绵竹市2020年城市公共汽车营运补贴

政策支出绩效评价报告

**被评单位：绵竹市交通运输局**

**委托单位：绵竹市财政局**

**评价机构：北京零点市场调查有限公司**

**2021年6月30日**

目 录

[一、政策基本情况 1](#_Toc78668794)

[（一）政策制定背景及设立依据 1](#_Toc78668795)

[（二）政策年度绩效目标 2](#_Toc78668796)

[（三）政策实施措施及管理方式 4](#_Toc78668797)

[1. 公交运营补贴方案 4](#_Toc78668798)

[2. 宏运公交公司经营状况 4](#_Toc78668799)

[（四）资金投入及使用情况 6](#_Toc78668800)

[二、评价工作基本情况 7](#_Toc78668801)

[（一）评价目的 7](#_Toc78668802)

[（二）评价思路 8](#_Toc78668803)

[（三）评价方法 8](#_Toc78668804)

[1. 查资料—案卷研究法 8](#_Toc78668805)

[2. 访对象—深度访谈 9](#_Toc78668806)

[3. 核落实—书面评审+现场核查+问卷调查法 10](#_Toc78668807)

[（四）评价指标 11](#_Toc78668808)

[三、政策绩效评价结论 11](#_Toc78668809)

[（一）评价结论 11](#_Toc78668810)

[（二）绩效分析 13](#_Toc78668811)

[1. 政策设计指标分析 13](#_Toc78668812)

[2. 政策执行指标分析 15](#_Toc78668813)

[3. 政策效果指标分析 18](#_Toc78668814)

[四、存在主要问题 21](#_Toc78668815)

[（一）公交车乘坐率总体较低，服务便利度有待加强 21](#_Toc78668816)

[（二）公交运营数据薄弱，资金精细化管理有待提升 22](#_Toc78668817)

[五、相关措施建议 22](#_Toc78668818)

[（一）提高公交公司数据管理，综合性降低营运成本 22](#_Toc78668819)

[（二）智能优化公交线网设计，创新多元化服务形式 24](#_Toc78668820)

[附件1 其他常用公交补贴模式 25](#_Toc78668821)

[附件2 绵竹市2020年城市公共汽车营运补贴政策支出绩效评价得分表 28](#_Toc78668822)

[附件3 问卷调查结构分析 38](#_Toc78668823)

[（一）乘客乘车与候车意愿 38](#_Toc78668824)

[（二）乘车基本情况 39](#_Toc78668825)

[1.乘车方便度 39](#_Toc78668826)

[2.乘车安全性 40](#_Toc78668827)

[3.乘车舒适度 40](#_Toc78668828)

[（三）乘客出行目的 41](#_Toc78668829)

[（四）后疫情时代公共交通发展 42](#_Toc78668830)

**绵竹市2020年城市公共汽车营运补贴政策**

**支出绩效评价报告**

按照《绵竹市财政局关于开展2021年财政支出绩效评价工作的通知》（竹财监〔2021〕145号），我们接受绵竹市财政局委托，于2021年6月2日至2021年6月3日对绵竹市交通运输局城市公共汽车营运补贴政策开展绩效评价，经过评价小组前期调研、第三方调查（含公众满意度问卷调查和实地核查）等环节，收集相关信息，依据评价指标体系对政策设计、政策执行、政策效果等方面进行综合分析评价，进行了1次座谈会、10人次深度访谈，分别采集1路、2路、4路、5路、6路、9路乘客问卷数据共90份。具体情况如下。

# 一、政策基本情况

## （一）政策制定背景及设立依据

公交优先，实质是百姓优先、民生优先。为认真贯彻落实城市公共交通优先发展战略,改善城市交通运营状况,不断满足和保障人民群众基本出行需求，绵竹市人民政府多年来致力于推动城市、城乡公交一体化进程，打造高效便捷、安全舒适、经济可靠、绿色低碳的城市公交系统。在原有个体经营的公交线路经营权已全部被收购,统一进行公司化经营的基础上，绵竹市宏运公交客运有限责任公司（以下简称宏运公司）先后取得了绵竹市城市公交和城乡公交经营权,成为绵竹市城乡一体化公共交通的承担者和市委、市政府公交优先民生政策的承载体，担负着全市城区、各镇区及村庄公交运营服务任务。

按照《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)文件中要求完善价格补贴机制,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。宏运公司以低于成本价方式确定的票价，属于低票价，对于形成的政策性亏损，应当获得适当补贴。经过《市交通局关于审定<绵竹市城市公共交通补贴建议方案>的请示》（竹交〔2018〕342号）的两次会商后，于2019年1月4日第十八届三十五次常务会议讨论通过《绵竹市城市公共汽车运营补贴办法》（竹府办〔2019〕5号），绵竹市人民政府决定给予城市公交和城乡公交亏损补贴。该政策由市交通局负责，市发改局、审计局配合，统筹考虑城乡公共交通运行实际，建立考核标准，做好补贴里程认定和成本监控。

## （二）政策年度绩效目标

根据《2020年度城市公共汽车营运补贴政策绩效目标表》，该项政策绩效总目标为进一步加快提升城市公交服务品质，保障运营企业微利经营，遵循“公开透明、责利对等、质量并考、适当补贴”的原则，建立健全政府财政补贴长效机制，预计2020年度绵竹市城市公交车运营总里程为634.00万公里，预算年度总金额330.00万元。综合参考了公交公司运营实际情况以及公交营运补贴特征，具体年度绩效目标如下所示：

**附表 绵竹市公交运营补贴政策年度绩效目标**

| **绩效指标** | **一级指标** | **二级指标** | **三级指标** | **年度指标值** |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| 产出指标 | 数量指标 | 全市城市公交车辆 | 宏运公交公司12条城市公交线路共98辆城市公交车辆 |
| 质量指标 | 进一步加快提升城市公交服务品质，保障运营企业微利经营 | 对我市所有城市公交纳入运营亏损补贴范围 |
| 时效指标 | 完成时间 | 2020年12月31日 |
| 成本指标 | 资金安排 | 预计2020年度我市城市公交车运营总里程为634万公里。预算年度总金额330.00万元 |
| 效益指标 | 可持续影响指标 | 保障运营企业微利经营，能健康持续发展 | 通过建立我市城市公交车辆运营补贴机制，使企业摆脱亏损局面，能更好地为群众提高高效、便利的城市公交服务，提升城市形象 |
| 满意度指标 | 群众满意 | 100.00% |

