**2024年度南京市交通运输局公交企业运营补贴**

**专项资金绩效自评价报告**

**项目名称：2024年度南京市公交企业运营补贴专项资金**

**主管部门：南京市交通运输局**

**评价单位：南京市交通运输局**

**日 期：2025年6月**

**目 录**

一、项目概况 1

（一）项目基本情况 1

（二）项目资金情况 6

（三）绩效目标 7

（五）项目利益相关方 9

二、评价结论 10

（一）评价对象与范围 10

（二）绩效评价结论 10

三、项目成效 11

四、存在问题及原因分析 16

五、有关建议 19

六、评价工作开展情况及其他需说明的情况 21

（一）绩效评价工作情况 21

（二）绩效分析 25

（三）其他需说明的情况 27

附件1：指标体系得分情况 29

**2024年度南京市交通运输局公交企业运营补贴**

**专项资金绩效自评价报告**

为加强对财政资金的跟踪问效管理，提高专项资金使用效率与效益，依据《中共南京市委办公厅南京市人民政府办公厅关于印发<南京市市级预算绩效管理办法>的通知》（宁委办厅字〔2024〕2 号）、《南京市市级财政预算绩效评价操作规程(试行)》(宁财绩〔2020〕260号)和《关于开展2025年度预算绩效信息公开工作的通知》（宁财绩〔2025〕41号）、《关于印发2025年南京市市级预算部门(单位)预算绩效管理责任清单的通知》(宁财绩〔2025〕106号)等相关文件要求，南京市交通运输局开展了2024年度南京市公交企业运营补贴专项资金绩效自评价工作，现将绩效自评价情况报告如下：

一、项目概况

## （一）项目基本情况

**1.项目背景**

城市公共交通具有集约高效、节能环保等优点，优先发展公共交通是缓解交通拥堵、转变城市交通发展方式、提升人民群众生活品质、提高政府基本公共服务水平的必然要求，是构建资源节约型、环境友好型社会的战略选择。为实施城市公共交通优先发展战略，国务院于2012年印发的《国务院关于城市优先发展公共交通的指导意见》（国发〔2012〕64号）中提出“深入贯彻落实科学发展观，加快转变城市交通发展方式，突出城市公共交通的公益属性，将公共交通发展放在城市交通发展的首要位置，着力提升城市公共交通保障水平……合理界定补贴补偿范围，对实行低票价、减免票、承担政府指令性任务等形成的政策性亏损，对企业在技术改造、节能减排、经营冷僻线路等方面的投入，地方财政给予适当补贴补偿。建立公共交通企业职工工资收入正常增长机制。”

公交企业运营补贴是实施公交优先政策的重要经济手段，是公交行业发展财政预算管理的基础，是科学实施公交财政补贴、开展运价调节的关键环节，是对企业经营者管理水平的考核依据，是政府对公交事业扶持政策的重要凭证。南京市委市政府高度重视“公交都市”建设，通过加大公共交通投入力度，整合公共交通资源，推进公交基础设施建设，优化调整公交线路，出台公交惠民政策等一系列举措。“十三五”期间，南京市被交通运输部批准为国家“公交都市”建设示范工程第一批创建城市，公共交通服务水平和人民群众满意度明显提升。“十四五”期间是南京建设交通强国先进示范市、开启交通运输现代化的起步期，是综合交通运输体系建设向更高形态进阶的加速期。

为深入实施城市公共交通优先发展战略，进一步巩固我市国家公交都市和绿色出行城市创建成效，践行绿色发展理念，倡导低碳生活方式，推动城市公共交通高质量发展，更好满足公众基本出行需求，从根本上缓解交通拥堵、出行不便、环境污染等矛盾，2013年7月，南京市政府印发了《市政府办公厅关于转发市财政局市交通运输局南京市公共汽车经营企业财政综合补贴资金管理办法的通知》（宁政办发〔2013〕86号）、《市政府办公厅关于转发市交通运输局市财政局南京市公共汽车经营企业成本规制管理办法的通知》（宁政办发〔2013〕89号），自2013年至2017年，南京公交企业实行成本规制，通过引入第三方审计制度，建立全市公交行业的规制成本，合理界定公交行业成本范围，科学测算、审核和评价公交企业经营状况，对公交企业向社会提供公共服务实行合理补贴补偿。

2017年2月，为完善公交企业成本规制财政补贴制度，促进公交企业加强经营管理，提高财政补贴资金使用效果，南京市政府发布了《南京市人民政府办公厅转发市财政局关于完善公交企业成本规制财政补贴实施方案的通知》（宁政办发〔2017〕31号），该方案从2017年起施行，期限为三年。

**2.立项依据和项目内容**

根据《南京市人民政府办公厅转发市财政局关于完善公交企业成本规制财政补贴实施方案的通知》（宁政办发〔2017〕31号），公交企业运营补贴以成本规制财政补贴为基础，厘清政府与企业的责任界限政策性亏损由政府承担、经营性亏损由企业承担，激励企业以降低成本为核心，加强经营管理，增收节支，积极寻求兼顾公益性和企业效益的改善措施，促进公交企业从规模扩张为主的外延式发展，向以提高效率和质量为主导的内涵式发展转变建立公交企业可持续发展的经营模式。

文件提出：①调整补贴管理方式。将原实行的公交企业向社会提供公共服务的财政补贴由市统一审计管理方式调整为原则上市、区分级审计管理，即公交集团、江南公交财政补贴由市审计测算，扬子公交、东山公交财政补贴分别由江北三区（包括江北新区、浦口区、六合区，以下同）、江宁区审计测算，或委托市组织各区共同审计测算。分级审计管理体现事权与财权相统一，促进各区加强公交企业经营管理，保障补贴资金及时到位。②调整市区财政补贴分担办法。公交集团作为江南公交、扬子公交两公司的管理机构，其财政补贴由原市级全额承担，调整为按两公司车辆规模由市区分摊，即属于江南公交分摊的补贴由市级财政承担，属于扬子公交分摊的补贴由市与江北三区财政按2∶8比例分担。将东山公交、扬子公交财政补贴按市区2∶8分担方式，调整为按2016年市对东山公交、扬子公交实际补贴数，实行定额包干，今后不再增减。③调整财政补贴核定方式。以成本规制为基础，对公交集团、江南公交实行“定额补贴”加“单项补贴”的财政补贴核定方式。定额补贴：以2015年度企业经营审计结果，测算2016年成本规制财政综合补贴金额为基数，扣除单项补贴金额后进行核定。定额补贴主要是保障公交企业在现有规模上正常运营，包括人工费用、车辆运行费用、财务费用等，其中每年在核定的定额补贴金额中提取30%，作为考核补贴，与考核结果挂钩。

