6 分，得分率为 100%。根据现场抽查情况，改造后的船舶主发动机为单一天然气燃料发动机，没有私自再进行改造使用其他燃料或同时使用其他燃料。因此，该指标不扣分。

（4）船舶大气污染物排放。该指标分值 6 分，评价得分 6 分，得分率为 100%。改造后的 7 艘船舶均取得了《内河船舶安全与环保证书》，LNG 动力改造后，其燃烧后产物是二氧化碳和水蒸汽，可以减少 90%的二氧化硫排放和 80%的氮氧化物排放，有效减少了大气污染物排放，效果明显。因此，该指标不扣分。

（5）船舶可持续使用情况。该指标分值 6 分，评价得分 6 分，得分率为 100%。改造后的 7 艘船舶注册地和所属航运企业均在中山，没有转出中山市，且全部投入了商业运营，运营情况正常。因此，该指标不扣分。

(6) 推动其他船舶使用 LNG 积极性。该指标分值 5 分，评价得分 3 分，得分率为 60%。

存在的主要问题：第一批 7 艘船舶（享受本次政府补贴改造的船舶）完成船舶 LNG 动力改造后，中山市未能提供第二批经改造的船舶主发动机使用 LNG 为单一燃料动力的相关资料。到目前为止，中山市内河船舶完成船舶 LNG 动力改造的船舶数量仍为 7 艘。根据项目单位的反馈意见，中山市已有水运企业有新建 LNG 动力船舶计划。因此，酌情扣 2 分。

(7) 效益综合评定。该指标分值 6 分，评价得分 5 分，得分率为 83.33%。本项目的实施贯彻了习近平生态文明思想、落实了新发展理念，在节约成本、减少大气污染物排放等方面取得了一定的成效，有效减少了船员工作环境的柴油油污，改善了船员的工作环境，落实了劳动保护措施，促进船员身心健康提升。

存在的主要问题：本项目实施后，其综合效益存在不足。在本项目中，由于全市实施 LNG 动力改造的船舶数量有限，对生态环境影响不明显，对本市船舶改造积极性的带动也不够明显。因此，该指标扣 1 分。

5. 逆向指标情况。

项目逆向指标包括项目自评工作和负面问题 2 个二级指标。

(1) 项目自评工作有待提升。首次提供的自评资料不齐全，项目佐证材料不够充分，多次补充项目评价资料，如《广东省内河船舶 LNG 动力应用工作协调小组办公室关于延长船舶 LNG 动力改造完成期限的通知》（粤交水〔2023〕188 号）等关键资料

没有及时提供。因此，该指标酌情扣 1 分。

（2）没有发现项目负面问题。评价过程中，没有发现以下情况：上级政府、中山市党委、市政府、市人大等在巡查或检查中发现比较突出的问题反馈情况；审计部门发现项目存在比较突出的问题；项目被媒体负面报道情况，出现重大安全事故；有关单位和人员因该项目实施过程中违反国家廉政建设的有关规定，被有关纪检监察部门处理情况。因此，该指标不扣分。

（二）评价结论

经过市交通运输局自评，专家组书面资料审核、现场面谈核查等综合评价分析，评价组认为该立项程序基本规范，资金支付合法合规，但仍存在项目过程监督管理不够到位，产出时效和产出效益还存在不足等问题。经综合评定，内河航运示范工程船舶 LNG 动力改造补贴资金综合评价得分为 84.50 分，绩效等级为“良”，其得分情况见表 1。

表 1 评价情况总表

一级指标	分值	评价得分	得分率
一、决策	15.00	12.00	80.00%
二、过程	23.00	19.50	84.78%
三、产出	23.00	18.00	78.26%
四、效益	39.00	36.00	92.30%
五、逆向指标	-30.00	-1	
评价总得分	100.00	84.50	84.50%

三、存在的问题及原因分析

（一）项目前期调研不全面，后续推动工作相对乏力

1.项目前期调研不全面，对 LNG 动力船舶改造情况摸查不够准确。市交通运输局对全市营运船舶适改清单进行梳理，对有适改船舶的水运企业集中开展宣贯，并逐家开展动员工作，全市共有适改船舶 14 艘，其中有意向进行第一批 LNG 动力改造的船舶有 7 艘。而实际实施船舶改造的仅 1 艘，6 艘均不在前期摸查范围之内。项目单位未能对改造船舶情况进行充分了解，影响项目组织工作的开展。

