

济宁市兖州区农村定制助学公交政府补贴政策 财政绩效评价报告

主管部门：济宁市兖州区教育和体育局

实施单位：济宁市兖州区公共汽车公司

委托部门：济宁市兖州区财政局

评价机构：临沂元真有限责任会计师事务所

2024年9月



兖州区农村定制助学公交政府补贴政策财政绩效评价总览表

一、预算资金安排和使用情况			
项目名称：兖州区农村定制助学公交政府补贴政策			
实施单位：济宁市兖州区公共汽车公司			
2023 年度预算资金安排		193.50 万元	
其中：	财政拨款 193.50 万元	上年结转 0 万元；其他资金 0 万元	
2023 年度实际支出		60.00 万元	
其中：	财政拨款 60.00 万元	上年结转 0 万元；其他资金 0 万元	
二、政策目标			
通过优化交通资源，合理配置公共交通资源，解决农村学生上下学交通困难的问题；同时通过政府补贴，降低学生家庭在交通方面的经济支出，以减轻家庭负担，进而促进教育公平，确保农村学生能够便捷地到达学校，提高教育普及率和质量。			
三、实施成效			
(一) 通过政府补贴方式，解决撤并学校农村学生交通问题。			
(二) 由学校周围的常规线路公交承运，有效应对突发状况。			
四、主要问题			
(一) 预算编制不够精准，运营成本结构合理性有待提升。			
(二) 资金拨付手续规范性不足，财政资金发挥作用不及时，影响资金使用绩效。			
(三) 绩效指标可衡量性不足，绩效指标的明确性有待完善。			
(四) 运营实施过程存在不足，公交安全运营管理有待规范。			
(五) 项目实施单位业务管理和财务管理制度有待完善。			
五、有关建议			
(一) 充分论证政策测算依据，综合考虑收入等因素，提升预算编制精准度和科学性。			
(二) 规范资金审批流程和手续，充分发挥财政资金的作用，提高资金使用绩效。			
(三) 落实绩效管理意识，提高绩效指标可衡量性和明确性。			
(四) 完善助学公交运营管理，提高公交安全运营管理规范性。			
(五) 建议项目实施单位完善财务管理制度和业务管理制度。			
六、评价得分和等级			
一级指标	分值权重	得分	得分率 (%)
政策制定	26	21.50	82.69%
政策实施	15	11.25	75.00%
政策成本	14	11.10	79.29%
政策产出	24	21.8	90.83%
政策效益	21	18.51	88.14%
合计	100	84.16	84.16%
绩效评价得分：84.16 分 评价结果等级：良			
七、预算安排建议			
经重新进行成本测算，38 条线路全年运营成本补贴 171.04 万元，平均 4.5 万元/线路/年、9.43 元/人/天。建议按照 4.5 万元/年/线路标准核算政策补贴金额，折合 2023 年全年合计 101.25 万元；2024 年全年合计 164.25 万元。如有学生数量、线路里程等基础信息变动，按照《成本测算表》生成新的年度定额标准。			

目 录

一、政策概况	1
(一) 政策基本情况	1
(二) 政策背景	2
(三) 政策主要内容	2
(四) 政策实施情况	3
(五) 政策资金情况	4
(六) 政策目标	6
二、绩效评价工作开展情况	6
(一) 绩效评价目的、评价对象和范围	6
(二) 评价思路、评价指标体系和评价标准	7
(三) 评价组织实施与评价方法	8
三、综合评价结论	10
四、政策绩效分析	11
(一) 资源投入分析	11
(二) 政策激励性分析	13
五、经验总结	14
(一) 通过政府补贴方式，解决撤并学校农村学生交通问题	14
(二) 由学校周围的常规线路公交承运，有效应对突发状况	15
六、主要问题	15
(一) 预算编制不够精准，运营成本结构合理性有待提升	15
(二) 资金拨付手续规范性不足，财政资金发挥作用不及时，影响资金使用绩效	17

(三) 绩效指标可衡量性不足, 绩效指标明确性有待完善	18
(四) 运营实施过程存在不足, 公交安全运营管理有待规范	19
(五) 项目实施单位业务管理和财务管理制度有待完善	21
七、意见建议	22
(一) 充分论证政策测算依据, 综合考虑收入等因素, 提升预算编制精准度和科学性	22
(二) 规范资金审批流程和手续, 充分发挥财政资金的作用, 提高资金使用绩效	23
(三) 落实绩效管理意识, 提高绩效指标可衡量性和明确性。 ...	24
(四) 完善助学公交运营管理, 提高公交安全运营管理规范性 ...	25
(五) 建议项目实施单位完善财务管理制度和业务管理制度	26
附件 1 农村定制助学公交政府补贴政策绩效评价指标体系	28
附件 2 农村定制助学公交政府补贴政策绩效评价得分明细表	35
附件 3 农村助学公交线路基本信息明细表	42
附件 4 农村定制助学公交政府补贴政策项目绩效目标表	47
附件 5 问题清单	48

正文

根据《中华人民共和国预算法》《中共中央国务院关于全面实施预算绩效管理的意见》（中发〔2018〕34号）的政策法规部署和济宁市兖州区财政局全面落实全过程预算绩效管理的整体要求，临沂元真有限责任会计师事务所接受财政局委托，遵循科学、公正、公开的原则，通过资料收集整理、数据分析、专家评价、访谈座谈等必要的工作程序，对兖州区农村定制助学公交政府补贴政策进行了重点政策绩效评价，拟通过此次评价工作提升政策资金配置效率，促进政策层面绩效管理提质增效，提高兖州区农村定制助学公交政府补贴政策实施成效和政策投入产出效果，现出具报告如下。

一、政策概况

（一）政策基本情况

政策名称：兖州区农村定制助学公交政府补贴政策

政策主管部门：济宁市兖州区教育和体育局

政策实施单位：济宁市兖州区公共汽车公司

政策属性：新增政策

政策立项时间：2023年2月

政策资金计划：2023年计划申请项目成本193.50万元，2024年计划申请项目成本314.00万元，主要对当年度农村定制助学公交运营成本进行补贴、改善基础设施等。

（二）政策背景

为进一步提高兖州区中小学校教学质量和管理水平，缩小城乡、校际差距，推进教育优质均衡发展，提高公共财政投资和教师编制使用效益，妥善处理好学生就近上学与接受良好义务教育的关系，科学调整学校布局，优化资源配置，加快教育资源整合，提高办学效益，提高教育质量，实现全区义务教育优质、均衡、可持续发展，济宁市兖州区人民政府办公室于2022年9月3日印发《济宁市兖州区教育高质量发展三年行动计划的通知》（济兖政办发〔2022〕1号）提出：通过加强全日制托管学校建设、校车接送服务等措施，解决学校服务半径大的问题，要通过增设农村客运班线及站点、增加班车班次、缩短发车间隔、设置学生专车等方式，满足学生的乘车需求。公共交通不能满足学生上学需要的，要组织提供校车服务。为贯彻落实《济宁市兖州区义务教育资源整合三年行动计划》《济宁市兖州区第十九届人民政府第15次常务会议纪要》等文件精神，解决农村撤并学校学生上放学交通问题，兖州区人民政府确定开展农村定制助学公交项目。

（三）政策主要内容

根据农村学校教育资源整合的实际需求，解决农村整合学校学生上放学交通需求，由区教体局联合区交通运输局、区公交公司开展农村定制助学公交项目。由区教体局做好乘车学生人数统计，区公交公司科学合理设计农村助学公交线路及运行车辆规格。政策的实施内容有：

1.定制公交线路

根据农村学生分布情况，规划并定制助学公交线路，确保覆盖主要村落和学校。考虑学生的上下学时间、路程安全等因素，合理安排发车时间和班次。

2.费用分担机制

费用分担机制主要包括两部分：学生个人自付部分和政府补贴部分，学生每人每天2元，剩余费用由兖州区政府全额补贴，确保公交运营的可持续性。

3.公交车辆与驾驶员管理

选用符合安全标准的公交车辆，确保车辆性能良好、安全舒适。聘请专业驾驶员，进行安全驾驶培训，确保学生乘车安全。

4.安全保障与应急措施

定期检查公交车辆的安全性能，确保车辆运行安全。随车配备安全员和安全设备，如急救包、灭火器等。制定应急预案，应对突发事件和紧急情况，确保学生安全。

（四）政策实施情况

1.兖州区教育和体育局联合兖州区交通局为解决教育资源整合后学生上下学交通问题，于2023年2月6日开通第一批10条农村定制助学公交线路，由济宁市兖州区公共汽车公司负责承运，乘坐助学公交的学生人数为222人。2023年9月1日为进一步继续有序推进兖州区农村教育资源整合，开通第二批25条农村定制助学公交线路，农村助学公交线路达到35条，乘坐

学生人数达到 842 人。2024 年 8 月 28 日兖州区教育和体育局召开兖州区农村定制助学公交项目调度会议，对农村定制助学公交原 5 条运营路线进行整合，并针对新整合学校新增 8 条助学公交线路。截至 2024 年 9 月 2 日，兖州区共开通 38 条农村定制助学公交线路，覆盖 100 多个自然村，为 7 个镇街 17 所撤并学校的 916 名学生提供助学公交服务。具体农村助学公交线路明细详见附件 3。

（五）政策资金情况

兖州区农村定制助学公交政策资金主要由两部分构成：学生个人自付和财政补贴。

1. 财政补贴资金

2023 年项目设定预算成本 193.50 万元（资金申请报告 216 万元），实际到位 60 万元，资金到位率 31.01%，实际支出 60 万元，项目资金使用率 100%。相关财政资金全部由教体局支付给兖州区公共汽车公司，用于补贴农村助学公交运营成本。另外，2023 年 8 月 5 日经区教体局协调使用兖州区慈善总会的捐赠收入支付给兖州区公共汽车公司 5 万元，该资金主要用于助学公交车辆的设备提升。

2024 年项目设定预算资金成本 314.00 万元（资金申请报告 420 万元），截止评价基准日 2024 年 9 月 14 日当年度未发生支出。

2. 学生自付资金

兖州区农村定制助学公交项目收费标准为2元/人/天，每年按照9个月，每个月按照22天核算学生自付部分金额，2023年2月-2024年6月农村助学公交项目收到的票款收入明细如下：

2023年2-6月学生数量为222人，提供助学公交服务人次为23738人次，共收到学生票价收入4.75万元；2023年9-12月学生数量为824人，提供助学公交服务人次为71734人次，共收到学生票价收入14.35万元，2023年全年学生票价收入为19.10万元。

2024年1-6月学生数量为842人，提供助学公交服务人次为91544人次，收到学生票价收入18.31万元。2024年9-12月学生数量约为916人，预计将提供助学公交服务为80608人次，预计学生票价收入为16.12万元，预计2024年全年学生票价收入约为34.43万元。

2023年预算情况汇总表

	年初预算数	全年预算数	预算资金到位数	全年执行数
年度资金总额	193.50	193.50	60.00	60.00
其中：当年财政拨款	193.50	193.50	60.00	60.00
上年结转资金	—	—	—	—
其他资金	—	—	—	—

