

2021 年东莞市公交运营服务补贴项目绩效评价问题的整改方案

根据市财政局《关于 2021 年东莞市公交运营服务补贴项目绩效评价结果的通知》，针对其绩效评价报告中提出的存在问题和建议，进一步优化我市公交运营服务补贴项目。按照市财政局的要求，结合我市公共交通运营的实际情况，制定整改方案。

一、加强完善各项管理制度

（一）结合我市公交服务的片区运营体制，加强公交线路优化技术指导

我局制定了《东莞市公交线路规划运营标准与实施导则》，内容涵盖了公交服务优化导则（包括改善公交服务和减少公交服务）、线路优化调整操作指引（包括新增、调整和取消线路），明确将客流效益作为线路调整（包括运营时间、发车间隔、走向）及线路取消重要的综合考虑因素。

（二）落实公交基础设施保障性用地，提升公交运营和服务水平夯实基础

我局出台了《东莞市公交站场配建管理办法》和《东莞市公交站场配建技术指引》，本市辖区范围内新建、改建的居住、商业办公及行政办公、商业服务、文化娱乐、教育科研及医疗卫生等各类型建筑面积达到阈值标准的，应配建公

交首末站，以满足地块项目的增量公交出行需求。

（三）开展公交中途站建设标准研究，推动停靠站人性化服务水平改造升级

目前，我局正在开展《东莞市公交场站设计导则及管理办法》研究项目，研究成果包括《东莞市公交中途站设置技术指引》，针对我市部分公交中途站建设不规范、不合理，存在设施简陋、站亭遮雨蓬设置过窄、站台空间局促压抑、等候环境不舒适、场所感弱等问题，明确公交中途站规划的控制指标、平面几何尺寸、附属设施配置及设计要求等，为东莞市公交中途站的规划、设计、建设提供依据。

二、优化低效线路，提升运营效率

（一）渐进实施线路运营优化

1. 优化低效线路运营

在保障基本运营服务的基础上，通过分析线路客流数据，优化线路运营的服务时间、发车间隔，适当减少服务投入，自今年 6 月以来，对全市 92 条低效线路实施优化调整（包括缩短首班或末班，延长平峰期发车间隔）试运营。下来，我局将督促公交企业跟进低效线路优化调整的成效分析，持续推进公交运营降本增效。

2. 打造高频骨干线品牌服务

今年 7 月底试点实施了“G12 路+调整 10 条接驳线”的高频干线换乘服务提升项目，以 G12 路为骨干，辅以多条支线、干线，打造东莞首个“鱼骨式”公交线网，进一步加密

了 G12 路发车间隔。优化后的 G12 路采用主线和区间线并行的运营模式，在主线外新增 G12 区间线，主线高峰发车间隔由 8 分钟缩短至 6 分钟，平峰发车间隔由 10 分钟缩短至 8 分钟，可有效缩短市民候车时间，进一步提升公交资源利用率，实现“同等运力投入、提升服务水平”效果。

3. 丰富多样化公交出行服务

组织公交企业积极收集学生等出行群体，及节假日等特定时段出行需求，规划开通与需求相匹配的专线或区间线，提升公交资源利用率。今年以来，我市共开通假日专线 5 条、定制出行线路 37 条、学生线路（含专线和区间线）6 条。

（二）完善公交站场站点布局

1. 系统开展各片区公交线网研究，完善站点布局

通过委托第三方编制机构，利用信息化大数据等技术，分析市民及公交客流出行特征，结合各片区发展、公共服务设施建设、轨道交通建设、路网提升改造等工作，推动公交线网精准优化，并就新建、迁移公交中途停靠站提出实施建议。

2. 加强公交专用道路权管理

我局将会同交警部门，研究启动中心城区首期 62.5 公里公交专用道执法。持续推进城市主、次中心公交客流走廊的公交专用道管理，提高公交专用道的公交车运行速度，提供更快捷的公交出行需求。

（三）适当调整运力结构

结合省有关 2022 年推进适老化交通出行服务的要求，经市人民政府批示，我局正组织公交企业新购置 65 辆微巴用于替换原车况较差的 65 台辆旧公交车（车长约 8.5 米）。运力置换后，有效降低运营成本，减少补贴支出，将有利于我市公交运力结构优化，充实我市小型公交车辆的运力配置，更好地完善微循环公交系统服务创造条件。

三、加强运营成本管控，深挖降本增效潜力

（一）制定合理营运计划

在管控运营成本的前提下，研究确定合理的公交运力规模和公交线网规划，制定合理运营计划，减少无效里程，降低运营成本。

（二）推进公交信息化

依托智慧公交平台，推动传统公交向智慧公交运营模式转变，促进线网一体化运营，增强公交综合竞争力。

（三）探索多元化公交服务供给模式

突破单一产品、单一服务、单一价格的发展模式。以“基础型公交（公益性）+品质型公交（市场化）”新的运营方式作为组合拳统筹考虑，开拓学生专线、定制专线、通勤专线、旅游专线等热点线路，提供优质优价服务，吸引客流，增加运营收入。

（四）推动企业“开源节流、降本增效、提升造血能力”

推动引导企业主动分析成本费用节流问题，优化各项费

用构成，逐一落实降本增效目标。提升企业自我造血能力，利用自身资源开拓多元化业务，增加营业外收入，减轻财政补贴负担。

四、探索优惠政策，稳定行业发展

探索公交行业驾驶员的政策保障机制，会同市财政局、市人力资源局、市住建局等职能部门，研究制定优待公交驾驶员的人才制度，适当给予各方面的优惠政策，为公交驾驶员建立起规范有序的成长机制，充分调动公交驾驶员的工作积极性与主动性，维护司机队伍稳定，提升公交服务质量。

五、优化完善补贴方案及考核调节机制

（一）采用事前制定相关补贴机制

明年新一轮的补贴方案将结合评价报告的建议，综合考虑控制成本的考量，同时结合运营安全、运营效率和服务质量等指标与公交补贴相结合，合理界定公交服务的规模和补贴额度，科学管控运营成本和补贴金额。在保障基本公交服务的前提下，减少对公交企业经营的干预，由企业严格控制成本，创新公交服务，提高自我造血能力。

（二）优化考核指标联动机制

把成本控制、运营效率和服务水平与企业补贴相挂钩，增强公交企业内部自主动力，激发企业降本增效。