公交企业成本规制财政补贴实施方案实施三年期满后，根据2019年第19号市长办公会议纪要精神，为支持推进公交集团体制机制改革，做优公益、做强市场，提升公交服务水平，进一步发挥财政资金导向作用，提高资金使用绩效, 在前两轮公交成本规制财政补贴政策的基础上，对公交集团及所属公交企业采用财政综合补贴的方式，建立年度财政补贴额与增收、降本改革行动计划相挂钩机制，促进公交企业改革目标实现。

项目完成情况：2024年公交集团所属公交企业、东山公交合计总行驶里程37,419.97万公里，营运线路总长度11,037.20公里，客运总人次48,369.06万人次，营运线路693条，营运公交车6822辆。2024年万人公共交通车辆保有量达16标台/万人，中心城区建成区内公共交通站点500米覆盖率约为100%，公共汽电车线路网比率为62%，城乡客运线路公交化运营比率达100%，公共汽电车责任事故死亡率＜0.045人/百万公里，公交线路持续优化，社会公众公共出行体验得到有效改善，绿色出行意识有效提升。

## （二）项目资金情况

**1.项目资金来源及预算情况**

2024年南京市公交企业运营补贴专项资金全部来源于市本级财政投入，主要用于公交企业运营和公交可持续性发展，具体用于为南京公共交通（集团）有限公司（以下简称“公交集团”）、南京江北新区公交客运有限公司（以下简称“江北新区公交”）、南京扬子浦口公交客运有限公司（以下简称“浦口公交”）、南京扬子公交六合客运有限公司（以下简称“六合公交”）、南京东山公交客运有限公司（以下简称“东山公交”）企业运营和公交可持续性发展等。

2024年度南京市公交企业运营补贴专项资金市级预算安排金额为185,911.00万元，预算调减24,982.00万元，预算调整后市级资金为160,929.00万元。

**2.项目资金预算执行和使用情况**

2024年度南京市公交企业运营补贴专项资金调整后市级预算资金为160,929.00万元，实际下拨市级预算资金160,929.00万元，预算执行率为100%。项目资金实际支出160,929.00万元，资金使用率为100.00%。具体情况详见下表一。

**表一：南京市公交企业运营补贴专项资金预算安排及执行情况表**

单位：万元

| **单位名称** | **调整后预算数** | **实际下达数** | **预算执行率** | **实际支出数** | **资金使用率** |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| 公交集团 |  144,189.00  |  144,189.00  | 100.00% |  144,189.00  | 100.00% |
| 江北新区公交 |  5,900.80  |  5,900.80  | 100.00% |  5,900.80  | 100.00% |
| 浦口公交 |  2,344.00  |  2,344.00  | 100.00% |  2,344.00  | 100.00% |
| 六合公交 |  3,652.80  |  3,652.80  | 100.00% |  3,652.80  | 100.00% |
| 东山公交 |  4,842.40  |  4,842.40  | 100.00% |  4,842.40  | 100.00% |
| **合计** | **160,929.00** | **160,929.00** | 100.00% | **160,929.00** | 100.00% |

## （三）绩效目标

**1.总绩效目标**

公交企业运营补贴以成本规制财政补贴为基础，厘清政府与企业的责任界限，政策性亏损由政府承担、经营性亏损由企业承担，激励企业降低成本，加强经营管理，增收节支，积极寻求兼顾公益性和企业效益的改善措施，促进公交企业加强经营管理，提高财政补贴资金使用效果。

**2.阶段性绩效目标**

出台新一轮公交企业成本规制和考核办法，明确政策性亏损与经营性亏损，实现精准补贴、责任清晰。围绕运营效率、服务质量和成本控制，完善公交企业考核体系，建立科学规范的公交企业监督考核机制，激励企业降本提质增效，通过对公交企业提供运营补贴，维持相关企业的正常运营，更好满足公众基本出行需求。

**3.年度绩效目标**

保障公交企业基本补贴（定额补贴），保证政府购买服务（单项补贴）要求。补贴范围、标准明确，在市政府没有出台重大影响公交企业成本政策情况下，基本控制财政补贴大幅增长势头。2024年度公共交通站点500米覆盖率达到100%，万人公共交通车辆保有量达到16标台/万人，公共汽电车线路网比率达到60%，城乡客运线路公交化运营比率达到100%，公共汽电车责任事故死亡率＜0.045人/百万公里。

（四）项目组织实施

**1.组织管理**

南京市交通运输局，主要职责：负责全市道路、水路运输发展和管理工作；负责运输场站（枢纽）的规划和建设管理；负责道路、水路运输及交通物流发展战略、规划、政策、标准的拟定和监督实施；承担机动车维修、营运车辆综合性能检测、机动车驾驶员培训管理工作；协调综合运输服务工作，承担道路、水路运输信用管理工作；指导监督城市客运交通年度经营计划的制订和实施；指导编制公交线网优化方案；负责公共汽车、城市轨道交通运营、出租汽车、汽车租赁、公共自行车（含租赁自行车）等行业管理工作；承担公共交通新能源汽车推广应用相关工作。

南京市财政局，主要职责：研究提出支持全市企业改革、创新、发展和市级财政支持相关产业的财政政策并承担相关资金管理工作；协助研究产业政策和企业改革政策；研究提出促进内外贸发展的财政政策并承担相关资金管理工作；研究制定公用企业营运相关政策并承担相关政策性补贴资金管理工作；贯彻落实国家与国有企业分配政策，组织拟定国有资本经营预算制度，编制国有企业资本经营预算草案，汇总编制国有资本经营决算，收取市属企业国有资本收益；组织实施企业财务制度；协助拟定企业国有资产管理相关制度。

南京市公交集团：负责南京市公交线路的规划、运营和管理，提供公交、轮渡、有轨电车、公共自行车等多元化公共交通服务，承担城市客运服务，包括公交线路运营、包车业务等，具体使用公交企业运营补贴资金，具体承担公交企业运营补贴资金使用的主体责任，必要时接受资金检查监督。

