

广东省汕头市公共交通有限公司

关于成本规制绩效评价的自评报告

根据市财政局《关于开展 2021 年市级第二批预算项目支出重点绩效评价工作的通知》（汕市财法函〔2021〕86 号）精神要求，市财政局将委托汕头市金正会计师事务所有限公司对我司 2020 年度收到的成本规制 2000 万元补贴资金项目进行绩效评价，我司高度重视，根据文件通知要求并结合实际，成立了自评工作小组，分工负责，认真开展该项目资金的绩效自评工作，现将有关情况报告如下：

一、项目基本情况

2018 年 6 月份以来，随着新购置 600 辆新能源公交车的陆续投放营运，新开通了 10 条公交线路和加密原有部分线路营运班次，为市民出行提供了便利和舒适的乘车环境，给民众带来普惠影响，取得了明显的社会效益。根据第十四届 22 次市政府常务会议决定（汕府办会函[2018]2209 号），为保障 600 辆车按时投入使用，确保公交线路正常运营，会议明确由市财政局在成本规制未实施之前先行预拨补贴资金 2000 万元。按照市委市政府大力发展便民公交工作部署，在上级部门的支持下，成本规制补贴资金 2000

万元列入 2020 年市财政公共预算。根据资金安排和我司实际情况，截止 2020 年 12 月 31 日，该项补贴资金 2000 万元我司已全部收到。

二、自评情况

对照省级财政项目支出绩效自评指标表，成本规制 2000 万元补贴资金项目自评分数为 90 分。具体各项权值得分分析如下：

（一）项目立项：得 9 分

2018 年 5 月份，汕头市委市政府明确公益性定位，大力发展公共交通战略部署，推动城市公共交通发展，进一步提高公共交通行业的服务质量，打造人民群众满意的出行环境。2018 年第十四届 22 次市政府常务会议决定（汕府办会[2018]2209 号），由我司购置 600 辆新能源公交车，购置资金由市财政局统筹安排，同时为了保障 600 辆车按时投入使用，确保公交线路正常运营，会议明确由市财政局在成本规制未实施之前先行预拨补贴资金 2000 万元。

（二）资金落实：得 8 分

成本规制 2020 年度国有资金预算项目经费共 2000 万元。2020 年我司按公司发展和生产情况，结合企业资金情况预算，根据第十四届 22 次市政府常务会议决定（汕府办会[2018]2209 号）文精神，分别在 2 月、3 月、6 月和 8 月 2018 年提交了预拨成本规制补贴资金的申请（汕公交编[2020]22 号、汕公交编[2020]46 号、汕公交编[2020]77 号、汕公交编[2020]97 号），并分

别在 3 月、4 月、8 月和 12 月收到财政拨款（汕市财资[2020]14 号、汕市财资[2020]31 号、汕市财资[2020]83 号）。资金到位率 100%。

（三）资金管理:得 11 分

我司日常的资金支付严格执行四人流程审核和总经理一支笔审批制度；涉及“三重一大”项目需经公司党委集体讨论决定。作为财政资金更是严格按照要求，做到专款专用。而由于公交行业的社会福利性，我司日常的经营是收不抵支，2020 年受疫情影响，收入巨幅下降，经营资金更是严重缺乏，收到的 2000 万元成本规制补贴资金是解决了我司的燃眉之急，确保了公交线路正常运营，保障我司的常运营。该项补贴资金支出率为 100%。

（四）事项管理:得 6 分

我司日常资金管理严格执行我司的《资金内控管理制度》，同时根据《汕头市交通运输集团财务资金结算管理暂行办法》要求，从 2019 年 12 月开始，我司作为汕头市交通运输集团有限公司结算中心的试点单位，资金由集团公司财务管理部（结算中心）统一归集，实行资金收支统一管理。资金预算分为季度资金收支预算和周资金支出预算，季度资金收支预算经过集团公司内部决策程序审批，周资金支出预算在季度资金支出预算总体预算范围内进行分解申请，我司按日常资金需求向集团公司申请资金下拨，而该项补贴资金有效地缓解了我司日常经营资金的压力，也确保了 600 部车的正常运营。

