

2020-2021年呼市公共交通公司 运营补贴项目绩效评价简版报告

评价机构：内蒙古腾冠管理咨询有限公司

目 录

一、基本情况.....	1
二、绩效评价工作开展情况.....	1
三、综合评价情况及评价结论.....	2
四、主要经验及做法、存在的问题及原因分析.....	3
（一）主要经验及做法.....	3
（二）存在问题及原因分析.....	4
五、有关建议.....	5

2020-2021年呼市公共交通公司 运营补贴项目绩效评价简版报告

一、基本情况

为支持呼和浩特市公共交通事业有序健康发展，提升城市公交运力水平，弥补企业运营亏损情况，财政部门依据公交服务的公益属性及公共交通政府间财政事权支出责任划分要求对呼和浩特市公共交通有限责任公司（以下简称“市公交总公司”）进行运营补贴。补贴资金主要用于保障公交车正常安全运行及公交人员薪酬，资金使用方向涉及人员工资发放、社保缴纳、车辆维修保养。

2020年投入资金为19961.50万元，资金来源为一般公共预算；2021年投入资金为20000.00万元，资金来源为政府性基金；资金总额39961.50万元，分二年使用，各年预算执行率均为100%。

项目总体绩效目标为提升城市公交运力水平，保障公交车安全正常运行，保障公交人员薪酬，提升公交运营保障能力。

二、绩效评价工作开展情况

（一）预调研及工作方案阶段

2023年3月31日，访谈市财政局主管业务科室，初步了解项目基本情况和评价需求；4月6日，正式成立8人组成的项目绩效评价工作组，并调研市交通局财务科及运输服务科相关工作人员，进一步了解项目的背景、资金拨付流程及相关规划情况；4月7日初步完成市公交总公司与项目评价相关资料的收集工作；

4月11日完成绩效评价工作方案内部平生工作，向市财政局及外部监管机构提交绩效评价工作方案。

（二）实地调研及报告阶段

2023年4月14日开始对项目受益群体进行问卷调查，进一步收集项目评价相关业务资料和财务资料；4月25日完成评价指标细化修改工作；4月27日进一步访谈市公交总公司企业管理部、智能调度管理部、财务部、营运管理部、技术部及运营分公司相关人员，围绕项目立项、项目管理及项目效益情况召开现场评价会；5月27日召开专家评审会，完成项目评审，并于5月30日完成项目绩效评价报告。

三、综合评价情况及评价结论

该项目绩效评价综合评分92.92分，评级为优。

总体结论：企业管理制度健全规范，营运安全保障有效，营运车辆经济环保，为市民出行提供了有效保障。但也存在预算编制依据不够充分，额度测算不尽合理，企业资产负债率高，票价票制亟待合理调整，客运量下降及公交出行分担率有待进一步提升的问题。

四、主要经验及做法、存在的问题及原因分析

（一）主要经验及做法

1.企业管理制度健全规范。

管理制度包括安全生产、驾驶员安全培训、应急处置、营运管理、预算管理、采购管理、合同管理、财务管理等制度。

相关制度对车次率、正点率、车厢服务合格率、车辆

整洁合格率、行车责任事故频率、人工成本、能耗费用、润料费用、材料费用、轮胎费用、事故费用、车辆保险费、车队经费及营运业务费等各项成本费用等经营指标均设有明确标准要求。对经营指标完成情况及相关成本控制情况定期召开分析会进行跟踪管控。

所有制度均依照国家法律法规、部门规章、国家标准或行业标准制定。

2.乘客安全出行得到有效保障。

评价期内，项目营运安全管理得到有效保障，营运安全相关指标业绩未超国家标准和主管部门规划中的目标要求，有效保障了公交乘客的出行安全。

3.形成绿色低碳公交运营体系。

市公交总公司评价期内运营的车辆全部为天然气和电动汽车，所用燃料属于经济环保燃料，为国家的“碳达峰、碳中和”战略发挥了积极的作用。

（二）存在问题及原因分析

1.预算额度测算依据缺少标准，补贴额度测算不尽合理，企业处于亏损经营状态。

对于运营补贴预算额度的测算，无法体现人力、能耗、折旧、维修、轮胎消耗、车辆保险、事故损失、安全生产、其他直接运营费、管理、财务及税附等成本费用的测算标准。

目前执行的1元/次的一票制票价票制，自2000年9月实施以来，已有近23年未进行调整。受低票价、主营业务收入下降及运营成本持续上涨等因素影响，市公交总公司财

务每年处于亏损经营状态，评价期内资产负债率超过100%。综合成本持续上涨、客运量逐年降低等客观因素，当下票价票制亟待选择恰当时机进行合理调整。

2.年度计划客运量未完成，票款收入不理想。

受出行方式多样化以及新冠疫情因素的影响，项目年度计划客运量未能完成，2020年客运量同比2019下降56.57%，2021年的客运量同比2019年下降50.71%，导致2020年和2021年的票款收入同比2019年下降幅度达到50.64%和44.28%。

3.公共交通出行分担率需要进一步提升。

2020年公共交通出行分担率为37.38%，低于《呼和浩特市城市公共交通“十三五”规划》中40%的目标值，也低于有轨道交通的城市公共交通出行分担率达到45%以上的国家公交都市示范城市要求。

人们对市内出行方式的选择受时间、费用、出行理念等因素影响，在费用成本均较低的前提下，时间成本是出行考量的重要影响因素。项目评价期内，早晚高峰通勤时间约为道路交通畅通时的1.5倍，平均通勤耗时33.04分钟，市内平均通勤距离为9.52公里，单程5公里以内通勤人口占比达到46%，短距离通勤人口对出行方式的选择具有多样性，选择便利快捷的地铁及自行车出行的可能性更大，在一定程度上减少了公共交通出行分担数量。

五、有关建议

1.建议细化运营补贴预算编制标准，合理提高运营补贴

额度。

建议尽快出台《呼和浩特市公共交通成本规制办法》，依据成本规制办法进行运营补贴的预算编制工作。在成本规制办法出台前，建议预算编制时综合企业实际亏损情况、免费乘车群体数量等情况，在上年度运营补贴基数的基础上，合理提高运营补贴额度以维持企业正常运营。

2.建议择机调整公交票制票价，探讨建立票价动态调整机制。

建议在坚持体现公交的公益性和提高公交出行吸引力的原则下，综合公交企业运营成本及市民承受能力等因素，兼顾其他公共交通出行方式的比价关系，同时考量新冠疫情后全市经济整体恢复情况，择机科学合理的调整公交票制票价。探讨制定与本市经济水平发展相符的公交价格动态调整办法，建立起“民众可支付、财政可承担、企业可发展”的良性发展机制。

3.建议市公交总公司依照公司制定的《全面预算绩效管理辦法》相关要求，严格控制运营成本费用，进一步提高资源利用效率。

(1) 建议市公交总公司依照《全面预算绩效管理辦法》要求做好各项成本控制工作。

建议将成本控制任务及经营指标任务层层分解，落实到公司各部门、各环节和各岗位，定期对客运人次、客运收入、人工成本、变动成本等经营指标完成情况做好专题分析，找出存在的问题及产生的原因，提出改进措施并予以实施，年终根据任务完成情况，依据公司相关制度对相

关部门或人员进行奖惩。

(2) 建议进一步优化公交运营调度，提升公交准点率和资源利用效率。

建议优化定线、定班、定车、定司乘人员的运营模式，实现动态排班、跨线协同调度、动态运力配置，提高供需匹配效率和资源利用效率，提升公交准点率。

内蒙古腾冠管理咨询有限公司