2.后续推动工作相对乏力。中山市已完成 7 艘船舶的 LNG 动力改造，但其宣贯和动员工作的力度还需加强。截至 2024 年 8 月，其余适改船舶暂无内河船舶 LNG 动力改造的意向或计划；市交通局暂未出台有效措施或办法提高其他船主或经营单位参与 LNG 改造的积极性，暂未实现“发挥示范引领作用，引导内河船舶积极使用清洁能源”的目标。

（二）补贴条件审批不够严谨，项目审查工作尚需加强

市交通运输局在审查补贴对象的环节存在疏漏，对船舶改造补贴条件审批不够严谨。本项目补贴资金主要用于对中山籍现有或在建内河运输船舶改造为 LNG 动力船舶，纳入本次补贴的对象是围机 385 为现有船，锦江系列等 6 艘为新建船。其中 6 艘新建船并没有在 2021 年 12 月 31 日前开工建造，且部分船舶改造图纸于 2022 年获批，未能完全符合船舶设计图纸（采用柴油动力船舶的图纸）在 2021 年 12 月 31 日前经中国船级社广州分社批准并开工建造的补贴条件。

（三）项目监管措施不够明确，日常监管力度还需加强

1.项目监管措施不够明确。中山市船舶 LNG 动力改造补贴实施方案中，项目监管措施不够具体，监督管理方面的内容比较宽泛，针对性不足。如，未能明确如何对实施过程进行监管，对项目的实施过程开展监管工作缺乏计划、措施，对确保项目及时完成和依规核定补贴资金存在不足。

2.日常监管力度还需加强。市交通运输局未能及时跟进项目的实施情况，现有材料不足以佐证市交通运输局对这些船舶的改造进度实施监管的有效性，未能佐证其已对纳入船舶改造补贴名录的船舶改造进度实施跟踪管理，确保这些船舶能在意向计划的时间前进厂改造和完成改造。

（四）改造未能按期开工完工，补贴资金延迟支付

1.大部分改造船舶未能按期开工和完工。除圃机 385 能按改造意向书的约定的时间进厂改造外，其余 6 艘新建船均未能按改造意向书的约定的时间进厂改造，存在不同程度延迟开工的情况。除圃机 385、锦江 1621 能按改造意向书的约定的时间完成改造外，其余 5 艘新建船均未能按改造意向书约定的时间完成改造，存在不同程度的延期情况。

2.改造船舶补贴资金延迟支付。由于锦江 1629 建造完工不及时，后续验收等工作也相应延后，2023 年 9 月 26 日才拨付锦江 1629 船舶的 170 万元市级财政补贴资金。未能完全符合中山市船舶 LNG 动力改造补贴实施方案“2023 年 6 月 30 日前完成拨付”的时间要求。

四、有关建议

（一）加强项目组织实施工作，持续强化后续推动工作

1.加强项目组织实施工作。一是及时拟订项目实施方案。市交通运输局要充分发挥其职能部门的专业性、统筹性作用，积极协调有关部门，及时按照相关上级部门的通知精神和下达任务情况，结合本地区的实际情况，及时起草、拟订本地区适用的项目实施方案，并提交相关部门讨论通过和付诸实施，避免影响项目后续工作。二是加强前期调研、摸底调查工作，组织专家对船舶改造方案进行论证。安排专人对改造船舶逐艘进行摸排，掌握船舶动态，及时指定专门人员对潜在的可改造船舶进行资料归集，对于纳入船舶改造计划的船舶，市交通运输局应及时组织船舶所有人、具有相应资质的第三方技术服务机构等单位进行现场踏勘、评估，听取相关专业技术人员的意见或建议，并组织专家论证会，确保船舶改造方案切实可行。三是落实船舶改造计划和签订船舶 LNG 动力改造意向书，加紧办理船舶改造补贴项目库的入库申报工作。

2.持续强化后续推动工作。LNG 作为船舶动力燃料，与传统燃油动力船舶相比，能有效降低运营成本，减少设备运行损耗，其氮氧化物和颗粒物排放几乎为 0，能有效限制船舶大气污染物排放，促进航运业绿色低碳转型。为此，市交通运输局要积极引导、加强正面宣传，营造积极舆论氛围，积极动员和争取剩余适改船舶船东对 LNG 动力船舶应用的支持，加快对这些适改船舶的 LNG 动力改造，力争到 2025 年能完成剩余的 7 艘适改船舶的