## （三）政策实施措施及管理方式

### 1. 公交运营补贴方案

根据绵竹市城市公共交通补贴建议方案会商意见，在借鉴德阳及其周边其他县市区的做法基础上，一方面采取公交车公里成本亏损补贴，按0.52元/公里进行补贴。该补贴标准是根据2017-2018测算公式：年平均亏损额÷年平均运行公里数=每公里亏损额(243.39万元÷466万公里=0.52元/公里)。另一方面，鼓励城市公交企业发挥自身成本和费用管控能力，实现年度利润在企业固定资产投入5.00%以内的(含5.00%)，视为企业年度合理利润回报；若企业年度利润超过企业固定资产投入的5.00%，超过部分应在下一年度补贴资金中予以抵扣。

### 2. 宏运公交公司经营状况

宏运公交公司现有车辆97辆，其中燃气车37辆，电动车60辆，新能源车辆比例61.86%；2020年三类免费人群刷卡243.41万人次，比2019年（285.92万人次）同期下降17.46%。目前绵竹市区开通城市公交线路11条，城镇公交线路1条，线路里程数共计157.70千米。

**附表 宏运公交公司线路里程数**

| 线路 | 里程数（千米) |
| --- | --- |
| 1路 | 11.50 |
| 2路 | 8.50 |
| 3路 | 13.00 |
| 5路 | 10.00 |
| 6路 | 18.00 |
| 8路 | 7.50 |
| 9路 | 14.00 |
| 12路 | 6.50 |
| 11路 | 20.00 |
| 15路 | 20.70 |
| 10路 | 9.00 |
| 16路 | 19.00 |
| 总计 | 157.70 |

2020年度营业收入1461.92万元，比2019年（营业收入1325.57万元）同比增长10.29%，营业成本1516.05万元，比2019年（营业成本1587.46万元）同比下降4.50%，其中营运补贴收入280.00万元，比2019年（运营补贴303.49万元）同比下降7.74%。2020年度因疫情影响，共计收到补助148.76万元，减免费用143.01万元。

**附图2019-2020年营业收入、成本及补贴情况（万元）**

## （四）资金投入及使用情况

2020年绵竹市城市公交运营补贴政策年初预算数330.00万元，主要根据公交公司2019年运营里程及2020年车辆运行计划进行2020年度资金测算（年度运营公里数640.00万公里\*补贴0.52/公里=332.80万元），2020年城市公交运营亏损核实金额为330.00万元，已全额拨付给绵竹市宏运公交公司，该笔资金由市财政局按季度分次直接下拨给宏运公交公司。

2019年12月至2020年12月绵竹市城市公交运营总里程为591.50万公里，实际发生金额307.00万元（591.50\*0.52=307.58）。公交公司资金结余13.00万元，多拨付资金于2021年一季度进行减扣。

**附表 城市公交运营补贴政策资金使用情况（万元）**

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **项目内容** | **年初预算数** | **实际支出数** | **资金结余数** | **支出率** |
| 城市公共汽车营运补贴政策 | 330.00 | 307.58 | 13.00 | 93.21% |

# 二、评价工作基本情况

## （一）评价目的

绵竹市城市公共汽车营运补贴政策绩效评价主要目的如下：

（1）衡量政策制定的科学性和适切性。在实际评价中通过政策出台背景、政策依据、决策过程和政策目标，对政策决策内容的完整性、政策目标的科学性、合理性进行分析，发现政策设计中存在的问题，并对具体原因进行深入挖掘。

（2）评估政策执行的有效性和规范性。对政策管理要素展开分析，就政策执行有效性和管理规范性进行判断，对其不符合规范的操作进行流程梳理，发现在组织实施与资金管理中存在的问题和薄弱环节，针对性地提出改进政策执行和项目管理的建议。

（3）检验政策资金分配、使用的经济性、效益性和公平性。考察政策资金分配、使用的实际情况，反映预期政策目标的实现程度，结合政策受益群体满意度调查，就政策实施是否总体有效或阶段性有效作出总体判断。

（4）分析上述三项关键问题并分析原因。对优化政策修订、完善政策执行和提升政策效益提出合理参考建议。

## （二）评价思路

本次绩效评价将在城市公共服务专项资金绩效管理的基础上，首先运用整套的绩效评价指标体系，对绵竹市公交运营补贴资金的成本效益展开评价，一是从“资金流”出发，通过收集、汇总和分析公交公司财务数据，重点评价公交的成本效益情况，将采用客流量及营收情况这两个维度对公交线路进行分类的方法，核算公交运营单位成本，评价公交运行效率；二是从“业务流”出发，通过对城市重点功能分区公交线路及站点进行实地勘察以及对乘客与司机分别开展实地访谈，更直观对公交实际运行与服务情况形成判断，并参考财务数据，得到全面的评价结论。最后将以“结果导向”为原则，聚焦城市发展与公共汽车交通定位，研究职能部门和公众等主要利益相关方在不同阶段的公交出行行为及公交经济、社会效果，梳理出服务管理过程中存在的问题，重点评价补贴模式合理性，对比其他地市补贴情况进行分析和建议。

## （三）评价方法

本次城市公共汽车营运补贴政策绩效评价主要采用了案卷研究法、现场核查法和深度访谈法进行综合评价。

### 1. 查资料—案卷研究法

通过深入研究《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)、《市交通局关于审定<绵竹市城市公共交通补贴建议方案>的请示》（竹交〔2018〕342号）、《绵竹市城市公共汽车运营补贴办法》等文件，全方位了解城市公共汽车营运补贴政策特性和使用规范等，梳理项目涉及部门及职能职责，并对公交运营补贴资金管理等做出判断。

### 2. 访对象—深度访谈

访对象指走访项目主管部门（单位），听取城市公共汽车营运补贴政策资金使用情况和资金拨付进度等项目管理情况，主要对市交通局部门（单位）1名分管领导、1名财务负责人和1名业务负责人，宏运公交公司1名负责人、1名财务负责人和5名公交司机进行访谈，了解城市公共汽车营运补贴的资金使用和管理规范，并探寻城市公共汽车营运补贴使用过程中的困难和挑战，为提高城市公共汽车营运资金管理和社会效益提供经验借鉴。在本绩效评价中，将在现场核查时使用一对一深访的形式，访谈内容包括但不限于：

