

# 2017 年广东中欧（中亚） 班列运费补贴资金绩效评价报告

评价机构：广州皓程会计师事务所有限公司

机构负责人：周燕青

项目负责人：周燕青

## 一、基本情况

### （一）资金背景。

2013年9月和10月，习近平总书记在出访中亚和东南亚国家期间，先后提出共建“丝绸之路经济带”和“21世纪海上丝绸之路”的重大倡议，“源于中国，属于世界”的“一带一路”倡议，蕴藏历史沉淀的千年智慧，是时代需要的“世纪工程”，为深入贯彻落实国家“一带一路”建设战略部署，省商务厅相关负责人表示，2013年12月东莞石龙中亚班列开通，2016年4月14日东莞石龙中欧班列开通；2016年8月28日广州大朗中欧班列开通。

2016年4月以来，随着中欧、中亚的开通，相关部门签署《广东省中欧、中亚班列扶持政策框架协议》，制定实施《广东中欧班列运费补贴资金实施细则》，统筹中欧班列的市场运作，发挥省财政补贴的杠杆作用，以提升我省铁路国际运输的货源集聚能力，促进中欧班列稳定运行和发展。广东省财政厅于2015年出台财政补贴政策的基础上，设立中欧班列财政补贴专项资金，2017年共安排此项补贴资金8721.775万元，用于保证广东中欧（中亚）班列正常运营工作。

## （二）资金补贴范围、补贴标准及用途。

依据《关于〈协调推动中欧班列运行的情况报告〉的意见》（粤财工函〔2017〕90号）、《广东省口岸办 广东省财政厅关于印发〈广东中欧班列运费补贴资金实施细则〉的通知》（粤府口岸函〔2017〕96号）（以下简称“广东中欧班列运费补贴资金实施细则”）及《广东省财政厅关于下达2017年中欧班列补贴资金的通知》（粤财工〔2017〕256号）的规定：

### 1. 补贴对象及范围。

补贴对象为广州大朗广物物流中心、石龙铁路国际集装箱班列的运营方。本办法所列的补贴对象，为具有独立法人资格、在工商注册、依法纳税的企业。补贴范围为广州市始发经莫斯科等地发往波兰的中欧货运班列的货物、东莞市始发经莫斯科等地发往杜伊斯堡中欧货运班列的货物及东莞市始发经阿拉木图等地发往塔什干的中亚货运班列的货物。

### 2. 补贴标准。

根据中央及省委省政府有关要求，中欧班列货物均以0.5美元/40尺集装箱·公里为货运价的计算依据，20尺集装箱货运价按照40尺集装箱减半计算。按照省市1:1的比例共同承担补贴，2017年省市补贴标准不超过货运价的50%，2018年省市补贴标准不超过货运价的40%，2019年省市补贴标准不超过货运价的30%，2020年省市补贴标准不超过货运价的20%。

### 3. 资金用途。

重点支持从广州大朗站始发，终到俄罗斯及其他欧洲国家的中欧班列；从东莞石龙站始发，终到俄罗斯及其他欧洲国家的中欧班列及东莞石龙站始发，终到中亚哈萨克斯坦、乌兹别克斯坦、吉尔吉斯斯坦等中亚五国的中亚班列。

#### （三）资金安排情况。

2017 年广东中欧班列运费补贴资金共安排 8721.775 万元。  
评价基准日为 2018 年 6 月 30 日。

表 1-1 广东中欧班列补贴资金安排表

单位：万元					
序号	地市	项目计划金额 (粤府口字 (2017) 38 号)	往年结存地 方金额	本次实际 下达金额	备注
1	广州	3,251.48	-	3,251.48	
2	东莞	5,470.30	3,321.78	2,148.52	根据东财函 (2017) 1187 号，结余资金 3321.775 万元 一并统筹用于 推动中欧班列 开行工作。
3	合计	8,721.78	3,321.78	5,400.00	

表 1-2 2017 年预算支出安排与实际使用资金情况表

地区	预算支出安排（粤财工 （2017）256 号）	实际使用资金	使用率	结余
广州	3,251.48	2352.63245	72.36%	898.85
东莞	5,470.30	4074.4775	74.48%	1,395.82
合计	8,721.78	6427.10995	73.69%	2,294.67

#### （四）项目绩效目标。

通过资金扶持，发挥财政补贴的杠杆作用，提升大朗、石龙班列开行点的积极性及竞争力，培育稳定的货源市场，实现班列常态化运行，提高货物装载率，推动班列做大做强。争取通过 4 年的时间，实现平均每周开行国际班列 4 列；到 2020 年实现国际班列全年集装箱数量达到 15552 标箱，平均每年增长率达到 20%。阶段性目标：2017 年平均每周开行 2 列国际班列，国际铁路出口集装箱达到 9000TEU。

#### 二、主要绩效

依据现场评价结论，并参考被评价单位自评报告和材料审核结果，评价工作组认为，2017 年度广东中欧（中亚）班列运费补助资金的使用，推动“一带一路”沿线各国实现经济战略相互对接，优势互补，彰显中欧班列“走出去”与“引进来”的持续双赢，促进广东开放型经济的发展，推进广东铁路国际物流基地建

设,降低贸易成本,提高我省出口货物的积极性,促进了我省出口贸易额的增长,保持班列常态化运行,一定程度上促进广东省制造业的发展,拓展我省新的物流通道,降低美对华贸易战的不利影响。但与此同时,补贴资金实施中也存在一些资金使用方面的问题有待解决。综合衡量,2017年度广东中欧(中亚)班列运费补贴资金使用绩效的评价得分为80.52分,评价结果等级为“良”(详见附件1)。

据广东中欧(中亚)班列运营方提供数据显示,2017年班列运行情况如下:

表 2-1 2017 年广东中欧(中亚)班列运行情况统计表

项目	班列名称	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	合计
班列数量	广州大朗-中欧班列	1	3	4	5	4	4	5	4	6	3	4	2	45
	东莞石龙-中欧班列				2	3	4	4	6	5	2	6	4	36
	东莞石龙-中亚班列	7	4	4	7	7	6	8	8	5	6	3	5	70
	合计	8	7	8	14	14	14	17	18	16	11	13	11	151
货运量(T EU)	广州大朗-中欧班列	92	122	284	460	364	410	464	380	574	300	394	200	4044
	东莞石龙-中欧班列				156	190	358	342	534	464	164	530	348	3086

