

2024 年度上杭县城区公交专项资金 财政评价报告

项目名称：上杭县城区公交专项资金

项目实施单位：上杭县交通运输局

项目委托单位：上杭县财政局

评价机构：福建农林大学绩效管理研究中心
福建农林大学经济与管理学院（代章）

评价时间：2025年3月6日--6月5日

为进一步强化财政专项资金管理，提高资金使用效益，根据《中华人民共和国预算法实施条例》（国令第 729 号）、《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）、《中共福建省委福建省人民政府关于印发〈全面实施预算绩效管理的实施意见〉的通知》（闽委发〔2019〕5 号）等有关要求，现对 2024 年度上杭县城区公交专项资金使用情况开展绩效评价，分析政策实施效果，找出存在问题并剖析原因，提出改进绩效的有关建议。

一、基本情况

（一）项目概况

习近平总书记指出：“推进城乡发展一体化是工业化、城镇化、农业现代化发展到一定阶段的必然要求，是国家现代化的重要标志。”城乡交通运输一体化关乎城乡统筹发展和百姓出行，是实现扶贫及共同富裕、满足人民对美好生活需要的重要途径。

2006 年，中华人民共和国建设部、国家发展和改革委员会、财政部、劳动和社会保障部四部委联合发布《关于优先发展城市公共交通若干经济政策的意见》（建城〔2006〕288 号），指出城市公共交通是重要基础设施和社会公益事业，属政府应提供的基本公共服务和重大民生工程。2024 年，为了推动城市公共交通高质量发展，国务院发布《城市公共交

通条例》，规定城市公交工作坚持党的领导、以人民为中心、公益属性等原则，明确城市人民政府是发展城市公共交通的责任主体，城市公共交通工作致力于打造安全、便捷、高效、绿色、经济的公共交通体系，鼓励公众选择公交出行。同时加强对运营安全的监管，对擅自中断运营服务、违反服务标准等行为将依法追究法律责任。

2010 年，福建省制定《关于优先发展城市公共交通的实施意见》（闽政办〔2010〕276 号），全面落实公共交通优先发展战略，提升服务水平，满足群众需求。2020 年，龙岩市根据福建省相关文件精神，出台《龙岩中心城市优先发展公共交通的实施意见的通知》（龙政综〔2010〕105 号），加快公交基础设施建设，提供优质公交服务。

为深入贯彻落实党中央、省市人民政府的文件精神和战略工作部署，上杭县人民政府结合实际情况，制定《上杭县城区公共交通运输发展工作方案》（杭政综〔2011〕322 号），通过实施 2024 年度上杭县城区公交项目，全面提升城区和古田集镇公共交通服务水平。

（二）项目绩效目标

在 2024 年期间，根据财政局批复的专项资金以及交通运输局在 2024 年列支的专项预算方向，将城区公交项目专项经费用于车辆运营等支出，以期发展城市公共交通，完善城市服务功能，保障线路正常运行，提高交通资源利用率、

缓解交通拥堵、降低交通污染，加快提升上杭县城公共交通服务水平，满足人民群众日益增长的公共交通需求。

二、项目实施

（一）项目具体内容及实施情况

2024 年度上杭县城区公交专项资金主要用于支付交通运输费用与项目运营成本，聚焦于公交服务优化、基础设施完善，推动交通资源均衡配置，助力县域经济高质量发展。

以下是上杭县城区公交项目具体内容及实施情况：城区公交项目包括城区、古田 16 条公交线路补助和龙岩城区至古田城际定制公交部分运营补助，线路明细如表 1 所示。

表 1 上杭县城区公交项目线路运营情况表

线路编号	起点站	终点站	站点数量	线路长度 (公里)	首班 时间	末班 时间	间隔时间	每日班次
L1	县医院站	添福山庄站	31	15.39	6:45	20:20	25 分钟 (6:45-18:50)	30
							40 分钟 (18:50-20:20)	
L2	上杭客运 枢纽站	水西公路 加油站	18	7.93	7:20	19:00	60 分钟 (7:20-18:00)	13
							30 分钟 (18:35-19:00)	
L3	上杭客运 枢纽站	上杭职专站	14	6.16	7:00	18:30	30 分钟 (7:00-18:00)	20
L4	上杭客运 枢纽站	县行政 服务中心站	23	9.99	6:50	20:00	30 分钟	28

L5	上杭 第三实小站	湖洋站	22	13.13	6:40	18:25	50 分钟	21
L6	上杭 第三实小站	县医院站	15	7.67	6:50	18:00	25 分钟	25
L7	上杭客运 枢纽站	县医院站	31	14.87	6:48	20:10	30 分钟 (6:48-18:30)	27
							50 分钟 (18:30-20:10)	
L8	县医院站	上杭客运 枢纽站	14	8.3	7:00	19:00	30 分钟	17
L9	县医院站	金秋老年 公寓站	18	8.3	6:45	19:05	30 分钟	17
L10	县医院站	金秋老年 公寓站	18	8.44	7:15	20:10	30 分钟	17
L11	上杭客运 枢纽站	金秋老年 公寓站	20	7.3	6:45	20:20	30 分钟	27
L12	县医院站	水西公路 加油站	20	11.52	6:50	18:10	30 分钟	20
L13	县行政 服务中心站	水西公路 加油站	22	13.56	7:00	19:15	30 分钟	12
-	古田镇 政府站	坪埔村站	13	12.22	7:00	16:40	-	-
-	古田会址 动车站	古田干部 学院	11	10.72	8:15	20:00	-	-
接驳专线	动车站	上杭汽车站	2	3.98	7:20	19:10	-	-