（1）城市公共汽车营运补贴政策设计管理制度完善性，如城市公共汽车营运补贴政策立项依据、资金管理办法、效益评估工作实施方案等；

（2）城市公共汽车营运补贴政策的资金使用规范性和效率性，如城乡居民养老保险财政补助资金支出情况和项目收益情况；

（3）现阶段城乡居民养老保险财政补助政策的经验、不足以及相关建议等。

### 3. 核落实—书面评审+现场核查+问卷调查法

一是书面评审。书面评审工作将通过对政策总体情况、绩效情况等内容进行评审，并根据书面评审和现场评价结果，提出存在问题及相关建议，及时反馈至公司，进一步补充、调整材料，并根据评价指标进行初步打分。主要包括材料初审、模块审核、指标评分、汇总核查、总结反馈、最终归档等六个步骤。

二是现场核查。现场核查主要包括对财务原件审核、资料核查、项目实施点实地勘察工作。

绵竹市城市公共汽车营运补贴政策现场核查内容包括且不限于：

（1）绵竹市城市公共汽车营运补贴政策资金的收支情况和凭证；

（2）绵竹市城市公共汽车营运补贴政策资金管理机制建立情况；

（3）该财政支出政策预期补助情况、结余资金收益情况；

（4）该财政支出政策完成的产出和绩效。

三是问卷调查法。本次项目组采集90份问卷调查数据，可以定位项目相关利益群体，收集村民的满意程度，形成具有代表性的结构化证据，并为资源分配和县级基本财力保障机制政策的制定提供定量参考依据，促进资金实现其效果目的。

## （四）评价指标

为衡量补贴资金绩效目标实现程度，本次绵竹市城市公共汽车营运补贴政策绩效评价遵循定性与定量相结合、共性指标与个性指标相结合的原则，设计绩效评价指标，兼顾成本规制情况和服务质量管理结果，既要考核财政支出政策的财务管理，又要评价政策执行和管理情况，从而将正向引导与逆向约束有机结合。因此，本项目绩效评价指标设计要围绕成本效益、服务管理、资金管理、线网规划和公交服务产生的社会效益等方面做绩效评价，重点考核公交运营的产出和效益。

基于绩效评价原则及项目实施内容，从政策设计、政策执行和政策效果3个方面建立评价指标体系，共构建3项一级指标，11项二级指标，21项三级指标。

# 三、政策绩效评价结论

## （一）评价结论

**2020年绵竹市城市公共汽车营运补贴政策支出绩效评价得分为92.46分，等级判定为：良[[1]](#footnote-0)。**

总体而言，城市公共汽车营运补贴政策在政策执行方面表现较好，项目执行相对有效且目标完成度较高。但在政策设计和政策效果方面还存在不足，一是由于绩效目标设置不合理出现政策效果难以有效管理；二是就政策效果而言，受疫情影响，营运客流量和成本控制有待进一步提升。

本次评价综合运用案卷研究、深度访谈、书面评审、现场评价及问卷调查等方法进行多源数据采集，依据评价指标进行打分，一级指标得分情况如下：政策设计15.00分，实际得分12.00分，得分率80.00%；政策执行22.00分，实际得分21.00分，得分率95.45%；政策效果63.00分，实际得分59.46分，得分率94.38%。**整体指标得分详情如下：**

**附表 城市公共汽车营运补贴政策支出绩效评价指标得分情况[[2]](#footnote-1)**

| **一级指标** | **二级指标** | **三级指标** | **权重** | **得分** | **得分率** |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| 政策设计(15分） | 目标科学 | 政策目标合理性 | 4.00 | 4.00 | 100.00% |
| 绩效指标科学性 | 5.00 | 2.00 | 40.00% |
| 标准合理 | 补贴资金规模合理性 | 6.00 | 6.00 | 100.00% |
| 政策执行(22分） | 业务管理 | 人员管理制度健全性 | 2.00 | 2.00 | 100.00% |
| 服务质量管理制度健全性 | 2.00 | 2.00 | 100.00% |
| 公共汽电车责任事故死亡率 | 3.00 | 3.00 | 100.00% |
| 交通违章率 | 2.00 | 2.00 | 100.00% |
| 司机工作强度 | 3.00 | 2.00 | 66.67% |
| 财务管理 | 财务制度健全性 | 3.00 | 3.00 | 100.00% |
| 资金使用合规性 | 4.00 | 4.00 | 100.00% |
| 财务监控到位性 | 3.00 | 3.00 | 100.00% |
| 政策效果  (63分） | 产出数量 | 营运里程数 | 8.00 | 7.58 | 94.71% |
| 营运载客量（仅免费人群） | 7.00 | 6.66 | 95.14% |
| 产出质量 | 站台信息准确性 | 5.00 | 5.00 | 100.00% |
| 产出成本 | 千公里营运成本节约率 | 8.00 | 8.00 | 100.00% |
| 社会效益 | 定制公交服务体系 | 5.00 | 4.00 | 80.00% |
| 公交政策性优惠情况 | 5.00 | 4.76 | 95.20% |
| 生态效益 | 清洁能源和新能源城市公交车辆比例 | 5.00 | 5.00 | 100.00% |
| 可持续影响 | 主营业务收入 | 5.00 | 5.00 | 100.00% |
| 营业外收入 | 5.00 | 5.00 | 100.00% |
| 城市公共交通满意度 | 乘客满意度 | 10.00 | 8.46 | 84.60% |
| 合计 | | | 100.00 | 92.46 | 92.46% |

## （二）绩效分析

### 1. 政策设计指标分析

在政策设计指标上，设置了政策目标合理性、绩效指标科学性、补贴资金规模合理性3个三级指标。

**附表 政策设计指标得分情况**

| **一级指标** | **二级指标** | **三级指标** | **权重** | **得分** | **得分率** |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| 政策设计  （15分） | 目标科学 | 政策目标合理性 | 4.00 | 4.00 | 100% |
| 绩效指标科学性 | 5.00 | 2.00 | 40.00% |
| 标准合理 | 补贴资金规模合理性 | 6.00 | 6.00 | 100.00% |

（1）政策目标合理性

政策目标合理性权重4.00分，实际得分4.00分，得分率100.00%。按照《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)文件中要求完善价格补贴机制,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。宏运公司以低于成本价方式确定的票价，属于低票价，对于形成的政策性亏损，应当获得适当补贴，故未扣分。