	东莞石 龙-中 亚班列	678	402	392	684	710	598	794	822	504	564	288	486	6922
	合计	770	524	676	1300	1264	1366	1600	1737	1542	1028	1212	957	14052
出口 货物 金额 ( 万美 金)	广州大 朗-中 欧班列	707	594	2077	3740	3235	2852	3260	2490	4434	2058	2807	1729	29983
	东莞石 龙-中 欧班列				785	1520	2236	2015	3038	2330	1998	2878	2789	19589
	东莞石 龙-中 亚班列	2206	2570	2006	1998	2638	2890	3206	2774	4328	2808	1864	2008	31296
	合计	2913	3164	4083	6523	7393	7978	8481	8302	11092	6864	7549	6526	80868

据统计，2017年度我省中欧班列发运174列，发送集装箱15880TEU，出口货值8.8868亿美元，其中，广州大朗共发运45列，发送集装箱4044TEU，出口货值2.9983亿美元；东莞石龙共发运106列，发送集装箱10008TEU，出口货值5.0885亿美元；深圳盐田共发运23列，发送集装箱1828TEU，出口货值0.8亿美元（深圳未纳入财政资金补贴范围）。

“2017年度广东中欧（中亚）班列省级运费补贴资金”项目取得的主要绩效如下：

（一）推动“一带一路”沿线各国实现经济战略相互对接，优势互补，彰显中欧班列“走出去”与“引进来”的持续双赢。

中共广东省第十二届四次会议强调，要深入参与“一带一路”建设，目前，中欧班列分西、中、东三条通道，广州大朗、东莞石龙开通的中欧（中亚）班列，成为广东省落实国家“一带一路”倡议的重要抓手和着力点。

东莞石龙开通了经阿拉山口（或霍尔果斯）出境，95个站点的西部通道；经二连浩特出境，5个站点的中部通道；经满洲里（或绥芬河）出境，11个站点的东部通道。广州大朗开通了由东南沿海经满洲里（或绥芬河）出境，5个站点的东部通道。

中欧班列货物运输从最初的小商品和电子产品为主逐步丰富到纺织品、汽车及配件、机械装备、家具等；从最初的单向运营，到现在的双向运营，西班牙红酒、波兰牛奶、保加利亚玫瑰精油、德国汽车等，越来越多的回程货物搭上了中欧班列国际列车，进入中国市场，丰富了百姓的生活需求。中欧班列为沿途各国送去了“中国制造”的同时，也帮助“一带一路”沿线国家企业打开了中国市场的大门，为班列的常态化开行提供重要的货源支持，为中欧贸易未来发展营造出更为广阔的空间。真正实现了与各国间互联互通，互惠互利。

亚欧大陆间蓬勃发展的“钢铁驼队”，愈发昭示着“一带一路”倡议的强大吸引力及其为经济发展带来的巨大动能，更是彰显了中欧班列“走出去”与“引进来”的持续双赢。



（二）促进广东开放型经济的发展，推进广东铁路国际物流基地建设。

紧紧抓住国家“一带一路”倡议实施、广东自贸试验区、粤港澳大湾区建设等重大机遇，通过中欧班列运输，“中国制造”优质轻工产品源源不断的输往欧洲、亚洲，让欧亚民众分享中国发展带来的红利，造福铁路沿线各国人民，为广东开放型经济的发展作出了贡献。

2017年1-12月，由东莞始发的国际班列已达106列，出口货物贸易总额 5.0885 亿美元，广东(石龙)铁路国际物流基地是省、市贯彻落实国家“一带一路”战略的重要举措，是连接“一带一路”枢纽的重要节点。作为“一带一路”项目的建设启动区，石龙一直积极配合省、市开展相关工作，积极推动广东(石龙)铁路国际物流基地建设，先后打造中亚班列、中欧班列以及“中韩快线”等国际物流大通道，水路货运(二类)口岸正式获省口岸办批复，连同已启用的铁路货运(一类)口岸，初步形成了铁路、水路口岸对外开放格局，目前正全面推进包括中俄贸易产业园、铁路集装箱办理站工程、粮食仓储等系列项目建设。

（三）降低贸易成本，提高我省出口货物的积极性，促进了我省出口贸易额的增长。

为加强粤港澳大湾区与“一带一路”沿线国家贸易运输联通，广东省人民政府口岸办公室、广州铁路（集团）公司、广东省广

物控股集团有限公司等单位 8 月 28 日联合在广州签署了《广东省中欧、中亚班列扶持政策框架协议》，框架协议的签署，标志着政府职能部门、铁路运输单位与班列运营方在中欧、中亚班列运营管理方面进入更紧密合作阶段。

一是有省财政补助资金和铁路运输单位给予的优惠，走中欧（中亚）班列会减低企业的贸易成本，从而增加企业利润。中欧班列运费是空运的五分之一，运输时间比海运快一倍的属性，对于一些时间要求不太高而又希望尽早占领市场的货物，可以走中欧班列来降低物流费用，减少企业物流成本。

二是开展“一带一路”宣传推介，让更多的企业了解和选择中欧班列出口货物，消费市场拓展了，出口需求也会增长，从而带动了我省出口贸易额的上升，也提高了我省出口货物的积极性。

（四）保持班列常态化运行，一定程度上促进广东省制造业的发展。

广州、东莞地处于珠三角腹地，在出口铁路货运方面占据先天的区位优势，加上珠三角拥有各类丰富的出口货源。根据进出口报关单的出口货源地统计，2017 年东莞货源约占 25%，佛山、顺德约占 30%，中山、珠海约占 20%，其他地区约占 25%。2017 年东莞中亚班列出口货物类别比例为：家电 25%、家具 20%、机械设备 10%、玩具 10%、汽车配件 10%、陶瓷 10%、其他 15%；东

莞中欧班列出口货物类别比例为：家电 25%、玩具 20%、通讯电子 20%、家具建材 10%、其他 25%。

“一带一路”沿线国家中大部分国家的工业化水平低于中国，面临着工业化发展的巨大任务，因此，除了优势产业的转移外，让中国趋于过剩而其他国家却急缺的质优价廉产品“走出去”成为中国参与“一带一路”产能合作的又一重大目标，实现合作双方供需互补、各施所长、各尽所能的良好状态，一定程度上促进广东省制造业的发展。

