

# 2019 年度长沙市轨道交通集团有限公司 乘客票价补贴专项资金 绩效评价报告

为加强财政支出管理，提高财政资金使用效益，按照《预算法》、《国务院关于深化预算管理制度改革的决定》（国发〔2014〕45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）、《中共湖南省委办公厅、湖南省人民政府关于全面实施预算绩效管理的实施意见》（湘办发〔2019〕10号）、《长沙市财政局关于印发<长沙市市级预算部门（单位）整体支出和项目支出绩效管理办法（试行）>的通知》（长财办〔2019〕24号）和《长沙市财政局关于开展2020年财政重点绩效评价工作的通知》（长财绩〔2020〕2号）等文件精神，长沙市财政局绩效评价工作组于2020年6月至8月，对长沙市轨道交通集团有限公司（以下简称“长沙轨道集团”）2019年度乘客票价补贴实施了绩效评价。评价采用定量分析和定性分析相结合的方法，从预算编制与执行、资金使用、资金监督与管理及财务会计信息、项目组织管理、项目绩效完成等方面对项目进行了综合评价。现将项目绩效评价情况报告如下：

## 一、评价情况

绩效评价工作分为前期准备、现场评价实施、综合评价阶段和出具评价结论四个阶段。

1、评价前期准备阶段（2020年4月25日至7月5日）：绩效评价工作组学习相关政策法规，收集前期基础资料，了解项目基本情况，制定绩效评价工作方案，建立评价指标体系并征求被评价单位意见。

2、现场评价阶段（2020年7月6日至7月17日）：评价资金总体93,482.40万元，涉及5家资金使用单位。绩效评价组分成3个现场评价小组，对长沙轨道集团、1号线、2号线、4号线建设公司及运营公司进行现场评价，评价资金93,482.40万元，抽查率100%。通过听取项目单位对项目情况的汇报；检查和核对财政资金预算资料，项目立项文件、项目合同等项目执行资料，项目收支明细账及原始凭证等财务资料；收集、整理、分析评价基础资料和数据等方法。采取资料检查与现场查看相结合的方式对长沙轨道集团2019年度乘客票价补贴项目资料进行全面查看。

3、综合评价阶段（2020年7月17日至8月7日）：整理资料，综合单位的情况进行比较分析，修正分值，形成基本结论，出具评价报告初稿。

4、出具评价结论（2020年8月11日至8月31日）：报告初稿经省财政厅评审，在征求相关部门、单位意见后，对报告进行修改、完善后成绩效评价报告。

## 二、项目基本情况

### (一) 项目单位基本情况

长沙轨道集团于 2006 年 6 月根据长政办函〔2006〕79 号文件筹建成立。2009 年 4 月，市委、市政府对轨道集团进行重组，并撤销轨道办。重组后的轨道集团为国有独资企业，注册资金 50 亿元，主要承担轨道交通项目的融资、投资、建设、运营、管理。

公司现设 18 个部门、13 个全资/控股子公司、1 个分公司及 1 个授权管理的参股公司，各部门、子(分)公司下设专业科室，履行相应职能职责。

截至 2019 年 12 月 31 日，长沙轨道集团共建成通车 3 条地铁线路，运行总里程 83.425km，其中：1 号线运行里程 23.55km；2 号线及西延一期运行里程 26.375km；4 号线运行里程 33.5km。2014 年 4 月 29 日，长沙轨道交通 2 号线一期开通试运营；2015 年 12 月 28 日，长沙轨道交通 2 号线西延一期开通试运营；2016 年 6 月 28 日，长沙轨道交通 1 号线一期开通试运营；2019 年 5 月 26 日，长沙轨道交通 4 号线一期开通试运营。2019 年全年，长沙轨道交通共计发送旅客 3.34 亿乘次，日均客运量达 106 万乘次，最高日客运量为 2019 年 10 月 1 日的 141.41 万乘次。