2024年预算情况汇总表

	年初预算数	全年预算数	预算资金到位数	全年执行数
年度资金总额	314.00	314.00	0.00	0.00
其中：当年财政拨款	314.00	314.00	0.00	0.00
上年结转资金	—	—	—	—
其他资金	—	—	—	—

（六）政策目标

根据兖州区农村定制助学公交政府补贴政策相关文件、政策实施方案和绩效目标申报表，政策总体绩效目标为：

通过优化交通资源，合理配置公共交通资源，解决农村学生上下学交通困难的问题；同时通过政府补贴，降低学生家庭在交通方面的经济支出，以减轻家庭负担，进而促进教育公平，确保农村学生能够便捷地到达学校，提高教育普及率和质量。

二、绩效评价工作开展情况

（一）绩效评价目的、评价对象和范围

1.评价目的

本次绩效评价的目的是对兖州区农村定制助学公交政府补贴的政策制定情况、政策执行情况、政策绩效情况、资金使用情况进行全面了解；分析政策的激励性及效益性，与预期目标进行对比，总结兖州区农村定制助学公交政府补贴政策实施过程的成绩与经验，判断预期政策目标是否达成，揭示政策实施过程中存在的问题与不足，对财政支持资金的分配方式、管理流程、支出内容提出优化建议，以规范政策资金的管理和使用，提高资金使用效益。

2.评价对象

主要从规范性、经济性、效率性、公平性、普惠性和效益性六个维度对兖州区农村定制助学公交财政补贴政策所涉及预算资金和其他资金进行评价。

3.评价范围

评价范围为兖州区农村定制助学公交财政补贴政策的立项、实施、成本、产出和效益等方面内容，范围包括公交运营成本、学生票价收入、公交广告收入和其他运营补贴收入等，本次评价周期为2023年2月1日—2024年9月14日，同时考虑到政策的持续性以及政策效果的延续性，为有效评价政策中长期激励效应和对政策目标实现影响，财务运营数据等评价时间会根据需求延伸至政策立项之前。评价基准日为2024年9月14日，所涉及的评价指标和财务报表以此为基准时间。

（二）评价思路、评价指标体系和评价标准

1.评价思路

本次评价坚持绩效导向、客观公正、操作可行、主体分明、关注风险的原则，根据《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）及《关于印发〈中央部门项目支出核心绩效目标和指标设置及取值指引（试行）〉的通知》（财预〔2021〕101号）等文件要求制定绩效评价指标体系及具体评价方案。评价过程中结合项目特点，充分考虑政策的立项、实施、产出、效益四个方面可能面临的问题，有针对性地梳理政策资料、核查政策操作的合规情况、评价政策实施成效，并针对性地提出合理化建议。

2.评价指标体系

指标体系由5项一级指标、15项二级指标、31项三级指标构成。指标体系建立过程中以绩效管理目标为导向，综合考虑

了政策各阶段工作要点及其对政策目标的影响程度。具体指标分值设计如下：政策立项 26 分，政策实施 15 分，政策成本 14 分，政策产出 24 分，政策效益 21 分。

3.评价标准

绩效评价标准制定过程中，项目组针对政策特点及具体评价指标，确定绩效评价要点和评价标准。具体评定标准以预先制定的绩效目标、同行业或者比较标杆正常水平、节点计划、历史情况等数据为依据，按照评价要点对政策实际执行情况进行评分。对于资金到位率、目标值完成率等定量指标，通过计算出具体指标数值，按比例确定得分；对于考核合理性或者规范性的定性指标，根据政策是否符合指标得分点确定得分。

政策评定结果总分设置为 100 分，等级划分为四档：90(含)-100 分为优、80(含)-90 分为良、60(含)-80 分为中、60 分以下为差。

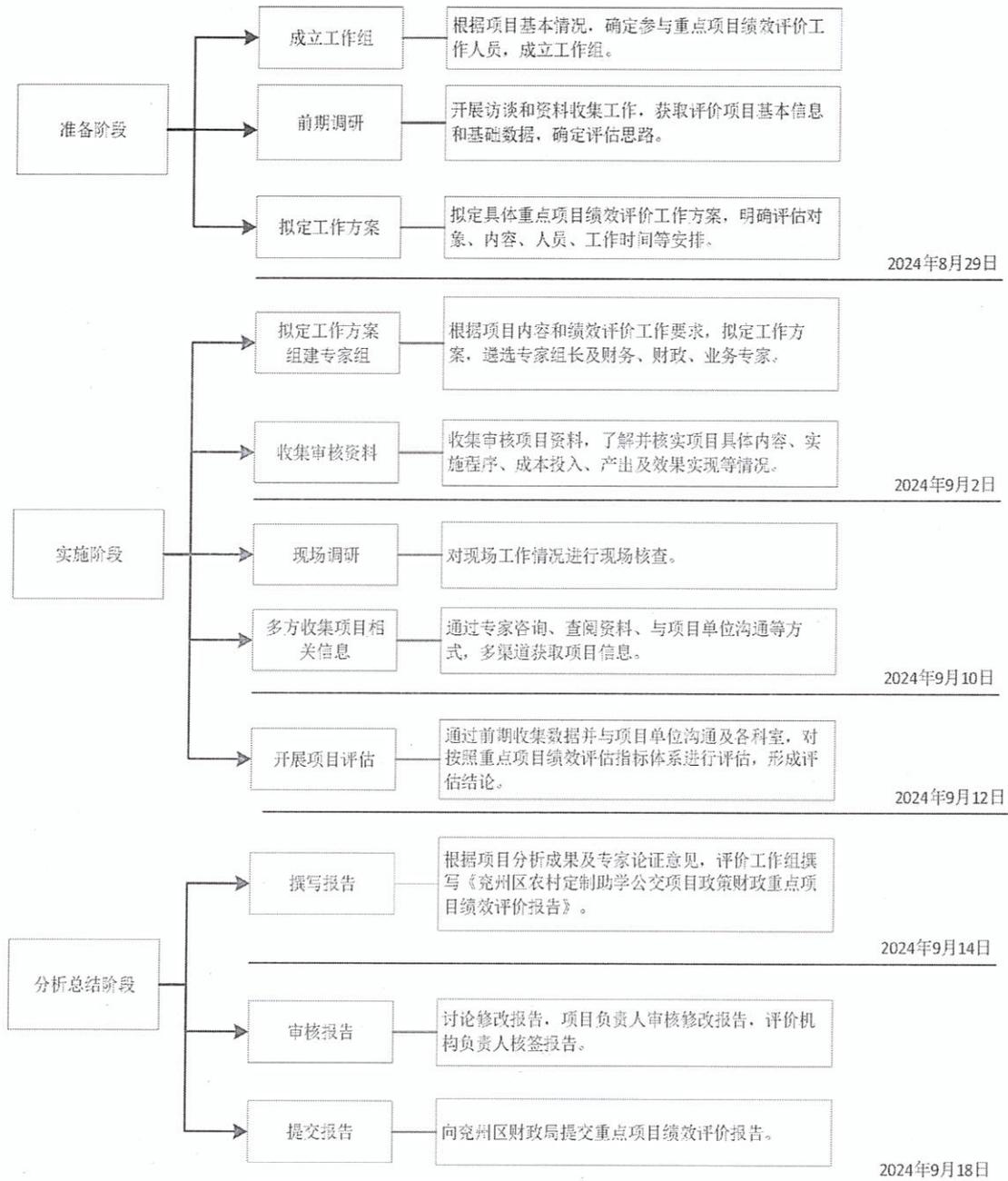
(三) 评价组织实施与评价方法

1.评价方法

评价工作主要采用了成本效益分析法、比较法、因素分析法、专家评议法。其中调查方式主要包括两种，一是与财政部门、政策主管部门、政策实施单位进行访谈，二是通过政策实施方提供资料开展调研，对政策预期产出和效益实现等情况进行详细考察。

2.评价组织实施

此次财政重点政策绩效评价工作拟分为前期准备阶段、实施阶段、撰写提交报告阶段，各阶段工作内容和时间安排如下图所示。



三、综合评价结论

兖州区农村定制助学公交项目政策绩效评价得分 84.16 分
(详见附表 2), 评价结果为良。各项一级指标得分情况见下表:

一级指标	分值权重	得分	得分率 (%)
政策制定	26	21.5	82.69%
政策实施	15	11.25	75.00%
政策成本	14	11.1	79.29%
政策产出	24	21.8	90.83%
政策效益	21	18.51	88.14%
合计	100	84.16	84.16%

预算安排应用建议:

农村定制助学公交政府补贴政策原计划每条线路运营补贴标准 8.6 万元/年、人均补贴标准 19 元/天。设定预算申请绩效目标时, 教体局按照 8.6 万元/线路/年测算 2023 年、2024 年需要的补贴资金分别为 193.5 万元、314 万元; 提交资金申请报告时, 按照 19 元/人/天测算 2023 年、2024 年需要的补贴资金分别为 216 万元、420 万元。

经重新进行成本测算, 38 条助学公交线路全年运营成本补贴 171.04 万元, 平均 4.5 万元/线路/年、9.43 元/人/天。由于 2023—2024 年每学期线路、乘车人数不同, 具体补贴情况如下:

方案一: 按照每条线路运营补贴标准 4.50 万元, 核减 47.67%。经测算后, 2023 年上半年运营补贴金额为 22.50 万元, 2023 年下半年运营补贴金额为 78.75 万元, 2023 年全年合计 101.25 万元, 核减 47.67%; 2024 年上半年运营补贴金额为 78.75 万元,

2024年下半年运营补贴金额为85.50万元，2024年全年合计164.25万元，核减47.69%。

方案二：按照人均补贴标准9.43元/天，人均补贴标准核减50.37%，经测算后，2023年上半年运营补贴金额为20.73万元，2023年下半年运营补贴金额为76.93万元，2023年全年合计97.66万元，核减49.53%；2024年上半年运营补贴金额为78.61万元，2024年下半年运营补贴金额为85.52万元，2024年全年合计164.13万元，核减47.73%。

主要核减原因包括车辆折旧费和管理费用核定额降低。

因每学期学生数量发生变动的可能性较大，评价组建议按照方案一4.5万元/线路/年执行2023—2024年农村助学公交运行成本补贴。考虑到学生数量变动、运营线路变动等方面，为促进该政策运营成本补贴分析结果应用落地，评价最终制作了《兖州农村助学公交项目运营成本测算表》，测算表充分考虑了运营里程、学生数量、运营线路等工作量的变动，只需修改相关数据，测算表将自动生成新的年度定额标准，具有较高的适用性和实用性。

四、政策绩效分析

（一）资源投入分析

1.政策补贴成本分析

原成本测算由区教育和体育局委托区发展和改革局开展，预算细化明确，测算依据相对充分，但成本结构存在瑕疵。测

算以 2022 年公交公司运行成本及 2023 年 2 月和 3 月农村定制助学公交试运行成本数据为基础，按照年运行服务时间 9 个月合理分摊相关费用，且社会公益项目未考虑企业利润，成本测算依据相对充分且明确。根据对财务资料的分析 and 现场座谈了解到，公交公司用于助学公交的车辆均为财政资金出资（包括省补）购买，相当于车辆费用已经补贴完成，且车辆折旧均于 2024 年 6 月前计提完毕，不应再将该部分车辆折旧费用计入运营成本。