改造，达到《广东省提升内河航运能力和推动内河航运绿色发展总体分工方案》中的 LNG 动力船舶应用规模进一步扩大的工作目标要求。

（二）科学审核船舶改造费用，规范实施项目审查工作

1.科学审核船舶改造费用。船舶改造方案、初步技术改造图纸经专家论证会论证通过后，建议市交通运输局组织或聘请第三方有资质的专业机构审核船舶改造成本，再报请中国船级社广州分社或相关行业管理部门对改造成本预算资料进行审核，确保改造成本的科学性、合理性。船舶改造完工后，对于船舶所有人或船舶改造工程实施单位提供的船舶改造成本结算资料，应委托有资质的第三方专业机构对其进行审核，确定最终的船舶改造工程成本定案价，并以此定案价作为船舶改造省级与市级补贴总额的最高金额限额，以达到有效控制改造成本和改造补贴资金支出的目的。

2.规范实施项目审查工作。建议加强项目的各项审查工作，确保项目实施全过程符合广东省船舶 LNG 动力改造补贴实施方案和中山市船舶 LNG 动力改造补贴实施方案各项规定。按照摸底调查—改造申请补贴—改造方案确定—改造实施—改造完工验收—改造后船舶的注册登记跟踪管理—申请改造补贴款—改造补贴资金支付的实施流程进行申请资料的审查、审核，针对项目的各个实施阶段，明确需重点核查的资料。如，在改造申请补贴阶段，应重点核查现有船舶注册地、船龄、是否持有有效船舶检验、船舶登记、船舶营运证书以及改造申请人是否为船舶所有

人等信息；如为在建船舶，应重点核查其设计图纸（采用柴油动力船舶的图纸）等。在改造完工验收阶段，应重点核查其是否经船检机构检验合格并取得船舶检验证书，是否取得船舶检验、船舶登记、船舶营运证书。在改造后船舶的注册登记跟踪管理阶段应重点核查其注册地是否在中山市，是否已签订了在规定的年限内不转出中山市的承诺书。在申请改造补贴款阶段，应重点核查其是否列入省交通运输厅船舶改造补贴项目库，并通过验收；新建船舶所属航运企业的工商注册地、税务征管关系及统计关系是否均在中山市等等。

（三）加强各项管理制度建设，强化项目实施过程监管

1.加强各项管理制度建设。建议有针对性地制定项目监管办法，确保项目实施有制度保障；各船舶改造工程的申请改造、工程进度、工程质量、申请补贴资金和支付审批流程等实施环节应严格按照所制定的各项管理制度执行，以确保制度执行的有效性和实现补贴资金使用的绩效目标。同时，应落实项目管理人员，明确责任，为制度执行提供有力保障。

2.加强对改造全过程的监督检查。一是加强对改造图纸审批的跟踪工作。督促船舶所有人和船舶改造工程的实施单位及时办理改造图纸的设计、报批手续，并给予积极的指导、支持，尽量缩短办理审批所需的时间，加快改造前期工作的速度。二是加强对加注站落实 LNG 价格优惠的跟踪。应定期或不定期收集加注站有否向社会公布 LNG 价格优惠政策及期限，必要时也可以向 LNG 动力船舶的船主进行询证或函证，发现 LNG 价格优惠政策

落实不到位的情况及时向上级部门汇报。

（四）切实推进船舶改造进度，按时支付船舶改造补贴

1.督促保障船舶改造如期开工和完工。市交通运输局应紧盯时间节点、加大督促指导力度，督促船舶改造工程的实施单位及时按照所签订的改造意向书的约定时间开工。在船舶改造过程中，加强改造过程各项工作的监管，定期或不定期检查工程进度是否与改造方案、合同一致，对检查改造工程过程中发现的不到位或存在不足的情况，及时督促实施单位整改、改进，确保改造工程能够按质如期完成。

2.按时支付船舶改造补贴资金。为保障符合补助标准的改造船舶如期顺利拿到补助资金，市交通运输局要优化服务，深入船舶公司开展业务指导，帮助涉改公司按照规定流程提供相应的申请材料，按“一船一档”开展审核，逐船进行信息对比校对，对材料的真实性、有效性进行认真把关。按照省、市有关船舶改造文件精神，核定改造船舶补助资金后，将相关公司名称、船舶名称、船舶数据和补助金额在市交通运输局网站上进行公示，接受社会监督。公示无误后，按时支付船舶改造补贴资金。