**2.项目管理流程**

南京市财政局、南京市交通运输局负责制定公交企业成本规制和考核办法，围绕运营效率、服务质量和成本控制，完善公交企业考核体系，建立科学规范的公交企业监督考核机制，激励企业降本提质增效。

南京市公交集团为其下属第一分公司至第四分公司、江北新区公交、浦口公交、六合公交运营企业的管理机构。公交集团第一分公司至第四分公司、江北新区公交、浦口公交、六合公交及东山公交，主要职责是根据各自区域划分和职能分工，分别提供南京市主城区、江北三区及江宁区的公交运营服务。

**3.资金管理**

南京市公交集团向南京市财政局提出主城区域公交运营企业补贴资金申请，经南京市财政局审批后，由南京市财政局向公交集团按季度预拨公交企业运营补贴，年度结束后对预拨资金进行最终的清算核对工作。

江北三区及江宁区公交运营企业补贴由南京市财政局下拨至各区财政局，由江北三区及江宁区公交运营企业向区财政提出补贴资金申请，经区财政局批准后预拨公交企业运营补贴，年度结束后由南京市财政局和南京市交通运输局对预拨资金进行最终的清算核对工作。

## （五）项目利益相关方

资金拨款部门：南京市财政局、各区财政局

项目主管部门：南京市交通运输局、各区交通运输部门

项目实施单位：南京公共交通（集团）有限公司及所属公交企业、南京东山公交客运有限公司

项目受益方：获得运营补贴资金的南京公共交通（集团）有限公司及所属公交企业、南京东山公交客运有限公司，乘坐公交出行的社会公众等。

二、评价结论

## （一）评价对象与范围

本次评价对象为2024年度南京市公交企业运营补贴专项资金160,929.00万元。评价范围为2024年度南京市公交企业运营补贴专项资金的使用情况、项目管理情况、绩效目标完成情况等，重点评价项目决策、过程、产出、效益及满意度等方面。评价周期为2024年1月1日至2024年12月31日。

## （二）绩效评价结论

经综合评价，2024年度南京市公交企业运营补贴专项资金绩效评价得分91.50分，等级为“优”。整体而言，2024年度南京市公交企业运营补贴资金投入及时，资金管理较为规范，补贴范围及补贴标准明确，在市政府没有出台重大影响公交企业成本政策的情况下，基本控制了财政补贴大幅增长的势头，完成了年度绩效目标任务，保障了公交企业正常运行，满足了公众基本出行需求，为城市经济社会高质量发展注入了新动力，也为社会绿色出行提供了更优质的服务。但也存在公交企业运营补贴政策亟待更新、补贴资金预拨未清算、未及时下拨公交企业运营补贴、运营成本存在节约空间、个别指标实际完成值略低于目标值等问题，建议尽快出台新的公交企业运营补贴政策，及时拨付公交企业运营补贴资金，并对补贴资金进行清算，优化人员、车辆配置，降低运营成本，提升运营效率，提高公众满意度。

三、项目成效

（一）公交企业核心运营能力得到夯实，整体运行态势平稳向好

自疫情以来，市民出行方式多元化以及城市轨道交通成网成环，公交客运量难以恢复疫情前水平，但公交企业通过自我改革，降本增效的同时不断提升服务质量，积极探索创新，着力拓展公交服务模式，推出各种新业态公交运营模式，增加公交业务主营收入，并积极争取市场低成本融资降低财务费用，以预算为引领，控制各项成本支出，公交企业核心运营能力得到夯实，整体运行态势平稳向好。具体运营情况如下：

2024年度公交集团及所属公交企业主营业务收入比上年减少1,453.99万元，减幅为4.46%；其他业务收入比上年减少8.27万元，减幅为0.06%；营业总收入比上年减少1,428.59万元，减幅为2.99%；主营业务成本比上年减少 15,860.86万元，减幅为4.95%；期间费用比上年增加 2,003.93万元，增幅为3.91%；其他业务支出比上年增加 320.30万元，增幅为23.56%；营业总成本比上年减少 13,536.62万元，减幅为3.63%。详细情况见下表二。

**表二：2024年公交集团及所属公交企业营业收入及成本支出情况表**

金额单位：万元

| **序号** | **项目** | **2024年** | **2023年** | **增减金额** | **增减幅度** |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| 1 | 主营业务收入 |  31,144.44  | 32,598.43 |  -1,453.99  | -4.46% |
| 其中：投币收入 |  1,569.21  | 1,824.63 |  -255.42  | -14.00% |
| IC卡收入 |  19,025.32  | 19,534.09 |  -508.77  | -2.60% |
| 包车收入 |  1,749.25  | 1,729.35 |  19.90  | 1.15% |
| 支付宝 |  7,488.08  | 9,115.65 |  -1,627.57  | -17.85% |
| 第三方支付（银联、易支付） |  1,312.58  | 394.71 |  917.87  | 232.54% |
| 2 | 其他业务收入 | 14,685.73  | 14,694.00 |  -8.27  | -0.06% |
| 3 | 投资收益 |  489.86  | 456.19 |  33.67  | 7.38% |
| 4 | **营业总收入合计** |  **46,320.03**  | **47,748.62** |  **-1,428.59**  | **-2.99%** |
| 5 | 主营业务成本 |  304,272.00  | 320,132.86 |  -15,860.86  | -4.95% |
| 其中：职工工资及福利费 |  195,390.42  | 198,113.31 |  -2,722.89  | -1.37% |
| 燃料 |  33,812.73  | 37,013.40 |  -3,200.67  | -8.65% |
| 轮胎 |  685.77  | 928.58 |  -242.81  | -26.15% |
| 折旧 |  46,534.06  | 53,573.32 |  -7,039.26  | -13.14% |
| 修理费 | 7,326.45  | 8,610.25 |  -1,283.80  | -14.91% |
| 车辆保险及事故费 |  3,282.05  | 3,622.83 |  -340.78  | -9.41% |
| 场站物业管理及租赁费 |  4,961.62  | 4,473.89 |  487.73  | 10.90% |
| 车上安保人员服务费 | 6,698.89  | 6,331.29 |  367.60  | 5.81% |
| 其他直接营运成本 | 5,580.02  | 7,465.99 |  -1,885.97  | -25.26% |
| 6 | 期间费用 |  53,271.58  | 51,267.65 |  2,003.93  | 3.91% |
| 其中：管理费用 |  27,153.43  | 27,233.42 |  -79.99  | -0.29% |
| 财务费用 |  26,118.15  | 24,034.23 |  2,083.92  | 8.67% |
| 7 | 其他业务支出 |  1,679.98  | 1,359.68 |  320.30  | 23.56% |
| 8 | **营业总成本合计** |  **359,223.57**  | **372,760.19** |  **-13,536.62**  | **-3.63%** |