鉴于上杭第三实小、第五实小、上杭三中等学校学生早晨、中午学生多，候车时间长问题，上杭县宏达公共交通有限公司在上述重要时段增加车辆、班次或将相关线路车辆调

剂等措施予以解决。

（二）资金投入与使用情况

1. 项目资金补助情况。

2024 年，县财政对城区公交项目补助专项资金 1200 万元，其中 950 万元于 2024 年下达，其余 250 万元计划于 2025 年下达。因此本报告仅就 2024 年所下达的 950 万元资金补助进行评价。

资金使用情况如下：职工薪酬、车辆燃料与动力、保修费、保险费、管理费用、安全生产经费、其他费用、古田至龙岩定制班线补助共执行补助金额 950 万元。

2. 总体资金到位情况与执行情况。

（1）资金到位情况。

根据上杭县交通运输局提供的“2024 年县直单位收入与支出预算的批复”、“2024 年上杭县财政预算支出项目调整明细表”等文件，2024 年城区公交专项资金预算安排为 950 万元，项目实施期间，实际下达 950 万元，资金到位率达 100%。项目资金的具体到位情况如表 2 所示。

表 2 2024 年城区公交补助项目资金到位情况

单位：万元

项目名称	年初预算金额	调整预算金额	实际预算金额
城区公交运营补助	1200	250	950

（2）资金执行情况。

该项目资金拨付程序较规范，项目执行过程中遵守财务

管理制度。在项目具体的实施过程中，实际到位资金 950 万元，实际支出 950 万元，预算执行率为 100%，项目资金具体执行情况如表 3 所示。

表 3 2024 城区公交补助项目专项资金预算执行率情况表

单位：万元

项目名称	实际到位金额	实际支出金额	预算执行率
城区公交运营补助	950	950	100%

四、综合评价结论

采用定量与定性评价相结合的评价法，根据上杭县公交一体化专项资金具体评价内容、历史标准，对绩效指标完成情况进行比较评分。项目绩效综合评分 88.9 分，评价等次为“良”。

各项指标权重和分值详见表 4，具体得分情况详见附件 1。

表 4 上杭县城区公交补助专项资金绩效评价得分情况

指标	权重	分值	得分率
决策	20	18.5	92.5%
过程	20	20	100%
产出	35	25.9	74%
效益	25	24.5	98%
合计	100	88.9	88.9%

五、成效和主要经验做法

上杭县高度重视城区公交补助专项资金使用，拟定专项

资金的安排计划、使用计划，将专项资金主要用于支付人员工资、车辆用电、车辆保险、车辆维修、管理费用及其他支出，发展城市公共交通，效果较显著。

（一）补充公交线路，满足新增需求

上杭县城区公交根据民众实际需求，进行了线路补充。首先，根据上杭县城区建设变化，公交线路从 13 条相应增加至 16 条。例如，上杭站于 2023 年 12 月 26 日投用运营，城区建设的变化促使城区公交开通了上杭接驳专线，线路由动车站至汽车站，方便了到达、离开动车站的市民和旅客的出行，契合了民众的出行需求。其次，对线路运行公里数、时间较长的线路进行了优化。通过削减非必要停靠站点，进而减少了车辆的行驶里程，提高了车辆的运营效率，为乘客节省了通勤时间。

（二）改善公交设施，提升乘客满意度

首先，上杭县新增城区公交车辆均为绿色新能源车型，绿色新能源公交车的投入使用，不仅提高了城区公交车的舒适度，让乘客在出行过程中更加惬意，还提升了车辆节能减排水平，增强了对生态环境的保护，助力城市绿色发展。其次，上杭县城区公交规定对 65 岁以上老人、伤残军人、劳动模范、优秀教师以及身高 1.2 米以下儿童实行免费乘车，2024 年运行线路总乘客人数达 2345200 人，其中免费人数 1409152 人，总收入 951400 元。为特殊人群提供免费乘车的

服务，鼓励其公交出行，为特殊人群节约了出行成本，提升了其乘车的满意度以及上杭县城区公交的形象。

六、存在问题及原因分析

根据项目绩效综合评分及分析，该项目资金总体实施情况良好，项目实施取得较好成效。具体表现为：项目方便了群众出行，城市居民能够享受更加完善、便捷的公交运输服务，促进了经济和社会活动的流动与发展。