### (二) 项目基本情况

#### 1、项目立项背景

轨道交通项目具有投资大、运营成本高、政府定价、公益

性强等突出特点。轨道交通基于公益性，需依据政府的主导，实施票价优惠政策以降低乘客的出行成本；而基于经营性，低票价政策的实施会导致企业亏损。城市轨道交通企业需要在政府监管下，构建一种具有激励性的补贴机制，以便能够补偿企业合理的、必要的成本支出，维持企业正常经营运转及发展壮大的需要，避免企业不断扩大成本并把这种成本转嫁给乘客、政府和社会，损害社会整体福利水平。

长沙轨道交通目前执行的票价政策，是在综合考虑社会承受能力、企业运营成本和交通供求状况的基础上，通过完善价格形成机制，根据服务质量、运输距离以及各种公共交通换乘方式等因素，建立多层次、差别化的价格体系，并实行对于特殊人群半价或免费的票价优惠政策，增强公共交通的公益性与吸引力。

根据《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）文件精神，对实行低票价、减免票、承担政府指令性任务等形式的政策性亏损，对企业在技术改造、节能减排等方面的投入，地方财政给予适当补贴补偿。

## **2、项目立项依据**

依据长沙市人民政府市长办公会议纪要（长沙市人民政府办公厅2019年2月2日〔2019〕10号）文件精神，原则上同意市财政局提出的轨道交通运营补贴测算思路及后续资金筹措的相关建议，2019年对轨道交通安排乘客票价财政补贴。2019年

9月11日，长沙市财政局上报呈批件，由市常务副市长批示，同意了《关于长沙市轨道交通乘额票价财政补贴机制研究项目分析报告（初稿）》。依据30年的预期总收入与总成本之间的差异考虑客流量的情况，计算出单一乘次补贴为6.46元/乘次。

### 3、项目绩效目标

**项目总体目标：**依据湖南省城市综合交通体系“十三五”发展规划对轨道交通的绩效总体目标为：通过提高运输能力、提升服务水平、增强公共交通竞争力和吸引力，构建以公共交通为主的都市机动化出行系统，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。

**阶段性目标：**根据城市轨道交通的经济属性，对于城市轨道交通补贴的最低要求是保证轨道交通企业的持续经营，保障社会公共需求的满足。因此补贴最根本的依据就是轨道交通运营的成本补偿额，将票款收入和成本的差额作为补贴的基准额。在此基础上，将企业降低成本的激励纳入到补贴方式设计中，在符合社会利益目标的同时，维持有效率的城市轨道交通企业运营。

### 三、项目资金情况

#### （一）项目资金组成及执行情况

2019年长沙市财政局安排下拨长沙轨道集团乘客票价补贴财政资金93,482.40万元，实际到位资金93,482.40万元，具体拨款明细如下：

单位：万元

| 序号 | 收款单位          | 拨款单位          | 拨款时间        | 资金到位数     | 指标文号           |
|----|---------------|---------------|-------------|-----------|----------------|
| 1  | 长沙市轨道交通集团有限公司 | 长沙市国库集中支付核算中心 | 2019年6月28日  | 15,000.00 | 长财建字(2019)078号 |
| 2  | 长沙市轨道交通集团有限公司 | 长沙市国库集中支付核算中心 | 2019年11月27日 | 8,482.40  | 长财建字(2019)144号 |
| 3  | 长沙市轨道交通集团有限公司 | 长沙市国库集中支付核算中心 | 2019年12月27日 | 70,000.00 | 长财债字(2019)010号 |
|    | 合计            |               |             | 93,482.40 |                |

## (二) 项目资金的分配及使用情况

乘客票价补贴由市财政局通过市国库集中支付直接拨付至长沙轨道集团，集团依据资金计划用款表，将资金分配给运营公司与建设公司。2019年乘客票价补贴资金具体分配明细如下表：