注：1.营业总收入不包括营业外收入及财政补贴收入等项目。

2.营业总成本不包括税金及附加、资产减值损失及营业外支出等项目。

**东山公交**主营业务收入比上年减少298.31万元，减幅为4.69%；其他业务收入比上年减少5.35万元，减幅为1.48%；营业总收入比上年减少303.66万元，减幅为4.52%；主营业务成本比上年减少1,949.24万元，减幅为2.83%；期间费用比上年增加287.61万元，增幅为3.59%；营业总成本比上年减少1,661.63万元，减幅为2.16%。详细情况见下表三。

**表三：2024年东山公交营业收入及成本支出情况表**

金额单位：万元

| **序号** | **项目** | **2024年** | **2023年** | **增减金额** | **增减幅度** |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| 1 | 主营业务收入 |  6,058.73  |  6,357.04  |  -298.31  | -4.69% |
| 其中：投币收入 |  450.57  |  525.18  |  -74.61  | -14.21% |
| IC卡收入 |  3,060.37  |  3,104.75  |  -44.38  | -1.43% |
| 扫码付等收入 |  2,043.11  |  2,340.49  |  -297.38  | -12.71% |
| 包车收入 |  504.68  |  386.62  |  118.06  | 30.54% |
| 2 | 其他业务收入 |  357.16  |  362.51  |  -5.35  | -1.48% |
| 3 | **营业总收入合计** |  **6,415.89**  |  **6,719.55**  |  **-303.66**  | **-4.52%** |
| 4 | 主营业务成本 |  66,926.51  |  68,875.75  |  -1,949.24  | -2.83% |
| 其中：职工工资及福利费 |  38,409.67  |  38,480.87  |  -71.20  | -0.19% |
| 燃料 |  11,311.97  |  11,723.98  |  -412.01  | -3.51% |
| 轮胎 |  378.76  |  388.08  |  -9.32  | -2.40% |
| 折旧 |  10,732.09  |  12,067.59  |  -1,335.50  | -11.07% |
| 修理费 |  1,887.11  |  1,896.15  |  -9.04  | -0.48% |
| 车辆保险及事故费 |  669.38  |  865.36  |  -195.98  | -22.65% |
| 租赁费 |  112.71  |  639.60  |  -526.89  | -82.38% |
| 其他 |  3,424.82  |  2,814.12  |  610.70  | 21.70% |
| 5 | 期间费用 |  8,307.28  |  8,019.67  |  287.61  | 3.59% |
| 其中：管理费用 |  5,516.47  |  5,450.17  |  66.30  | 1.22% |
| 财务费用 |  2,790.81  |  2,569.50  |  221.31  | 8.61% |
| 6 | 其他业务支出 |  |  |  |  |
| 7 | **营业总成本合计** |  **75,233.79**  |  **76,895.42**  |  **-1,661.63**  | **-2.16%** |

注：1.营业总收入不包括营业外收入及财政补贴收入等。

2.营业总成本不包括税金及附加、资产减值损失及营业外支出等。

（二）公交企业运营服务能级持续深化，服务品质实现系统性提升

2024年，公交企业立足群众出行需求，积极探索创新，着力拓展公交服务模式，推出响应式停靠公交、畅通微循环公交、发展定制公交、开通假日旅游线路、打造动态公交，提升了公交运营效率，逐步建立多层次融合、多方式可选、全过程连贯的一体化公交运营服务体系，精准供给，有效解决了乘客“最后一公里”出行难题。公交企业深入推进信息化与运营管理深度融合，通过数字化转型显著提升现代化管理水平和运营效能，各项关键营运指标持续优化。2024年，**公交集团所属公交企业**总行驶里程达到30,132.70万公里，比上年减少150.30万公里；营运线路总长度8,187.20公里，比上年增加119.40公里；客运总人次达到41,592.68万人次，比上年增加795.51万人次；营运线路共有495条，比上年增加3条；截至2024年末，营运公交车为5500辆，比上年减少300辆。**东山公交**总行驶里程达到7,287.27万公里，比上年减少89.40万公里；营运线路总长度2,850.00公里，比上年增加17.20公里；客运总人次达到6,776.38万人次，比上年减少98.60万人次；营运线路共有198条，无变动；截至2024年末，营运公交车达到1322辆，比上年减少118辆。具体详细情况见下表四。

**表四：****2024年公交企业主要营运指标情况**

| **项目** | **公交集团所属公交企业** | **东山公交** | **合计** |
| --- | --- | --- | --- |
| 总行驶里程（万公里） |  30,132.70  |  7,287.27  |  37,419.97  |
| 营运线路总长度（公里） |  8,187.20  |  2,850.00  |  11,037.20  |
| 客运人次（万人次） |  41,592.68  |  6,776.38  |  48,369.06  |
| 营运线路（条） |  495.00  |  198.00  |  693.00  |
| 营运公交车（辆） |  5,500.00  |  1,322.00  |  6,822.00  |

（三）社会公众出行支出持续下降，乘车舒适度与便捷度同步提升

南京公交企业一直积极推广移动支付和智能票务系统，采用交通部IC卡、第三方支付等，2024年电子支付比例超过97%。2024年，公交集团所属公交企业刷卡客运量42,281.17 万人次，东山公交刷卡客运量6,863.08万人次。南京市高度重视公共交通出行的发展，不断推出各种乘车优惠政策，如学生优惠、老年人优惠、残疾人优惠等，通过换乘优惠扩面及智能调度系统深度应用，让更多的市民能够享受到公共交通带来的便利和实惠。同时也加大了对公共交通设施的投入，2024年，南京更新150辆新能源公交车，新车均配备了“5G+北斗”功能模块的车载智能终端，大幅提升了车辆定位与调度的精准性与实时性，为车辆发车间隔优化、减少乘客的等待时间提供了“最强辅助”，确保市民在出行过程中的等候时间和拥挤程度得到有效的改善。进一步加强了对公共交通运营企业的监管，推动提升服务质量和安全水平，加强车辆和设施的维护和更新，确保市民在乘坐公共交通工具时得到安全、舒适的出行体验。