（2）绩效指标科学性

绩效指标科学性权重5.00分，实际得分2.00分，得分率40.00%。一是绩效指标较为模糊，“质量指标”的指标值为“对我市所有城市公交纳入运营亏损补贴范围”，难以量化；二是效益指标缺失，经济效益、社会效益和生态效益指标均未填写；三是“成本指标”和“时效指标”设置不恰当，“成本指标”设置为资金安排的金额数，城市公交的成本主要指每公里成本金额。以上三处不合理，故扣3.00分。

（3）补贴资金规模合理性

补贴资金规模合理性权重6.00分，实际得分6.00分，得分率100.00%。补贴资金依据2019年营运数据测算，通过对上年度的营运公里数补贴方案，预计2020年度绵竹市城市公交车运营总里程为634.00万公里，预算年度总金额330.00万元，而2020年公交公司营业收入1318.00万元，营业成本1409.82万元，净利润-19.52万元，故未扣分。

### 2. 政策执行指标分析

在政策执行指标上，设置了人员管理制度健全性、服务质量管理制度健全性、公共汽电车责任事故死亡率、交通违章率、司机工作强度、财务制度健全性、资金使用合规性、财务监控到位性8个三级指标。

**附表 政策执行指标得分情况**

| **一级指标** | **二级指标** | **三级指标** | **权重** | **得分** | **得分率** |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| 政策执行(22.00分） | 业务管理（12.00） | 人员管理制度健全性 | 2.00 | 2.00 | 100.00% |
| 服务质量管理制度健全性 | 2.00 | 2.00 | 100.00% |
| 公共汽电车责任事故死亡率 | 3.00 | 3.00 | 100.00% |
| 交通违章率 | 2.00 | 2.00 | 100.00% |
| 司机工作强度 | 3.00 | 2.00 | 66.67% |
| 财务管理（10.00） | 财务制度健全性 | 3.00 | 3.00 | 100.00% |
| 资金使用合规性 | 4.00 | 4.00 | 100.00% |
| 财务监控到位性 | 3.00 | 3.00 | 100.00% |

（1）人员管理制度健全性

人员管理制度健全性权重2.00分，实际得分2.00分，得分率100.00%。宏运公司组织机构及人员管理制度健全，故未扣分。

（2）服务质量管理制度健全性

服务质量管理制度健全性权重2.00分，实际得分2.00分，得分率100.00%。一是绵竹市交通局制定《绵竹市城市公共汽车运营企业安全服务质量考核办法（试行）》（竹交〔2019〕21号）对公交客运经营行为进行管理和考核；二是宏运公司安全管理制度、司乘人员考勤和财务管理制度相对健全，故未扣分。

（3）公共汽电车责任事故死亡率

公共汽电车责任事故死亡率权重3.00分，实际得分3.00分，得分率100.00%。调研发现，宏运公司2020年未发生责任事故死亡情况，达成安全运营目标，故未扣分。

（4）交通违章率

交通违章率权重2.00分，实际得分2.00分，得分率100.00%。调研发现，宏运公司2020年未发生交通违章情况，故未扣分。

（5）司机工作强度

司机工作强度权重3.00分，实际得分2.00分，得分率66.67%。实地访谈发现，部分公交司机反映工作时间较长，强度较大。司机工作时间从早上7点至下午6点半，中间休息时间半个小时左右（含午饭时间），其次，司机日均往返驾驶8趟左右公交，到站休息到下一班发车间隔10分钟以内。故扣1.00分。

（6）财务制度健全性

财务制度健全性权重3.00分，实际得分3.00分，得分率100.00%。制定《绵竹市城市公共汽车营运补贴资金监督管理办法（实行）》（竹府办〔2019〕7号），合理界定城市公共汽车营运补贴范围和补贴标准，故未扣分。

（7）资金使用合规性

资金使用合规性权重4.00分，实际得分4.00分，得分率100.00%。资金使用符合国家财经法规和财务管理制度以及有关专项资金管理办法的规定；资金的拨付有完整的审批程序和手续，未发现截留、挤占、挪用、虚列支出等情况，故未扣分。

（8）财务监控到位性

财务监控到位性权重3.00分，实际得分3.00分，得分率100.00%。调研过程中未发现财务监控不到位的情况，故未扣分。

### 3. 政策效果指标分析

在政策效果指标上，设置了营运里程数、营运载客量（仅免费人群）、站台信息准确性、千公里营运成本节约率、定制公交服务体系、公交政策性优惠情况、清洁能源和新能源城市公交车辆比例、主营业务收入、营业外收入、乘客满意度10个三级指标。

**附表 政策效果指标得分情况**

| **一级指标** | **二级指标** | **三级指标** | **权重** | **得分** | **得分率** |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| 政策效果  （63.00分） | 产出数量 | 营运里程数 | 8.00 | 7.58 | 94.71% |
| 营运载客量（仅免费人群） | 7.00 | 6.66 | 95.14% |
| 产出质量 | 站台信息准确性 | 5.00 | 5.00 | 100.00% |
| 产出成本 | 千公里营运成本节约率 | 8.00 | 8.00 | 100.00% |
| 社会效益 | 定制公交服务体系 | 5.00 | 4.00 | 80.00% |
| 公交政策性优惠情况 | 5.00 | 4.76 | 95.20% |
| 生态效益 | 清洁能源和新能源城市公交车辆比例 | 5.00 | 5.00 | 100.00% |
| 可持续影响 | 主营业务收入 | 5.00 | 5.00 | 100.00% |
| 营业外收入 | 5.00 | 5.00 | 100.00% |
| 城市公共交通满意度 | 乘客满意度 | 10.00 | 8.46 | 84.60% |

（1）营运里程数

营运里程数权重8.00分，实际得分7.58分，得分率94.71%。根据《2020年度城市公交运营补贴政策支出绩效目标基本情况表》，2020年度绵竹市计划城市公交车运营总里程为634万公里，2020年绵竹市宏运公司实际行驶里程538.26万公里，调整后2020年公里数约为600.82公里[[3]](#footnote-2)，计算公式为：600.82/634\*8\*100%=7.58分，故扣0.42分。

（2）营运载客量（仅免费人群）

营运载客量（仅免费人群）权重7.00分，实际得分6.66分，得分率95.14%。2020年免费刷卡人次约为2719885人，2019年免费刷卡人次为2859166人，由此可见运载客运量持续下降，计算公式2719885/2859166\*7\*100%=6.66，故扣0.34分。

（3）站台信息准确性

站台信息准确性权重5.00分，实际得分5.00分，得分率100.00%。车辆信息到站时间准确，其他站台车辆线路信息基本准确。问卷调查中乘客普遍认为站台信息准确，故未扣分。