单位：万元

| 收款单位                    | 项目分配内容明细 | 分配(下拨)时间   | 金额        |
|-------------------------|----------|------------|-----------|
| 长沙市轨道交通一号线建设发展有限公司      | 乘客票价补贴   | 2019/7/31  | 15,000.00 |
| 长沙市轨道交通一号线建设发展有限公司(运营)  | 乘客票价补贴   | 2019/12/31 | 8,000.00  |
| 长沙市轨道交通一号线建设发展有限公司      | 乘客票价补贴   | 2019/12/31 | 20,000.00 |
| 长沙市轨道交通集团有限公司(二号线西延线公司) | 乘客票价补贴   | 2019/12/31 | 7,600.00  |
| 长沙市轨道交通四号线建设发展有限公司(运营)  | 乘客票价补贴   | 2019/12/31 | 15,000.00 |
| 长沙市轨道交通四号线建设发展有限公司      | 乘客票价补贴   | 2019/12/31 | 27,882.40 |
| 合计                      |          |            | 93,482.40 |

长沙轨道集团每月依据各线路公司的资金预算拨付资金，由于专项资金下拨时间较晚，前期资金使用由集团自有资金垫付，专项资金到账后，集团以往来挂账方式冲减前期拨付。

各线路公司依据《长沙市轨道交通乘客票价补贴暂行办法》、《长沙市轨道交通集团有限公司财务管理制度》等文件规定使用资金，建设公司主要用于偿还贷款利息与缴纳轨道建设过程中形成房屋建筑物应征的房产税，运营公司的资金主要用于弥补经营亏损。截止 2019 年 12 月 31 日，项目资金使用明细如下：

单位：万元

| 资金支出单位                      | 资金支出用途 | 金额        | 是否属于专项资金支出范围 |
|-----------------------------|--------|-----------|--------------|
| 长沙市轨道交通一号线建设发展有限公司          | 偿还贷款利息 | 33,115.61 | 是            |
|                             | 缴纳房产税  | 1,884.39  | 是            |
| 长沙市轨道交通一号线建设发展有限公司（运营）      | 弥补经营亏损 | 8,000.00  | 是            |
| 长沙市轨道交通集团有限公司<br>（二号线西延线公司） | 偿还贷款利息 | 6,226.19  | 是            |
|                             | 偿还贷款本金 | 1,301.25  | 专项资金使用办法中未明确 |
|                             | 缴纳房产税  | 72.56     | 是            |
| 长沙市轨道交通四号线建设发展有限公司          | 偿还贷款利息 | 27,882.40 | 是            |
| 长沙市轨道交通四号线建设发展有限公司（运营）      | 弥补经营亏损 | 15,000.00 | 是            |
| 合计                          |        | 93,482.40 |              |

#### 四、项目实施情况

##### （一）项目组织情况

乘客票价补贴由市财政局会同长沙轨道集团负责管理。市财政局主要负责乘客票价补贴专项资金预算审核和下达、资金审核拨付、资金使用监督检查以及组织开展预算绩效管理工作等，指导资金使用部门加强资金管理等相关工作。

长沙轨道集团主要负责乘客票价补贴专项资金实施方案编制和审核、项目实施监督等，研究提出资金分配方法和检查考核方法，配合市财政局组织实施绩效评价工作，指导资金使用单位做好项目和资金管理等相关工作。

长沙轨道集团下属运营公司、建设公司等资金使用单位做好项目申报、资金预算、组织实施及监督、资金使用管理和监督、绩效管理等工作。

## **（二）项目管理情况**

乘客票价补贴资金由轨道集团统筹管理，根据各公司的资金预算与实际经营情况拨付至各线路公司。资金使用单位各项支出严格按照集团制度执行，资金计划按月申报。各线路建设公司依据项目概算按工程进度支付工程款，依据借款合同按期还本并支付利息。运营单位设立成本控制中心，开展成本定额规划、成本分析和成本优化等工作，制定涵盖人力、能耗、物资、维修等各个模块的成本管理目标，较好地控制了公司的成本支出。