（一）决策文件久未更新，指标规划悖于实情

一是城区公交运输项目所依托的决策文件《上杭县城区公共交通运输发展工作方案》（杭政综〔2011〕322号），自2011年发布便沿用至今，以项目评价年限2024年为界限计算，时间跨度已长达13年。因此该文件在工作任务、运营方案、工作措施等方面皆与现阶段目标任务与发展重点方面发生脱节：①方案主要聚焦于基础设施建设和初期的公交服务覆盖，这一规划背景下的目标任务并未考虑到现代社会对交通便利性、智能化、绿色环保等方面的新要求。②由于路况与人口分布变化、经济发展与基础设施升级等原因，方案所设计的线路、站点已不再契合当下的发展情况与居民需求。③方案虽设定了初步的资金支持和政策措施，但未涵盖后期运营、技术升级和设施更新等方面的长效资金保障。随着城市公交系统的发展及运营需求的变化，原有资金支持计划显得单一且局限，未能与时俱进。

尽管 2024 年 9 月 13 日上杭县交通运输局 上杭县财政局关于印发《上杭县城区和古田公交客运服务成本规制方案》的通知（杭交[2024]77 号）的文件制定，但该文件仅是上杭县城区和古田公交客运服务成本规制方案，而未对当前上杭县城区公共交通运输发展工作提出方案及要求。

二是在项目绩效目标设置存在一定问题。城区公交设置的预期车辆数量目标为 59 辆，但实际却减少到 46 辆，闲置 13 辆，反映出车辆配置规划与实际情况存在一定偏差。经调研了解，造成车辆闲置的原因是因运行费用差额较大，只能根据运营收入、省级补助、县财定额补助和成本核算后差额决定少开车辆数，扩大班次间距时长，从而减少运营成本并确保运营公司不亏损。

（二）部分线路站点重复率高，线路布局有待深度优化

一是发现城区公交运营线路中存在站点重复现象。调研发现，线路 L9 与 L10，皆以县医院站为始，以金秋老年公寓站为终，且线路前七站同为“县医院站—县医院路口站—客家缘站—张滩驿站—南门大桥南站—临江镇政府站”，后七站同为“城关派出所—电力公司站—利民小区—法院站—兴园小区东站—上杭三中站—金秋老年公寓站”。两条线路共 36 站，重复其中的 28 站，线路重复率高达 77.78%；线路 L1 和 L12，后五站皆为“城西村站—实验中学站—客家缘站—县医院路口站—县医院站”。如此高的站点重复率不利于公交资

源利用高效化，未能有效覆盖新的交通需求点，致使公交系统的服务范围受限。

二是发现部分线路利用率低的情况。以上杭接驳专线为例，调研组于 2025 年 2 月 9 日 17:24 对该线路进行了实地观察，发现该班次从上杭客运站发往上杭汽车站的运营车辆，核载 50 人，但实际乘客仅为 6 人，空载率达到 88%，显示出客流与运力配置之间可能存在一定的不匹配情况。此外，调研组在 2025 年 3 月 23 日发现，乘坐上杭接驳专线返回汽车站的乘客在抵达目的地后，均未选择继续乘坐城乡公交返回乡镇，而是直接离开。此类情况的发生使得接驳专线的设立违背初衷。

（三）站点频密致能耗增加，空载率高使效率降低

一是根据现行的行业标准《福建省城市公共汽电车运营服务规范》规定，城市道路公交站点距离 300—500 米，郊区线路 500—1000 米。然而通过调研发现，上杭县城区公交站点分布存在距离过近的问题，例如：L1 线路，驷马桥站与工商大厦站间距 210 米，城西加油站与雷公寨下站间距 230 米，凯悦花园站与兴园小区站间距 210 米；L3 线路，兴园小区东站与登凯豪庭站间距 130 米；L4 线路，上杭二中站与城南幼儿园站间距 200 米，城南幼儿园站与金鑫路口站间距 260 米；L6 线路，上杭一中站与晨晖大厦站间距 270 米，晨晖大厦站与城发明珠站间距 220 米；L9 线路，城关派出所站与电

力公司站间距 160 米；L11 线路，实验小学站、资金财富中心站、晨晖大厦站之间均间隔 150 米；L12 线路，江滨公园站与税务局站间距 220 米；L13 线路，创安检测站与黄竹村站间距 220 米等等。过近的站点布局增加了公交车起步与停车的频率，致使能源消耗，运行成本以及乘客候车时间的增加。

二是城区公交非重点时段线路空载率高。经调研组于 2025 年 1 月 15 日 16:50 乘坐线路 L10 进行的实地抽样调查，观察到“临江镇政府站—县医院站”的 7 站内无乘客乘坐，空载率达到 100%。空载率高将导致公交资源浪费，削弱交通效率。

（四）运营管理待加强，安全规范应重视

一是站点卫生及美观问题。①临江镇政府站存在垃圾桶与烟灰桶紧挨站点设置造成站点卫生状况不佳的现象。周边地面污渍明显，影响候车环境的整洁度。②李家坪大桥北站周边存在商贩摆摊现象，使得站点难被发现，影响乘客候车体验。③上杭客运站站牌设置位置较为偏僻，容易被乘客忽略，并且所用材料为塑料卡板，质量较低，使得整体设计难以契合周边环境的风格。

二是城区公交车尾存在粘贴广告的现象。车牌为“闽 F09590D”、“闽 F09960D”的城区公交车尾粘贴上杭中成村镇银行的广告，广告内容为“国有控股、惠农助商”，并附