（四）持续优化公交线网，绿色出行理念实现深度内化与广泛践行

2024年，南京市结合轨道交通5号线、7号线南北段开通前后、城市新建小区和保障房片区等动态调整公交线网布局，全年新辟、优化公交线路82条，如开通接驳轨道交通7号线的210路等，实现铁路客运站和3A级以上景区公交通达率达100%。公交线路的持续优化有效缓解了部分新建集聚区域市民的出行需求，在提升公交服务品质和公交运营效率的同时，随着低碳发展理念深入人心，南京市民绿色出行意识呈现系统性提升，绿色出行效果更加显著。加快构建以轨道交通为主体，常规公交为基础，慢行交通为延伸的“三网融合、一体衔接、智慧友好、绿色安全”城市公共交通体系，围绕“轨道到站、公交到家”的服务目标，不断推动公共交通高质量发展，满足人民群众对高品质出行的向往。

四、存在问题及原因分析

（一）公交企业运营补贴政策亟待更新以适应发展需求

目前，公交企业运营补贴政策是根据2019年第19号市长办公会议纪要精神，在前两轮（宁政办发〔2013〕89号文、宁政办发〔2017〕31号文）公交成本规制财政补贴政策的基础上，对公交企业采用财政综合补贴的方式，建立年度财政补贴额与增收、降本改革行动计划相挂钩机制，促进公交企业改革目标实现。前两轮的补贴政策实施到2019年结束，已过期5年。宁政办发〔2017〕31号文件规定对公交企业实行“定额补贴”加“单项补贴”的财政补贴核定方式，其中“单项补贴”中的公交信息化建设补贴、中央油价补贴等已完成阶段性使命，随着行业发展与政策导向转变，上述补贴项目现已取消，之前的政策环境、补贴项目及补贴方式已不能与当前的实际情况相匹配，无法体现政策性补贴的精准性。因此不论从政策时效性还是营运环境、政策环境的变化，都需要更新公交企业运营补贴政策，出台新一轮公交企业成本规制和考核办法。

（二）公交企业运营补贴连续两年预拨未清算，资金管理闭环缺失引关注

2023年及2024年，对公交企业的运营补贴资金均采取预拨方式先行下发，以保障公交企业日常运营所需现金流。然而，连续两个年度均未按既定程序对预拨资金进行最终的清算核对工作。预拨资金是基于预算或预测拨付，未经清算，无法准确核算补贴资金的实际使用效益，难以评估财政资金投入是否精准、高效地达到了政策目标。不及时进行清算会导致预拨资金与实际应补金额之间的偏差无法及时确认和调整，资金管理闭环缺失，未能形成有效的监管闭环，降低了财政资金管理的规范性和透明度。

1. 浦口区及六合区未及时下拨公交企业运营补贴

2024年公交集团本部的运营补贴专项资金由南京市财政局按期直接拨付至公交集团账户，公交集团随后按规定拨付至各巴士分公司。扬子公交、浦口公交、六合公交和东山公交的运营补贴专项资金，由南京市财政局拨付至各区财政局，各区财政局拨付至相应公交企业。经现场核查，2024年南京市财政局下拨公交企业运营补贴至浦口区财政局合计2,344.00万元、六合区财政局合计3,652.80万元，但浦口区财政局下拨至浦口公交合计1,465.00万元，六合区财政局下拨至六合公交合计3,149.00万元，分别剩余879.00万元、503.80万元于2025年1月、2月拨付至浦口公交和六合公交。

1. 运营成本存在节约空间

一是人员配置存在优化空间，截至2024年底公交集团本部及各公交企业期末在岗职工人数16622人，较2023年底17323人减少701人，在岗职工人数在逐年减少，但与政府要求的目标值16240人相比，尚富余382人，但驾驶员实际9430人较目标值10310少880人，人员存在结构性的余缺。二是车辆大小方面存在优化空间，截至2024年底公交集团共有各类公交车5500辆，标台车辆数6469.50辆，与标台车辆相比，自然车辆综合标台系数为1.18，自然车辆总体都比标准车辆要大，随着地铁线路的丰富以及市民出行方式的变化，公交客运量下降，公交各线路满载率降低，公交企业在车辆大小方面存在优化空间，在满足市民基本出行需求，合理降低运营成本。

1. 早晚高峰时段公交运营时速及公众满意度略低于目标值

2024年早晚高峰时段公共汽电车平均运营时速达标率为19.57公里/小时，略低于目标值20公里/小时；另外通过问卷调查显示，社会公众满意度达89.13%，与90%的预期目标存在小幅差距。

五、有关建议

（一）尽快出台新的公交企业运营补贴政策

当前公交行业面临运营成本攀升、新能源车辆更新压力增大、智慧化升级需求迫切等挑战，而现有运营补贴政策因长期未更新，已难以满足行业发展需求。为保障公交企业持续稳定运营，推动城市公共交通高质量发展，亟需尽快出台新的公交企业运营补贴政策。新政策应聚焦行业痛点，考虑新能源车辆运营、智能调度系统建设、绿色低碳线路拓展等影响因素，明确政策性亏损与经营性亏损，完善公交企业考核体系，建立科学规范的公交企业监督考核机制，激励企业降本提质增效，并优化资金拨付方式，对预拨资金实施科学清算，确保补贴精准高效落地，助力公交企业提升服务水平，增强可持续发展能力。

（二）及时对公交企业运营补贴进行清算，实现资金闭环管理

为强化财政资金监管效能，提升公交运营补贴使用精准度，每年应及时对公交企业运营补贴进行清算，实现资金闭环管理。每年应由财政、交通、审计等多部门组建联合清算工作组，对公交企业申报的各项运营数据进行交叉核验，精准核算补贴资金使用情况。对预拨资金与实际应补金额的差额，及时开展追缴或补发工作，确保补贴资金流向清晰、使用规范，切实发挥政策对公交行业高质量发展的支持作用。