（4）千公里营运成本节约率

千公里营运成本节约率权重8.00分，实际得分8.00分，得分率100.00%。2020年绵竹公交全年完成总行驶里程6,008,272.85公里[[4]](#footnote-3)，主营业务成本为15,160,541.27元，营运成本为2.52元/公里；2019年总行驶里程为5,836,485.49公里，主营业务成本为15,874,599.76元，营运成本为2.72元/公里。与2019年相比，2020年每公里营运成本同比下降7.25%。因此，营运成本节约明显，故未扣分。

（5）定制公交服务体系

定制公交服务体系权重5.00分，实际得分4.00分，得分率80.00%。调研发现，2020年宏运公交公司开设和发展职工通勤班车、校园专线、活动专线等，总体而言，绵竹公交定制化服务处于起步与发展阶段，但依旧存在夜班线路停运的问题，未能很好地适应乘客多元出行需求。故针对该指标，扣1.00分。

（6）公交政策性优惠情况

公交政策性优惠情况权重5.00分，实际得分4.76分，得分率95.20%。2020年各类免费卡刷卡2434072人次，调整后免费卡刷卡人次为2719885（2020年1-3月数据参考2019年同期），比2019年同期下降4.78%，故扣0.24分。

（7）清洁能源和新能源城市公交车辆比例

清洁能源和新能源城市公交车辆比例权重5.00分，实际得分5.00分，得分率100.00%。绵竹市区现有公交车97辆，其中新能源车辆60辆，占比61.86%，超过标准值50%，故未扣分。

（8）主营业务收入

主营业务收入权重5.00分，实际得分5.00分，得分率100.00%。根据利润表，绵竹公交2020年主营业务收入为1461.92万元，2019年主营业务收入为1325.57万元，同比增长10.29%，故未扣分。

（9）营业外收入

营业外收入权重5.00分，实际得分5.00分，得分率100.00%。根据利润表，绵竹公交2020年营业外收入为204.35万元，2019年主营业务收入为15.18万元，故未扣分。

（10）乘客满意度

乘客满意度权重10.00分，实际得分8.46分，得分率84.60%。乘客总体满意度为84.60%，故扣1.54分。

# 四、存在主要问题

## （一）公交车乘坐率总体较低，服务便利度有待加强

公交车乘坐率是反映城市公交服务能力的直观体现，更是衡量市民对公交期望值和满意度的重要指标。一是通过实地勘察发现，57.78%绵竹市民短途出行倾向于使用网约车、公共自行车、电瓶车或自驾等更为灵活快捷的方式，而在中长途出行或是目的地周边不方便停车时才会选择乘坐公交。实地勘察发现，公交车乘坐率总体上仍然处于偏低水平，公交车空驶情况明显。二是站台信息或智能APP上关于公交到站信息处于关闭状态，乘客难以“掐点出行”。在居民不掌握运行时间的情况下，往往造成乘客候车时间较长、抱怨较多、公交线路乘客满意度不高等诸多问题，一定程度制约了公交发展。

## （二）公交运营数据薄弱，资金精细化管理有待提升

绵竹市区大部分乘客使用优惠政策、现金支付、站点电子支付、免费换乘等方式，宏运公司对公交客流量的统计仅有刷卡人次数据，未保留服务留痕底层数据，导致总客流量及分线路人次等关键营运信息难以准确统计，不利于日常运营及财政资金的精细化管理。原因在于，乘客普遍年龄偏大，习惯使用现金支付，而公交公司对这部分收入缺乏日常台账管理。其次是目前公交车支持多种线上支付平台，公交公司未对各平台业务数据进行统计，较难从宏观角度掌握客流量等业务数据，更难以据此动态调整日常运营管理方式。

# 五、相关措施建议

## （一）提高公交公司数据管理，综合性降低营运成本

宏运公交公司作为政府长期补助，提供基础公共交通服务的国营企业，兼具社会公益性及商业营利性。在收到政府补贴的同时，市公交公司应自主发展，重视企业商业化可持续，加强自我造血能力。因此，在精准补贴的基础上，鼓励企业拓展公交多样化、个性化的市场服务，不仅能反哺公交的亏损，还能满足市民个性化、品质化的出行需求。

数据化管理是公交公司展开多样化市场服务的基础，也是公交综合性降低营运成本，减少人工成本及不必要的浪费的关键。因此，提出以下三点意见：

一是打通多个营运系统，完善基础信息。公交公司将刷卡系统与公交GPS系统进行打通。打通系统后，公交刷卡基础信息将与车辆行驶信息相匹配，刷卡数据基础信息得以完善，能直观看出线路上下集中性站点，乘客主要出行方向及路段，有利于线路优化，可提高线路质量。

二是及时监控数据信息，灵活运用数据信息。公交公司应建立自身的数据部门，或是与交通运输局合作，对多个营运系统的数据进行实时监测，掌握线路信息，对公交班次进行及时调度，根据具体情况增加或减少运力，最终达到精准投放运力的作用。

三是鼓励市民刷卡乘车，培养底层数据留痕意识。为节约财政资金，吸引更多市民刷卡乘坐公交，建议公交公司采用“寓教于乐”的形式开展主题活动。具体全面建议如下：由公交公司出台明确规定，要求市民乘坐公交一律刷卡或使用手机支付，培养公交公司管理人员、司乘人员“服务必留痕”的意识。

## （二）智能优化公交线网设计，创新多元化服务形式

合理规划好公交线路的布局不仅可以方便市民的出行，还能从效率上为当地经济成长加强保障。一是采用智能化的技术手段，减少公共交通出行等候时间，是提高公共交通吸引力的首要前提。结合智能调度系统，为出行乘客提供车辆基本信息，包括线路、换乘、首末班时间等基本出行信息，以及车辆GPS位置、车辆到站预报、车辆速度、道路路况等信息，方便乘客“掐点”出行，节约候车时间。二是以服务乘客为中心，吸引乘客参与线路设计，并灵活形成线路，是提高公交服务品质的重要一环。首先，主要服务于通勤出行的“定制公交”线。根据乘客要求，当出行量达到了一定规模时，线路及时生成。其次，主要服务于大型活动的“特定需求”公交线。上述两个服务层级，绵竹公交已经进行了初步尝试。最后主要服务于个体化、离散化出行的“及时响应”公交线。在一定的区域内，乘客通过手机等通讯手段向公交企业提出服务需求，公交企业将这些随机生成的需求通过智能系统即时形成合理线路，即时响应提供服务。