附件：绩效评价指标评分表

附件：绩效评价指标评分表

评价指标				指标说明	评分标准	评分	评分理由及依据
一级指标	二级指标	三级指标					
名称	名称	名称	权重 (%)				
决策 (15)	项目立项 (6)	论证充分性	3	评价要点：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论证的充分性。	1.项目前期调研具有针对性和全面性、能充分掌握项目的整个情况，具有前期可行性研究报告或摸底调查工作总结等文字材料，或经过集体会议协商，并咨询相关专家意见，且有文字材料；并能按照规定的程序申请设立，审批文件、材料符合相关要求，得3分。 2.前期调研针对性和全面性较强、能基本全面掌握项目的基本情况，政策审批程序较科学、规范，论证结果有对外公开，得2分。	2	1.项目前期调研不全面，对LNG 动力船舶改造情况摸底不够准确。全市有意向进行第一批 LNG 动力改造的船舶有 7 艘，而实际实施船舶改造的仅 1 艘。 2.引用的补贴标准欠妥。市交通运输局在《中山市交通运输局关于申请内河航运绿色发展示范工程船舶 LNG 动力改造补贴资金的

				3.前期调研针对性和全面性不强、未能充分全面掌握项目情况，前期可行性研究报告或摸底调查工作总结等文字材料不全面，或经过集体会议协商，并咨询相关专家意见的文字材料不全面，政策审批不够科学、规范，论证结果没有对外公开，得 1 分。 4.项目前期调研没有针对性和全面性、未能充分掌握项目情况，没有前期可行性研究报告或摸底调查工作总结等文字材料，没有经过集体会议协商，也没有咨询相关专家意见，没有文字材料；政策审批不规范、缺少必要的环节，论证结果不公开，得 0 分。		请示》（中交请〔2021〕150 号）引用省政府工作会议纪要〔2021〕85 号，提出有条件的地市可予以全额补助。而粤府办〔2021〕25 号、省政府工作会议纪要〔2021〕85 号、粤交水〔2021〕594 号等文件中均没有“有条件的地市可予以全额补助”要求与表述。因此，补贴依据充分性欠缺，该指标扣 1 分。
		立项程序规范性	3	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	1.项目申请设立符合审批规定，程序完整、具体明确、合理可行的，得 3 分。 2.项目设立审批程序总体规范，但不够	3

				合相关要求；③事前是否已经过必要的可行性研究、专家论证、风险评估、绩效评估、集体决策。	完整，得 2 分。 3.项目设立按规定程序实施，但不够科学、规范，得 1 分。 4.项目设立程序不规范，不完整，得 0 分。		
	绩效目标（6）	绩效目标完整性	1	反映项目目标设置的完整性，项目是否包含总目标和阶段性目标，是否包括预期提供的公共产品或服务的产出数量、质量、成本指标，预期达到的效果性指标。	1.项目设置的绩效目标包括了产出的数量、质量、时效性、成本性、经济效益、社会效益等指标，得 1 分。 2.项目设置的绩效目标不够全面，没有全面包括产出的数量、质量、时效性、成本性、经济效益、社会效益等指标，得 0.5 分。 3.项目设置的绩效目标不全面，缺失大部分数量、质量、时效性、成本性、经济效益、社会效益等指标，得 0 分。	1	
		绩效目标合理	2.5	评价要点：（如未设定预算绩效目标，也可考核其	1.项目绩效目标与项目相关，其预期产出效益和效果符合正常的业绩水平，也	2	2022 年度项目绩效目标完成船舶改造的时间定为