相较于其他县区，补贴标准相对较高。依据区发展和改革局测算结果，10 条线路运行成本 94.524716 万元，区教体局依此测算补贴标准为人均 19 元/天，依据此标准并结合学生数量测算 2023 年和 2024 年的政府补贴金额分别为 216 万、420 万元。评价组对比了其他地区的相关政策，均低于目前兖州区采取的补贴政策标准，如鱼台县补贴标准是人均 1 元/天、邹城计划补贴标准是人均 4 元/天。

收入抵扣不完整，未考虑其他补贴收入和公交广告收入。区发展和改革局测算助学公交的运行成本和收入时，仅扣除学生的票价收入，即人均 2 元/天，未考虑区公共汽车公司可能与公交运营相关的运营补贴和公交广告收入的影响，如 2023 年收到涨价补贴 93.49 万元，2023 年公交广告收入 106 万元。

2.政策产出分析

助学公交投入数量逐步扩大，供需矛盾表现明显。随着农村教育资源整合工作的推进，助学公交线路由2023年2月的10条拓展到2024年9月的38条，覆盖7个镇街和17所撤并学校，服务学生数量达到916人。根据提供的学生信息和配置车辆座位信息，评价组对助学公交的客座率进行测算，总体客座率为79.72%，处于相对合理的水平，但各线路内部供需矛盾表现具有明显差异，有8条线路客座率在100%以上，8条线路客座率在60%以下。

精准设计公交运行路线及站点，就近安排车辆。区教育局、区交通运输局联合区公共汽车公司会同相关镇街精准设计公交运行路线及站点，依据区公共汽车公司公交普通线路安排，就近安排负责相关镇街的公交运营的车辆和驾驶员，

助学公交安全运营存在部分环节保障不到位。优选车况好的公交车及综合素质过硬的驾驶员，制定管理制度和应急预案，以确保学生交通安全。但部分环节未按照要求执行或执行不到位，如车辆未配置急救包、随车照管人员工作执行不到位等。

（二）政策激励性分析

通过财政补贴，保障助学公交正常运营，但财政资金发挥作用不及时。兖州区农村定制助学公交政策资金包括两个部分，分别是学生个人自付部分，用于覆盖部分运营成本，剩余部分

运营成本费用由兖州区政府全额补贴，以确保公交运营的可持续性，但政策资金执行未严格按照合同约定和财政预算执行。

提高农村教育质量，促进教育公平。因学校整合，学校服务半径扩大，原撤并学校的学生上下学交通成为一大难题。定制助学公交有利于缓解农村学校上下学时间段交通拥堵问题，改善农村交通环境。虽然项目本身不直接产生经济收益，但长远来看，有助于提高农村教育质量，促进教育公平，进而产生良好的社会效益；有助于提升农村学生的教育获得感，增强他们的学习动力和自信心；促进教育公平和社会和谐稳定。

五、经验总结

（一）通过政府补贴方式，解决撤并学校农村学生交通问题

区教体局通过政府补贴的方式推动农村定制助学公交的正常运行，以确保公交运营的可持续性，农村定制助学公交在一定程度上缓解农村学校上下学时间段交通拥堵和安全问题，改善农村交通环境，促进提升农村学生的教育获得感，增强他们的学习动力和自信心，推动教育公平和社会和谐稳定。截至2024年9月农村定制助学公交覆盖7个镇街，17所撤并学校，服务学生数量由2023年222人扩展到2024年9月916人。

(二) 由学校周围的常规线路公交负责承运，有效应对突发状况

兖州区公共汽车公司根据区教育局提供的撤并学校信息和学生信息，精准设计路线和站点，为每一辆助学公交配置统一的标识，便于学生识别。考虑到乡镇道路路况复杂、道路狭窄以及路程遥远等问题，在车辆和驾驶员方面，公共汽车公司优先考虑负责撤并学校所在镇街常规线路运营的车辆和驾驶员，该部分驾驶员和车辆运营经验丰富，可以有效应对突发状况，若突发车辆故障等不可避免的情形，可以及时从常规路线调车，以保障准时接送学生和学生安全。

六、主要问题

(一) 预算编制不够精准，运营成本结构合理性有待提升

1. 预算编制依据不够清晰，预算编制精准度有待提升

评价组通过分析兖州区农村助学公交财政补贴政策与预算编制相关的资料，发现存在以下几点问题：第一，原成本测算仅以 2022 年历史成本作为管理费用的测算基数，未考虑管理费用与主营业务成本的相关性和关联性，存在一定的不合理性。第二，原成本测算按照 1: 1: 1 比例将公交运营成本分摊到普通线路公交收入、交通运输收入和助学公交收入三大主营业务类型，未考虑各类型业务具体收入金额和运营里程等情况。

2.公交运营补贴政策考虑不充分，可能存在重复补贴

第一，《山东省财政厅山东省交通运输厅<关于调整农村客运和出租车油价补贴政策的通知>》（鲁财建指〔2022〕28号）《济宁市财政局济宁市交通运输局<关于下达农村客运补贴和城市交通奖励资金预算指标的通知>》（济财建指〔2023〕105号）提到“济宁市城市交通发展奖励资金中涨价补贴用于新能源公交车、新能源出租车辆的运营补贴等城市交通领域新能源汽车运营相关支出”，评价认为该部分涨价补贴与农村助学公交政策补贴存在重复，在预算编制时应当考虑该部分补贴政策对运营成本的抵扣作用。

第二，根据对农村助学公交的运营成本和票价收入的调查核算，可知农村定制助学公交政策运营成本主要包括：人员薪酬、动力费、车辆折旧费、车辆保险费、车辆审验费、维修保养费、gps运行费和管理费分摊份额9个部分。根据对财务资料的分析 and 现场座谈了解到，兖州区公共汽车公司用于普通公共公交的车辆均为财政（包括省补和国补）资金出资购买，即相当于车辆折旧费用已经由财政补贴完成，因此评价认为将这些车辆投入农村定制助学公交运营，测算运营成本不应再考虑车辆折旧费用。

(二) 资金拨付手续规范性不足，财政资金发挥作用不及时，影响资金使用绩效

1. 预算资金到位率整体偏低，财政资金发挥作用不及时

预算资金到位率较低。2023 年项目预算资金 193.50 万元，实际到位资金 60 万元，资金到位率仅为 31.01%；2024 年项目预算资金 314 万元，截至 9 月 14 日资金到位率为 0。

政策资金执行未严格按照合同约定执行。2023 年 8 月 31 日济宁市兖州区公共汽车公司与济宁市兖州区教育和体育局签订《农村教育资源整合定制助学公交合作合同》，双方约定“区教体局按月支付，2023 年 9 月至 2024 年 7 月的每月 10 日前支付 22 万元，2024 年 8 月 10 日前支付补贴费用余款 16 万元”，评价组从财务数据获取到区教体局分别于 2023 年 11 月 24 日和 2024 年 2 月 7 日支付 20 万元作为运营成本补贴费用，2024 年 9 月 14 日支付 20 万元作为运营成本补贴费用。另外于 2023 年 8 月 5 日支付 5 万元作为农村定制助学公交的项目的启动资金，该部分资金为经区教体局协调济宁市兖州区慈善总会捐赠收入，主要用于助学公交车辆的设备提升。

2. 资金拨付手续完善性不足，资金拨付审批规范性有待提升

区教体局提交的《关于申请拨付农村定制助学公交政府补贴的报告》（兖教体呈字〔2023〕50 号）中提出“2023 年上半年运营补贴为 48 万元”“2023 年下半年运营补贴 168 万元，按

照年运营服务时间 9 个月，每月乘坐 22 天，人均 19 元/天”，经对上述费用进行重新核算发现存在差异：

①重新测算 2024 年全年费用= $(168+(420/2))\times 70\%=264.60$ 万元，与报告附件 2 中“2024 年全年 294 万元”存在差异。

②依据区发改核算的运行成本对上述数据进行重新核算得出：2023 年上半年折扣前运营补贴为 43 万元，2023 年下半年折扣前运营补贴=804 人（报告申请人数） $\times 22$ 天 $\times 19$ 元 $\times 9/2=151$ 万元，而不是报告附件 2 中“168 万元”，合计 2023 年全年折扣后运营补贴= $(43+151)\times 70\%=135.8$ 万元，与报告附件 2 的“151 万元”存在差异。

同时，重新核算使用的数据和结果从 2023 年 8 月 31 日济宁市兖州区公共汽车公司与济宁市兖州区教育和体育局签订的《农村教育资源整合定制助学公交合作合同》和区发改局的运营成本调查结果中得到印证。

（三）绩效指标可衡量性不足，绩效指标明确性有待完善

区教体局对绩效目标进行细化不完整，未设置成本指标、时效指标；部分指标设置不够清晰且不具有可衡量性，尤其是质量指标和效益指标，分别设置为“通过政府购买服务的方式，用专用车辆接送学生，规范校车接送学生管理工作，提高乘车学生的安全系数，为乘坐校车上下学的学生营造一个更加安全的上下学环境”“解决离校较远学生上下学难题，更好地服务

于学生及其家庭为学生营造安全的上下学环境”，明显缺乏可考核性和明确性。

（四）运营实施过程存在不足，公交安全运营管理有待规范

1. 公交车辆及站点设施配置方面存在缺失

第一，目前兖州区公交公司投入的公交车辆使用年限较长，一般是 2015—2017 年购置的，使用年限为 7—9 年，而根据 2021 年 10 月 16 日济宁市交通运输局发布的《济宁城区公交和城际公交成本规制办法》规定“运营车辆折旧期限为 8 年”，车辆年限较长发生故障和能耗磨损的概率就会增加。第二，区教体局关于本政策制定的实施方案明确规定“随车配备安全员和安全设备，如急救包、灭火器等”，根据现场调研了解到，目前投入的公交车辆仅配备灭火器，未按照实施方案配置急救包。第三，未统一配置“农村定制助学公交学生集散点”站牌，仅部分线路有相关配置。

2. 线路运营路线安排存在不合理性，供需矛盾较为突出

第一，部分线路公交车辆使用率较低。根据兖州区公共汽车公司提供的运营数量和学生乘坐情况调研结果分析，农村助学公交车辆整体使用效率较为充分，整理客座率为 79.72%，但存在部分线路车辆客座率过高或过低：有 8 辆助学公交车客座率高于 100%，如农村定制助学公交 38 号线路（蒿庙村村口—颜店镇中心小学），配置的车辆仅有 24 个座位，但学生报名数

量达到 34 人，客座率达到 145%，出现学生共享座椅的情况，存在安全隐患；有 8 辆助学公交车客座率低于 60%，如农村定制助学公交 9 号线路（柳庙村 - 后盛村 - 朱屯村 - 大洼村 - 后管村 - 东垛村 - 西垛村 - 大安镇中心小学），配置的车辆有 27 座，但学生报名数量仅为 7 人，客座率仅为 25.93%，车上空位较多，存在资源浪费，增加运营成本的可能，需要说明的是农村定制助学公交 8 号线路经过 9 号线路前官小学口站点附近，9 号线路配置车辆有 33 座，报名学生数量 26 人，虽然前期区教体局和区公共汽车公司针对该两条线路整合的可能性开展调研，最终认为两条线路不具备整合条件，但未就具体原因作出说明，评价组认为需要进一步对线路整合问题做进一步研究。