# 附件1 其他常用公交补贴模式

零点公司通过文献研究等方法，将国内主要城市常用的公交补贴模式进行了汇总。总体而言，目前补贴模式以显性补贴为主，包括成本兜底、定额补贴、车公里补贴、人次补贴等方式。

**附表 公交补贴主要模式汇总**

| **补贴方式** | | **优缺点** | **要 求** |
| --- | --- | --- | --- |
| 显性  补贴 | 成本（规制）兜底 | 优点：有效保障公交公益性及司乘人员队伍稳定。  缺点：不利于财政补贴的高效利用。 | 建立行业单位成本标准 |
| 定额补贴 | 优点：操作简便，对于企业发挥自身能动性、积极增收减支有一定的作用。  缺点：不能促进企业持续提升经营能力。 | 准确预判未来几年公交服务规模，建立对应的补贴核减机制。 |
| 车公里补贴 | 优点：可以有效保障冷僻线路的补贴金额，保护边远地区运量较低的运营企业的服务质量和基本权益。  缺点：由于不受客运量的影响，公交公司缺乏增减借支的动力。 | 核定科学合理的补贴标准。 |
| 人次补贴 | 优点：有效促进企业提高运行效率，提高补贴的绩效。  缺点：无法保障偏远、冷僻线路的服务。 |
| 隐性  补贴 | 税收减免优惠 | 给予公交企业较低的营业税率，对各项税费减免，节省开支、变相增加企业受益。 | |
| 公交运营条件改善 | 以经济、法律和行政等措施确保城市交通的政策环境与市场环境等逐步实现企业正常运营与健康成长的目标。 | |
| 土地使用受益受让 | 公交设施周围部分土地交由投资方或运营方使用，所获得的运营受益对公交运营亏损予以补贴。 | |
| 广告、商贸特许经营 | 开展多元化经营，从而弥补主业形成的亏损。 | |

在公交补贴具体工作中，许多城市采用的是多种补贴方式相结合的形式。为了给绵竹现代化公交发展提高借鉴，零点公司选择公交发展优于绵竹公交发展现状的南通市、德阳市内区域交通发展情况相似的广汉市，重点对财政补贴模式进行了分析：

**1. 南通市**

南通市2019年出台的公交补贴方案主要包括三个方面：分别是政府购买服务补贴、油价补贴和充电费用补贴三个部分。政府购买服务补贴主要针对免费及优惠人群，例如老人、军人、残疾人、学生等。油价补贴以2003年为基数年，将补贴年度企业汽油、柴油消耗平均价格换算成含税价（增值税），对涨价部分给予100.00%的补贴。充电费用补贴为鼓励使用新能源公交车辆，在纯电动车辆充电费用已执行充电服务企业优惠电价后，单车行驶里程年超过3.00万公里的车辆，财政对充电费用给予全额补贴。

**2. 广汉市**

广汉市2018年出台《广汉市城市公共汽车运营补贴办法（试行）》，规定公交车公里数、企业年度合理利润和乘客福利性补贴等多种补贴方式相结合。首先，公交车公里成本亏损补贴：CNG车辆按2.65元/公里，纯电动车辆1.84元/公里。其次，企业年度合理利润：固定资产投入×10.00%；固定资产包括车辆购置费用和充电站（桩）建设以及智能调度平台建设费用。如经年终审计、审核，企业综合收益未达总投入的10.00%，年度合理利润按差额予以补贴；企业综合收益已超过总投入的10.00%，则不予补贴。最后，乘客福利性亏损补贴：指70岁以上老年人、学生、残疾人、军人等特殊人群实施的免费及优惠乘车所减少的收入，由财政据实足额补贴。