## **五、制度建设和各项法律法规制度的执行情况**

### **（一）各项管理制度建立健全情况**

长沙市财政局制订了《长沙市轨道交通乘客票价补贴暂行办法》。

长沙市轨道集团建立系统的内部控制管理制度，并依据类别整理汇编成册，如：行政审批类、工程质量管理类、工程安

全管理类、财务管理类等。在财务管理、预算管理、融资管理、采购、招投标、工程管理等各方面各环节规范管理，制度完善。

运营公司在集团制度框架和范围内制定《财务支付审批制度》《预算管理办法》、《采购制度》等管理制度，并依据经营业务实际制订了各项安全管理办法、《应急预案》、《乘客投诉定责管理办法》、《车站保洁工作管理细则》、《车站票务运作手册》等各项制度，涵盖了公司运营工作的各个方面。

## **（二）制度执行情况**

长沙市轨道集团及各资金使用单位能够按照上述制度的相关规定，开展项目管理及其他日常管理工作。

## **六、项目的产出成果及效益情况分析**

### **（一）项目产出**

#### **1、服务质量方面**

依据长沙市道路运输管理处《轨道交通行业 2019 年服务质量通报》，轨道交通运营服务质量考评综合评分 93.21 分，服务质量达标。线网列车运行图兑现率、列车正点率、列车服务可靠度达标，列车退出正线运行故障率符合城市轨道交通运营管理规范要求。轨道交通运营能够落实惠民政策，开展“心服务”，推出爱心雨伞、手机充电柱、书香地铁等一系列便民服务活动；通过开通长沙地铁 APP 扫码乘公交功能，完成了长沙地铁 APP 与移动和包支付 APP、湘行一卡通 APP 集成优化，新增信用金退款申请、刷码后闸门未开再刷一次、超程自助补票等功能，

互联网系统功能进一步完善。同时提升 2 号线闸机通行能力，优化闸机乘客显示屏引导图片、闸机通行逻辑，AGM 通行效率提高约 20%。联合长沙市公共交通治安管理分局，自 11 月 25 日起试点“安全快捷通道”，加快早晚高峰期乘客进站速度，为广大乘客提供更为便捷的乘车出行体验。

## 2、安全运营方面

以“安全第一”为宗旨，以“互联网 + 群防群治”方式加大巡逻力度，开展消防演练、公交接驳演练等应急实战，提升应急处置和协同作战能力；开展安全专项平推式检查，依据安全工作重点设立 28 个专项检查，对发现的问题督促整改落实；通过培训、论坛、知识竞赛、安全月活动等方式学习交通部新法规，增强员工安全意识，提高维护安全的能力。长沙地铁自 2014 年 4 月 29 日 2 号线开通运营以来，未发生险性及以上行车和设备事故，未发生员工因责重伤事故，未发生责任乘客死亡事故，运营安全持续稳定。

## 3、客流提升

依据运营调度部客运量系统统计数据，2019 年地铁 1 号线客运量较 2018 年增长率为 17.34%；地铁 2 号线客运量较 2018 年增长率为 14.73%；由于地铁 4 号线的开通，综合客运量较 2018 年增长率为 35.19%。轨道交通运营以“服务乘客”为原则，根据客流情况，采用高峰加车，平峰抽线的方法，科学合理安排上线列车；启动大站优化改造工作，增加闸机数量、升级导向系

统、开展亮化工程改造、采用“自由换乘”方式，提升客运组织能力。

#### **4、新线运营**

以“紧张有序”为标准，实现同年度单线试运营、双线试运行。长沙地铁4号线载客试运营，3、5号线开通试运行，运营里程达到142.6公里。

#### **5、技术研发**

以“科技创新”为动力。编制发布《运营公司技术委员会管理办法》《运营公司科技创新管理办法》；开展重点领域科研课题研究14项；“全息投影项目”、“智能烟温传感器拆装工具项目”获批国家专利，轨道式巡检机器人成功申报国家专利；“轨道移动小车”、“移动闸机系统”等8项自主研发科技项目参展“2019中国国际轨道交通和装备制造产业博览会”，提高了长沙轨道交通的技术水平。