（五）拓展我省新的物流通道，降低美对华贸易战的不利影响。

中美建交以来，双边经贸关系不断发展，贸易和投资等合作取得丰硕成果，实现了优势互补、互利共赢。但随着中国经济的快速发展，中美贸易摩擦不断，美试图提高关税以扭转逆差。

中国之所以成为美国的剑指矛头对象，首先中美贸易长期以来的不平衡，美国对中国长期贸易逆差；其次，这也和美国的一贯宽以待己严于律人的作风有关。美国进口的中国商品占中国制造业收入的大约 3%，美国对中国产品的需求减少确实会对中国不利，但中欧（中亚）班列的开通，为我国外贸开拓了新的市场，同时也降低了美对华贸易战的不利影响。

广东中欧班列的开通，一是秉持开放的区域合作精神，致力于维护全球自由贸易体系和开放型世界经济；二是促进经济要素

有序自由流动、资源高效配置和市场深度融合，推动沿线各国实现经济政策协调，开展更大范围、更高水平、更深层次的区域合作，共同打造开放、包容、均衡、普惠的区域经济合作架构；三是符合国际社会的根本利益，彰显人类社会共同理想和美好追求，是国际合作以及全球治理新模式的积极探索，将为世界和平发展增添新的正能量。

### 三、存在问题

（一）国内各地方的中欧班列运费补贴标准不一，广东省中欧班列运费补贴资金预算执行率不理想。

2017年度广东中欧（中亚）班列省级补贴资金预安排的的额度为8721.775万元，实际使用是6427.10995万元，资金使用率为73.69%，运费补贴资金预算执行率不理想。主要原因：

一是东莞石龙中欧班列因为一季度补贴政策未出台，补贴标准低，货源不足，处于无运营状态；广州大朗中欧班列处于起步阶段，运营经验尚浅，客户不多，开班频次低。

二是为创建“沿海化”的内陆城市，部分内地地方政府对进出口的中欧班列均给予了高额的补贴，甚至有外地货运代理在广州、东莞设立办事处揽货，提供订仓、货运代理等相关服务，在给予中欧班列运费高额补贴外，对国内段运输的费用也给予全额补贴，导致广东货源流失严重，竞争激烈，甚至形成恶性竞争。

（二）省级财政补贴资金文件下达后，财政补贴资金未及时支付给班列运营方。

广东省财政厅在 2017 年 10 月 11 日下达中欧班列财政补贴资金（见《关于下达 2017 年中欧班列补贴资金的通知》（粤财工〔2017〕256 号）），此笔补贴资金未及时拨付到班列运营方。例如：运营方大顺发公司 2017 年 11-12 月的补贴资金在 2018 年 4 月 30 日收到；中外运公司 2017 年 12 月的补贴资金分别在 2018 年 5 月 8 日、2018 年 5 月 22 日收到；时间间隔了 4 个月以上。主要原因：

一是广州中欧班列补贴资金的审批流程耗时长，例如：运营方大顺发公司申请资金补贴的审批流程是：材料提交广物物流白云分公司复核盖章→广物物流集团审核盖章→中铁集广州分公司审核盖章→广铁集团审核盖章→交省口岸办最终审核，再以电子公文流转形式向广州市商务委发送审核数据和资金拨付数据。各环节审核盖章耗时需约三个月时间。

二是广州中欧班列补贴资金的拨付规定流程较多：例如：广州市商务委业务职能处室根据省业务主管部门确认的材料或数据，按照补助标准，形成资金拨付方案（时间 1 天）；资金拨付方案经处务会议讨论后，呈委分管领导审阅（时间 2-3 天）；市商务委财务主管处室随机抽取委内资金评审小组成员，召开资金

拨付方案评审工作会议（时间 1-2 天）；经审定的资金拨付方案提交委主任办公会议讨论，形成会议纪要（不固定，约 7-10 天）；拨付通知（时间 1-2 天）；办理直接支付手续（时间 1-2 天）；材料交市财政局，待拨付（时间 2-3 天）。这一环节耗时约 20 天。

从补贴资金的发起审批到运营方收到补贴资金的整个流程时间比较长，影响了营运方的资金周转，增加了营运方的经营压力。

#### 四、改进建议

（一）进一步明确省与地方关于中欧班列管理的职责，形成合力。

根据省政府《关于研究推动中欧班列运行有关问题的签报》（201700156）中时任朱小丹省长关于“要深入研究解决广东出口资源流失的对策措施”的批示精神，省口岸办会同东莞市政府提出了成立中欧班列领导小组。依据批示精神，省口岸办与东莞市商务委（局）应进一步明确各自职责分工，形成合力，更好地推动中欧班列发展，对新的运输通道进行开发和探索，提升广东省国际影响力，有效助力广东“形成全面开放新格局”。

（二）严格项目预算管理，提高财政资金使用效益。

一是结合中欧（中亚）班列现阶段的需求及特点，完善财政资金项目预算；二是统筹协调，加强部门规划之间的衔接配合，减小预算与执行之间的差距。

（三）强化资金管理，加快行政审批效率。

建议相关部门以定量的标准压缩审批时限，优化审批环节，及时支付财政补贴资金，推动中欧班列正常化运营，提高企业、贸易商的全球竞争力，创造更好的营商环境，保持我省经济和外贸持续增长的动力和活力。

（四）完善中欧（中亚）班列发展环境，规范市场竞争秩序。

一是建议我省积极向上级反映反映，完善中欧班列发展环境，建立完善的市场价格竞争体系，维护正常的市场秩序，规范财政补贴政策，对全国中欧（中亚）班列实行统一的补贴标准，对超出补贴标准、公平竞争造成损害、为自身利益浪费国家资源的行为进行惩处，为中欧（中亚）班列提供良好的发展环境。二是由于我省政府补贴实施较晚，市场开拓时间短，建议继续采取有利于扶持广东中欧班列健康发展的政策措施，缩短我省与其他省市中欧（中亚）班列差距，鼓励广东货源回流，促进我省外贸稳定发展。