有联系方式及地址；车牌为“闽 F06980D”、“闽 F09536D”的城区公交车尾粘贴广告，内容为“消费品以旧换新政府补贴”。

三是城区公交驾驶员存在违规驾驶行为。2025 年 1 月 15 日 18:00，调研组在乘坐 L1 线路公交的过程中观察到，公交司机在驾驶过程中存在接打电话的行为，此举不仅影响乘客对公交服务的信任度，还可能对行车安全构成潜在隐患。

四是城区公交部分线路灭火器配备不足。调研组在乘坐城区公交的过程中发现部分线路仅配备一个灭火器的问题，如 L5。公交车灭火器配备不足可能会导致火灾发生时应对受限，对乘车人员、财产造成威胁。

此外，根据问卷调查结果显示，近一年内有 10 人通过相关渠道对城区公交运营的有待优化之处进行过反馈，反映出城区公交的运营管理仍有不足之处。

七、有关建议

（一）加强项目管理，提升项目规划水平

一是及时更新文件。项目实施单位在开展项目时应该及时更新文件，才能保证时效性与精准性，让公交运营方案在工作任务、工作措施等方面与时俱进。对于没有开展过的新项目，可以先行讨论决策，率先制定具有指导性作用的文件，便于项目执行过程中有理可循、有据可依，增强项目开展的规范性；对于先前开展过的项目，应该及时出台新的文件政

策，才能适应社会的不断发展和居民生活节奏的变化，用以解决新的问题和情况，让文件政策能够有效监管和引导项目，加强项目管理。

二是合理设定目标。明确、合理的绩效目标是绩效评价的基础。项目实施单位应依据国家相关法律法规、资金状况、客流量、发车频率等因素设置清晰、明确、合理、能反映预算资金预期产出和效果的绩效目标，并以相应的绩效指标予以细化、量化描述，根据项目的性质与实施内容，尽可能设置一些容易取证且取证材料有代表性的指标，便于考核项目的完成情况，确保绩效目标编制的准确性、恰当性，扎实推进绩效评价工作，提高项目规划水平，避免出现资源浪费的情况。

（二）优化低效线路，提高实载率

一是调整公交线路低效共线部分。目前城区公交一些线路存在线路冗余和重复的问题，导致资源浪费和运营效率下降，因此，政府应该对重复率较高的公交线路进行优化。首先，城区公交 L9 和 L10 共有 18 个站点，其中，运行线路中的前七个站点与后七个站点一致。政府可以在考虑客流量的情况下，进行优化线路，取消 L10 的重复站点，将 L10 的第七个站点“城关派出所站”设为起始站，第十二个站点“临江镇政府站”设为末尾站。此外，L1 和 L12 的后五站线路一致，且 L1 共有 31 个站点，线路过长，可以考虑取消 L1 的

后四个站点，将原 L1 线路的第二十七个站点“城西村站”设为末尾站。通过公交线路优化，在考虑居民出行需求、站点密度等因素的情况下，调整沿线公交线路低效共线部分，乘客可以通过换乘方式到达原公交线路途经站点，避免资源浪费和冗余，缓解交通拥堵问题，提高车辆周转效率，减少市民候车时间，改善交通流畅度。建议采用最优化模型

(Minimize: $Z = \alpha_1 C_a + \alpha_2 C_o + \alpha_3 C_r$) 来最大化服务覆盖率和乘客需求，最小化线路重复与运营成本，具体来说，可以通过合理规划站点位置和线路，减少乘客的换乘次数，降低 C_a (乘客成本)，根据运营成本优化发车间隔，从而降低人工成本和能源成本等，降低 C_o (运营成本)，通过合理安排车辆维修计划和备用车辆调配，降低 C_r (可靠性成本)， α_1 、 α_2 、 α_3 为权重系数。

二是优化低实载率线路。为优化实载率低的线路，可以从以下几个方面改进：首先是结合数字化管理系统，试行“灵活发车”模式。即在客流较少的时段，减少固定班次，采取电话或微信预约集约出行方式，以优化资源配置。其次是联程换乘优化。鼓励乘客搭乘其他公交线路至中转站，再换乘动车站公交，提供更加高效的换乘衔接，减少整体运营成本。最后是调整发车间隔。根据不同时段的客流情况，灵活调整发车间隔，高峰时段加密车次，低峰时段适当拉大间隔。

（三）优化过近站点，坚持“三保”原则

一是对过近的站点分布进行调整。针对上杭县城区公交站点分布存在距离过近的问题，可以在综合考虑周边乘客出行习惯和需求后，根据需求导向原则，在不影响学生等重点人群频繁访问地点设置的重点站点的情况下，在两站之间选择合适的地方合并站点，或者取消两个过近站点的其中一个站点，减少公交频繁启停，提高运行效率。建议采用数据聚类模型（ $X_a = \sum (D_i * x_i) / \sum D_i$ ， $Y_a = \sum (D_i * y_i) / \sum D_i$ ）来合理规划站点，具体来说， $\sum (D_i * x_i)$ 表示在考虑权重 D_i 的情况下，所有 x 坐标的加权总和， $\sum D_i$ 是所有权重的总和， Y_a 同理。通过该模型合理计算出站点坐标，科学设置站点，使站点布局更加合理。