（五）经济性:得 3 分

600 部新能源公交车的投入，节能减排效果显著。以我司原 9 路线为例，原来采用 10.5 米柴油车时百公里燃料支出为 166 元，2019 年更换成 10.5 米纯电动公交车后百公里电费开支为 51 元，能耗成本直降 69%。即使扣除充电站建设投资和增加充电保障人员开支，能耗成本节约率也不低于 40%。600 辆新能源公交车能源保障全部由我司自有充电站保障供应。我司目前有火车站充电站、万吉充电站、华新城充电站、黄山充电站、洋滨充电站、大华充电站、大学充电站共 7 个充电站，共配备 100 台直流充电桩，总功率 9600KW，目前充电站人员 44 人。一直以来，我司充分发挥已建成 7 座充电站效用，确保了新购车辆正常运营。同时在满足车辆充电需求前提下，精准计算最大限度利用谷电时间以节约用电成本。2019 年我司每月谷电使用量已达总用电量的 60%，降本增效效果明显。

（六）效率性：得 23 分

该项补贴资金在确保 600 辆新能源车的正常运营上发挥了很大的作用，具体如下：

1、作为市政府公交惠民的一项民生工程，600 辆新能源公交车陆续投入运营以来，新开通 10 条公交线路和加密原有部分线路营运班次。2018 年 7 月至 2021 年 3 月，600 部车辆先后投放运营于 1 路、2 路、5 路、10 路等共 31 条公交线路，车辆行驶总里程达 8296.7 万里，平均每车达 15.36 万公里，总客运量达

9073.45 万人次，平均每车 16.8 万人次。

2、对 23 条线路进行优化,对照动车运行时刻表调整四条高铁快线时间，有效解决高铁站进出旅客集散；优化 23 条线路经停站点；延伸 22 条线路服务里程；延长 2 条线路服务时间。

3、新开通公交线路进一步完善“一河两岸”片区公交线网布局,实现东海岸新区与中心城区有效联结,打破龙湖区蔡社村、大衙村无通公交历史，提高公交站点覆盖率。

（七） 效果性:得 25 分

1、经济效益方面

600 部新能源车于 2019 年全部投放运营，我司 2019 年客运量 4040 万人次，与新车未投放前的 2017 年的客运量 3987 万人次对比，增幅只有 1.33%；同样，票款收入增幅也只有 8.22%，收入远远未能实现预期；而运营成本却大幅上升，我司 2019 年比 2017 年增加亏损 3338 万元（不包含增加的折旧费用）。投入与产出的严重不匹配，仅靠我司的营运收入是无法维持的。特别在 2020 年春节伊始，全国发生新冠肺炎疫情，我司积极响应政府要求，积极开展公交车辆深度消毒、购买防护用品、加强疫情防控知识宣传、配备公交车辆卫生监督员等工作，在做好疫情防控工作的同时不停产、不停工，为市民出行提供必要的保障，发挥国有公交的主导作用，积极承担社会责任。而受疫情影响，客流锐减，我司经营收入巨幅减少，2020 年 2-3 月份营运收入降幅达 90%。随着疫情逐步得以控制，我司加密营运车辆及班次，但

因疫情持续影响，多数市民仍然选择其他方式出行，致使班次加密但客流依然不增。2020 年，我司经营总收入 3301 万元，对比 2019 年同期 5941 万元下降 2640 万元，降幅高达 44.44%。由于公交行业的社会福利性，我司作为国有公交企业，历年来经营亏损严重，收不抵支，经营资金缺口巨大，历年来都是依靠财政各项补贴勉强维持企业的生产运转，以 2020 年经营情况为基础预测，平均每月经营亏损抵除不付现成本资产折旧等费用后，每月经营资金缺口达 738 万元。而该项补贴资金的及时到位缓解了我司的资金压力，保障了我司的正常运转，支持我司渡过了难关。

2、社会效益方面

2000 万元成本规制资金投入使用，保障了我司公交线路正常运营。600 部新能源车投放以来，公交线路基本以加密发车服务班次为主，每条线路已基本实现高峰期 10 分钟内发车 1 班次，其它时间段 15 分钟内发车 1 班次，大大缩短乘客候车时间。我司通过优化公交线路网布局，加密线路运营服务班次，新开公交线路，提高公交线路城市道路覆盖率，满足乘客出行需求，也为市民提供更为舒适快捷的乘车环境，取得了明显的社会效益。