附件：1. 绩效评价指标体系及得分表

2. 绩效评价指标分析情况



附件 1

## 广东中欧（中亚）班列运费

### 补贴资金绩效评价指标体系及得分表

一级 指标	二级 指标	三级 指标	四级 指标	指标解释	评分标准	指标 得分
名称 (分值)	名称 (分值)	名称 (分值)	名称 (分值)			
投入 (25)	项目 立项 (15)	论证 决策 (5)	立项 申请 (3)	反映当地申报的项目是否符合专项资金管理办法要求。	1、有年度资金用款计划（1） 2、有上报资金申请文件，有绩效目标（1） 3、资金分配均匀，分配计划和过程完善（0.5） 4、资金分配用途符合规定（0.5）	2.5
			科学 论证 (2)	反映论证是否明确、合理、细化，是否经过了科学决策程序、方式，同时合乎客观实际。	1、论证明确、合理、能细化（1） 2、论证有经过科学的决策程序、方式（1） 其他情况酌情扣分	1.5
		目标 设置 合理 性 (5)	完整 性 (2)	反映目标设置是否包含总目标和阶段性目标，预期提供的公共产品或服务的产出数量、质量、成本、预期达到效果性等内容。	1、有总目标和阶段性目标（1） 2、有包括预期提供的产品或服务的产出数量、质量、成本内容（0.5） 3、达到预期效果性的（0.5）其他情况酌情扣分	1.5
			科学 性 (2)	反映资金绩效目标设置是否明确，合理、细化，绩效目标是否与资金或项目属性特点、支出内容相关，体现决策意图，同时合乎客观实际。	1、绩效目标设置明确，合理、细化，绩效目标与资金或项目属性特点、支出内容相关（1） 2、根据实际需求，有合理选择中欧班列地址的，在选址的过程中有可行性分析的（1）其他情况酌情扣分	1

		合理性 (1)	反映资金绩效目标设置是否量化、是否包括可衡量的绩效指标。	依据相关基础信息和证据判断目标设置的可衡量性，即绩效目标设置是否有数据支撑、是否有可衡量性的指标，据此核定分数。	1	
		保障措施 (5)	反映资金管理及项目或方案实施的保障机构是否健全，人员分工是否明确，责任是否落实；资金管理办法、项目管理办法或实施方案（计划）等制度是否健全、规范；工作进度计划、预算安排是否合理，投入是否有保障。	1、有专门的资金管理办法和工作指引的，（2） 2、有专门的项目管理制度和对专职人员的管理制度的（2） 3、有年度工作计划及工作总结的（1） 其他情况酌情扣分	4	
	资金落实 (10)	资金到位 (5)	1. 反映专项补贴资金的到位情况，包括到位比率及到位及时性。 2. 及时到位资金与应到位资金的比率，用以反映和考核项目资金落实的及时性程度。	1、补贴资金到位率没有达到 100%，且没有按规定时间及时到位的（3） 2、其他情况，在按满分乘以到位率计算得分的基础上，综合考虑未全额到位、未及时到位的原因等因素核定最后得分。	5	
		资金分配 (5)	资金分配 (5)	反映资金投向、分配合理性。	1、资金分配合理（2），有按分配标准分配资金（1） 2、资金下拨履行符合报批手续（2） 其他情况酌情扣分	5
过程 (25)	资金管理 (13)	资金支付 (6)	资金支付 (6)	反映专项补助资金的实际支出情况。	主要依据“支付额/预算额度*100*指标权重”计算核定得分，同时综合考虑工作进度，以及是否垫资或履行支付手续而影响支出率等因素适当调整最后得分。其他情况酌情扣分	3.42

	支出规范性 (7)	支出规范性 (7)	反映预算执行的规范性, 预算调整是否履行报批手续, 是否按进度支付资金; 事项支出的合规性, 资金管理、费用标准集中支付或财政报账等制度是否得到严格执行, 是否超范围、超标准支出, 是否虚列支出, 是否存在截留、挤占、挪用资金的情况; 会计核算规范性, 是否规范执行会计核算制度, 是否专账核算, 支出凭证是否合规有效。	1. 预算执行规范性 (2), 按规定履行调整报批手续或未发生调整的, 且按事项完成进度支付资金的得满分, 否则酌情扣分 2. 事项支出合规性 (4), 资金管理、费用标准、支付符合有关制度规定的得满分, 超范围、超标准支出, 虚列支出, 截留、挤占、挪用资金的, 以及其他不符合制度规定支出的, 视情节严重情况扣分, 直至扣到 0 分 3. 会计核算规范性 (2), 规范执行会计核算制度得满分, 未按规定设专账核算, 或支出凭证不符合规定, 或其他核算不规范的, 视具体情况扣分	4.5
事项管理 (12)	实施程序 (8)	实施程序 (8)	反映项目或方案实施程序的规范性, 包括项目或方案调整是否按规定履行报批手续; 项目招投标、建设、验收等是否严格执行相关制度规定, 或方案实施是否规范。	1、项目或方案按规定程序实施, 有包括项目或方案调整按规定履行报批手续 (3) 2、项目招投标、建设、验收等或方案实施严格执行相关制度规定的 (3) 其他情况酌情扣分	8
	管理情况 (4)	管理情况 (4)	反映资金使用单位内部管理及自查情况; 业务主管部门对项目建设或方案实施的检查、监控、督促等管理情况。	1、资金使用单位或基层资金管理单位有建立有效管理机制, 且执行情况比较好的 (2), 具体根据所提供的信息证据作出判断并核定分数 2、各级业务主管部门有按规定对项目建设或方案实施开展有效的检查、监控、督促整改的 (1), 其他视情况扣分	3
产出 (25)	经济性 (5)	预算 (成本) 控制 (5)	反映事项预算 (成本) 控制的合理性, 即反映预算执行结果是节约还是超支等具体情况及原因。	在预算执行进度与事项完成进度基本匹配的前提下, 支出结果与预算差距比较小的 (4) 其他情况酌情扣分	3.36
	效率性 (20)	完成进度 (5)	反映事项实施 (完成) 的进度、实际完成率。	依据相关基础信息和证据判断财政资金提供公共产品或服务完成进度、实际完成率*权重来核定分数。	3.96