（三）各区财政应及时拨付公交企业运营补贴资金

城市公交作为重要的公益性民生服务，票价受政府严格管控，长期处于低定价状态。近年来，随着地铁线路的丰富，网约车、共享单车等新型出行方式分流客源，市民出行选择日益多元化，叠加物价上涨、车辆设备更新维护成本攀升等因素，公交企业运营压力持续加大，连年陷入亏损困境。公交企业的稳定运营不仅关系市民日常出行便利，更是落实绿色低碳出行、促进城市可持续发展的重要保障。若亏损缺口无法通过政府补贴及时足额填补，企业将面临资金链紧张、车辆更新滞后、服务质量下滑等难题，严重制约行业长远发展。因此，各区财政部门须严格遵循资金管理相关规定，强化全过程监管，杜绝资金截留、挪用等违规行为，确保运营补贴按政策要求及时足额拨付到位，为我市地面公共交通事业高质量发展筑牢坚实保障。

（四）优化人员、车辆配置，降低运营成本

为有效破解公交企业运营困局，建议公交集团以深化改革为突破口，构建市场化运营机制。通过动态监测市民出行需求变化、客流分布规律及交通拥堵指数，科学调配车辆投放数量与运营时段，引入智能调度系统实现运力资源精准匹配；同时，结合企业实际业务需求，通过末位淘汰、转岗培训等方式优化人员结构，削减冗余岗位，培育复合型人才队伍；此外，对车辆能耗、维修保养、人力成本等进行精细化管控，多维度压缩运营成本，全面提升企业运营效率与市场竞争力。

（五）提高运营效率，提升公众满意度

结合高峰时段交通流量数据，优化线路规划与站点设置，减少非必要停靠，提高早晚高峰时段公共汽电车平均运营时速，力争缩小时速与目标值的差距。在服务质量优化上，聚焦候车时长、车厢环境、准点率等公众核心诉求，加强司机服务培训，完善实时到站信息公示，通过针对性改进增强公众出行体验，逐步提升满意度至目标水平。

六、评价工作开展情况及其他需说明的情况

（一）绩效评价工作情况

**1.评价思路及方法**

本次评价通过指标设计、数据采集、现场核查、数据汇总分析、报告撰写等步骤完成。其中：指标主要结合相关部门职能、年度重点任务以及中长期规划等有关文件进行设计；数据采集通过实地考察、访谈、问卷调查等形式实现，采集具有代表性与广泛性的数据，支撑指标体系的评分，进而实现客观科学的评价。

本次评价采用比较法、因素分析法等方法，同时通过文献资料搜索、多因素分析来支撑评价的逻辑紧密性与客观性。指标制定上坚持定量优先、以定量与定性相结合，始终遵循科学规范、公正公开、分级分类、绩效相关的基本原则。

**2.评价组织与分工**

本次项目绩效评价工作由组长、主评人、组员组成，涵盖财务、业务管理等领域专业人员，具体如下：

评价组长主要职责为全面负责项目绩效评价工作的规划与组织，制定评价工作的整体方案，明确评价目标、评价周期、评价方法及流程，确保评价工作有序推进。协调评价过程中所需的各类资源，对评价工作的全过程进行监督与指导，把控评价质量，最终审定绩效评价报告。

主评人主要职责为主导项目绩效评价指标体系的设计、修订与完善工作，运用专业的数据分析方法和工具，对数据进行深入分析和处理，组织开展绩效评价的具体实施工作，指导评价组成员按照评价标准和流程进行评分，根据数据分析结果和评价情况，撰写部门整体绩效评价报告。

评价组员主要职责为协助主评人设计与项目相关的绩效评价指标，参与绩效评价的现场调研与数据收集工作，负责评价工作的资料收集、整理与归档工作。

**3.评价过程**

本次绩效评价通过前期准备、组织实施、综合评价三个阶段实施具体的评价工作。

1.前期准备阶段（2025年5月22日至5月26日）

组建绩效评价小组，进入项目实施单位，开展调查研究、分析论证并形成绩效评价工作方案。同时，搜集有关文件资料，结合项目的实际情况，设计了基础报表体系，为后期的数据获取、现场核查做了充分的准备。

2.组织实施阶段（2025年5月29日至6月10日）

对项目实施情况进行核查，核查内容包括绩效评价基础表数据的收集核对、项目资金的使用情况、项目组织管理情况、绩效目标的完成情况，项目的投入产出以及效益等方面的内容。

3.综合评价阶段（2025年6月11日至6月20日）

整理分析获取的基础数据、调查问卷等资料，依据制定的评价标准进行了评价指标打分，以定量和定性相结合的评价方法完成绩效评价报告。

**4.评价指标体系**

本次绩效评价指标体系分为三级指标。一级指标包括决策、过程、产出、效益及满意度五大部分。采用定性和定量相结合的方式，向下分解细化为12个二级指标，28个三级指标，并按照各项指标考察的范围和重要性设置不同的标准值和权重值，形成了本次绩效评价的指标体系。详情见附件《2024年南京市交通运输局公交企业运营补贴专项资金绩效评价综合评分表》。

**5.评价依据**

（1）《南京市公交改革与发展五年（2011-2015年）行动计划》（宁政发〔2011〕270号）

（2）《关于同意对南京市公共交通总公司实施公司制改制的批复》（宁国资委企〔2012〕162号）

（3）《市政府办公厅关于转发市财政局市交通运输局南京市公共汽车经营企业财政综合补贴资金管理办法的通知》（宁政办发〔2013〕86号）

（4）《市政府办公厅关于转发市交通运输局市财政局南京市公共汽车经营企业成本规制管理办法的通知》（宁政办发〔2013〕89号）

（5）《南京市人民政府办公厅转发市财政局关于完善公交企业成本规制财政补贴实施方案的通知》（宁政办发〔2017〕31号）

（6）《南京市公交企业运营服务绩效考核办法》（宁交客〔2017〕543号）

（7）2019年第19号市长办公会议纪要

（8）《南京市市级财政预算绩效评价操作规程（试行）》（宁财绩〔2020〕260号）

（9）《市政府关于印发南京市市级财政专项资金管理办法的通知》（宁政发〔2021〕118号）

（10）《南京市市级预算绩效管理办法》(宁委办厅字〔2024〕2号)