二是坚持“三保”原则，聚焦重点保障服务。上杭县城区公交的运行应该坚持“三保”原则，突出重点时段、重点人群、重点线路三个保障重点。在目前城区公交线路的基础上，对全部公交线路实行整体优化整合，突出保障重点时段、重点人群、重点线路，关注早中晚学生上下学、职工上下班相应时间区间的公交资源供给，围绕学校等关键节点充分保证路线覆盖，进一步强化重点时段、重点线路运力投放和组织调度，根据问卷调查民众最经常乘坐的城区公交线路以及个别时段班次增加建议的结果显示，37.89%的人最经常乘坐 L1 线路，31.58%的人认为应该增加 7:30-8:30 时段的班次，

因此，建议增加 7:30-8:30 时段以及 L1 线路的运力投放，减少非重要线路、时段班次的运行，降低车辆的空载率，避免资源浪费，同时，满足重点人群的出行需求，减少候车时间，保障服务水平。

（四）注重站点环境维护，规范运营安全驾驶

一是保持站点环境整洁、美观。应在公交站点卫生管理上增加清洁频次，及时清理垃圾与污渍，设置分类垃圾桶在公交站牌附近，引导乘客正确投放；加强站点附近的商贩摆摊管理制度，确保摊位与站点间设有一定距离，以保证乘客能清楚地发现站点位置；注意站点站牌位置选择、表面清洁、信息完整准确、质量等问题。

二是对“闽 F09590D”等存在粘贴广告情况的车辆进行整改。全面排查公交车尾广告粘贴情况，严格依照相关管理规范，对不符合规定的广告予以清理。

三是加强对司机的培训。拓宽监督投诉渠道，对乘客反映的投诉及时作出处理，提高投诉处理率，严格执行公交车驾驶员文明服务质量目标考核表，将驾驶过程中接听电话等影响安全、形象的问题纳入考核范围，对表现优秀的司机给予奖励，表现不佳的予以警告与再培训，以此提升整体服务水平，提升乘客满意度。

四是根据《中华人民共和国道路交通安全法》《营运客车安全技术条件》等规定配备灭火器。发动机后置的营

运客车装备至少 2 具灭火器，发动机中置且宽高比小于等于 0.9 的营运客车应装备至 3 具灭火器，且应设置在便于取用的位置。

（五）构建“两核三轴”公交网，取消动车接驳专线

一是构建“两核三轴”公交网。围绕“两核驱动、三轴协同”重构公交网络，以“医疗政务核（县医院站）”和“交通枢纽核（客运站）”为双核心，统筹教育、民生、产城三类需求，实现资源集约与精准服务。

双核驱动：①医疗政务核整合 L1、L7、L12 等线路，增设适老化车辆与无障碍设施，开通“就医绿色通道”，做到 30 分钟直达乡镇，辐射医院、行政服务中心，解决老年人就医与政务办事需求；②交通枢纽核心以 L3、L4、L5 为基础，衔接动车站、职教园区、工业区，配套共享单车停放点，提升跨区域出行效率。

三轴协同：①教育轴：拆分 L1、L7 为东、西两条支线，错峰服务紫金中学、实验中学等校，东支线（紫金中学、城东小学）早 6:40 发车，西支线（实验中学、三中）6:55 发车，间隔错开 15 分钟；依托学生卡数据动态增发“校园直达车”，紫金中学站试点“公交进校”；②民生轴：融合 L4、L11 形成“金秋公寓-县医院-中医院”环线，配置低地板公交及随车护理员，早 8:00-10:00 开通“菜场专线”，在利民小区等区域布设“助老叫车桩”。③产城轴：以 L5、L13

为骨架，开通“湖洋工业区-职教园区-行政中心”通勤快线，采用大站快车模式，早高峰 6:30/7:00 双班次发车，联合企业定制“潮汐班车”（如紫金铜箔厂专线），通勤时长压缩至 35 分钟内，并配套“司机之家”提供充电、休憩服务。如表 5 所示。

表 5 三大轴线设计思路

轴线名称	组成线路	服务重点	优化策略
教育轴	L1+L7	紫金中学、三中、实验中学	合并 L1 与 L7 重叠段
民生轴	L4+L11	行政服务中心、医院、老年公寓	延长 L4 至金秋公寓， 与 L11 形成环线
产城轴	L5+L13	工业区、职教园区、湖洋镇	将 L13 并入 L5 支线， 新增产业园区直达车

二是取消动车接驳专线。基于接驳专线空载率高，且存在乘客乘坐专线仅为更快抵达市区，而非继续乘坐城乡公交返回乡镇的问题，建议取消该专线，让乘客乘坐常规线路往返上杭汽车站，以此降低运营成本。