### **（二）项目效益**

乘客票价补贴弥补长沙轨道集团资金不足，使长沙轨道集团向“去平台、市场化”转型。根据2019年实际执行情况，通过该项目的实施，长沙轨道集团已逐步向市场化经营转变，补贴资金能弥补部分运营及建设资金不足，促进轨道事业的可持续发展。在增加社会就业，节约能源、降低污染，改善城市交通拥挤、提高城市品牌方面产生了良好的效益。地铁的准时、高效、快捷、舒适，给乘客出行带来了便利和保障，在提高城市

活力、提高城市形象起到重要作用。

## 七、存在的问题

### （一）项目立项未取得政府正式批文

本专项的立项依据为：长沙市人民政府市长办公会议纪要（长沙市人民政府办公厅〔2019〕10号），以及长沙市财政局上报呈批件。

会议纪要原则上同意市财政局提出的轨道交通运营补贴测算思路及后续资金筹措的相关建议。呈批件同意了《关于长沙市轨道交通乘额票价财政补贴机制研究项目分析报告（初稿）》。此两份文件仅就相关事项进行了处理，但未就乘客票价补贴机制事项进行正式批复。

此事项不符合《长沙市财政专项资金管理办法》（长政发〔2016〕3号）第五条“专项资金及其子项的设立、调整、撤销由市财经工作领导小组研究决定。设立程序为……报市政府常务会议初审；市财经工作领导小组根据国民经济计划及市委、市政府的决策部署，最后集中审定需安排的专项资金类别及控制数”相关要求。

### （二）乘客票价补贴暂行办法不完善

长沙市财政局制订了《长沙市轨道交通乘客票价补贴暂行办法》（以下简称“办法”）涉及条款13条，从制订依据、补贴对象、核算方法、资金申请等方面进行阐述，但相关要求不明确，内容不完善。

## 1、运营成本中“折旧摊销”计算方法不明确

乘客票价补贴的补贴依据为线路成本与运营收入的差额，《办法》第五条：“线路运营成本为轨道交通运营企业年度内发生的该线路固定资产折旧，日常运营费用，构筑物、建设物、设施设备的维护、维修、更新改造费用以及相关财务费用等”。

依据《长沙市轨道交通乘额票价财政补贴机制研究项目分析报告》对于“折旧摊销”的计算依据为：按各线路贷款部分形成的资产按30年（与贷款还本付息同周期）进行等额摊销。

长沙市人民政府《关于轨道线路折旧办法的批复》（长政函〔2017〕35号）同意长沙轨道集团“对已开通的轨道线路暂不提折旧”的请示。截止2019年底，轨道集团尚未对各线路资产计提折旧。

《长沙市轨道交通乘额票价财政补贴机制研究项目分析报告》中的“折旧摊销”，与各线路公司依据《企业会计准则》计提折旧摊销的方法存在较大差异。而《办法》中对于“线路固定资产折旧”具体定义和计算方法不明确，会影响专项资金使用范围的严谨性。

## 2、绩效挂钩具体措施不明确

依据《办法》第九条：“交通运输局建立健全轨道交通企业的年度综合考核评价体系，对任务完成情况、服务质量进行考核评价，并将考核结果与乘客票价补贴挂钩”。《办法》第六条：“轨道交通企业于每季度末向市财政局申请乘客票价补贴，市财

政局按程序报批后拨付轨道交通企业；轨道交通企业在次年3月底前向市财政局申请结算上一年度的补贴，由市财政局审核后多退少补”。

由《办法》可见，交通运输局对轨道交通乘客票价补贴项目具有一定的监管义务，但乘客票价补贴项目资金由轨道交通企业直接向财政申请，对于考评结果与乘客票价补贴挂钩的审批权限未明确，不利于绩效挂钩的实际执行。

### 3、《办法》内容不完善

《办法》未明确专项的设立程序；未明确专项资金涉及调整的具体情况；未明确专项资金分配的具体原则，未明确专项资金管理的相关要求。《办法》内容过于简化，相关要求需要完善。