第二，车辆行驶路线或停车点安全隐患较多。如农村定制助学公交 10 号路线（西北店（张楼路口） - 西北店 - 大安镇大安小学），道路狭窄大车较多，尤其是秋收季节道路两侧晒粮范围较广，公交车无法进入村内道路，需要到道路前方掉头，跟车照管人员需要提前下车组织学生排队点名，停车上客的位置大车较多且道路为单车道，存在很大的安全隐患。再如，农村定制助学公交 17 号路线（后王（前王） - 漕河镇中心小学），学生集散点在村委院内（道路狭窄无其他可以掉头的位置），由于村委院内经常停放其他车辆，导致公交车掉头行驶困难，路边下车又安全无法保障，只能要求学生在车内等待。

第三，部分线路车辆运营时间较短。如农村定制助学公交11号路线（史家王子村委—海子小学），从史家王子村委到达海子小学仅用时约为10分钟，营运里程和时长相对较短。

（五）项目实施单位业务管理和财务管理制度有待完善

1.财务管理制度方面

评价组对获取的兖州区公共汽车公司2022年—2024年6月的财务资料进行分析，发现存在一些不规范的地方。第一，为与以前期间的财务数据形成延续性和可对比性，针对政府补贴资金，未使用递延收益科目；第二，大量的成本费用类支出应当计入主营业务成本或其他业务成本，账务处理时计入管理费用科目，比如维修人员、调度人员等薪酬支出，导致账面管理费用占比过高，明显高于行业平均水平，2023年管理费用与主营业务成本比例达到62%，而其他地区的该比例仅为10%—15%。旧的财务制度可能无法适应新的经营环境和管理需求，进而导致企业财务信息失真和不准确。

2.业务管理制度方面

公交广告的所有权通常属于公交公司，公交站牌广告的经营权一般是公交公司外包给广告公司，或者是公交公司下属的公交广告公司自己经营，通过签订合同来规定双方的权利和义务，广告公司需要按照合同约定的费用，每年向公交公司支付一定的费用，以获得公交广告的经营权。

根据现场座谈和相关资料分析，兖州区公交广告业务由兖州区公共汽车公司的第三产业济宁市兖州区公交广告公司负责运营，济宁市兖州区公交广告公司自主经营自负盈亏，兖州区公共汽车公司与济宁市兖州区公交广告公司未签订广告经营权相关协议，也未规定济宁市兖州区公交广告公司每年需要支付的广告收入比例。根据兖州区公共汽车公司提供《2021—2024年6月广告公司收支明细》，2021—2022年上交公交公司188万元，2023年上交公交公司38.59万元，经访谈获知该部分资金均为往来款而非经营利润。

七、意见建议

（一）充分论证政策测算依据，综合考虑收入等因素，提升预算编制精准度和科学性

1.明确区分直接成本、间接成本和各项费用的测算依据，确定合理的分摊依据，提高预算细化精准度

根据政策内容及性质合理测算各项预算明细，明确农村定制助学公交的运营成本中各项费用性质和内容，区分直接成本和间接成本，用以确认各项费用的测算依据和影响因素，提高预算细化精准度。充分考虑各项主营业务的收入和运营里程等运营数据对公交公司运营成本的影响，以确认合理运营成本在各项主营业务之间的分摊比例。

2.充分考虑其他补贴政策的影响，避免重复补贴

第一，针对其他运营补贴，明确各项财政补贴内容和补贴对象，以确定其他运营补贴对农村助学公交运营成本是否有补贴作用，针对不同的补贴采取不同的措施，如对于有明确补贴对象且与农村定制助学公交运营成本无关的补贴可以不予考虑，对于与农村定制助学公交运营成本相关的补贴按照合理的分摊比例确认已补贴份额，进行合理抵扣。

第二，针对车辆购置补贴，要区分财政资金和自有资金，根据车辆购置的资金来源，确定是否需要考虑相关折旧费用以及车辆购置协议中其他相关的补贴政策内容，以确定是否存在已补贴或重复补贴。

（二）规范资金审批流程和手续，充分发挥财政资金的作用，提高资金使用绩效

1.提高资金拨付及时性，充分发挥政府补贴的激励性

建议依据预算安排和合同约定及时拨付相关财政补贴资金，以保障农村助学公交的正常运营和可持续性。如果政策实施过程中发生变更，应及时签订补贴协议或变更协议，避免发生违法风险或诉讼风险。在特定情况下，考虑是否可以吸引社会资金参与助学公交项目的建设和运营，以缓解财政压力。

2.规范资金审批流程和手续，提高资金使用合规性

加强对资金拨付材料的审批，做到资料充分且准确、手续完整。加强和改进补贴资金的审核和拨付工作，建立完善资金使用的检查、评价、考核机制，以提高资金使用合规性。

（三）落实绩效管理意识，提高绩效指标可衡量性和明确性。

应按照全面预算绩效管理的要求，进一步增强绩效管理主体责任意识，科学设置绩效目标量化，细化各项绩效指标，建立合理的绩效指标体系，提升项目任务、资金与相关目标和指标的匹配度，科学合理设定绩效目标和指标值，绩效指标应细化、量化，并具有可衡量性，发挥绩效目标在项目管理中的引导作用。绩效目标应符合指向明确、具体细化、合理可行、相应匹配原则，关键性指标做到定量表述，不能以量化形式表述的，应采用分级分档定性表述，结合助学公交和教育整合实际情况，做到科学预测，与客观实际相符合。

强化监督管理，推动责任有效落实，切实体验、勤于督导、深挖问题、高效优化、有效落实、形成长效管理机制。一是建立健全助学公交运营评价制度，由主管部门牵头，采取公众参与、专家咨询、第三方评价等方式，对助学公交运营计划、服务质量和运营安全进行定期评价，包括抽查线路考核车辆运行、能耗控制、线路调度、安全生产、乘客满意度等。加强对运营成本控制、经营绩效、服务质量、服务水平、运营效率等指标

体系的建设，客观衡量服务水平及运营计划完成情况，评价结果作为衡量助学公交运营绩效、发放政府补助的重要依据。从机制上促进兖州区公共汽车公司加强管理、降本增效、提升服务质量，实现持续健康发展。二是加强对兖州区公共汽车公司的业务指导，指导公交公司进一步建立健全内部考核机制，设立科学的考核指标，对内部部门和职工进行量化考核，作为评级定职和绩效奖励的依据。

（四）完善助学公交运营管理，提高公交安全运营管理规范性

建议严格依据区教育局关于农村定制助学公交项目实施方案和《济宁市兖州区公共汽车公司农村定制助学公交安全管理制度汇编》对助学公交运行进行管理，完善车辆安全应急设施，如急救包等；根据实际情况确定是否需要统一设置学生集散点站牌。

及时根据农村教育整合、学生转学等情况，对线路安排作出调整和更新。因乡镇道路路况复杂以及农村教育整合工作的不断推进，农村助学公交线路安排是政策实施的最重要环节，需要综合考虑各种因素对线路的影响，如针对客座率较低的运营线路考虑是否有整合的可能性，针对客座率较高的运营线路是否需要出于安全的考虑新增线路。

(五) 建议项目实施单位完善财务管理制度和业务管理制度

1.财务管理制度方面

建议兖州区公交公司及时更新财务管理制度，适应新的经营环境和管理需求，提高制度执行有效性以及财务信息的准确性、有用性。

2.业务管理制度方面

建议兖州区公交公司进一步完善业务管理制度，提高制度执行有效性。建议与济宁市兖州区公交广告公司签订广告经营权的相关协议，明确广告经营权承包费用或上缴利润比例，以防止国有资金的流失。

附件：

- 1.政策绩效评价指标体系
- 2.政策评价得分明细表
- 3.农村助学公交线路基本信息明细表
- 4.项目绩效目标表
- 5.问题清单
- 6.农村助学公交运营成本及收入测算表（另附 Excel 格式）

临沂元真有限责任会计师事务所



中国·临沂

项目负责人：

项目主评人：

附件 1 农村定制助学公交政府补贴政策绩效评价指标体系

一级指标	二级指标	三级指标	权重	指标解释	标杆值	评分标准
政策制定	政策设立	政策设立依据充分性	4.00	政策立项是否符合法律法规、相关政策、发展规划以及部门职责，用以反映和考核政策立项依据情况。 衡量方法为政策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*20%+政策立项是否符合行业发展规划和政策要求*20%+政策立项是否与部门职责范围相符，属于政策支持范围，是否符合中央、地方事权支出责任划分原则；⑤政策是否重复。以上每条要素占权重分的 20%，每有一条不符合，扣除对应权重分，扣完为止。	充分	①政策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政策立项是否符合行业发展规划和政策要求；③政策立项是否与部门职责范围相符，属于部门履职所需；④政策是否属于公共财政政策支持范围，是否符合中央、地方事权支出责任划分原则；⑤政策是否与相关部门同类政策或部门内部相关政策重复。以上每条要素占权重分的 20%，每有一条不符合，扣除对应权重分，扣完为止。
政策制定	政策设立	政策实施方案有效性	3.00	①实施方案内容是否科学合理，是否可以作为政策实施提供有效遵循；②实施内容是否明确、具体，责任分工是否明确，方案内容表述是否全面；③实施方案是否明确政策设立、退出时限；政策清理、退出、调整机制是否健全；④政策推进时间计划是否合理，可以保障项目效益如期实现。	有效	评价要点： 政策实施方案及细化实施细则完整规范得满分，无实施方案及细化实施细则此项不得分，实施方案及细化实施细则存在一处界定不清或不规范扣除 10%权重分，扣完为止。
政策制定	政策设立	政策设立重复性	3.00	政策支出是否属于公共财政政策支持范围，是否存在多个补贴资金重复补贴同一运营项目的情况。	唯一	属于本级公共财政政策支持范围，并且不存在其他补贴资金项目予以重复支持的，得 3 分，否则得 0 分-2.5 分。