八、其他需要说明的事项

无

附件：

附件 1 2024 年度上杭县城区公交专项资金财政评价指标体系及得分情况表

附件 2 现场调研照片

附件 1

2024 年度上杭县城区公交专项资金财政评价指标体系及得分情况表

一级指标	二级指标	三级指标	内涵解释	评分标准	权重	得分	备注
决策 (20 分)	项目立项	立项依据充分性	项目立项是否符合法律法规、相关政策、发展规划以及部门职责，用以反映和考核项目立项依据情况。	①项目立项是否符合国家法律法规、国民经济发展规划和相关政策（1 分）；②项目立项是否符合行业发展规划和政策要求（1 分）；③项目立项是否与部门职责范围相符，属于部门履职所需（1 分）；④项目是否属于公共财政支持范围，是否符合中央、地方事权支出责任划分原则（1 分）；⑤项目是否与相关部门同类项目或部门内部相关项目重复（1 分）。符合则按照各项分值得分，不符合则按照各项分值扣分，扣完为止。	5	4	城区公交所依托决策文件《上杭县城区公共交通运输发展工作方案》（杭政综〔2011〕322 号）时间跨度 13 年，不适合用于当前行业发展规划，扣 1 分。
		立项程序规范性	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。	①项目是否按照规定的程序申请设立（1 分）；②审批文件、材料是否符合相关要求（1 分）；③事前是否已经过必要的可行性研究、专家论证、风险评估、集体决策等（1 分）。符合则按照各项分值得分，不符合则按照各项分值扣分，扣完为止。	3	3	

	绩效目标	绩效目标合理性	项目所设定的绩效目标是否依据充分，是否符合客观实际，用以反映和考核项目绩效目标与项目实施的相符情况。	①项目是否有绩效目标且与实际工作内容具有相关性（1分）；②项目预期产出效益和效果是否符合正常的业绩水平（1分）；③是否与预算确定的项目投资额或资金量相匹配（1分）。符合则按照各项分值得分，不符合则按照各项分值扣分，扣完为止。	3	2.5	项目预期产出效益和效果未达到正常的业绩水平，城区公交项目预计运行车辆59辆，实际46辆，扣0.5分。
		绩效指标明确性	依据绩效目标设定的绩效指标是否清晰、细化、可衡量等，用以反映和考核项目绩效目标的明细化情况。	①是否将项目绩效目标细化分解为具体的绩效指标（1分）；②是否通过清晰、可衡量的指标值予以体现（1分）；③是否与项目目标任务数或计划数相对应（1分）。符合则按照各项分值得分，不符合则按照各项分值扣分，扣完为止。	3	3	
	资金投入	预算编制科学性	项目预算编制是否经过科学论证、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。	①预算编制是否经过科学论证（1分）；②预算内容与项目内容是否匹配（1分）；③预算额度测算依据是否充分，是否按照标准编制（1分）；④预算确定的项目投资额或资金量是否与工作任务相匹配（1分）。符合则按照各项分值得分，不符合则按照各项分值扣分，扣完为止。	4	4	

		资金分配合理性	项目预算资金分配是否有测算依据，与补助单位或地方实际是否相适应，用以反映和考核项目预算资金分配的科学性、合理性情况。	①预算资金分配依据是否充分（1分）；②资金分配额度是否合理，与项目单位或地方实际是否相适应（1分）。符合则按照各项分值得分，不符合则按照各项分值扣分，扣完为止。	2	2	
过程 (20分)	资金管理	资金到位率	实际到位资金与预算资金的比率，用以反映和考核资金落实情况对项目实施的总体保障程度。	资金到位率=（实际到位资金/预算资金）×100%（2分）。资金到位率100%得2分，未达到100%的按（实际资金到位率/目标资金到位率）×指标分值计分。	2	2	
		预算执行率	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。	预算执行率=（实际支出资金/实际到位资金）×100%（3分）。预算执行率100%得2分，未达到100%的按（实际预算执行率/目标预算执行率）×指标分值计分。	3	3	
		资金使用合规性	项目资金使用是否符合相关的财务管理制度规定，用以反映和考核项目资金的规范运行情况。	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（1分）；②资金的拨付是否有完整的审批程序和手续（1分）；③是否符合项目预算批复或相关文件规定的用途（1分）；④是否存在截留、挤占、挪用、虚列支出等情况（2分）。符合则按照各项分值得分，不符合则按照各项分值扣分，扣完为止。	5	5	

	组织实施	管理制度健全性	项目实施单位的财务和业务管理制度是否健全，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。	①是否已制定或具有相应的财务和业务管理制度（3分）；②财务和业务管理制度是否合法、合规、完整（2分）。符合则按照各项分值得分，不符合则按照各项分值扣分，扣完为止。	5	5	
		制度执行有效性	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。	①是否遵守相关的管理规定（2分）；②项目调整及支出调整手续是否完备（1分）；③项目合同书、委托书等资料是否齐全并及时归档（1分）；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分）。符合则按照各项分值得分，不符合则按照各项分值扣分，扣完为止。	5	5	
产出(35分)	产出数量	补助车辆数	用于反映城区公交的补助车辆数。	受益车辆数达年度指标，即数量 ≥ 59 辆（5分），达到得满分，未达到按比例扣分。	5	3.9	①受益车辆数未达年度指标，运营车辆为46辆，得3.9（ $46/59 \times 5$ ）分。
		公交线路数	用于反映城区公交的线路数。	增加公交线路，且总线路达14条得满分（5分），未达到按比例扣分。	5	5	
		发车间隔时间	用于反映城区公交的发车间隔时间。	公交车首班发车后，每隔5-10分钟发一班得满分（5分），5-25分钟扣1分，5-45分钟扣2分，5-65分钟扣3分，5-85分钟扣4分，85分钟以上扣5分。	5	2	公交车首班发车后，未实现每隔5-10分钟发一班，实际间隔发车时间在25-60分钟之间，扣3分。