		完成质量 (5)	完成质量 (5)	反映开班频次、收费是否合理，集装箱情况、运营情况、总体服务是否满意。	按客户调查问卷统计情况，依据[合理人数/有效问卷数*100%+比较合理人数/有效问卷数*70%+不合理人数/有效问卷数*40%)+(非常满意人数/有效问卷数*100%+比较满意人数/有效问卷数*80%+一般满意人数/有效问卷数*60%+不太满意人数/有效问卷数*40%+非常不满意人数/有效问卷数*0%)]*指标分值	4.06
		完成数量 (10)	班列发运频次 (3)	反映班列发车的频次的合理性。	结合当地的货物需求情况，班次发运合理的 (2) 其他情况酌情扣分	2.5
	出口集装箱数量 (3)		反映集装箱的计划目标是否有完成。	按目标设置或计划完成发送集装箱数量的 (2) 其他情况酌情扣分	2	
	终点站数量 (2)		反映终点站数量是否有所增加。	结合当地货物的运输需求，终点站数量能满足需求的 (2) 其他情况酌情扣分	2	
	出口货物情况 (2)		反映出口货物种类是否丰富，出口量是否完成。	按目标设置或计划完成出口货物的 (2) 其他情况酌情扣分	1	
效益 (25)	效果性 (20)	社会经济效益 (7)	反映项目实施对社会发展所带来的直接或间接的影响情况	1、响应国家政策号召，并起到积极作用的 (3) 2、深化人文合作交流 (3) 3、改善外贸发展环境 (1) 其他情况酌情扣分	6	
		经济效益 (8)	反映项目实施对经济发展所带来的直接或间接的影响情况	1、有开辟了货物出口新通道 (4) 2、有带动改革开放，构筑外贸新格局，有促进广东地区开放型经济的发展 (4) 其他情况酌情扣分	7	

	可持续发展 (5)	人员、机构、管理制度可持续 (5)	反映事项完成后, 后续政策、资金、人员机构安排和管理措施等影响事项可持续发展的因素, 以及事项实施对人、环境、资源是否带来可持续发展影响。	1. 人员机构安排可持续 (1), 政策、制度可持续 (1) 2. 管理机制 (如管护和资金投入等) 可持续 (2) 3. 环境可持续 (1) 否则酌情扣分。	4
公平性 (5)	公众满意度 (5)	工作人员满意度 (1)	反映资金及支出项目与增加公共利益、公共福利和保障公共安全等方面的相关联程度, 以及公众对资金补助政策、项目建设等情况的满意度。	(满意人数/有效问卷数*100%+比较满意人数/有效问卷数*85%+一般满意人数/有效问卷数*75%+不太满意人数/有效问卷数*60%+非常不满意人数/有效问卷数*0%)*指标分值	0.8
		班列员工满意度 (1.5)			1.16
		客户满意度 (1.5)			1.35
		社会公众 (1)			0.91
总分					80.52



## 附件 2

# 2017 年广东中欧（中亚）班列 运费补贴资金绩效评价指标分析情况

评价工作组依据绩效评价指标体系和评分标准（详见附件 1），评定 2017 年广东中欧（中亚）班列省级补贴资金的整体绩效得分为 80.52 分，绩效等级为“良”，从 8 个二级指标 16 个三级指标的分析情况看，广东中欧（中亚）班列省级补贴项目在投入、过程、产出、效益方面均取得了一定的成绩。