一级指标	二级指标	三级指标	权重	指标解释	标杆值	评分标准
政策制定	政策设立	政策设立程序规范性	3.00	政策申请、设立过程是否符合相关要求，用以反映和考核政策立项的规范情况。 衡量方法为政策是否符合相关程序申请设立*34%+审批文件、材料是否符合相关要求*33%+事前是否已经过必要的可行性研究、专家论证、风险评价、绩效评价、集体决策*33%。	规范	①政策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、风险评价、绩效评价、集体决策。以上每条要素占权重分的1/3，每有一条不符合，扣除对应权重分，扣完为止。
政策制定	政策目标	政策目标合理性	4.00	政策所设定的绩效目标（或者政策目标）是否依据充分，是否符合客观实际，用以反映和考核政策绩效目标与政策实施的相符情况。 衡量方法为政策是否有绩效目标*25%+政策绩效目标与实际工作内容是否具有相关性*25%+政策预期产出效益和效果是否符合正常的业绩水平*25%+是否与预算确定的政策投资额或资金量相匹配*25%。	合理	①政策是否有绩效目标；②政策绩效目标与实际工作内容是否具有相关性；③政策预期产出效益和效果是否符合正常的业绩水平；④是否与预算确定的政策投资额或资金量相匹配。以上每条要素各占权重的25%，每有一条不符合，扣除对应的权重分，扣完为止。
政策制定	政策目标	绩效指标明确性	3.00	依据绩效目标设定的绩效指标是否清晰、细化、可衡量等，用以反映和考核政策绩效目标的细化情况。 衡量方法为是否与预算确定的政策投资额或资金量相匹配*34%+是否通过清晰、可衡量的指标值予以体现*33%+是否与政策目标任务数或计划数相对应*33%。	明确	①是否将政策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是否与政策目标任务数或计划数相对应。以上每条要素各占权重的1/3，每有一条不符合，扣除对应的权重分，扣完为止。

一级指标	二级指标	三级指标	权重	指标解释	标杆值	评分标准
政策制定	预算编制	预算编制科学性	3.00	政策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，用以反映和考核政策预算编制的科学性、合理性情况。 衡量方法为预算编制是否经过科学论证*25%+预算内容与政策内容是否匹配*25%+预算额度测算依据是否充分，是否按照标准编制*25%+预算额度测算依据是否充分，是否按照标准编制*25%。	科学	①预算编制是否经过科学论证；②预算内容与政策内容是否匹配；③预算额度测算依据是否充分，是否按照标准编制；以上每条要素各占权重的1/3，每有一条不符合，扣除对应的权重分，扣完为止。
政策制定	预算编制	资金分配合理性	3.00	政策预算资金分配是否有测算依据，与补助学公交运行实际是否相适应，用以反映和考核政策预算资金分配的科学性、合理性情况。 衡量方法为预算资金分配依据是否充分*50%+资金分配额度是否合理，与政策单位或地方实际是否相适应*50%。	合理	①预算资金分配依据是否充分；②资金分配额度是否合理，与学学公交运营实际是否相适应。以上每条要素各占权重的50%，每有一条不符合，扣除对应的权重分，扣完为止。
政策实施	资金管理	资金到位率	3.00	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政策实施的总体保障程度。 衡量方法为实际到位资金/预算资金。	100%	资金到位率=(实际到位资金/预算资金)×100%。资金到位率≥60%时，按超过的比重赋分，计算公式为：得分=(资金到位率-60%)/(1-60%)×指标分值。资金到位率<60%，不得分。
政策实施	资金管理	资金使用率	3.00	政策预算资金是否按照计划执行，用以反映或考核政策资金使用情况。衡量方法为实际支出资金/实际到位资金。	100%	资金使用率=(实际支出资金/实际到位资金)×100%。资金使用率=100%时，指标得满分；资金使用率≥60%时，按超过的比重赋分，计算公式为：得分=(资金使用率-60%)/(1-60%)×指标分值。资金使用率<60%，指标不得分。

一级指标	二级指标	三级指标	权重	指标解释	标杆值	评分标准
政策实施	资金管理	资金使用合规性	3.00	政策资金使用是否符合相关的财务管理制度的规定，用以反映和考核政策资金的规范运行情况。 衡量方法为是否符合国家财经法规和财务管理制度的规定 *25%+资金的拨付是否有完整的审批程序和手续*25%+是否符合政策预算批复或合同规定的用途*25%+是否存在截留、挤占、挪用、虚列支出等情况*25%。	合规	①是否符合国家财经法规和财务管理制度的规定；②资金的拨付是否有完整的审批程序和手续；③是否符合政策预算批复或合同规定的用途；④是否存在截留、挤占、挪用、虚列支出等情况。以上每条指标各占权重的25%，要素①②不符合，扣除对应权重；要素③④不符合属于重大违纪，该指标不得分。
政策实施	组织实施	管理制度健全性	3.00	政策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政策顺利实施的保障情况。 衡量方法为是否已制定或具有相应的财务和业务管理制度*50%+财务和业务管理制度是否合法、合规、完整*50%。	健全	①是否制定或具有相应的财务和业务管理制度；②财务和业务管理制度是否合法、合规、完整。以上每条要素各占权重的50%，每有一条不符合，扣除对应的权重，扣完为止。
政策实施	组织实施	档案留存完整性	3.00	是否建立完善的档案管理制度，对政策执行过程中相关资料留存是否规范完整。	完整	①制定完善的档案管理制度；②档案管理制度执行有效性；资料留存管理是否规范、完整。以上每条要素各占权重的50%，每有一条不符合，扣除对应的权重，扣完为止。
政策成本	成本控制有效性	政策实施成本可控性	2.00	政策实施成本是否控制在计划成本范围内，或者是年度政策实施成本增长情况未出现增长趋势显著提升的问题。	≤193.50万元	政策年度实施成本小于目标值得满分，超过目标值20%（包含）不得分，否则按照比例得分。

一级指标	二级指标	三级指标	权重	指标解释	标杆值	评分标准
政策成本	项目运营成本结构合理性	项目运营成本测算合理性	6.00	项目各环节投入是否具有显著的针对性，成本结构是否合理，是否存在某一非绝对必要环节占据大量财政资金的问题。	合理	政策成本结构合理，各要素投入占用成本金额与其重要性一致，得4分（含）-6分；政策成本支出结构存在失衡现象，个别运营成本金额与其重要性存在差异，得2.5分（含）-4分；政策成本结构极不合理，存在个别环节非必要支出占据大量财政资金问题，得0分-2.5分。
政策成本	成本标准科学性	政策补贴标准明确性	3.00	政策标准是否明确，可以给予受补贴主体明确合理的预期。	明确	政策执行标准非常明确，可以给予潜在受补贴主体予以准确预期得满分，每发现一处不明确、不清晰或者具有不确定性的问题扣30%权重分，扣完为止。
政策成本	成本标准合理性	政策补贴标准合理性	3.00	政策标准是否合理，是否足以激励受补贴主体积极性并可以有效控制套取财政资金的風險。	合理	政策补贴标准公平合理，与上级政策要求一致性较强，可以有效节约财政支出规模，得3分（含）-4分；政策补贴标准较为合理，与上级政策要求存在差别，可能造成财政支出成本出现差异，得2.4分（含）-3分；政策补贴标准不合理，存在随意指定或者随意变更奖励标准的问题，得0分-2.4分。
政策产出	产出数量	开通助学公交线路数量	3.00	考核线路开通数量是否合理，反映开通农村助学公交线路数量。	≥35条	完成指标值得满分，否则每少开通1条线路扣10%的权重分，扣完为止。特殊情况除外。
政策产出	产出数量	驾驶员及替班驾驶员数量	3.00	考核驾驶员配置是否充分，反映驾驶员和替班驾驶员配置数量。	≥70名	完成指标值得满分，否则每少配置1名驾驶员扣10%的权重分，扣完为止。特殊情况除外。
政策产出	产出数量	投入公交车辆数量	3.00	考核车辆数量配置是否充分，反映公交公司投入车辆配置数量。	≥35辆	完成指标值得满分，否则每少投入1辆公交车扣10%的权重分，扣完为止。特殊情况除外。

一级指标	二级指标	三级指标	权重	指标解释	标杆值	评分标准
政策产出	产出质量	助学公交客座率	3.00	考核车内设施是否配置合理，助学公交客座率=学生报名人数/投入车辆座位数量*100%。	≥85%	完成目标值，未超核定载客量得满分；完成值75%（含）-85%得60%的权重分；完成值60%（含）-75%得30%的权重分；完成值低于60%或超核定载客量不得分。
政策产出	产出质量	助学公交乘坐率	4.00	考核农村助学公交是否充分得到使用，各条线路助学公交乘坐率=学生实际乘坐数量/学生报名人数*100%。总助学公交乘坐率使用算术平均法计算。	≥95%	达到指标值得满分，低于60%不得分，否则按照比例计算得分。
政策产出	产出质量	车辆配置统一助学公交标识率	2.00	考核助学公交是否配置统一标识，用以反映助学公交管理的规范性情况。	100%	达到指标值得满分，否则不得分。
政策产出	产出质量	安全运营执行情况	6.00	考核助学公交安全运行执行情况，用以反映各个环节的安全运营措施是否执行到位。	达标	①助学公交车取得使用许可，驾驶人具备助学公交车驾驶资格； ②制定安全接送应急预案； ③每天对助学公交车运行和驾驶人个人情况进行检查，车载人不超过核定人数，按照规定做好安全维护，并做好相关检查记录； ④建立乘坐助学公交车学生登记、交接等制度，安排随车照管人员负责学生乘车期间的安全管理； ⑤定期对驾驶人、随车照管人员、学生及监护人进行交通安全教育，定期组织安全应急演练； ⑥助学公交车内部消防、医护等应急设施完好可用。

一级指标	二级指标	三级指标	权重	指标解释	标杆值	评分标准
政策效益	产出时效	助学公交线路出勤率	3.00	考核农村助学公交的出勤情况,是否存在开学期间未出勤耽误学生正常上学的情况。	1.00	达到指标值得满分,否则不得分。
政策效益	产出时效	助学公交车准点率	3.00	考核农村助学公交是否做到准点发车,用以反映助学公交等准点发车情况。	1.00	达到指标值得满分,否则不得分。
政策效益	社会效益	重大安全责任事故零发生	2.00	考核助学公交车辆的安全运营情况,用以反映是否发生重大安全责任事故。	0次	零发生得满分,否则不得分。
政策效益	社会效益	2023年服务学生数量	3.00	考核农村助学公交的直接社会效益,用以反映2023年助学公交服务学生数量。	≥1151名	达到目标值得满分,低于目标值50%得满分,否则按照比例计算得分。
政策效益	经济效益	2023年学生票价收入	3.00	考核农村助学公交运营的经济效益,用以反映2023年助学公交实现的学生票价收入。	≥20万元	达到目标值得满分,低于目标值50%得满分,否则按照比例计算得分。
政策效益	经济效益	空车返岗发生情况	2.00	考核农村助学公交运营的经济性,用以反映助学公交空车返岗的发生情况。	未发生	未发生得满分,否则视情况酌情扣分。
政策效益	满意度	相关投诉发生次数	5.00	考核农村助学公交运营服务对象的满意度,用以反映是否发生相关投诉。	0次	零发生得满分,否则不得分。
合计			100.00			