		性		他工作任务目标)①项目是否有绩效目标;②项目绩效目标与实际工作内容是否具有相关性;③项目预期产出效益和效果是否符合正常的业绩水平;④是否与预算确定的项目投资额或资金量相匹配。	与项目预算资金量相匹配,得 2.5 分。 2.项目绩效目标与项目相关性不够,其预期产出效益和效果偏离正常的业绩较大,与预算资金量不匹配,得 1.5 分。 3.项目预期产出效益和效果严重低于正常的业绩水平,远低于预算资金量,得 0 分。		2023 年 6 月 30 日前,与中山市船舶 LNG 动力改造补贴实施方案第四条:“补贴范围为 2021 年 7 月 1 日至 2022 年 12 月 31 日在广东省内船厂完成改造,经船检机构检验合格并取得船检证书的船舶”的时间界限不一致。粤交水〔2023〕188 号延长了船舶 LNG 动力改造完成期限,但不应作为本项目立项完成时间的绩效目标。因此,该指标扣 0.5 分。
		绩效指标明确性	2.5	评价要点:①是否将项目绩效目标细化分解为具体的绩效指标;②是否通	1.绩效目标设置明确、细化量化,绩效指标通过清晰、可衡量的指标值予以体现,绩效目标与项目年度任务数或计划数相对应,得 2.5 分。	2.5	

				过清晰、可衡量的指标值予以体现；③是否与项目目标任务数或计划数相对应。	2.绩效目标细化不够，绩效指标不清晰、指标值过小，与项目年度任务数或计划数偏差较大，得 1.5 分。 3.没有对绩效目标进行细化，指标值难以衡量，严重偏离项目年度任务数或计划数，得 0 分。		
	资金投入（3）	资金匹配合理性	3	评价要点：①预算资金与项目实施内容是否匹配；②资金额度是否合理，与项目单位或地方实际是否相适应。	1.项目预算资金额度合理，且与项目实施内容相适应，得 3 分。 2.项目预算资金额度合理，但资金额度与项目实施内容或各子项内容不够匹配，得 2 分。 3.项目预算资金额度基本合理，与项目实施内容不够匹配，得 1 分。 4.项目预算资金额度依据不充分，资金安排不合理，随意性较大，科学性严重不足，得 0 分。	1.5	市交通运输局拟改造补贴 7 艘，其中补贴 130 万元标准的船只 4 艘、补贴 170 万元标准的船只 1 艘）、补贴 250 万元标准的船只 2 艘。实际补贴船舶改造 130 万元标准的仅 1 艘；补贴 170 万元标准的船只 6 艘，且全部为新建船舶。预算编制与实际执行偏差较大。

							因此，该指标扣 1.5 分。
过程 (23)	资金管理(6)	资金使用合规性	6	评价要点：①是否符合国家财经法规和财务管理制度以及有关专项资金管理办法的规定；②资金的拨付是否有完整的审批程序和手续；③是否符合项目预算批复或合同规定的用途；④是否存在截留、挤占、挪用、虚列支出等情况。	1.预算执行规范性 2 分，符合国家财经法规和财务管理制度以及有关专项资金管理办法的规定，按事项完成进度支付资金的得满分；否则扣 2 分。 2.会计核算规范性 2 分，规范执行会计核算制度得满分；未按规定设专账核算，或支出凭证不符合规定，或其他核算不规范的，否则扣 2 分。 3.事项支出的合规性 2 分，资金管理、费用标准、支付符合有关制度规定的得满分；超范围、超标准支出，虚列支出，截留、挤占、挪用资金的，以及其他不符合制度规定支出的，每发现一处扣 2 分，直至扣到 0 分。	6	
	组织实施(17)	管理制度健全	2	评价要点：①是否已制定或具有相应的业务管理	1.制定或具有相应业务管理制度，并按相应的业务管理制度执行，得 1 分，否	1.5	中山市船舶 LNG 动力改造补贴实施方案中，项目监

		性		制度；②业务管理制度是否合法、合规、完整。	则扣 1 分。 2.业务管理制度如项目管理制度、办事指南或操作规程等文件、监督检查制度、绩效评价办法等合法、合规、完整，得 1 分，否则扣 1 分。		管措施不够具体，监督管理方面的内容比较宽泛，针对性不足。 因此，该指标扣 0.5 分。
		制度执行有效性	4	评价要点：①是否遵守相关法律法规和相关管理规定；②项目调整及支出调整手续是否完备；③项目合同书、验收报告、技术鉴定等资料是否齐全并及时归档；④项目实施的人员条件、场地设备、信息支撑等是否落实到位。	1.项目遵守相关法律法规和相关管理规定，按规定履行调整报批手续或未发生调整，项目合同书、验收报告、技术鉴定等资料齐全并及时归档，项目实施的人员条件信息支撑等落实到位，并能按计划推进项目进度，其提供制度运行的相关记录材料，得 4 分。 2.项目遵守相关法律法规和相关管理规定，按规定履行调整报批手续或未发生调整，项目合同书、验收报告、技术鉴定等资料基本齐全并及时归档，项目实施的人员条件、信息支撑等基本落实到	3.5	船舶改造补贴条件审批不够严谨。锦江 1621 等 6 艘新建船并没有在 2021 年 12 月 31 日前开工建造，这与中山市船舶 LNG 动力改造补贴实施方案关于在建船舶 LNG 动力改造补贴的条件：“船舶设计图纸（采用柴油动力船舶的图纸）在 2021 年 12 月 31 日前经中国船级社广州分社批准并开工建造”的要求不符。