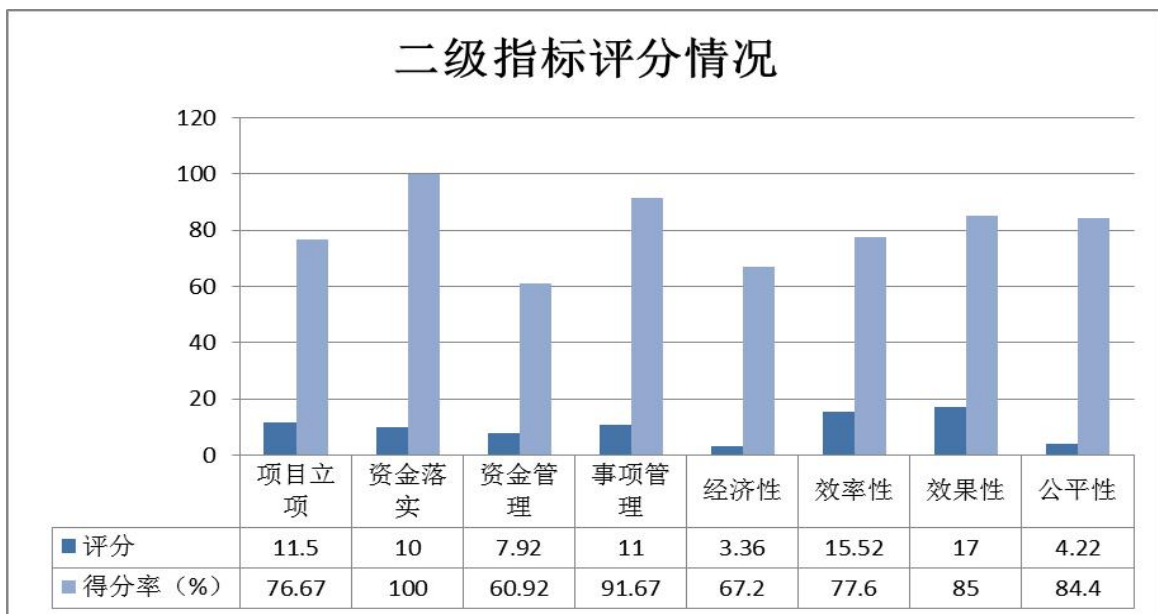


图 1-1 二级指标评分情况图

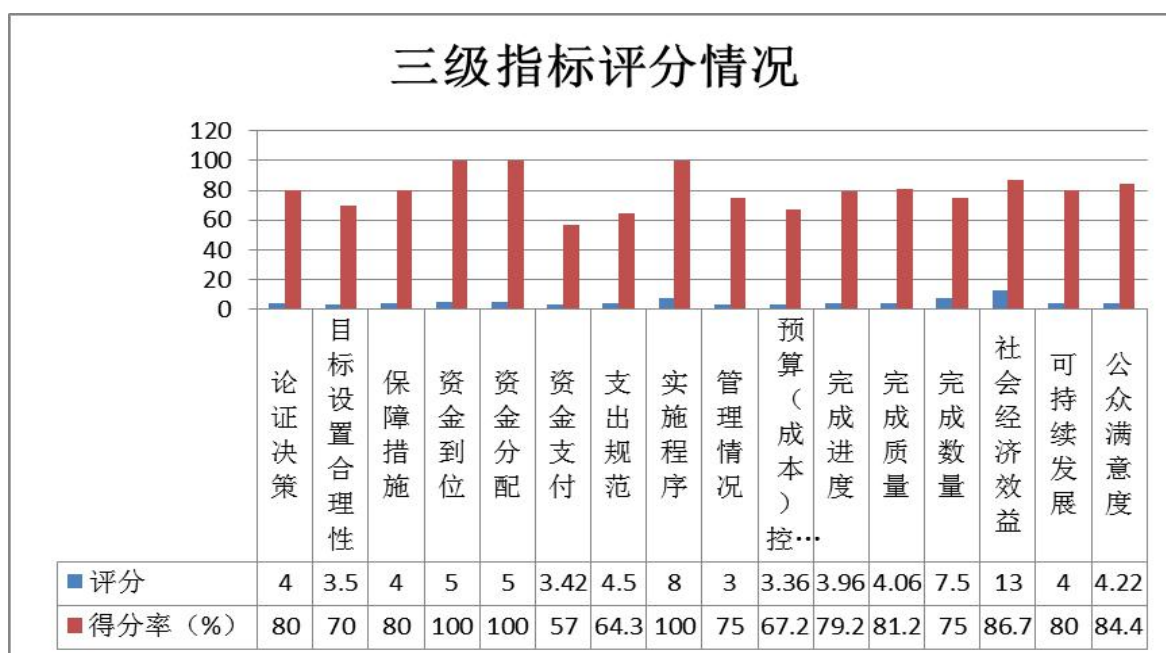


图 1-2 三级指标评分情况图

## (一) 投入。

### 1. 项目立项。

该指标主要从论证决策、目标设置合理性、保障措施三个方面考察广东中欧（中亚）班列运费补贴资金的合理性和可行性、项目绩效目标的合理性和科学性、预期产生的效果性，指标分值为 15 分，评价得分 11.5 分，得分率为 76.67%。

(1) 论证决策，该指标分值为 5 分，评分得分为 4 分，得分率 80%。



广东中欧（中亚）班列运费补贴资金设立符合中共中央、国务院及省领导的批示精神，资金补贴方向、补贴方式、补贴对象明确、合理，项目请示内容符合运费补贴资金管理办法。一是广东中欧（中亚）班列运费补贴资金符合国家发展改革委、外交部、商务部联合发布的《推动共建丝绸之路经济带和 21 世纪海上丝绸之路的愿景与行动》中的要求。二是广东省口岸办、广东省财政厅印发关于《广东中欧班列运费补贴资金实施细则》的通知》（粤府口岸函〔2017〕96 号）明确了补贴资金的补贴范围、分配方式、补贴标准、资金用途。三是补贴资金实行“预安排，后清算”制度，省财政厅每年度根据省口岸办（商务厅）的提前下达计划将补贴资金预下达有关地市，并在每年度所有项目明确后清算各地市补贴资金，各地财政局按有关规定做好有关拨付和会计处理工作；但该补贴资金的申请额度没有经过充分论证。

(2) 目标设置合理性。该指标主要从完整性、科学性及其合理性考察绩效目标设置情况。指标分值为 5 分，评分得分为 3.5 分，得分率 70%。

广东中欧（中亚）班列省级补贴资金总目标设置完整。根据广东省商务厅递交的《中欧（中亚）班列运费补贴资金》中明确了广东中欧（中亚）班列运费补贴资金的绩效总目标。广州市商务委、东莞市商务局根据省商务厅总目标设置了绩效评价阶段目

标，省级商务厅、市商务委（局）绩效目标设置明确，符合资金属性特点，与支出内容相关，体现了决策意图；目标设置可量化，包含可衡量的绩效目标。但目标设置欠客观，预期的开行频次、出口集装箱标箱数设置过高。

（3）保障措施，该指标分值 5 分，评价得分 4 分，得分率 80%。

广东中欧（中亚）班列运费补贴资金项目组织管理机构健全、管理制度较完善，项目实施进度安排比较合理。一是省中欧（中亚）班列运费补贴资金项目在各级有关部门的统一领导下，由省商务厅负责，各地市商务委（局）统筹本地区中欧（中亚）班列的各项工作，财政、审计、监察部门监督，各相关部门协作联动，分工明确，责任落实到位。二是相关管理制度较完善，广东省口岸办、广东省财政厅印发关于《广东中欧班列运费补贴资金实施细则》的通知》（粤府口岸函〔2017〕96号），各单位依据上述文件，结合各地实际，对相关制度进行细化，为更好地开展中欧（中亚）运费补贴资金项目提供了保障，例如：广州商务委制定《广州市中欧班列发展资金实施细则》。但是，广东中欧班列没有成立本项目领导小组，没有制定人员工作指引，年度工作计划与总结的编制较为简单。

## 2. 资金落实。

该指标主要从资金到位、资金分配两个方面考察广东中欧（中亚）班列省级补助资金的到位及分配情况。资金落实指标分值为 10 分，评价得分 10 分，得分率为 100%。

（1）资金到位率，该指标分值为 5 分，评分得分为 5 分，得分率 100%。

依据省财政厅下达 2017 年广东中欧（中亚）班列省级补贴资金的下达文件（粤府口字〔2017〕38 号）、（粤府口岸函〔2017〕96 号）、（粤府口陆函〔2017〕113 号），2017 年省财政实际下拨给市商务委（局）广东中欧（中亚）班列运费补贴共 8721.775 万元，省财政厅于 2017 年 10 月 24 日将广东中欧（中亚）班列运费补贴的通知下达到有关地市商务委（局），资金到位率为 100%，并由各地市商务委（局）通知市财政局把运费补贴及时拨付给广东中欧（中亚）的运营方。