附件2 农村定制助学公交政府补贴政策绩效评价得分明细表

一级指标	二级指标	三级指标	权重	标杆值	完成值	得分	得分率	得分说明
政策制定	政策设立	政策设立依据充分性	4.00	充分	充分	4	100.00%	政策立项符合法律法规、相关政策、发展规划以及部门职责。该项指标得满分。
政策制定	政策设立	政策实施方案有效性	3.00	有效	有效	3	100.00%	政策实施方案及细化实施细则完整规范。该项指标得满分。
政策制定	政策设立	政策设立重复性	3.00	唯一	存在重复	2.5	83.33%	《山东省财政厅山东省交通运输厅〈关于调整农村客运和出租车油价补贴政策的通知〉》（鲁财建指〔2022〕28号）《济宁市财政局济宁市交通运输局〈关于下达农村客运补贴和城市交通奖励资金预算指标的通知〉》（济财建指〔2023〕105号）提到“济宁市兖州区城市交通发展奖励资金中涨价补贴用于新能源汽车、新能源出租车辆的运营补贴等城市交通领域新能源汽车运营相关支出”，评价组认为该部分涨价补贴与农村助学公交政策补贴存在重复，应该予以扣减。该项指标扣0.5分。
政策制定	政策设立	政策设立程序规范性	3.00	规范	规范	3	100.00%	政策按照规定的程序申请设立，审批文件、材料符合相关要求且事前经过必要的可行性研究。该项指标得满分。
政策制定	政策目标	政策目标合理性	4.00	合理	合理	4	100.00%	政策绩效目标与实际工资内容具有相关性，符合政策预期。该项指标得满分。
政策制定	政策目标	绩效指标明确性	3.00	明确	基本明确	1	33.33%	①区教体局细化绩效指标不完整未设置成本指标、时效指标；该处扣1分。 ②部分指标设置不够清晰且不具有可衡量性，尤其是质量指标和效益指标，分别设置为“通过政府购买服务的方式，用专用车辆接送学生，规范校车接送学生管理工作，提高乘车学生的安全系

一级指标	二级指标	三级指标	权重	标杆值	完成值	得分	得分率	得分说明
								数，为乘坐校车上下学的学生营造一个更加安全的上下学环境。” “解决离校较远学生上下学难题，更好地服务于学生及其家庭为学生营造安全的上下学环境。”。该处扣1分。 该项指标扣2分。
政策制定	预算编制	预算编制科学性	3.00	科学	基本科学	1	33.33%	政策预算编制虽然经过科学论证且预算内容与政策内容相匹配，但是部分测算依据不够充分，测算方式不够合理，主要体现在以下几个方面： ①在测算管理费用时仅以历史成本作为测算基数，未考虑管理费用与主营业务成本的相关性和关联性； ②在将运营成本分摊到普通线路公交收入、交通运输收入、助学公交收入时，按照1:1:1进行分摊，未考虑各类型业务收入和运营里程等情况。 该项指标扣1分。
政策制定	预算编制	资金分配合理性	3.00	合理	合理	3	100.00%	因同一年度上半年和下半年学生会有较大变动，区教体局按照预计的学生数量和人均成本将预算资金在上半年和下半年进行分配，分配方式相对合理。 该项指标得满分。
政策实施	资金管理	资金到位率	3.00	100%	31.01%	0	0.00%	2023年项目预算资金193.50万元，实际到位资金60.00万元，资金到位率=60/193.50=31.01%。资金到位率低于60%。 该项指标不得分。
政策实施	资金管理	资金使用率	3.00	100%	100.00%	3	100.00%	资金使用率=45/45=100%。 该项指标得满分。
政策实施	资金管理	资金使用合规性	3.00	合规	合规	2.25	75.00%	资金拨付申请手续可能存在不完善性。 区教体局提交的《关于申请拨付农村定制助学公交政府补贴的报告》（尧教体呈字（2023）50号）中提出“2023年上半年运营补贴为48万元”“2023年下半年运营补贴168万元，按照年运营服务时间9个月，每月乘坐22天，人均19元/天”，评价组

一级指标	二级指标	三级指标	权重	标杆值	完成值	得分	得分率	得分说明
								<p>对上述费用进行重新核算发现存在差异：</p> <p>①2024年全年费用=（168+（420/2）*70%=264.60万元，与报告附件2中“2024年全年294万元”存在差异。</p> <p>②评价组依据区发改核算的运行成本对上述数据进行重新核算得出：2023年上半年折扣前运营补贴为43万元，2023年下半年折扣前运营补贴=804*22*19*9/2=151万元，而不是“168万元”，合计2023年全年折扣后运营补贴=（43+151）*70%=135.8万元，与报告中的“151万元”存在差异。</p> <p>同时，评价组重新核算使用的数据和结果从2023年8月31日济宁市兖州区公共汽车公司与济宁市兖州区教育和体育局签订的《农村教育资源整合定制助学公交合作合同》和区发改局的运营成本调查结果中得到印证。</p> <p>该项指标扣=3*25%=0.75</p>
政策实施	组织实施	管理制度健全性	3.00	健全	健全	3	100.00%	<p>①已制定或具有相应的财务和业务管理制度；</p> <p>②财务和业务管理制度合法、合规、完整。</p> <p>该项指标得满分。</p>
政策实施	组织实施	档案留存完整性	3.00	完整	完整	3	100.00%	<p>建立完善的档案管理制度，对政策执行过程中相关资料留存相对规范完整。</p> <p>该项指标得满分。</p>
政策成本	成本控制有效性	政策实施成本可控性	2.00	≤193.50万元	≤151万元	2	100.00%	<p>2024年8月22日区教体局提交《关于申请拨付农村定制助学公交政府补贴的报告》（兖教体呈字〔2024〕49号）中提到“2023年上半年运营补贴为48万元，2023年下半年运营补贴168万元”，“建议区财政按发改核算数的70%拨款”，即2023年全年申请补贴金额为151万元，低于目标值得满分。</p> <p>2023年8月31日济宁市兖州区公共汽车公司与济宁市兖州区教育和体育局签订的《农村教育资源整合定制助学公交合作合同》“第一批10条农村定制助学公交全年补贴86万元、第二批25</p>

一级指标	二级指标	三级指标	权重	标杆值	完成值	得分	得分率	得分说明
政策成本	项目运营成本结构合理性	项目运营成本测算合理性	6.00	合理	部分不合理	3.5	58.33%	条每年补贴215万元”，折合2023年共需要补贴193.50万元，与政策计划补贴一致。 根据兖州区发展和改革局对农村助学公交的运营成本和票价收入的调查核算，运营成本主要包括：人员薪酬、动力费、车辆折旧费、车辆保险费、车辆审验费、维修保养费、gps运行费和管理费分摊份额9个部分。根据对财务资料的分析 and 现场座谈了解到，公交公司用于普通公交的车辆均为财政资金出资（包括省补购买，相当于车辆费用已经补贴完成，公交公司在将这些车辆投入农村助学公交运营，评价组认为对车辆运营成本进行测算以确定补贴金额时不应再考虑车辆折旧费用。 该项指标得分3.5分。
政策成本	成本标准科学性	政策补贴标准明确	3.00	明确	明确	3	100.00%	根据区发展和改革局的农村助学公交运营成本的调查结果，按照人均19元/天，在此基础上按照70%折扣对运行成本补贴。 该项指标得满分。
政策成本	成本标准合理性	政策补贴标准合理性	3.00	合理	合理	2.6	86.67%	首先，根据区发展和改革局的农村助学公交运营成本的调查结果以及政策实施方案，补贴政策采取差额补贴的方式，即对运营成本扣除学生的票价收入的差额进行补贴。 其次，结合济宁市兖州区周围县区情况，评价组认为目前所依据的标准“人均19元/天”相对较高，如鱼台县补贴标准是人均1元/天、邹城计划补贴标准是人均4元/天。 再次，评价组依据兖州区公共汽车公司的历史运营成本和助学公交运营数据重新测算助学公交的运行成本，认为人均9.84元/天较为合理。 该项指标得2.6分。
政策产出	产出数量	开通助学公交线路数量	3.00	≥35条	35条	3	100.00%	2023年开通农村助学公交线路35条；2024年9月2日整合5条、新增8条，合计运营38条。 该项指标得满分。

一级指标	二级指标	三级指标	权重	标杆值	完成值	得分	得分率	得分说明
政策产出	产出数量	驾驶员及替班驾驶员数量	3.00	≥70名	70名	3	100.00%	2023年开通农村助学公交线路35条，每条线路至少配置1名驾驶员和1名替班驾驶员，共70名；2024年下半年开通农村助学公交线路38条，配置至少76名驾驶员和替班驾驶员。该项指标得满分。
政策产出	产出数量	投入公交车辆数量	3.00	≥35辆	40辆	3	100.00%	2023年开通农村助学公交线路35条，每条线路至少配备1辆，根据资料可知，有5条线路配备2辆车。该项指标得满分。
政策产出	产出质量	助学乘客座率	3.00	≥85%	79.72%	1.8	60.00%	根据兖州区公共汽车公司提供的车辆信息可知，2024年9月2日计划投入车辆的座位数量为1149个，而学生报名人数为916名，助学公交可容纳率=916/1149*100%=79.72%。完成值处于75%—85%之间该项指标得60%的权重分。得分=60%*3=1.8。该项指标得分1.8分。
政策产出	产出质量	助学公交乘坐率	4.00	≥95%	97.45%	4	100.00%	评价组依据现场调研记录乘坐学生数量与学生报名人数测算每条线路的有效使用情况，再将每条线路的乘坐率进行算术平均，得出现场调研期间（2024年9月2日—2024年9月10日）的助学公交乘坐率为97.45%，完成指标值。该项指标得满分。
政策产出	产出质量	车辆配置统一助学公交标识率	2.00	100%	100.00%	2	100.00%	现场调研期间（2024年9月2日—2024年9月10日），评价组发现，农村助学公交车辆均统一配置助学公交标识“农村定制助学公交**”。该项指标得满分。
政策产出	产出质量	安全运营执行情况	6.00	达标	部分达标	5	83.33%	①现场调研发现随车照管人员一般是学校老师或保安，学校老师占绝大部分，评价组认为由学校老师跟着可以更好地了解学生安全进行管护，但评价组也发现存在因新换老师了解学生情况或无法有效维护车内秩序的情况，可能是由于未做好学生登记或交接工作所致。该处指标扣0.5分。

一级指标	二级指标	三级指标	权重	标杆值	完成值	得分	得分率	得分说明
政策效益	产出时效							②现场调研期间，评价组发现公交车辆配置消防应急设施，但未配置医护等应急设施。该处指标扣0.5分。该项指标扣1分。
政策效益	产出时效	助学公交线路出勤率	3.00	100.00%	100.00%	3	100.00%	农村助学公交线路全部正常运行，不存在因运营异常导致学生迟到的情况。该项指标得满分。
政策效益	产出时效	助学公交车发车准点率	3.00	100.00%	100.00%	3	100.00%	现场调研期间（2024年9月2日—2024年9月10日），评价组发现，农村助学公交车辆一般都是准点出发，除存在特殊情况会提前出发，如秋收季节因道路两侧晾晒粮食导致通行不畅时。该项指标得满分。
政策效益	社会效益	重大安全责任事故发生	2.00	0次	0次	2	100.00%	经现场座谈和现场调研，2023年2月至2024年9月10日责任事故发生记录中未见与助学公交相关的安全事故。该项指标得满分。
政策效益	社会效益	2023年服务学生数量	3.00	≥1151名	829名	0.66	22.00%	依据2023年绩效目标申报表，2023年乘坐学生数量指标值为1151名，而实际报名人数最高为829名。得分= $(829-1151) \times (1-50\%) / (1151-1151) \times (1-50\%) \times 3 = 0.66$ 。该项指标得分0.66分。
政策效益	经济效益	2023年学生票价收入	3.00	≥20万元	19.51万元	2.85	95.00%	根据2023年绩效目标申报表以及其他运营数据，评价组测算2023年学生票价收入预计达到20万元以上，2023年实际完成值为19.51万元。得分= $(19.51-20) \times (1-50\%) / (20-20) \times (1-50\%) \times 3 = 2.85$ 。该项指标得分2.85分。
政策效益	经济效益	空车返岗发生情况	2.00	未发生	经常发生	2	100.00%	农村助学公交每天接送学生两趟，因为车辆老旧需要频繁充电，并且还承担普通公交客运任务需要返回首发站按照日常排班正常运营。评价组现场调研期间发现，助学公交车上午将学生送回学校后和下午去学校接学生都是空车运营，评价组认为空车返岗的运营模式会在一定程度上增加运营成本或减少收入，但不排