	产出质量	公交运营质量	用于反映城区公交车辆的运营质量。	①驾驶员在驾驶过程中，无闲谈、走神、拨打电话等影响驾驶的行为（2分）；②城区各公交亭环境整洁、卫生，周边无垃圾堆积（2分）；③公交车辆外观整洁、无涂鸦，无广告且车窗无阻挡物，驾驶员驾驶视野清晰（2分）。符合则按照各项分值得分，不符合则按照各项分值扣分，扣完为止。	6	3	①经调研组实地考察发现，驾驶员在驾驶过程中出现拨打电话行为，扣1分。 ②经调研组实地考察发现，临江镇政府站紧挨着垃圾桶以及烟灰筒，有碍站点卫生，扣1分。 ③车牌为闽F09590D、闽F09960D、闽F06980D、闽F09536D的城区公交存在粘贴广告现象，扣1分。
		公交线路、站点布局合理性	用于反映城区公交的站点和线路设置的合理性。	①各线路的站点重复率 $\leq 40\%$ ，站点重复率按照（重复站点数量/总站点数量）计算（3分）；②城区各公交停靠站的间距是否符合国家现行行业标准，即间隔为400米至800米（3分）。符合则按照各项分值得分，不符合则按照各项分值扣分，扣完为止。	6	4	①L9与L10的站点重复率达77.78%（重复站数7/总站点数量18），扣1分。 ②L1线路的驷马桥站与工商大厦站间距210米，城西加油站与雷公寨下站间距230米；L3线路，兴园小区东站与登凯豪庭站间距130米；L4线路，上杭二中站与城南幼儿园站间距200米，城南幼儿园站与金鑫路口站

							间距 260 米；L9 线路的城关派出所站与电力公司站间距 160 米，扣 1 分。
	产出时效	运营车辆准时率	用于反映城区公交的准时率。	班车准时率达到 100%得满分，未达到目标值的，按（实际车辆准时率/目标车辆准时率）*指标分值计分。	4	4	
	产出成本	成本控制率	用于反映项目成本控制情况。	成本控制率=(截至年末累计支出数/项目预算数)*100%。成本控制率小于等于 100%且大于等于 90%得 4 分，小于 90%且大于等于 80%得 3 分，小于 80%且大于等于 70%得 2 分，小于 70%且大于等于 60%得 1 分，小于 60%或大于 100%均不得分。	4	4	
效益（25 分）	社会效益	市民投诉处理率	用于反映项目对市民投诉处理的效率，体现项目的服务质量。	市民投诉处理率=已办结的投诉数量 / 投诉总量。市民投诉处理率达 100%得满分(4 分)，未达到的按实际市民投诉处理率×指标分值计分。	4	3.5	2024 年城区公交驾驶员共收到投诉 8 件，已办结 7 件，得分 (7/8)*4=3.5。

		城乡一体化程度	用于反映项目建设的城乡一体化程度。	①建制村公路通畅率=已畅通建制村数量/建制村总数*100%。建制村公路通畅率达 100%得满分（1 分），未达到的按实际建制村公路通畅率×指标分值计分。②农村公路列养率=落实日常养护经费和人员的农村公路里程/农村公路总里程*100%。农村公路列养率达 100%得满分（1 分），未达到的按实际农村公路列养率×指标分值计分。③城乡道路客运车辆公交化率=（城市公交汽电车数量+公交化运营的农村客运车数）/城乡道路客运车辆数*100%。城乡道路客运车辆公交化率达 100%得满分（1 分），未达到的按实际城乡道路客运车辆公交化率×指标分值计分。④建制村物流覆盖率=开通货运物流、邮政、快递等服务的建制村数量/全部建制村数量*100%。建制村物流覆盖率达 100%得满分（1 分），未达到的按实际建制村物流覆盖率×指标分值计分。	4	4	
经济效益	公共交通费用节约情况	反映项目实施为公众节省交通费用的情况。	城区公交对 70 岁以上老人、伤残军人、身高 1.2 米以下儿童实行免费乘车（3 分）	3	3		
	车辆节能减排水平	用于反映项目实施对生态环境的影响。	新增公交车辆为绿色新能源车型的比例达到 100%得满分（3 分），未达到目标值的，按（实际新增绿色新能源车型数量/全部新增车辆数量）*指标分值计分。	3	3		
可持续影	政府对项目支	反映政府对项目未来	政府是否制定政策用于支持项目未来运营(3	3	3		