（11）《关于提前下达2024年公交企业市级财政定额补贴资金指标的通知》（宁财企〔2023〕381号）

（12）《关于调整2024年公交企业市级财政定额补贴资金的通知》（宁财企〔2024〕285号）

（13）相关行业政策、行业标准及专业技术规范

（二）绩效分析

**1.决策指标分析**

项目决策指标方面，决策指标的权重值为13分，实际得分12.66分，得分率为97.38%。该类指标主要从项目立项、绩效目标、资金投入三个方面进行评分。其中，项目立项指标的权重值为4分，实际得分4分，得分率为100%；绩效目标指标的权重值为4分，实际得分4分，得分率为100%；资金投入指标的权重值为5分，实际得分4.66分，得分率为93.20%，扣分主要由于项目实施过程中，预算调整幅度超10%。

**2.过程指标分析**

项目过程指标方面，过程指标的权重值为22分，实际得分14分，得分率为63.64%。该类指标主要从资金管理、组织实施两个方面进行评分。其中，资金管理指标的权重值为10分，实际得分8分，得分率为80%，扣分主要由于浦口区和六合区财政局未及时下拨补助资金；组织实施指标的权重值为12分，实际得分6分，得分率为50%，扣分主要由于项目补贴政策未及时更新。

**3.产出指标分析**

项目产出指标方面，产出指标的权重值为30分，实际得分29.91分，得分率为99.70%。该类指标主要从数量指标、质量指标、时效指标三个方面进行评分。其中，数量指标的权重值为10分，实际得分10分，得分率为100%；质量指标的权重值为16分，实际得分15.91分，得分率为99.44%，扣分主要由于早晚高峰时段公共汽电车平均运营时速达标率略低于目标值；时效指标的权重值为4分，实际得分4分，得分率为100%。

**4.效益指标分析**

项目效益指标方面，效益指标的权重值为28分，实际得分28分，得分率为100%。该类指标主要从社会效益、生态效益、可持续影响三个方面进行评分。其中，社会效益指标的权重值为12分，实际得分12分，得分率为100%；生态效益指标的权重值为11分，实际得分11分，得分率为100%；可持续影响指标的权重值为5分，实际得分5分，得分率为100%。

**5.满意度指标分析**

项目满意度指标方面，满意度指标的权重值为7分，实际得分6.93分，得分率为99%。该类指标主要从社会公众满意度进行评分，扣分主要由于社会公众满意度略低于目标值。

（三）其他需说明的情况

2012年7月，根据南京市政府确定的公交资源整合方案，经南京市国有资产监督管理委员会《关于同意对南京市公共交通总公司实施公司制改制的批复》（宁国资委企〔2012〕162号）批准，南京市城市建设投资控股（集团）有限责任公司对原南京市公共交通总公司实施改制，成立南京公共交通（集团）有限公司（简称“公交集团”），公交集团下设南京江南公交客运有限公司（简称“江南公交”）、南京扬子公交客运有限公司（简称“扬子公交”），分别承担主城区域（不含江宁区）公交运营、江北区域公交运营。

2013年6月，根据南京市政府关于公交企业资源整合的总体要求，公交集团与南京江宁公共交通集团有限公司对南京市江宁区的公交资源进行整合，江宁辖区内的原南京新城巴士有限公司和原南京通盛客运有限公司两家公交企业合并，成立南京东山公交客运有限公司（简称“东山公交”），承担南京市江宁区域公交运营。

2021年9月，根据公交集团的内部调整方案，扬子公交将其两家全资子公司南京扬子浦口公交客运有限公司（简称“浦口公交”）、南京扬子公交六合客运有限公司（简称“六合公交”）的全部股权划转至公交集团持有。其中，浦口公交和六合公交分别承担浦口区和六合区的公交运营。2021年11月，扬子公交更名为南京江北新区公交客运有限公司（简称“江北新区公交”），主要承担江北新区的公交运营。