					位，能够按计划推进项目进度，提供的相关记录材料基本全面，得3分。 3.项目遵守相关法律法规和相关管理规定，按规定履行调整报批手续或未发生调整，项目合同书、验收报告、技术鉴定等资料基本齐全并及时归档，项目实施的人员条件、信息支撑等基本落实到位，基本能够按计划推进项目进度，但提供的相关记录材料不够全面，得2分。 4.部分执行制度，不能按计划推进项目进度，或推进进度较慢，得1分。 5.不能提供以上要求的相关材料，得0分。		因此，该指标扣0.5分。
		实施规范性	4	①反映项目支出实施过程是否规范，包括是否符合申报条件；②申报、批复程序是否符合相关管理办法；③项目调整、完	1.项目支出实施过程规范，申报、批复程序符合相关管理办法，项目验收或方案实施严格执行相关制度规定的，得4分。 2.项目支出实施过程、申报、批复程序、	3	项目支出实施过程不够规范。现有评价材料未能体现船舶LNG动力改造成本监审情况。没有委托有资

				成验收等是否履行相应手续等。	项目验收等没有按规范实施，每发现 1 处实施不规范扣 1 分，扣完为止。		质的第三方专业机构对船舶改造成本结算资料进行审核，以核定其船舶改造成本核算是否科学合理。因此，该指标扣 1 分。
		项目监管有效性	7	项目实施是否符合相关管理规定组织申报与审核，用以反映和考核相关管理制度的有效执行情况。	1.资金使用单位或资金管理单位建立有效管理机制，且执行情况良好，各级业务主管部门按规定对项目建设或实施开展有效的检查、监控、督促整改的，严格审核申报项目资料，且项目申报真实、完整、有效，项目完全符合改造补贴申请条件和标准，得 7 分。 2.各级业务主管部门没有按规定对项目建设或实施开展有效的检查、监控、督促整改，项目申报资料审核不严，项目申报材料不真实，不完全符合改造补贴申请条件和标准，每发现 1 处实施不规	5.5	现有材料不足以佐证市交通运输局跟进本项目实施监管的有效性，没有体现定期或不定期抽查、监督项目的实施进度、工作进展等情况。按照中山市船舶 LNG 动力改造补贴实施方案第十条第（一）款： “市交通运输局对纳入船舶改造补贴名录的船舶改造进度实施跟踪管理，船舶应按照承诺日期进厂改

					范扣 1 分，扣完为止。		造。”但市交通运输局未能提供对这些船舶的改造进度实施跟踪的佐证资料，未能佐证其已对纳入船舶改造补贴名录的船舶改造进度实施跟踪管理，确保这些船舶能在意向计划的时间前进厂改造和完成改造。 鉴于疫情的影响，酌情减少扣分。因此，该指标扣 1.5 分。
产出 (23)	产出数量 (2)	推动改造船舶数量	2	考核中山市船舶 LNG 动力改造完成数量情况。	根据《中山市交通运输局 中山市财政局关于印发<中山市内河航运绿色发展示范工程船舶 LNG 动力改造补贴实施方案>的通知》（中交〔2022〕138 号）规定，应在 2022 年 12 月 31 日前完成 7 艘 LNG 动力改造工作，并经船检机构	1.5	锦江 1629 于 2023 年 5 月 11 日才完成建造检验，根据中山市船舶 LNG 动力改造补贴实施方案规定，应在 2022 年 12 月 31 日前完