# 附件2 绵竹市2020年城市公共汽车营运补贴政策支出绩效评价得分表

| **一级**  **指标** | **二级**  **指标** | **三级**  **指标** | **权重** | **指标解释** | **评分依据** | **得分** | **得分率** | **得分（扣分）依据** |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| 政策设计（15分） | 目  标  科  学  （9分） | 政策目标合理性 | 4.00 | 考察专项政策资金所设定的目标是否符合客观事实。 | ①政策预期效益和效果是否清晰、明确；②政策预期效益和效果是否符合国家相关法律法规、国民经济发展规划和党委政府决策；③是否与委托单位职责密切相关；④是否符合绵竹市正常的社会和行业发展水平 | 4.00 | 100.00% | 按照《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)文件中要求完善价格补贴机制,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。宏运公司以低于成本价方式确定的票价，属于低票价，对于形成的政策性亏损，应当获得适当补贴，故未扣分。 |
| 绩效指标科学性 | 5.00 | 依据绩效目标设定的绩效指标是否清晰、细化、可衡量等，用以反映和考核专项资金绩效目标的明细化情况。 | 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绩效目标的可实现性，是否与预算确定的项目投资额或资金量相匹配； | 2.00 | 40.00% | 一是绩效指标较为模糊，“质量指标”的指标值为“对我市所有城市公交纳入运营亏损补贴范围”，难以量化；二是效益指标缺失，经济效益、社会效益和生态效益指标均未填写；三是“成本指标”和“时效指标”设置不恰当，“成本指标”设置为资金安排的金额数，城市公交的成本主要指每公里成本金额。以上三处不合理，故扣3.00分。 |
| 标准  合理  （6分） | 补贴资金规模合理性 | 6.00 | 考察亏损补贴资金总规模是否合理。 | 补贴资金总规模合理 | 6.00 | 100.00% | 补贴资金依据2019年营运数据测算，通过对上年度的营运公里数补贴方案，预计2020年度绵竹市城市公交车运营总里程为634.00万公里，预算年度总金额330.00万元，而2020年公交公司营业收入1318.00万元，营业成本1409.82万元，净利润-19.52万元 |
| 政策  执行  （22分） | 业务  管理  （12分） | 人员管理制度健全性 | 2.00 | 与项目实施的相关的业务质量管理制度、财务管理制度和监督管理制度是否健全，用以反映和考核业务管理制度对项目顺利实施的保障情况和对资金规范、安全运行的保障情况。 | ①项目组织形式和机构设置是否合理； ②人员配备是否符合要求，及时到位，尽职履责 | 2.00 | 100.00% | 宏运公司下设一室四科，即行政办公室、安全科、技术科、运管科、财务科,组织机构及人员配备合理。 |
| 服务质量管理制度健全性 | 2.00 | 与项目实施的相关的服务质量管理制度是否健全，用以反映和考核业务管理制度对项目顺利实施的保障情况和对资金规范、安全运行的保障情况。 | ①具备适用于公交行业发展的服务质量管理制度、办法或方案；②服务质量管理制度内容完整，覆盖明确的技术管理制度、质量管理制度、成本控制制度、安全管理制度、司乘人员考勤制度、财务管理制度，档案资料管理制度；③项目管理制度具备可操作性 | 2.00 | 100.00% | 一是绵竹市交通局制定《绵竹市城市公共汽车运营企业安全服务质量考核办法（试行）》（竹交〔2019〕21号）对公交客运经营行为进行管理和考核；二是宏运公司安全管理制度、司乘人员考勤和财务管理制度相对健全，故未扣分。 |
| 公共汽电车责任事故死亡率 | 3.00 | 考察公交运营过程中发生责任事故死亡的数量，用以反映公交安全管理情况。 | 通过主管部门和公交公司访谈和基础数据分析 | 3.00 | 100.00% | 调研发现，宏运公司2020年未发生责任事故死亡情况，达成安全运营目标 |
| 交通违章率 | 2.00 | 考察公交运营过程中发生交通违章的数量，用以反映公交安全管理情况。 | 通过主管部门和公交公司访谈和基础数据分析 | 2.00 | 100.00% | 调研发现，宏运公司2020年未发生交通违章情况，故未扣分。 |
| 司机工作强度 | 3.00 | 考验司机工作时长、工作压力及工作福利，防止发生因司机疲劳驾驶或压力过大而产生的交通事故 | 通过人事信息及实地访谈得出 | 2.00 | 66.67% | 实地访谈发现，部分公交司机反映工作时间较长，强度较大。司机工作时间从早上7点至下午6点半，日均往返驾驶8趟左右，间隔只有几分钟，中间吃饭休息时间半个小时左右。故扣1.00分。 |
| 财务  管理（10） | 财务制度健全性 | 3.00 | 与项目实施的相关的财务管理制度和监督管理制度是否健全，用以反映和考核业务管理制度对项目顺利实施的保障情况和对资金规范、安全运行的保障情况。 | ①具备适用于公交行业成本控制或管理的制度、办法或方案；②财务管理制度具备可操作性 | 3.00 | 100.00% | 制定《绵竹市城市公共汽车营运补贴资金监督管理办法（实行）》（竹府办〔2019〕7号），合理界定城市公共汽车营运补贴范围和补贴标准，故未扣分。 |
| 资金使用合规性 | 4.00 | 考察资金使用是否符合相关的财务管理制度规定，用以反映和考核项目资金的规范运行情况。 | ①是否符合国家财经法规和财务管理制度以及有关专项资金管理办法的规定；②资金的拨付是否有完整的审批程序和手续；③项目的重大开支是否经过评估认证；④是否符合项目预算批复或合同规定的用途；⑤是否存在截留、挤占、挪用、虚列支出等情况 | 4.00 | 100.00% | 资金使用符合国家财经法规和财务管理制度以及有关专项资金管理办法的规定；资金的拨付有完整的审批程序和手续，未发现截留、挤占、挪用、虚列支出等情况，故未扣分。 |
| 财务监控到位性 | 3.00 | 考察主管单位对于公交公司财务监控情况，用以反映财务监控到位性。 | 根据公交行业管理网格及各部门职能，主管部门、财政部门及公交公司需要对亏损补贴资金进行监管。①主管部门是否对资金使用进行及时到位的监管，并有监管留痕文件；②财政部门是否对资金使用进行及时到位的监管，并有监管留痕文件；③公交公司是否对资金使用情况进行及时到位的监管，并有监管留痕文件 | 3.00 | 100.00% | 调研过程中未发现财务监控不到位的情况，故未扣分。 |
| 政策  结果（65） | 产出  数量（15） | 营运里程数 | 8.00 | 考察运营里程数任务完成情况 | 项目绩效目标申报表年度指标值 | 7.58 | 94.71% | 根据《2020年度城市公交运营补贴政策支出绩效目标基本情况表》， 2020年度绵竹市计划城市公交车运营总里程为634万公里，2019年绵竹市宏运公司实际行驶里程538.26万公里，未达成绩效目标值。为排除疫情影响，2020年1-3月的公里数按照2019年同期计算，调整后2020年公里数约为600.82公里，计算公式为：600.32/634\*8\*100%=7.58 |
| 营运载客量（仅免费人群） | 7.00 | 考察运营载客量任务完成情况 | 通过公交公司的基础业务数据分析 | 6.66 | 95.14% | 2020年免费刷卡人次约为2719885，2019年免费刷卡人次为2859166，由此可见运载客运量持续下降，计算公式为2719885/2859166\*7\*100%=6.66。 |
| 产出质量（5分） | 站台信息准确性 | 5.00 | 考察公交站点信息准确性 | 通过实地勘察及问卷走访得出 | 5.00 | 100.00% | 车辆信息到站时间准确，其他站台车辆线路信息基本准确。问卷调查中乘客普遍认为站台信息准确。 |
| 产出成本（8分） | 千公里营运成本节约率 | 8.00 | 考核2020年千公里营运成本与2019年相比，同比节约的情况。 | 通过对比2019与2020年基础运营数据分析 | 8.00 | 100.00% | 2020年绵竹公交全年完成总行驶里程6,008,272.85公里，主营业务成本为15,160,541.27元，营运成本为2.52元/公里；2019年总行驶里程为5,836,485.49公里，主营业务成本为15,874,599.76元，营运成本为2.72元/公里。与2019年相比，2020年每公里营运成本同比下降7.25%。 |
|  | 社会效益（10分） | 定制公交服务体系 | 5.00 | 考察公交公司开设夜班车、旅游观光车、职工通勤班车、校园专线、机场专线等不同类型定制客运的情况。 | 开设夜班车、旅游观光车、职工通勤班车、校园专线、机场专线等不同类型定制客运的情况 | 4.00 | 80.00% | 调研发现，2020年宏运公交公司开设和发展职工通勤班车、校园专线、活动专线等，总体而言，绵竹公交定制化服务处于起步与发展阶段，但依旧存在夜班线路停运的问题，未能很好地适应乘客多元出行需求。故针对该指标，扣除1分。 |
| 公交政策性优惠情况 | 5.00 | 考核免费卡刷卡人次数是否达标。 | 项目绩效目标申报表年度指标值 | 4.76 | 95.20% | 2020年各类免费卡刷卡2434072人次，调整后免费卡刷卡人次为2719885（2020年1-3月数据参考2019年同期），比2019年同期下降4.78%。 |
| 生态效益（5分） | 清洁能源和新能源城市公交车辆比例 | 5.00 | 考察清洁能源和新能源城市公交车辆比例完成情况 | 四川省政府出台《四川省推进运输结构调整三年行动计划实施方案》规定，到2020年新能源车辆和达到国六排放标准清洁能源车辆的比例超过50.00% | 5.00 | 100.00% | 绵竹市区现有公交车97辆，其中新能源车辆60辆，占比61.86%，超过标准值50%。 |
| 可持续影响（10分） | 主营业务收入 | 5.00 | 考察公交公司主营业务收入同比增幅情况。 | 项目绩效目标申报表年度指标值 | 5.00 | 100.00% | 根据利润表，绵竹公交2020年主营业务收入为1461.92万元，2019年主营业务收入为1325.57万元，同比增长10.29%，故未扣分。 |
| 营业外收入 | 5.00 | 考察公交公司开拓经济收益渠道，提供多样化公交服务体系的情况。 | 评价公交公司强化市场化开拓，增加公交外包收入，与新增公交车辆相配比增加车身广告收入、车载电视广告收入等进展 | 5.00 | 100.00% | 根据利润表，绵竹公交2020年营业外收入为204.35万元，2019年主营业务收入为15.18万元，故未扣分。 |
| 城市公共交通满意度（10分） | 乘客满意度 | 10 | 采取调查问卷等形式了解公交乘客满意度，包括票价满意度、便捷满意度、速度满意度、安全满意度、服务满意度等维度。 | 根据乘客满意度问卷得分进行评判 | 8.46 | 84.60% | 乘客总体满意度为84.60%，达到标准值85.00%。 |
| **合计** | | | **100** | **-** | | **92.46** | **92.46%** | —— |