2021年11月，根据公交集团的内部调整方案，公交集团吸收合并江南公交，2023年12月江南公交完成注销手续。

附件：1.指标体系得分情况

南京市交通运输局

 二〇二五年六月十五日

# 附件1：指标体系得分情况

2024年度南京市交通运输局公交企业运营补贴专项资金绩效评价综合评分表

| 一级指标 | 二级指标 | 三级指标 | 权重 | 指标说明及评分标准 | 标杆值 | 实际值 |  得分  | 备注 |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| 决策 | 项目立项 | 立项依据充分性 | 2 | 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；②项目立项是否符合行业发展规划和政策；③项目立项是否与部门职责范围相符；④项目是否属于公共财政支持范围，符合市级、区级事权支出责任划分原则；⑤项目是否与相关部门同类项目或部门内部相关项目不重复。以上五项各占权重分的20%，符合即得分，不符合不得分。 | 充分 | 充分 |  2.00  |  |
| 立项程序规范性 | 2 | 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；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。以上三项各占权重分的1/3，符合即得分，不符合不得分。 | 规范 | 规范 |  2.00  |  |
| 绩效目标 | 绩效目标合理性 | 2 | 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。⑤是否与上级考核要求相配。以上五项各占权重分的20%，符合即得分，不符合不得分。 | 合理 | 合理 |  2.00  |  |
| 绩效指标明确性 | 2 | 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。以上三项各占权重分的1/3，符合即得分，不符合不得分。 | 明确 | 明确 |  2.00  |  |
| 资金投入 | 预算编制科学性 | 2 | ①预算编制是否经过科学论证；②预算内容与项目内容是否匹配；③预算额度测算依据是否充分，是否按照标准编制；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。⑤预算资金来源是否与支出责任相匹配，是否符合政府与市场之间的关系。以上五项各占权重分的20%，符合即得分，不符合不得分。 | 科学 | 科学 |  2.00  |  |
| 资金分配合理性 | 3 | ①预算资金分配依据是否充分；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。③资金分配方式及时间，是否符合法律法规规定。④项目实施过程中，未发生较大幅度的预算调整（调整金额不超过预算批复金额的10%），调整幅度超过10%的，每超过1%扣0.1分，扣完该项分数为止。以上四项各占权重分的25%，前三项符合即得分，不符合不得分。 | 合理 | 较合理 |  2.66  | 2024年初预算批复185,911.00万元，预算调减24,982.00万元，调整幅度13.44%，超过10%，且超过3.44%，应扣0.1\*3.44=0.34，所以扣0.34分 |
| 过程 | 资金管理 | 资金到位率 | 3 | 资金到位率=（实际到位资金÷预算资金）×100%；实际到位资金：一定时期（本年度或项目期）内实际落实到具体项目的资金；预算资金：一定时期（本年度或项目期）内预算安排到具体项目的资金。得分=资金到位率×权重分 | 100% | 100% |  3.00  |  |
| 预算执行率 | 3 | 预算执行率=（实际支付资金÷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/支出的资金。得分=预算执行率×权重分 | 100% | 100% |  3.00  |  |
| 资金使用合规性 | 4 | ①资金使用合法合规且未发生截留、挤占、挪用、虚列支出等情况得2分，否则不得分；②资金拨付使用相关审批程序和手续规范齐备、符合项目预算批复或合同规定的用途得2分，每发现一处问题扣0.2分，扣完为止。 | 合规 | 较合规 |  2.00  | 2024年南京市财政局下拨公交企业运营补贴至浦口区财政局合计2,344.00万元、六合区财政局合计3,652.80万元，但浦口区财政局下拨至浦口公交合计1,465.00万元，六合区财政局下拨至六合公交合计3,149.00万元，分别剩余879.00万元、503.80万元于2025年1月、2月拨付至浦口公交和六合公交。 |
| 组织实施 | 管理制度健全性 | 3 | ①是否已制定或具有相应的财务和业务管理等制度；②财务和业务管理等制度是否合法、合规、完整。③是否有完善的内控制度。以上三项各占权重分的1/3，符合即得分，不符合不得分。 | 健全 | 健全 |  3.00  |  |
| 制度执行有效性 | 3 | 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；⑤项目中期绩效运行监控制度是否落实到位。以上五项各占权重分的20%，符合即得分，不符合不得分。 | 有效 | 有效 |  3.00  |  |
| 项目政策调整 | 6 | ①及时对社会形势变化进行研判，得2分，未进行研判不得分；②根据研判结果，及时做出科学决策，得2分，未进行科学决策不得分；③基于决策结果，及时对项目政策进行调整得2分，未进行政策调整不得分。 | 调整 | 未调整 |  -  | 项目政策于2017年制定，截至绩效评价日，仍未更新 |
| 产出 | 数量指标 | 公共交通站点500米覆盖率 | 2 | 完成率达到100%得满分，每降低一个百分点，扣减权重分的5%，扣完即止。 | 100% | 100% |  2.00  |  |
| 万人公共交通车辆保有量 | 2 | 大于等于16标台/万人得权重分的100%，每降低一个百分点，扣减权重分的5%，扣完即止。 | 16标台/万人 | 达到16标台/万人 |  2.00  |  |
| 公共汽电车线路网比率 | 2 | 公共汽电车线路网比率达到60%得满分，每降低一个百分点，扣减权重分的5%，扣完即止。 | 60% | 62% |  2.00  |  |
| 城乡客运线路公交化运营比率 | 2 | 城乡客运线路公交化运营比率达到100%得满分，每降低一个百分点，扣减权重分的5%，扣完即止。 | 100% | 100% |  2.00  |  |
| 公共汽电车责任事故死亡率 | 2 | 公共汽电车责任事故死亡率＜0.045人/百万公里得满分，每降低一个百分点，扣减权重分的5%，扣完即止。 | ＜0.045人/百万公里 | ＜0.045人/百万公里 |  2.00  |  |
| 质量指标 | 公交智能化系统提升程度 | 4 | 根据实际情况进行定性评价。评级为“有效提升”得权重分的100%；评级为“较有效提升”得权重分的80%；评级为“中等”得权重分的50%；其他不得分。 | 有效提升 | 有效提升 |  4.00  |  |
| 公交路线优化程度 | 4 | 根据实际情况进行定性评价。评级为“有效优化”得权重分的100%；评级为“较有效优化”得权重分的80%；评级为“中等”得权重分的50%；其他不得分。 | 有效优化 | 有效优化 |  4.00  |  |
| 早晚高峰时段公共交通平均拥挤度 | 4 | 完成率＜80%得满分，每提升一个百分点，扣减权重分的5%，扣完即止。 | ＜80% | 39.81% |  4.00  |  |
| 早晚高峰时段公共汽电车平均运营时速达标率 | 4 | 高峰时段平均运营时速达到20公里/小时，得权重分的100%，否则根据实际平均运营时速占考核指标值的比例计算得分。 | 20公里/小时 | 19.57公里/小时 |  3.91  | 2024年早晚高峰时段公共汽电车平均运营时速达标率为19.57公里/小时，按比例计算得分3.91分 |
| 时效指标 | 补助发放及时性 | 4 | 及时率=实际支付补助金额/计划支付补助金额，得分=权重\*及时率 | 100% | 100% |  4.00  |  |
| 效益 | 社会效益 | 社会公众公共出行体验改善程度 | 6 | 根据实际情况进行定性评价。评级为“有效改善”得权重分的100%；评级为“较有效改善”得权重分的80%；评级为“中等”得权重分的50%；其他不得分。 | 有效改善 | 有效改善 |  6.00  |  |
| 社会公众公共出行成本降低程度 | 6 | 根据实际情况进行定性评价。评级为“有效降低”得权重分的100%；评级为“较有效降低”得权重分的80%；评级为“中等”得权重分的50%；其他不得分。 | 有效降低 | 较有效降低 |  6.00  |  |
| 生态效益 | 绿色出行意识有效提升 | 6 | 根据实际情况进行定性评价。评级为“有效提升”得权重分的100%；评级为“较有效提升”得权重分的80%；评级为“中等”得权重分的50%；其他不得分。 | 有效提升 | 有效提升 |  6.00  |  |
| 居民公交出行理念改善程度 | 5 | 根据实际情况进行定性评价。评级为“有效改善”得权重分的100%；评级为“较有效改善”得权重分的80%；评级为“中等”得权重分的50%；其他不得分。 | 有效改善 | 有效改善 |  5.00  |  |
| 可持续性影响 | 可持续性影响 | 5 | 根据实际情况进行定性评价。评级为“持续影响”得权重分的100%；评级为“较持续影响”得权重分的75%；评级为“中等”得权重分的50%；其他不得分。 | 持续影响 | 持续影响 |  5.00  |  |
| 满意度 | 社会公众满意度 | 社会公众满意度 | 7 | 满意度≥90%得满分，否则按实际比例得分 | ≥90% | 89.13% |  6.93  | 满意度为89.13%，按比例得分为6.93分 |
| 合计 |  | 100 |  |  |  | 91.50 |  |

评价等级：优(90及以上) 良(80～89) 中(60～79) ) 差(59以下)