2019年度宜春新火车站综合交通枢纽

运行经费补助项目绩效评价报告

一、评价概况

宜春市新火车站综合交通枢纽是惠及社会公众的重要便民交通基础设施，其社会效益突出，但盈利能力较弱。自2014年运营以来，宜春市财政局以运营经费补助的形式，给予不同程度上的资金支持，以保障交通枢纽的正常运营。为进一步做好宜春市新火车站综合交通枢纽日常运营工作，保障交通枢纽的健康发展，宜春市财政局2019年度共下达补助经费1100万元，主要用于交通枢纽日常运营经费支出。2019年，该项目预算安排资金1100万元，实际到位1100万元，实际支出1100万元，预算执行率为100.00%

北京中泽融信管理咨询有限公司受宜春市财政局委托，对2019年度宜春市新火车站综合交通枢纽运行经费补助项目开展财政重点绩效评价，通过资料收集分析及现场调研工作开展方式对专项进行综合评价。通过评价，**项目综合得分为85.61，评价等级为“良”，**具体评分见下表：

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **项 目** | **决策** | **过程** | **产出** | **效益** | **得分合计** |
| **标准分值** | 20 | 20 | 30 | 30 | 100 |
| **评价得分** | 13.00 | 20.00 | 28.61 | 24.00 | 85.61 |

二、项目主要绩效

项目总体产出完成情况较好，年度工作内容均按照计划完成，通过项目实施有效促进了新火车站综合交通枢纽运营水平提升**，**发挥了国有资产经营效益。

三、存在的问题

该项目实施仍存在如下问题需要进一步改进：

1.绩效目标设置完整性不足，预算编制科学性有待提升

项目绩效目标及绩效指标设置不完整，预算编制科学性不足，主要体现为：**一是**绩效指标设置不完整，该项目部分绩效目标未分解为具体的绩效指标。**二是**部分绩效指标值设置偏低，与实际工作量不够匹配，绩效指标值设置不够合理。**三是**预算编制科学性有待加强，运行经费缺口测算准确性有待进一步提高。

2.部分产出未能达到预期，运行质量需进一步提高

**一是**枢纽内汽运班线与预期指标值存在较大差距。**二是**枢纽内停车场等经营性资产利用率需进一步提高。**三是**上级单位和有关部门尚未制定入驻单位考核管理办法，不利于有效保障项目运营。

3.项目持续创收潜力不足，旅客出行环境仍需优化

**一是**枢纽内商铺及广告平台收入逐渐趋于饱和状态，未来创收潜力不足。**二是**人流高峰期，出站口处仍存在零星司机“叫客拉客”招揽业务现象。

4.运营补贴标准有待规范，补助机制仍需持续完善

**一是**该项目尚未针对补贴范围、补贴标准以及激励机制制定相关管理办法，且运行经费补助尚未与补贴范围及标准进行有效衔接。**二是**该项目补助政策从未根据实施情况进行重新评估或调整，长效管理机制仍需完善。

四、意见和建议

针对上述问题，评价小组提出以下建议：

1. 完善项目绩效目标设置，科学合理编制预算，提升绩效管理意识

**一是**在年度绩效目标填报中有效涵盖年度重点工作任务，设置与年度工作内容相匹配、可考核的绩效目标。**二是**合理设置绩效指标值，增强绩效目标及指标设置的科学合理性，为项目后期绩效考核工作提供科学合理的考核标准。**三是**明确各类绩效指标含义，将绩效指标正确归类，针对经营性资产招商、枢纽内客运有效衔接等工作情况对应设置相应产出指标。**四是**科学合理预估营业收入，提升运行经费缺口测算准确性。

2.提高经营资产利用率，健全管理制度建设，保障项目实施质量

**一是**建议实施差异化销售策略。市场营销部针对出租率较低的店铺、广告平台进行市场调研，调整定价策略及付款方式；**二是**建议有关部门尽快制定枢纽入驻单位的具体考核办法及相关考核机制，明确入驻单位职责和考核部门。

3.夯实现有业务基础，探索新型商业模式，突破创收瓶颈

一方面，强化客户续约工作，建议提前2-3个月对现有客户续约意愿进行摸底调研，做好签约续约衔接工作，稳住现有业务基本盘；另一方面，学习先进综合交通枢纽经验及做法，积极挖掘网络线上营销资源，加强互联网技术运用，探索新型商业模式，拓展创收空间。

4.完善项目顶层设计，健全长效管理机制，保障枢纽持续运营

**一是**制定枢纽运营支出管理办法，明确交通枢纽基本保障费用构成；**二是**归集功能分区费用支出，探索交通枢纽基本保障费用标准；**三是**设置合理补助激励机制；**四是**建立健全长效补助模式。首先，全额补助交通枢纽基本保障标准区间内的费用，以保障枢纽日常运营；其次，对于设备大修、设备更新、建筑改造等非日常运营内容，申请专项资金，报有关部门审核后予以支持；再者，对经营性资产招商工作予以考核，考核结果可与补助金额“挂钩”，增强激励作用。最终确定补助金额=交通枢纽基本保障费用-营业收入+招商考核激励。

此外，项目实施单位应当会同财政部门根据项目实施实际情况对补助模式逐年进行可行性评估，定期对补助模式进行合理调整。