# 附件3 问卷调查结构分析

本次问卷调查对象为乘坐公交出行的绵竹市市民。问卷调查对城市公共汽车营运及服务质量情况展开满意度调查。调查显示，受访者对绵竹公共交通总体满意度为84.60分，满意度良好。问卷调查具体结果见下文：

**（一）乘客乘车与候车意愿**

在公交候车方面，愿意花费6-10分钟等待公交车的乘客最多，占比为39.00%，其次是愿意花费15分钟以上等待的乘客，占比为22.22%，愿意在3分钟以内等候公交车的乘客仅占比为2.00%；75.56%乘客在候车超过10分钟后会选择其他交通方式。

在出门到公交站耗时方面，73.34%乘客从出门到公交站点一般在6分钟以内，15.56%乘客从出门到公交站耗时6-10分钟，11.12%乘客从出门到公交站耗时10分钟及以上。

**附图 乘客候车意愿及耗时情况**

在乘车耗时方面，88.89%乘客乘车耗时20分钟以内，6.67%乘客乘车耗时20-30分钟以内，2.22%乘客乘车耗时40分钟及以上。这表明选乘公交车的市民一般是近距离出行。

**附图** **乘客乘车耗时（上车-下车）**

**（二）乘车基本情况**

### 1.乘车方便度

80%乘客认为公交车换乘比较方便，78.90%乘客认为乘坐公交行车较为通行顺畅，较少出现堵车、红灯等车时间过长情况。

**附图 乘客乘车方便方面情况**

### 2.乘车安全性

总体而言，85.00%乘客认为公交出行安全程度十分高。其中，82.60%乘客认为公交站周边过马路比较安全，84.0%乘客认为公交车上的安全设施，如安全锤、灭火器、监控系统、气窗等安全设施较为完善。

**附图 乘客乘车安全方面情况**

### 3.乘车舒适度

总体而言，乘客乘车舒适度70.20%。其中，设施及周边候车环境满意程度为77.20%，部分站台存在遮雨棚破损、地面不平整、违章占道停车等现象；82.80%乘客认为公交车内环境整洁干净；77.30%乘客认为候车、上车的秩序良好，还有待进一步规范；公交驾驶员经常发生急停、急起、变道的情况频率仅为35.00%，大部分乘客很满意驾驶员的行车技术；41.00%乘客认为平常坐车车内一般不拥挤，这表明客流量表现欠佳；77.90%认为公交车内老、弱、病、残、孕的席位设计合理。

**附图 乘客乘车舒适度情况**

## （三）乘客出行目的

在日常生活中，40.00%乘客主要出行目的是外出购物和聚餐吃饭，37.78%乘坐公交出行是为了文化体育等休闲活动，26.67%乘坐公交出行是为了走访亲友，其他出行目的详见下图。

**附图 乘客主要出行目的分布图**

## （四）后疫情时代公共交通发展

在乘车频率方面，过去一个月，26.67%乘客每天乘坐公交出行。33.33%乘客坐公交的频率为平均一周三到五次，27.78%乘客坐公交的频率为平均一周一次，仅7.78%乘客很少乘坐。在频率改变程度方面，疫情后66.67%乘客出行频率并未改变，有轻微减少的乘客占比为16.67%，其余乘客频率减少相对较小（明显减少的占6.67%，有一定程度减少的7.78%）。这表明国内疫情防控较好，公共交通风险较低，市民选乘公交意愿持续提升，公共交通运力也逐渐恢复。

**附图 乘客乘车频率分布图（左）和疫情改变乘车频率图（右）**

在出行方式选择方面，疫情后91.11%乘客认为公共汽车是最安全放心的交通方式，其次是出租车/网约车、公共自行车及通勤班车。

**附图 乘客认为最安全的出行方式**

1. 评价结果分为优、良、中、低、差五个档次。其中：优（得分90），良（90得分80），中（80得分70），低（70得分50），差（得分50）。 [↑](#footnote-ref-0)
2. 得分详情及评价情况见 附件 城市公共汽车营运补贴政策支出绩效评价指标得分详情。 [↑](#footnote-ref-1)
3. 为排除疫情影响，2020年1-3月的公里数按照2019年1-3月计算。 [↑](#footnote-ref-2)
4. 考虑2002年疫情影响，2020年1-3月运营里程数参考2019年1-3月运营里程数（6,008,272.85公里）。 [↑](#footnote-ref-3)