#### **（三）项目主管部门不明确**

《长沙市财政专项资金管理办法》（长政发〔2016〕3号）规定：1、专项资金的项目支出预算由市业务主管部门编制，经市财政部门审核后，按法定程序报批；2、市业务主管部门应按规定组织专项资金的项目申报和审批工作；3、项目资金使用后，市业务主管部门应当组织对重点项目的资金管理使用情况、目标实现程度、资金使用效益等进行绩效评价工作。

长沙轨道集团乘客票价补贴项目，预算申报由长沙市财政局经济建设处主办；交通运输局对轨道交通企业的服务质量进行年度综合考核；长沙市人民政府国有资产监督管理委员会对

长沙轨道集团履行出资人的义务，每个部门仅履行部分职责，但并未就乘客票价补贴项目进行系统监管。项目主管部门不明确，导致乘客票价补贴项目由长沙轨道集团作为资金使用单位，直接向市财政局申请资金，并自行监管。

#### **（四）绩效目标未细化量化**

依据长沙轨道集团提供的乘客票价补贴相关评价资料，除长沙市人民政府市长办公会议纪要（长沙市人民政府办公厅〔2019〕10号）中“统筹推进轨道交通集团去平台市场化，明确经营收入奖励机制，降成本增效益”相关内容外，未见其他与绩效目标相关的资料，项目绩效目标不能够全面反映项目应达到的数量、质量、时效、成本及预期效益，绩效目标未细化量化。

此事项不符合《湖南省预算绩效管理暂行办法》（湘财绩〔2013〕29号）第十一条 绩效目标编制按照“谁申请资金，谁编制目标”的原则进行；第十六条 绩效目标应当符合细化量化的要求“绩效目标应从数量、质量、成本和时效等方面进行细化，须用定量表述为主。不能以量化形式表述的，应当采用分级分档的形式定性表述，并具有可测量性”的相关规定。

#### **（五）资金分配无科学方法**

依据长沙轨道集团提供的相关资料，2019年度乘客票价补贴专项资金年初预算时未分配，至年末资金拨付后，集团依据已经实现运营的各线路公司当期的经营亏损和偿债利息进行简单分配。但在长沙轨道集团层面，对于乘客票价补贴专项资金

如何分配，以什么比例进行分配，如何体现公正合理，尚未形成成文的分配制度和计算方法。

此事项不符合《湖南省省级财政专项资金分配审批管理办法》（湘政办发〔2015〕90号）专项资金分配原则中“实施科学决策、集体研究，减少资金分配的随意性，提高科学性和公平性。专项资金采取项目法或因素法进行分配”等相关规定。

#### **（六）专项资金下达较晚、加重企业资金压力**

2019年度乘客票价补贴专项下达资金总额为93,482.40万元，其中2019年12月27日下达78,482.40万元，占资金总体的83.95%。而在资金未下达期间，项目的支出由长沙轨道集团通过自有资金或融资借款垫付，由于专项资金下达较晚，加重了企业资金压力。

#### **（七）项目管理不完善**

现场评价时依据长沙轨道集团提供的资料，2019年度列车准点率99.9%，达到了行业要求。但还是存在列车晚点的情况，如1号线发生了5起晚点2-5分钟，2起晚点5-10分钟的列车晚点，4号线发生11起晚点2-5分钟，1起晚点5-10分钟的情况。

抽查铁道学院站3号出口通道约20米无监控，存在监控盲区；铁道学院4号口出道通道存在监控死角；黄土岭4号出口通道存在约5米监控盲区。

另在检查过程中存在站台内照明灯坏，未及时修复，部分

站点外墙被贴小广告未及时清除的情况。

### **（八）各线路公司竣工决算进度慢**

经检查 1、2、4 号线建设公司，目前尚未进行竣工决算。地铁 2 号线一期于 2014 年 4 月 29 日开通试运营，2 号线西延一期 2015 年 12 月 28 日开通试运营；1 号线一期 2016 年 6 月 28 日开通试运营，至 2019 年 12 月 31 日，均已运营超过 4 年；但都未完成竣工决算。

