

巡游出租车更新新能源车补助资金项目 绩效评价报告

一、项目基本情况

（一）项目概况

为打赢蓝天保卫战，加快新能源巡游出租汽车的推广应用，郑州市政府决定将主城区内原有的传统燃料巡游出租车更新为新能源汽车并对符合政策的车辆发放财政补助资金，该项目由郑州市出租汽车客运服务中心负责实施。

项目启动前，郑州市共有巡游出租车经营权数量10,854个，每个经营权对应1辆（台）巡游出租车。

该项目于2020年正式启动，截止2021年12月31日，已完成更新10,830台，其中：享受补贴政策车辆总数为10,749辆，不享受补贴政策81辆（3辆车非纯电动，77辆非指定车型，1台强制报废后更新）；未完成更新24台。依政策另新增1,021个经营权，对应的纯电动出租车不享受补贴。

（二）项目绩效目标

项目绩效目标为通过新能源车在出租车行业的推广，达到节能减排的效果，使郑州市大气污染情况有所改善；更新新能源出租车政策知晓率达100%，补助发放率达100%。

二、绩效评价工作情况

（一）绩效评价原则

本次绩效评价工作坚持定量优先、定性与定量相结合的方式，设置合理的评价指标及标准，遵循“科学公正、统筹兼顾、激励约束、公开透明”的原则进行评价。

（二）绩效评价指标体系

通过梳理项目基本情况，评价工作组根据绩效评价的基本原则，严格遵循问题导向的设计思路，结合巡游出租车更新新能源车补助资金项目的内容和特点，从项目决策、项目过程、项目成本、项目产出、项目效果5个方面设计指标体系。具体包括5个一级指标，16个二级指标，34个三级指标。

（三）绩效评价方法

评价实施过程中，综合使用比较法、成本效益分析法和公众评判法等多种评价方法，对评价对象进行综合评价。

三、评价结论

该项目最终评价得分为 75.36 分，评价级别为中。评价认为项目立项依据充分，绩效目标明确合理，资金预算的编制和分配有依据，项目的实施和资金的使用符合国家政策和新能源发展的战略方向。同时也存在政策论证不够充分、降低车辆使用效益、政策的制定和执行不够规范、管理制度不健全，过程监管不完善等问题。

四、绩效评价指标分析

（一）项目决策情况

项目决策指标包含 3 个二级指标 6 个三级指标，权重为 10 分，该项得分 6.9 分，得分率 69%。项目决策主要从项目

立项、绩效目标、资金投入三方面进行考察。项目立项考察立项依据充分性、立项程序规范性；绩效目标考察绩效目标合理性、绩效指标明确性；资金投入考察预算编制科学性、资金分配合理性。主要扣分项为绩效指标明确性、预算编制科学性、资金分配合理性。

（二）项目过程情况

项目过程指标包含 2 个二级指标 5 个三级指标，权重为 15 分，该项得分 10.25 分，得分率 68.33%。项目过程主要从资金管理、组织实施两方面进行考察。资金管理考察资金到位率、预算执行率、资金使用合规性；组织实施考察管理制度健全性、制度执行有效性。主要扣分项为资金使用合规性、管理制度健全性、制度执行有效性。

（三）项目成本情况

项目成本指标包括 3 个二级指标 3 个三级指标，权重为 15 分，该项得分 9 分，得分率 60%。项目成本主要从经济成本、社会成本、生态环境成本三方面进行考察。经济成本考察项目资金占市本级财政收入资金比例；社会成本考察普通群众出行费用增长率；生态环境成本考察动力电池回收配套产业完善程度。主要扣分项为项目资金占市本级财政收入资金比例、普通群众出行费用增长率、动力电池回收配套产业完善程度。

（四）项目产出情况

项目产出指标包含 3 个二级指标 9 个三级指标，权重为

30 分，该项得分 25.65 分，得分率 85.50%。主要考察产出数量、产出质量、产出时效三个方面。产出数量考察新能源车更换数量完成率、补贴资金完成率；产出质量考察补贴对象发放的合规度、补贴资金发放金额的合规度、新能源车满足巡游出租车日常运营程度、差错更正率；产出时效考察车辆更换完成及时率、补贴资金拨付及时率、补贴发放完成及时率。主要扣分项为补贴对象发放的合规度、补贴资金发放金额的合规度、新能源车满足巡游出租车日常运营程度、差错更正率、车辆更换完成及时率。

（五）项目效果情况

项目效果指标包含 5 个二级指标 11 个三级指标，权重为 30 分，该项得分 23.56 分，得分率 78.53%。项目效果主要从经济效益、社会效益、生态效益、可持续影响和服务对象满意度五个方面进行考察。经济效益考察营运成本节约程度、对车辆制造企业的经济带动效应、车辆使用效益程度；社会效益考察新能源汽车相关服务企业增长程度、提升城市形象程度；生态效益考察碳排放减少程度；可持续影响考察对社会和生态影响的持续性、对同行业推广的可移植性；满意度考察车辆供应企业满意度、受益车主满意度、普通乘客满意度。主要扣分项为车辆使用效益程度、提升城市形象程度、碳排放减少程度、对同行业推广的可移植性、受益车主满意度、普通乘客满意度。