（2）资金分配，该指标分值为 5 分，评分得分为 5 分，得分率 100%。

根据《广东中欧班列专项补贴资金实施细则》的有关规定，广东中欧（中亚）班列的补贴资金实行“预安排，后清算”制度，以全程货运价 0.5 美元/箱·公里为补贴标准依据，按照省市 1:1 的比例共同承担补贴，2017 年起补贴不超过货运价的 50%，省

财政厅根据省商务厅的提前下达计划将补贴资金下达有关地市，市商务委（局）根据省商务厅的项目批复，会同级财政部门按预算资金拨付程序在预安排资金额度内及时拨付补贴资金。2017年省级财政预算安排中欧班列补贴资金8721.775万元，按因素法切块至广州、东莞两市，其中广州市3251.47772万元，东莞市5470.29728万元，资金分配较合理。

## （二）过程。

### 1. 资金管理。

资金管理主要从资金支付、支出规范性两个方面考察广东中欧（中亚）班列运费补贴资金管理规范性，本项指标分值13分，评价得分7.92分，得分率为60.92%。

（1）资金支付，该指标分值为6分，评分得分为3.42分，得分率57%。

根据省商务厅、市商务委（局）、大顺发公司及中外运公司提供的资料显示，2017年度“广东中欧（中亚）班列运费补贴资金”共8721.775万元，经现场评价，市商务委（局）及班列运营方在项目使用时有支付审批程序，资金支付合规。运费补贴资金平均使用率为73.69%，2017年度广东中欧（中亚）班列运费资金结余百分比情况如下：

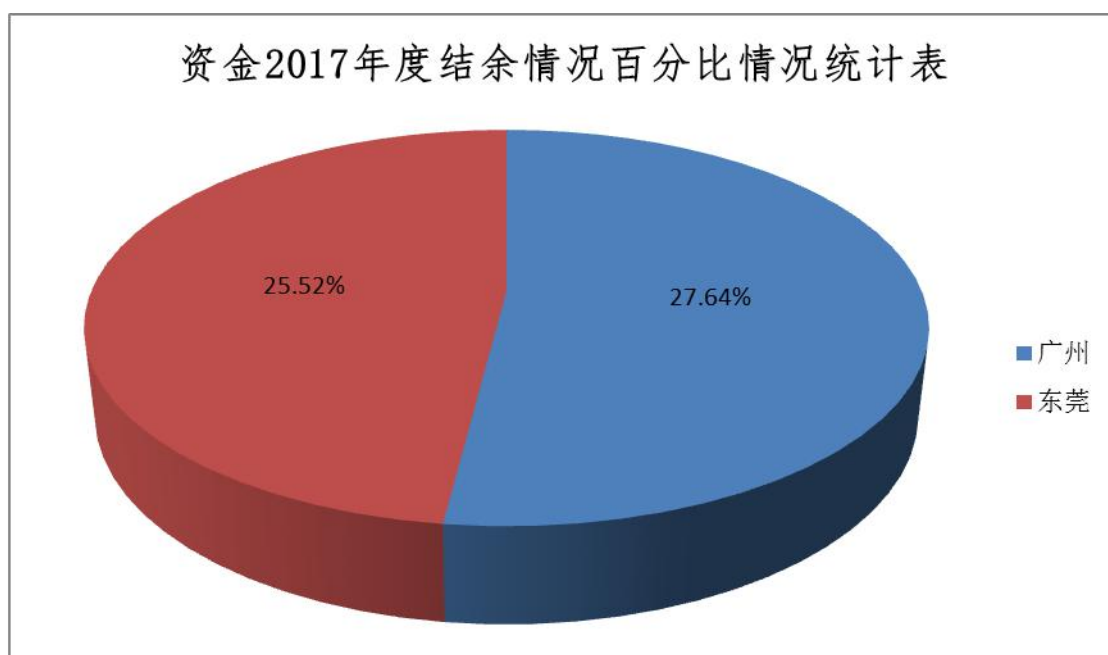


图 1-3 资金 2017 年度结余情况统计图

从资金使用情况看，东莞和广州的中欧班列都存在资金使用率比较低的情况。通过与大顺发、中外运公司的相关负责人了解，一是与其他省市中欧班列相比，在进口班列的补贴与出口班列的奖励上没有优势；二是运费总价高，铁路部门对中欧班列统一执行“量价捆绑”政策，货量越大下浮度也按比例增加。货源流失严重，实际运输量小于预计运输量，导致实际拨付的补贴资金比预算的少。

评价工作组走访了广州大顺发国际物流有限公司（以下简称“大顺发公司”）和东莞中外运物流有限公司（以下简称“中外运公司”），截止评价日，运营方资金使用率分别为 65.49%、67.94%。

其中存在：2017年广东中欧（中亚）班列运费资金补贴到运营方时，资金到位不及时。由于不同原因导致，在经费下达到市商务委（局），运营方每月申报一次，于每月开始5个工作日内，向市商务委（局）提交上一个月的资金申请资料，拨付流程多，实际拨付给班列运营方使用的时间较迟。广州和东莞班列的运营方资金到位时间都在申报后的1-2个季度后才到位。资金使用具体情况统计如下：

表 1-1 资金使用时间统计表

地市	运营方补贴资金所属月份	金额(万元)	补贴资金到运营方时间	补贴资金使用率
广州	2017年1-10月	1,617.94	2017年12月21日	72.36%
	2017年11月-12月	271.27	2018年4月30日	
	2018年1月-2月	240.30	2018年4月30日	
	2018年3-4月	223.12	2018年9月7日	
	小计	2,352.63		72.36%
东莞	按2016年的标准预拨 2017年1-3月	338.80	2017年8月7日	74.48%
	2017年1-10月	1,067.37	2017年12月27日	
	2017年1-10月	1,354.22	2018年2月7日	
	2017年11月	329.86	2018年3月19日	
	2017年12月	146.00	2018年5月8日	

	2017年12月	148.55	2018年5月22日	
	2018年1-3月	480.31	2018年6月14日	
	2018年4月	209.36	2018年8月7日	
	小计	4,074.48		74.48%
合计		6,427.11		73.69%