一级指标	二级指标	三级指标	权重	标杆值	完成值	得分	得分率	得分说明
								除存在部分不可避免的客观因素如：车辆老旧需要及时充电；根据了解公交线路排班安排需要提前做好，因助学公交线路复杂难以提前进行返岗线路安排等。 该项指标酌情扣 0.5 分。
政策效益	满意度	相关投诉发生次数	5.00	0 次	0 次	5	100.00%	相关投诉台账未见相关投诉记录且现场调研期间也未收到相关投诉。 该项指标得满分。
合计			100			84.16	84.16%	

附件3 农村助学公交线路基本信息明细表

序号	线路	镇街	学校	路线	计划车辆	现场调研时车辆	动力类型	线路里程(公里)	计划安排车辆座位数量(个)	学生报名人数(个)	调研时实际车辆座位数量(个)	现场调研学生乘坐数量(个)	乘坐率	客座率
1	1号线	新驿镇	新驿镇中心小学	高庄-型堂大桥—中心小学	鲁HQ6663	鲁HQ6663	电	106.00	33	10	34	10	100.00%	30.30%
2	2号线	新驿镇	新驿镇中心小学	徐村-姜村卫生院—中心小学	鲁H41A22	鲁H41A22	电	76.00	24	17	23	16	94.12%	70.83%
3	3号线	新驿镇	新驿镇中心小学	杨营幼儿园-杨营超市—中心小学	鲁HH6211	鲁HH6211	天然气	70.00	33	29	33	29	100.00%	87.88%
4	4号线	新驿镇	新驿镇中心小学	马楼-袁村-刘村—中心小学	鲁HH6356	鲁HH6356	天然气	72.40	33	24	33	24	100.00%	72.73%
5	6号线	新驿镇	新驿镇中心小学	郭村小学—街尚缘超市—中心小学	鲁HQ6667	鲁HQ6667	电	65.20	33	26	34	27	103.85%	78.79%
6	8号线	大安镇	大安镇中心小学	前官小学口—大安镇中心小学	鲁HQ6661	鲁HQ6337	电	58.00	33	26	34	19	73.08%	78.79%
7	9号线	大安镇	大安镇中心小学	柳庙村—后盛村—朱屯村—大洼村—后管村—东垛村—西垛村—大安镇中心小学	鲁HF3191	鲁HF3115	天然气	74.00	27	7	27	7	100.00%	25.93%
8	10号线	大安镇	大安小学	西北店(张楼路口)—西北店—大安镇大安小学	鲁HQ6505	鲁HQ6601	电	40.00	33	11	26	9	81.82%	33.33%
9	11	小	海子小	史家王子村委—	鲁H91B30	鲁H91B30	电	58.00	24	27	23	27	100.00%	112.50%

序号	线路	镇街	学校	路线	计划车辆	现场调研 时车辆	动力 类型	线路里程 (公里)	计划安排 车辆座位 数量(个)	学生报 名数量 (个)	调研时实 际车辆座 位数量 (个)	现场调研 学生乘坐 数量 (个)	乘坐率	客座率
	号线	孟镇	学	海子小学										
10	13号线	小孟镇	海子小学	白王-陈王-王王-肖王-海子小学	鲁H31B10	鲁H31B10	电	62.00	24	24	23	24	100.00%	100.00%
11	15号线	小孟镇	海子小学	梅营-沙庄-李楼-郭户-苏户-海子小学	鲁HQ6675 鲁HQ6388	鲁HQ6388	电	66.00	33	28	34	28	100.00%	84.85%
12	16号线	小孟镇	海子小学	太平社区-侯店-海子小学	鲁HQ6339 鲁HQ6698	鲁HQ6339	电	78.00	33	32	34	32	100.00%	96.97%
13	17号线	漕河镇	漕河镇中心小学	后王(前王)-漕河镇中心小学	鲁HQ6367	鲁HQ6306	电	56.00	33	30	31	30	100.00%	90.91%
14	18号线	漕河镇	漕河镇中心小学	薛朱刘文化广场-左村旧村-漕河镇中心小学	鲁HQ6607	鲁HQ6656	电	48.00	33	16	26	16	100.00%	48.48%
15	19号线	漕河镇	漕河镇中心小学	管口幸福食堂-谈村文化广场-漕河中心小学	鲁HQ6318	鲁HQ6592	电	56.00	33	21	29	21	100.00%	63.64%
16	20号线	漕河镇	漕河镇中心小学	东曹庄村-前曹庄村-漕河中心小学	鲁HQ6308	鲁HQ6699	电	64.00	33	17	26	16	94.12%	51.52%
17	21号线	漕河镇	漕河镇中心小学	华厂-小厂-漕河中心小学	鲁HQ6366	鲁HQ6306	电	60.00	33	32	34	31	96.88%	96.97%
18	22号线	漕河镇	漕河镇中心小学	西曹-漕河中心小学	鲁HQ6251	鲁HQ6221	电	56.00	33	31	34	32	103.23%	93.94%

序号	线路	镇街	学校	路线	计划车辆	现场调研时车辆	动力类型	线路里程(公里)	计划安排车辆座位数量(个)	学生报名人数(个)	调研时实际车辆座位数量(个)	现场调研学生乘坐数量(个)	乘坐率	客座率
19	23号线	新兖镇	张村小学	宋庙—小徐—前吴—大胡—张村小学	鲁HQ6677	鲁HQ6677	电	42.00	33	22	28	21	95.45%	66.67%
20	25号线	新兖镇	张村小学	刘村—大徐—韩村—曹洼—张村小学	鲁HQ6120	鲁HQ6377	电	38.00	33	26	34	26	100.00%	78.79%
21	26号线	新驿镇	新驿镇中心小学	河湾—东二村(堰头)—中心小学	鲁HH6105	鲁HH6105	天然气	88.00	33	27	33	27	100.00%	81.82%
22	27号线	新驿镇	新驿镇中心小学	东一村—皇林路口—中心小学	鲁HQ6695 鲁HQ6690	鲁HQ6695	电	80.00	33	14	26	14	100.00%	42.42%
23	28号线	新驿镇	新驿镇中心小学	前闫楼—东三村—中心小学	鲁HQ6531 鲁HQ6363	鲁HQ6363	电	64.00	33	21	28	21	100.00%	63.64%
24	29号线	新驿镇	新驿镇中心小学	西东村—西西村—中心小学	鲁HH6388	鲁HH6388	天然气	80.00	33	26	33	26	100.00%	78.79%
25	30号线	颜店镇	颜店镇中心小学	孔屯村南—袁庄四村(袁庄三村)—中心小学	鲁HQ6316	鲁HQ6316	电	56.00	33	36	33	37	102.78%	109.09%
26	31号线	颜店镇	翟村小学	屯四村—屯三村—翟村小学	鲁H92B31	鲁H65B30	电	56.00	24	23	24	22	95.65%	95.83%
27	32号线	颜店镇	翟村小学	屯二村—屯一村—翟村小学	鲁HQ6378	鲁HQ6378	电	40.00	33	21	26	20	95.24%	63.64%
28	33号	颜店	颜店镇十三中	周固堆村—彭街(石街)—韩街	鲁HQ6338	鲁HQ6626	电	46.00	33	35	34	35	100.00%	106.06%

序号	线路	镇街	学校	路线	计划车辆	现场调研时车辆	动力类型	线路里程(公里)	计划安排车辆座位数量(个)	学生报名人数(个)	调研时实际车辆座位数量(个)	现场调研学生乘坐数量(个)	乘坐率	客座率
	线	镇		(刘街)一十三中										
29	34号线	颜店镇	颜店镇十三中	玄帝庙小学—毛庙村—十三中	鲁HQ6356	鲁HQ6619	电	46.00	33	35	34	34	97.14%	106.06%
30	35号线	颜店镇	颜店镇中心小学	袁庄二村—袁庄一村—中心小学	鲁HQ6637	鲁HQ6681	电	46.00	33	31	24	29	93.55%	93.94%
31	36号线	颜店镇	颜店镇中心小学	后张海村(后张海村卫生室)—北肖小学路口—中心小学	鲁H73B02	鲁H73B02	电	86.00	24	30	24	30	100.00%	125.00%
32	37号线	颜店镇	颜店镇中心小学	高庄村公交站牌—中心小学	鲁H52C24	鲁H52C24	电	82.00	24	29	24	26	89.66%	120.83%
33	38号线	颜店镇	颜店镇中心小学	高庙村村口—中心小学	鲁H18B47	鲁H18B47	电	78.00	24	34	24	35	102.94%	141.67%
34	39号线	新驿镇	新驿镇中心小学	高一村委—高吴桥十字路口—高三村委路口—瑞昌饭店路口—中心小学	鲁H03B61	鲁H03B61	电	106.00	24	27	24	25	92.59%	112.50%
35	40号线	新驿镇	新驿镇中心小学	毛辛庄路口—粮所路口—高二村委路口—供销社路口—中心小学	鲁H10B35	鲁H10B35	电	102.00	24	14	24	14	100.00%	58.33%
36	41号	新驿镇	新驿镇中心小学	大庄路口—王楼路口—中心小学	鲁H20B16	鲁H20B16	电	90.00	24	11	24	10	90.91%	45.83%

序号	线路	镇街	学校	路线	计划车辆	现场调研时车辆	动力类型	线路里程(公里)	计划安排车辆座位数量(个)	学生报名人数(个)	调研时实际车辆座位数量(个)	现场调研学生乘坐数量(个)	乘坐率	客座率
	线	镇	学											
37	42号线	新驿镇	新驿镇中心小学	高村(前闫楼) —皇林路口—后 闫楼路口—中心 小学	鲁H31C54	鲁H31C54	电	110.00	24	17	24	17	100.00%	70.83%
38	43号线	兴隆庄街道	兴隆庄街道中心小学	兴隆恒源商行— 四竹亭小学门口 —南三官庙广场 —兴隆庄街道中 心小学	鲁HQ6610	鲁HQ6352	电	48.00	33	29	34	29	100.00%	87.88%
合计														
									1149	916	1097	896	97.82%	79.72%