五、主要经验及做法、存在的问题及原因分析

（一）主要经验及做法

1. 政策制定及宣传方面

政策制定方面，充分发挥奖补资金政策导向作用，采用“奖补资金=基础奖补+差异奖补”、奖补资金退坡政策等形式促进了车主更新新能源车辆的积极性。

政策宣传方面，一是加强官方权威宣传引导，通过官方发布会及行业动员大会等形式解析政策；二是领导靠前答疑解惑，稳定引导车主主动更新车辆；三是强化媒体多元化宣传引导，通过大众媒体和自媒体进行深入细致的正面引导。

2. 具体执行方面

一是强化领导责任制，客运中心建立了领导分包企业制度，实时掌握车辆更新工作进度；二是增设办理网点，分流办理人员，提高工作效率；三是开辟绿色通道，增设集中办公区域，为更新车主提供经销企业、银行等一站式；四是做好相关辅助工作，如协调充电基础设施建设、厂家承担车主购车贷款利息、帮助经济困难车主“一对一”解决实际问题等。

3. 后续服务方面

一是协调上汽集团针对本次新能源更新的车辆推出终身免费基础保养服务，其他车企也出台类似的减免费保养服务政策；二是与车辆生产厂家和 4S 店联系沟通，定期制作和发布车辆使用注意事项和操作指南等。

（二）存在的问题及原因分析

1. 项目补贴论证不够充分

在全国大多数城市采用自然更新方式更换新能源出租车的情况下，郑州市采用“大额补贴+限期更新”的模式完成该项目，由于时间紧迫，关于补贴政策的论证未有效进行，致使财政资金逐步追加投入；供车企业准备不充分，导致部分车主已享受补贴但不能及时提到新车；选定补贴的车型未经充分测试和论证，实地推广后车主反映续航能力差。

2. 部分被更新车辆使用效益程度低

项目实施前，巡游出租车存在部分尚可使用年限较长的车辆，其中不乏2018和2019年购置的新车，数据显示营运剩余期限在4年及以上的占比为43.30%。结合出租车车辆营运政策，更新车辆后原旧车须退出营运市场，势必导致原车辆的使用价值降低，不能按照既定用途发挥经济效益，造成了一定的社会资源浪费。

3. 政策的制定与执行不规范

政策反复变动，执行过程中边干边改，缺乏政策的严谨性、统一性。项目实施过程中存在确定完成的时间节点频繁变动，确定的补贴标准与最初预算相比大幅度增加，确定的车辆更新完成时点也由“旧车退役”变为了“交付定金”。实际执行过程中，将前期文件提到的“燃油车更新新能源”汽车实施为后期的“双燃料动力车辆更新为纯电动汽车”，无形中限制了新能源的应用范围，一定程度影响了推广应用新能源的初衷。

4. 管理制度不够健全

项目实施过程中更多地采取“发现问题——解决问题”的管理模式，未建立健全内部管理制度，未能发挥财务和业务管理制度对项目顺利实施的保障作用。如未建立健全有明确指标的绩效评价制度、财务管理监督制度、旧车退役督导制度等，导致出现补贴台账业务系统出现错误记载、发放金额不准确等现象。

5. 相关处室协作不充分，全过程监管不完善

项目实施过程中未能与相关处室建立统一有效的沟通机制，导致项目实施全过程监控不到位。出现了奖补资金审核业务部门使用的系统数据与财务部门奖补资金发放台账不一致，财务部门已发放更新补贴车辆与交通局经营权管理系统中显示的车型不一致现象。通过核查交通局业务系统发现有9辆燃油车已经领取过更新补贴，但未按照政策要求完成旧车退运手续，仍处于运营状态。

六、有关建议

1. 加强项目论证，控制财政支出

项目实施之前应该充分调研、测算、论证，制定统一可行的政策，合理控制成本，严格执行预算；积极向上级申报项目，争取上级财政资金的支持以减少本级财政压力。

2. 建立低碳转型的长效机制，有序推广车辆更新

项目实施单位或行业相似部门在推广类似项目时，结合当地实际情况、实物状况、生态环境和财政经济等因素，因

地制宜，平稳、有序地推广新能源车辆更新。

在推广新能源应用方面，应当进一步培育营商环境和激发市场主体活力，建立健全能源低碳转型的长效机制。

3. 规范政策制定，严格制度执行

政策制定应规范严谨，尽可能前后一致杜绝朝令夕改，彰显政府的权威，给行政管理对象以合理、稳定的预期。下级制度的文件不得与上级文件存在明显冲突。政策执行过程中避免随意扩大缩小适用范围。

4. 健全内部管理制度

加强内控体系建设，制定完善的业务、财务管理制度，在处室（单位）管理、职责分工、业务流程等方面形成相互制约和相互监督的机制；建立健全绩效考核体系，开展绩效评价自评工作，充分履行监督检查职责，切实督促制度落实，完善均衡制约机制。

5. 加强处室（单位）协作，完善项目全过程管理

项目实施过程中与相关处室（单位）建立统一有效的沟通机制、数据共享机制，避免数据冗余、不一致、不准确。对项目实施各环节完善跟踪监管机制，确保项目实施目标达成。