3、生态效益方面

2018 年，按照国家大力推广应用新能源公交车的指导意见，汕头市积极推动新能源公交车发展，投入财政资金购置 600 辆新能源公交车，高效、节能、低噪音是新能源公交车的特性，600 部纯电动车实现零排放，每辆车每年可减少碳排放量 50 吨，600

辆新能源公交车的投放，每年减少碳排放量近三万吨。新能源车噪声低，启动和停车动作小，更加符合环保、节能要求，降低了能源消耗和环境污染，改善了群众的乘车环境。

4、可持续性发展

公交行业的社会福利性，我司经营资金是入不敷出，该项成本规制补贴资金为我司日常经营提供了保障，是给企业实实在在的支持，效果好，可持续性强。

（八）公平性：得 5 分

600 辆新车的投放，使我市公交车面貌有了跨越式的转变，为市民提供了更为舒适快捷的乘车环境，社会效益彰显。在汕头公交未实行行业补贴机制的情况下，该项补贴资金的到时位更是为 600 辆新能源公交车的正常运营提供了有力的配套支持。

三、存在问题

（一）公交驾驶员紧缺，招不进留不住问题依然突出

我市公交车驾驶员由于劳动强度大、风险高、压力大、待遇低、驾驶员紧缺一直是我司近年来的突出矛盾，自 2018 年 1 月至 2021 年 3 月，我司新招入职驾驶员 820 人，因各种原因离职的驾驶员 334 人。2021 年 3 月底我司驾驶员 683 人，人车比只有 1.37，驾驶员队伍流动性大，缺员问题依然严峻，这也直接导致我司公交线路无法按规定开足运力。

（二）车辆停保用地紧缺

在市委、市政府的大力扶持下，我司不断发展壮大，公共服

务均等化能力不断提升。但是公交车停保场地的保障远远跟不上车辆数量日益增长的需求，我司 2003 年公交车拥有量 236 辆，站场用地面积 3 万平方米，而现在车辆拥有量已达 942 辆，站场用地面积仍然保留原来的 3 万平方米，公交车辆与站场用地配套亟不对称。我司只能采用占用公共绿化带、道路慢行车道或就近租借形式解决车辆停保问题，带来不少安全隐患，也加重安保工作压力。

(三)线路客流上不去，经营资金极度缺乏

一是公交线路因市政道路维修频繁，经常调整走向，乘客无所适从而改变出行方式；二是道路拥堵大幅降低公交车运行效率；三是共享单车的冲击；四是受疫情的持续影响，今年以来多数市民仍然选择其他方式出行；这几方面原因使我司经营收入日渐下降。2018 年新投入 600 辆车新开通 10 条公交线路及加密发车班次，收入额只增加 8%，远远达不到方便市民服务群众的预期，但增加的成本费用对我司资金缺乏的困境更造成严重的经济压力。2019 年净亏损 13280 万元，扣除非付现成本项目折旧费用 10007 万元，出现资金缺口达 3273 万元。目前我司已将沉淀资金消耗殆尽，是寅吃卯粮的境况。

(四)车辆充电保障压力大

目前我司 7 座充电站 100 支充电桩是配套 2015-2016 年购买的 180 部纯电动车，而该项目配套的 6 处充电场地计 3.2 万平方

米由市交通局无偿给我司作停车、充电用地，但由于种种原因制约，到目前仍未进入实质性建设。而为了使车辆正常投入营运，目前 100 支充电桩几乎是整天运行、超负荷工作，直接导致充电桩加速老化，故障率高，目前车辆的充电压力相当大。

公交事业的发展是个系统工程，涉及到路权优先的落实，场站配套建设，线路科学规划，市民出行习惯，外来流动人口密度等一系列问题。面对公交发展的诸多困难，我司牢记国有公交的责任和担当，负重前行，默默奉献。作为一个国有企业，我司将继续以发展汕头公交为己任，克服困难，同时也希望更多的力量来支持公交事业的发展。