据建设公司解释，在项目整体验收后，建设公司已陆续上报合同结算资料交财政评审中心进行评审，但由于地铁建设项目的复杂性；地铁建设涉及多个标段公司，子项目众多；存在部分项目公司提供的资料需后续补充等原因，截止目前尚未按时办理竣工决算。

未及时竣工决算不利于反映项目的实际财务状况；不利于考核项目的建设计划、概算执行和投资效果；不利于固定资产管理。

此情况不符合《基本建设项目竣工财务决算管理暂行办法》（财建〔2016〕503 号）第二条“基本建设项目完工可投入使用或者试运行合格后，应当在 3 个月内编报竣工财务决算，特殊情况确需延长的，中小型项目不得超过 2 个月，大型项目不得超过 6 个月”的相关规定。

## **八、相关建议**

### **（一）乘客票价补贴行文立项**

建议市财政局及相关主管部门依据《长沙市财政专项资金管理办法》（长政发〔2016〕3号）相关规定，由市财经工作领导小组集中审定乘客票价补贴项目及控制数，通过正式批复文件对乘客票价补贴进行规定。

### **（二）完善乘客票价补贴专项资金管理办法**

建议业务主管部门牵头与市财政部门共同商讨，按规范、公开、透明的原则对乘客票价补贴专项资金管理办法进一步完善，制订实施细则，明确专项资金的绩效目标、使用范围和对象、管理职责、分配办法、申报条件及审批程序、存续期限和监督评价、责任追究等内容，确保乘客票价补贴相关工作有法可依。

### **（三）明确项目主管职责**

建议长沙市人民政府明确乘客票价补贴项目的主管部门，并明确主管职责。对后期专项资金的项目支出预算编制，项目申报、资金管理使用、目标实现程度、资金使用效益等进行系统的管理，更好地发挥乘客票价补贴项目实施的效果。

### **（四）明确项目总体目标并细化阶段性目标**

建议主管部门依据“谁申请资金，谁设定目标规范”的原则，对乘客票价补贴专项制订更细化的目标。依据轨道交通运营的实际状况以及我市财政资金的具体情况，明确项目的总体目标，并将之分解细化为阶段增长、逐步可行的阶段性目标，更好的

指导轨道交通乘客票价补贴项目的科学稳定的发展。

### **（五）形成切实可行的资金分配方案**

建议长沙轨道集团依据轨道交通运营的实际情况、本集团资金预算方案，考虑未来发展趋势，制订更加合理、科学的资金分配方法，并行成制度，便于绩效工作更好地开展。

### **（六）依据办法规定资金分阶段下达**

依据《长沙市轨道交通乘客票价补贴暂行办法》第六条：“轨道交通企业于每季度末向市财政局申请乘客票价补贴，市财政局按程序报批后拨付轨道交通企业。轨道交通企业在次年3月底前向市财政局申请结算上一年度的补贴，由市财政局审核后多退少补”。建议长沙轨道集团按季度申请资金，财政部门依程序审批下拨，保证资金及时下达，发挥资金使用效率。

### **（七）加强项目管理**

由于我市轨道交通近几年发展迅速，客流量进一步增加，相关设施设备运行负荷加大，相关的运维人员工作劳动强度增大。建议轨道运营公司在控制成本的同时，加强对项目的管理，优化流程，加快微小故障处理速度，将设施设备的定期维护做细做实，保障轨道交通的良好运营。

### **（八）加快竣工决算进度**

建议长沙轨道集团要及时指导督促项目建设单位，完成工程竣工价款结算，督促项目建设单位按时编报项目竣工财务决算。同时项目主管部门还应加强与市级相关部门的对接协商，

配合市审计局加快项目的审计和支付进度，及时协调解决项目审计过程存在的相关问题，力争在规定时限内完成项目的竣工决算审计工作。

### 九、综合评价情况及评价结论

根据《长沙市轨道交通乘客票价补贴专项资金绩效评价指标评分表》（具体详见附表1），我们经过定量和定性分析，2019年度乘客票价补贴专项最终评分结果为84.75分，综合评价等级为：“良好”。

长沙市财政局绩效评价工作组

2020年8月31日