					检验合格并取得船检证书的船舶。 完成 7 艘，得 2 分；每少 1 艘，扣 0.5 分，扣完为止。		成 7 艘 LNG 动力改造工作。 因此，该指标扣 0.5 分。
	产出质量 (3)	船舶改造合格率	3	考核中山市船舶 LNG 动力改造后，经船检机构检验合格。	验收合格率 100%，得 3 分。不足 100%，以 100%为基数，每下降 5%，扣 1 分，扣完为止。	3	
	产出时效 (10)	船舶改造按期开工率	5	考核中山市船舶 LNG 动力改造申报后是否按项目合同与计划如期开工。	船舶改造按期开工率 100%，得 5 分。不足 100%，以 100%为基数，每下降 5%，扣 1 分，扣完为止。	3	根据提供的锦江 1621 等 6 艘新建船所有人签订的改造意向书，这些船舶有意向于 2021 年 11 月 28 日前进厂改造，但根据提供的《内河船舶安全与环保证书》，锦江 1621、锦江 1622 均于 2021 年 12 月 28 日安放龙骨，锦江 1623 于 2022 年 1 月 17 日安放龙骨，锦江 1626、锦江 1628 于 2022

							年3月10日安放龙骨，锦江1629于2022年6月7日才安放龙骨，6艘新建船不同程度地延后了开工时间。 因此，该指标扣2分。
		船舶改造按期完工率	5	考核中山市船舶LNG动力改造完工情况，并通过了省交通运输厅组织的验收。	船舶改造按期完工率100%，得5分。不足100%，以100%为基数，每下降5%，扣1分，扣完为止。	4.5	根据提供的锦江1621等6艘新建船所有人签订的改造意向书，这些船舶均有意向于2022年11月30日前完成改造。而根据提供的《内河船舶安全与环保证书》，锦江1622于2022年12月22日建造完工，锦江1623于2022年12月7日建造完工，锦江1626于2022年12月12日建造

							完工，锦江 1628 于 2022 年 12 月 19 日建造完工，锦江 1629 于 2023 年 5 月 8 日才建造完工。5 艘新建船不同程度地延后了完工时间。鉴于疫情影响，该指标酌情扣 0.5 分。
	成本指标（8）	船舶改造成本核算	8	考核中山市船舶 LNG 动力改造成本核算是否准确，是否存在将不属于 LNG 动力改造的费用纳入改造补贴范围的情况。	中山市船舶 LNG 动力改造的补贴费用与《中山市内河航运绿色发展示范工程船舶 LNG 动力改造补贴实施方案》（中交〔2022〕138 号）规定完全一致，其补贴费用审核无误，没有出现将不属于 LNG 动力改造的费用纳入改造补贴范围的情况，得 8 分；否则，抽查每发现 1 处将不属于 LNG 动力改造的费用纳入改造补贴范围的情况的，扣 1 分，扣完为止。	6	未能提供各艘船舶改造成本和经审核的结算成本进行比对，特别是交通运输部水运科学研究所出具 LGN 动力改造补贴资金申请的审核意见均为“费用基本合理，满足《实施方案》的要求”，该审核意见不够严谨，无法判断成本列支的合理性和科学

							性。 因此，该指标扣 2 分。
效益 (39)	经济效益 (5)	节约燃料成本	5	考核本项目协调中海油等能源企业承诺 LNG 价格不高于同期柴油价格 70% 情况。	船舶改造后，其 LNG 燃料价格不高于同期柴油价格 70%，得 5 分。其价格高于 70%，以 70% 为基数，每上升 1%，扣 1 分，扣完为止。	5	
	社会效益 (5)	改善船员工作环境	5	考核船舶改造后，是否减少船员工作环境柴油油污。	1.有效减少船员工作环境柴油油污，得 5 分。 2.船员工作环境柴油油污减少不明显，得 2 分。 3.船员工作环境柴油油污没有变化，得 1 分。 4.船员工作环境更差，得 0 分。	5	
	生态效益 (12)	船舶燃料使用情况	6	考核船舶改造后，其主发动机是否为单一天然气燃料发动机，没有私自再进行改造使用其他燃料	改造后的船舶，其主发动机为单一天然气燃料发动机，没有私自再进行改造使用其他燃料或同时使用其他燃料，得 6 分；否则，抽查每发现 1 艘改造后的船	6	