	响	持情况	建设的支持情况。	分)符合则按照各项分值得分,不符合则按照各项分值扣分,扣完为止。			
		公众对项目支持情况	反映社会公众对项目未来建设的支持情况。	通过问卷调查,公众对项目的支持率达90%得满分(3分),未达到目标值的,按(实际公众支持率/目标公众支持率)*指标分值计分。	3	3	
	满意度指标	服务对象满意度	该指标拟通过问卷调查的形式反映社会公众对项目的满意程度。	综合满意度达90%得满分(5分),未达到目标值的,按(实际服务对象满意度/目标服务对象满意度)*指标分值计分。	5	5	
总权重、评价总分 (S)					100	88.9	
评价等级	☐ 优 ($S \geq 90$) ☒ 良 ($90 > S \geq 80$) ☐ 中 ($80 > S \geq 60$) ☐ 差 ($60 < S$)						

附件 2



图 1 1.15 日上午在上杭县交通运输局举行座谈会



图 2 1.16 日下午上杭县在交通运输局举行座谈会



图 3 3.24 日在上杭县交通运输局举行座谈会



图 4 询问当地居民对公交运营的意见



图 5 询问村民对公交运营的意见



图 6 公交公司实地调研



图 7 1.15 日 18:00, L1 线路公交司机在驾驶过程中存在接打电话的行为



图 8 临江镇政府站公交站牌旁放置垃圾桶



图 9 李家坪大桥北站周边商贩摆摊现象



图 10 重复线路公交站牌



图 11 城区公交粘贴广告现象

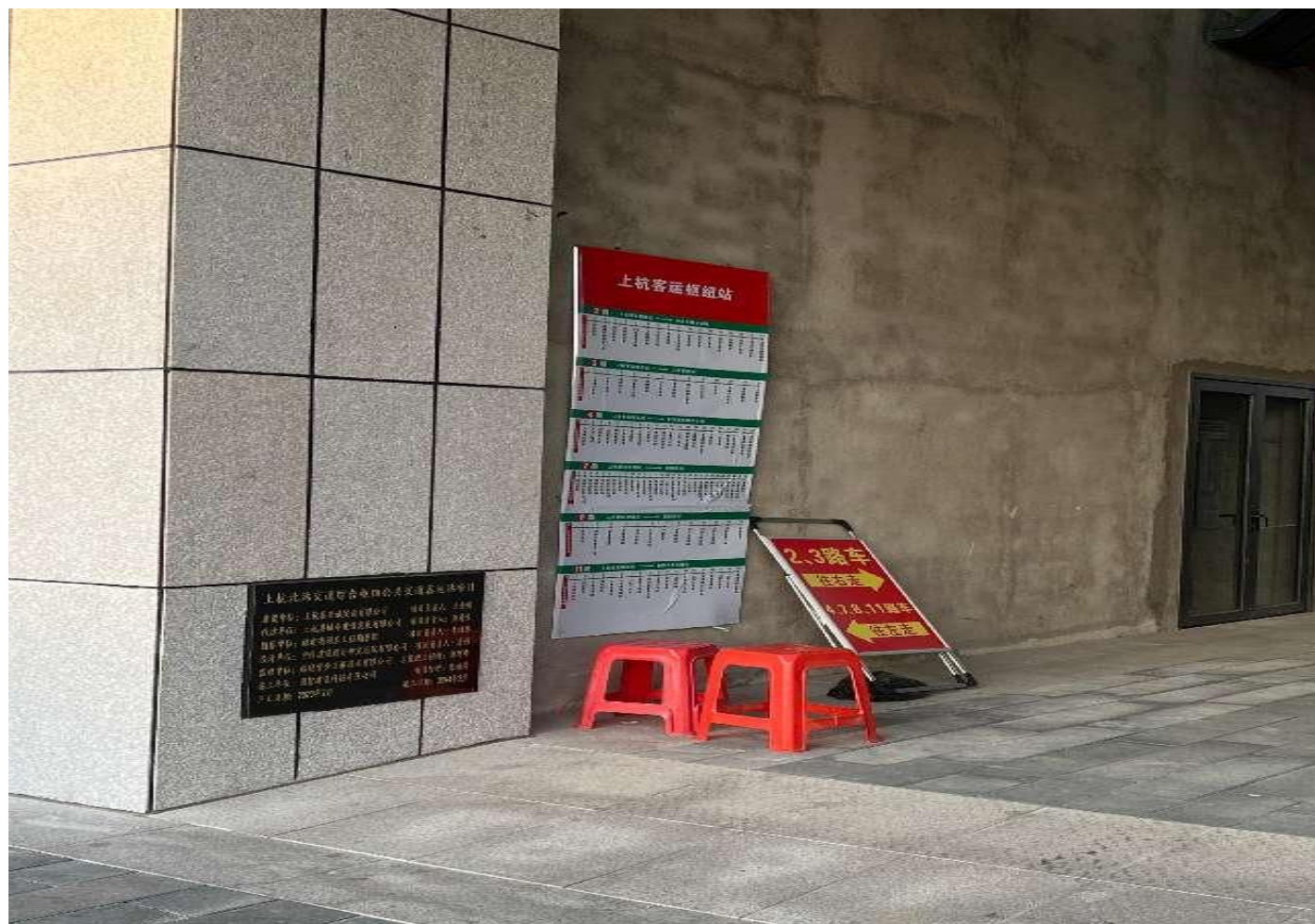


图 12 上杭客运站公交站牌