附件 4 农村定制助学公交政府补贴政策项目绩效目标表

项目名称		兖州区农村定制助学公交项目政策	
主管部门		济宁市兖州区教育和体育局	实施单位
实施单位		济宁市兖州区公共汽车公司	
<p>绩效目标</p> <p>进一步缩小义务教育城乡、校际差距，促进义务教育教育优质均衡发展，有计划对农村小规模学校和教学点整合撤并，通过开通农村助学公交，解决学校服务半径大的问题，满足学生上学交通安全需求。通过政府购买服务的方式，接送学生，规范校车接送学生管理工作，提高乘车学生的安全系数，为乘坐校车上下学的学生营造一个更加安全的上下学环境。</p>			
一级指标	二级指标	三级指标	指标值
产出指标	数量指标	开通农村助学公交车学校数量	9
产出指标	数量指标	设置农村助学公交车站点村庄数量	≥100
产出指标	数量指标	乘车学生人数	1151
产出指标	数量指标	开通助学公交车线路数（2023年上半年）	10条
产出指标	数量指标	开通助学公交车线路数（2023年下半年—2024年上半年）	35条
产出指标	数量指标	每月乘坐天数	22天
产出指标	数量指标	每年开通月数	9个月
产出指标	质量指标	通过政府购买服务的方式，用专用车辆接送学生，规范校车接送学生管理工作，提高乘车学生的安全系数，为乘坐校车上下学的学生营造一个更加安全的上下学环境。	规范助学公交接送学生管理工作，提高乘车学生的安全系数。
效益指标	社会效益指标	解决离校较远学生上下学难题，更好地服务于学生及其家庭为学生营造安全的上下学环境。	解决离校较远学生上下学难题。
满意度指标	服务对象满意度指标	学生及家长满意度	≥90%
			完成目标得满分，否则实际情况酌情赋分。
			完成目标得满分，低于80%不得分，否则按照比例计算得分。

附件5 问题清单

问题分类	对应指标	序号	问题描述
政策制定	绩效指标明确性	1	<p>绩效指标可衡量性不足，绩效指标的明确性有待完善。</p> <p>区教体局对绩效目标进行细化不完整，未设置成本指标、时效指标；部分指标设置不够清晰且不具有可衡量性，尤其是质量指标和效益指标，分别设置为“通过政府购买服务的方式，用专用车辆接送学生，规范校车接送学生管理工作，提高乘车学生的安全系数，为乘坐校车上下学的学生营造一个更加安全的上下学环境”“解决离校较远学生上下学难题，更好地服务于学生及其家庭为学生营造安全的上下学环境”，明显缺乏可考核性和明确性。</p>
政策制定	预算编制科学性	1	<p>预算编制依据不够清晰，预算编制精准度有待提升。</p> <p>评价组通过分析州区农村助学公交政策与预算编制相关的资料，发现存在以下几点问题：第一，区发展和改革委员会以2022年历史成本作为管理费用的测算基数，未考虑管理费用与主营业务成本的相关性和关联性，存在一定的不合理性。第二，区发展和改革委员会按照1:1比例将运营成本分摊到普通线路公交收入、交通运输收入和助学公交收入三大主营业务类型，未考虑各类型业务具体收入金额和运营里程等情况。</p>

问题分类	对应指标	序号	问题描述
政策制定	预算编制科学性	2	<p>公交运营补贴政策考虑不充分，可能存在重复补贴。</p> <p>第一，《山东省财政厅山东省交通运输厅〈关于调整农村客运和出租车油价补贴政策的通知〉》（鲁财建指〔2022〕28号）《济宁市财政局济宁市交通运输局〈关于下达农村客运补贴和城市交通奖励资金预算指标的通知〉》（济财建指〔2023〕105号）提到“济宁市兖州区城市交通发展奖励资金中涨价补贴用于新能源公交车、新能源出租车车辆的运营补贴等城市交通领域新能源汽车运营相关支出”，评价组认为该部分涨价补贴与农村助学公交政策补贴可能存在重复，在预算编制时应当考虑该部分补贴政策对运营成本的抵扣作用。</p> <p>第二，根据兖州区发展和改革委员会对农村助学公交的运营成本和票价收入的调查核算，可知农村定制助学公交政策运营成本主要包括：人员薪酬、动力费、车辆折旧费、车辆保险费、车辆审验费、维修保养费、gps运行费和管理费分摊份额9个部分。根据对财务资料的分析和现场座谈了解到，兖州区公共汽车公司用于普通公共汽车的车辆均为财政（包括省补和国补）资金出资购买，即相当于车辆折旧费用已经由财政补贴完成，因此评价组认为将这些车辆投入农村定制助学公交运营，测算运营成本不应再考虑车辆折旧费用。</p>
政策实施	资金到位率	1	<p>预算资金执行率整体偏低，影响资金使用绩效，财政资金发挥作用不及时。</p> <p>预算资金整体执行率较低。2023年项目预算资金193.50万元，实际到位资金45.00万元，资金到位率仅为23.26%；2024年项目预算资金314万元，截止评价基准日2024年9月2日，未发当年度政策资金支出。</p> <p>政策资金执行未严格按照合同约定执行。2023年8月31日济宁市兖州区公共汽车公司与济宁市兖州区教育和体育局签订《农村教育资源整合定制助学公交合作合同》，双方约定“区教体局按月支付，2023年9月至2024年7月的每月10日前支付22万元，2024年8月10日前支付补</p>

问题分类	对应指标	序号	问题描述
			<p>贴费用余款 16 万元”，评价组从财务数据获取到区教体局分别于 2023 年 11 月 24 日和 2024 年 2 月 7 日支付 20 万元作为运营成本补贴费用，另外于 2023 年 8 月 5 日支付 5 万元作为农村定制助学公交的项目的启动资金，主要用于公交车的设备提升。</p> <p>资金拨付手续完善性不足，资金拨付审批规范性有待提升。</p> <p>区教体局提交的《关于申请拨付农村定制助学公交政府补贴的报告》（尧教体呈字（2023）50 号）中提出“2023 年上半年运营补贴为 48 万元”“2023 年下半年运营补贴 168 万元，按照年运营服务时间 9 个月，每月乘坐 22 天，人均 19 元/天”，评价组对上述运营补贴进行重新核算发现存在差异：</p> <p>①评价组重新测算 2024 年全年运营补贴=（168+（420/2））*70%=264.60 万元，与报告附件 2 中“2024 年全年 294 万元”存在差异。</p> <p>②评价组依据区发改核算的运行成本对上述数据进行重新核算得出：2023 年上半年折扣前运营补贴为 43 万元，2023 年下半年折扣前运营补贴=804*22*19*9/2=151 万元，而不是报告附件 2 中“168 万元”，合计 2023 年全年折扣后运营补贴=（43+151）*70%=135.8 万元，与报告附件 2 的“151 万元”存在差异。</p> <p>同时，评价组重新核算使用的数据和结果从 2023 年 8 月 31 日济宁市兖州区公共汽车公司与济宁市兖州区教育和体育局签订的《农村教育资源整合定制助学公交合作合同》和区发改局的运营成本调查结果中得到印证。</p>
政策实施	资金使用合规性	2	
政策产出	安全运营执行情况	1	<p>公交车辆及站点设施配置方面存在缺失。</p> <p>第一，目前兖州区公交公司投入的公交车辆使用年限较长，一般是 2015—2017 年购置的，使用年限为 7—9 年，而根据 2021 年 10 月 16 日济宁市交通运输局发布的《济宁城区公交和城际公</p>

问题分类	对应指标	序号	问题描述
			<p>交成本规制办法》规定“运营车辆折旧期限为8年”，车辆年限较长发生故障和能耗磨损的概率就会增加。第二，区教体局关于本政策制定的实施方案明确规定“随车配备安全员和安全设备，如急救包、灭火器等”，根据现场调研了解到，目前投入的公交车辆仅配备灭火器，未按照实施方案配置急救包。第三，未统一配置“农村定制助学公交学生集散点”站牌，仅部分线路有相关配置。</p> <p>线路运营路线安排存在不合理性，供需矛盾较为突出。</p> <p>第一，部分线路公交车辆使用率较低。根据兖州区公共汽车公司提供的运营数量和学生乘坐情况调研结果分析，农村助学公交车辆整体使用效率较为充分，整理客座率为79.72%，但在部分线路车辆客座率过高或过低：有8辆助学公交车客座率高于100%，如农村定制助学公交38号线路（蒿庙村村口—颜店镇中心小学），配置的车辆仅有24个座位，但学生报名人数达到34人，客座率达到145%，出现学生共享座椅的情况，存在安全隐患；有8辆助学公交车客座率低于60%，如农村定制助学公交9号线路（柳庙村—后盛村—朱屯村—大洼村—后管村—东垛村—西垛村—大安镇中心小学），配置的车辆有27座，但学生报名人数仅为7人，客座率仅为25.93%，车上空位较多，存在资源浪费，增加运营成本的可能。</p> <p>第二，车辆行驶路线或停车点安全隐患较多。如农村定制助学公交10号路线（西北店（张楼路口）—西北店—大安镇大安小学），道路狭窄大车较多，尤其是秋收季节道路两侧晒粮范围较广，公交车无法进入村内道路，需要到道路前方掉头，跟车照管人员需要提前下车组织学生排队点名，停车上客的位置大车较多且道路为单车道，存在很大的安全隐患。再如，17号路线（后王（前王）—漕河镇中心小学），学生集散点在村委院内，由于院内经常停放其他车辆，导致公交车掉头行驶困难，路边下车又安全无法保障，只能要求学生坐在车内等待。</p>
政策产出	安全运营执行情况	2	

问题分类	对应指标	序号	问题描述
项目实施单位业务管理和财务管理制 度	制度执行有效性	1	<p>项目实施单位业务管理和财务管理制度有待完善。</p> <p>财务管理制度方面。评价组对获取的兖州区公共汽车公司 2022 年—2024 年 6 月的财务资料进行分析，发现存在一些不规范的地方。第一，为与以前期间的财务数据形成延续性和可对比性，针对政府补贴资金，未使用递延收益科目；第二，大量的成本费用支出应当计入主营业务成本或其他业务成本计入管理费用科目，比如维修人员、调度人员等薪酬支出，导致账面管理费用占比偏高，明显高于行业平均水平，2023 年管理费用与主营业务成本比例达到 62%，而其他地区的该比例仅为 10%—15%。</p> <p>业务管理制度方面。公交广告的所有权通常属于公交公司，公交站牌广告的经营权一般是公交公司外包给广告公司，或者是公交公司下属的公交广告公司自己经营，通过签订合同来规定双方的权利和义务，广告公司需要按照合同约定的费用，每年向公交公司支付一定的费用，以获得公交广告的经营权。</p> <p>根据现场座谈和相关资料分析，兖州区公交广告业务由兖州区公共汽车公司的第三产业济宁市兖州区公交广告公司负责运营，济宁市兖州区公交广告公司自主经营自负盈亏，兖州区公共汽车公司与济宁市兖州区公交广告公司未签订广告经营权相关协议，也未规定济宁市兖州区公交广告公司每年需要支付的广告收入比例。根据兖州区公共汽车公司提供《2021 年—2024 年 6 月广告公司收支明细》，2021—2022 年上交公交公司 188 万元，2023 年上交公交公司 38.59 万元，经访谈获知该部分资金均为往来款而非经营利润。</p>