				或同时使用其他燃料。	船不符合上述情况，扣 2 分，扣完为止。		
		船舶大气污染物排放	6	考核船舶大气污染物排放情况，相对于柴油动力船舶，使用 LNG 动力的船舶是否有效减少 20% 的碳、80% 的氮氧化物与 100% 的硫氧化物和颗粒物排放。	有效减少大气污染物排放，效果非常明显，得 6 分；减少明显，得 3 分；减少不够明显，得 1 分；没有变化，得 0 分。	6	
	可持续影响 (11)	船舶可持续使用情况	6	考核改造后的船舶是否转出中山市，是否投入了商业运营。	改造后的船舶注册地和所属航运企业均在中山，没有转出中山市，且全部投入了商业运营，运营情况正常，得 6 分；否则，抽查每发现 1 艘改造后的船舶不符合上述情况，扣 2 分，扣完为止。	6	
		推动其他船舶使用 LNG 积	5	考核船舶改造后，是否推动其他船舶主发动机使用 LNG 积极性不断提高。	1.推动其他船舶使用 LNG 积极性不断提高，有超过 7 艘（未享受本次政府补贴改造的船舶，下同）船舶主发动机使用 LNG 为单一燃料动力的，得 5 分。	3	第一批 7 艘船舶（享受本次政府补贴改造的船舶）完成船舶 LNG 动力改造后，未能提供第二批经改

		极性			2.有超过5艘船舶主发动机使用 LNG 为单一燃料动力的，得 4 分。 3.有超过3艘船舶主发动机使用 LNG 为单一燃料动力的，得 2 分。 4.有超过1艘船舶主发动机使用 LNG 为单一燃料动力的，得 1 分。 5.没有变化或提供的佐证材料不能支撑其推动了其他船舶使用 LNG 积极性的，得 0 分。		造的船舶主发动机使用 LNG 为单一燃料动力的佐证资料，到目前为止，中山市内河船舶完成船舶 LNG 动力改造的船舶数量仍为 7 艘。项目的实施，推动其他船舶主发动机使用 LNG 积极性不够明显。根据项目单位的反馈意见，中山市已有水运企业有新建 LNG 动力船舶计划。因此，酌情扣 2 分。
	综合评定（6）	效益综合评定	6	考核该项目实施后的综合效益情况。	根据实际核查和专家判断评定。	5	本项目实施后，其综合效益存在不足。在本项目中，由于全市实施 LNG 动力改造的船舶数量有限，对生态环境影响不明显，对本

							市船舶改造积极性的带动也不够明显。因此，该指标扣 1 分。
正向指标得分合计			100	——	——	85.50	——
评价逆向指标	自评工作	自评工作质量	-10	反映项目自评工作开展情况及自评质量。	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，否则扣 5 分。 ②表格填写内容是否齐全，是否缺漏或不对应；自评报告的内容是否全面详实，否则扣 3 分。 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；对项目相关情况的佐证是否充分，否则扣 5 分。 ④被评价单位有资料造假行为或故意提供不全的，扣 10 分。	-1	项目自评工作有待提升，首次提供的自评资料不齐全，项目佐证材料不够充分，多次补充项目评价资料，如，《广东省内河船舶 LNG 动力应用工作协调小组办公室关于延长船舶 LNG 动力改造完成期限的通知》（粤交水〔2023〕188 号）等材料没有及时提供。 因此，该指标扣 1 分。

	负面问题	负面问题发生情况	-20	反映项目实施过程中是否负面问题发生情况。	评价要点： 1.该负面问题总分为-10分。包括： ①上级政府、中山市党委、市政府、市人大等在巡查或检查中发现比较突出问题，扣5分，发现重大问题，扣10分。 ②审计中发现比较突出的问题，扣5分。 ③一票否决。有关单位和人员因该项目实施过程中违反国家廉政建设的有关规定，被有关纪检监察部门处理，项目直接评为低等次以下。 2.该负面问题总分为-10分。包括： ①被新闻媒体、自媒体等负面报道，情况属实的，1次扣5分。 ②船舶改造或因船舶改造引起的重大安全事故，扣10分。 ③其他比较严重的问题，如评价过程中发现船舶改造申报资料造假、提供虚假		
--	------	----------	-----	----------------------	--	--	--

				信息、骗取补贴资金等情况，扣 10 分。		
负向指标得分合计		-30	——	——	-1	
绩效评价得分总计和等级					84.50	良
绩效等级：90（含）-100 分为优；80（含）-90 分为良；60（含）-80 分为中；60 分以下为差。						