(2) 支出规范，该指标分值为7分，评分得分为4.5分，得分率64.29%。

一是广州、东莞两地的中欧班列运费补贴资金预算执行比较规范性，补贴资金未发生调整，且按实际运输量支付资金。二是事项支出合规性，资金管理、费用标准、支付符合有关制度规定，未出现超范围、超标准支出，虚列支出，截留、挤占、挪用资金，以及其他不符合制度规定支出的现象。三是比较规范执行会计核算制度，按规定设专账核算，支出凭证符合规定。但本补贴资金的补贴对象为大顺发公司及中外运公司，而中国外运华南有限公司东莞分公司是石龙铁路国际集装箱班列的唯一运营方，中国外运华南有限公司东莞分公司与中外运公司存在同为第三者控制的关联关系，不符合《广东中欧班列运费补贴资金实施细则》的第三章第六条“补贴对象为广州大朗广物物流中心、石龙铁路国

际集装箱班列的运营方。本办法所列的对象，为具有独立法人资格、在工商注册、依法纳税的企业...”的规定。

## 2. 事项管理。

该指标主要从实施程序、管理情况两个方面考察项目实施程序的规范性，事项管理指标分值 12 分，评价得分 11 分，得分率为 91.67%。

(1) 实施程序，该指标分值为 8 分，评分得分为 8 分，得分率 100%。

广东中欧（中亚）班列运费补贴资金项目实施程序较为规范。一是广东中欧（中亚）班列的调研、申请项目实施程序规范，调研活动及申请补贴的内容符合省市相关文件的要求。二是广东中欧班列申请审批程序基本完整；资金申请表上内容明确，数据来源比较真实可靠。

(2) 管理情况，该指标分值为 4 分，评分得分为 3 分，得分率 75%。

市商务委（局）、大顺发及中外运公司内部管理制度较为完善；项目建设及方案实施得到较好的检查、监控、督促等管理。一是广东中欧（中亚）班列依据《广东中欧班列专项补贴资金实施细则》（粤府口岸函〔2017〕96 号）规定做好自查及开展运费补贴资金绩效自评报告。二是广州、东莞商务管理部门及大顺发、中外运公司建立并完善项目管理制度、财务管理制度等相关制



度。三是广州、东莞商务管理部门组织对中欧班列监督和检查工作，比如对资金拨付企业走访，了解资金使用情况进行调研。但都没有形成自查报告，自查方式及结果不明确，在绩效评价时对绩效自评评分依据不太明确。

### （三）产出。

#### 1. 经济性。

该指标主要考察运费补贴资金在预算执行进度与事项完成进度基本匹配的情况下，运费补贴资金预算控制的情况。经济性指标分值5分，评价得分3.36分，得分率67.2%。

2017年广东中欧（中亚）班列省级补贴资金的预算执行情况良好，资金支出符合补贴资金管理办法及资金安排的相关要求。广州、东莞均能在预安排额度内使用补贴资金，发挥资金对广东经济发展的推动作用。但是经走访发现，一是中外运与大顺发公司都存在运费补贴资金到位时间晚。二是预算执行情况不太理想，具体表现如下：2017年省级财政预算安排广州3251.47772万元，截止评价日实际使用2129.51万元，预算执行率为65.49%，东莞预安排5470.29728万元，截止评价日实际使用3716.56万元，预算执行率为67.94%，预算执行率偏低，据了解是由实际运输量小于预计运输量造成的。

## 2. 效率性。

该指标主要从完成进度、完成质量及完成数量三个方面考量绩效的效率性,指标分值 20 分,评价得分 15.52 分,得分率 77.6%。

(1) 完成进度,该指标分值 5 分,评价得分 3.96 分,得分率 79.2%。

根据中欧(中亚)班列运营方提供的数据,2017 年全年,我省中欧班列预计共发运 217 列,实际发行 167 列,完成率为 76.96%;2017 年全年,我省中欧班预计全年运输 17300TEU,实际运输 14130TEU,完成率为 81.68%。其中:

广州中欧班列 2017 年度预计全年运输 5780TEU,实际全年运输 4044TEU,完成进度为 69.97%;2017 年度预计开行频次 1-10 月一周一列,11-12 月一周两列,即全年预计开行频次 61 列,实际 2017 年 全年完成 45 列,完成进度为 73.77%。

东莞中欧(中亚)班列 2017 年度预计全年运输 11520TEU,实际全年运输 10086TEU,完成进度为 87.55%;2017 年度预计开行频次中亚班列一周两列,中欧班列一周一列,即全年预计开行频次 156 列,实际 2017 年全年完成 106 列,完成进度为 67.95%。

以上数据说明,广东中欧(中亚)班列的完成进度与预期效果存在差异。

表 1-2 班列开行频次、运输量完成率表

地区	预计开行频次	实际开行频次	实际开行频次/ 预计开行频次	预计运输量 (TEU)	实际运输量 (TEU)	实际运输量/ 预计运输量 (TEU)
广州	61	45	73.77%	5780	4044	69.97%
东莞	156	106	67.95%	11520	10086	87.55%
合计	217	167	76.96%	17300	14130	81.68%

(2) 完成质量，该指标分值 5 分，评价得分 4.06 分，得分率 81.2%。

评价工作组根据客户版调查问卷选出反映班列开班频次、收费是否合理，集装箱情况、运营情况、总体服务是否满意的指标，后经统计结果显示，客户有效问卷为 32 份，客户认为开班频次、收费情况合理 18 人，比较合理 42 人，不合理 4 人；客户认为集装箱情况、运营情况、总体服务非常满意 34 人，比较满意 56 人，一般 6 人，不太满意与非常不满意 0 人。合理度为 76.56%，满意度为 85.83%，综合评价为 81.2%。

(3) 完成数量，该指标分值 10 分，评价得分 7.5 分，得分率 75%。

完成数量主要从班列发运频次、出口集装箱数量、终点站数量、出口货物情况来考量。从班列发运频次来看，广州和东莞中欧班列常态化运行，基本能做到一周一列。出口集装箱数量也是比较理想，基本完成预计目标。另深圳盐田中欧班列共发运 23

列，发送集装箱 1828TEU，出口货值 0.8 亿美元，但因财政补贴申请不下来，只运营一个季度就无法运营下去，所以深圳数据不纳入对比。

据广东中欧（中亚）班列提供数据显示，2017 年至 2018 年 6 月，广州大朗欧洲方向班列发运 72 列；东莞石龙欧洲方向班列发运 59 列，中亚方向班列发运 98 列。

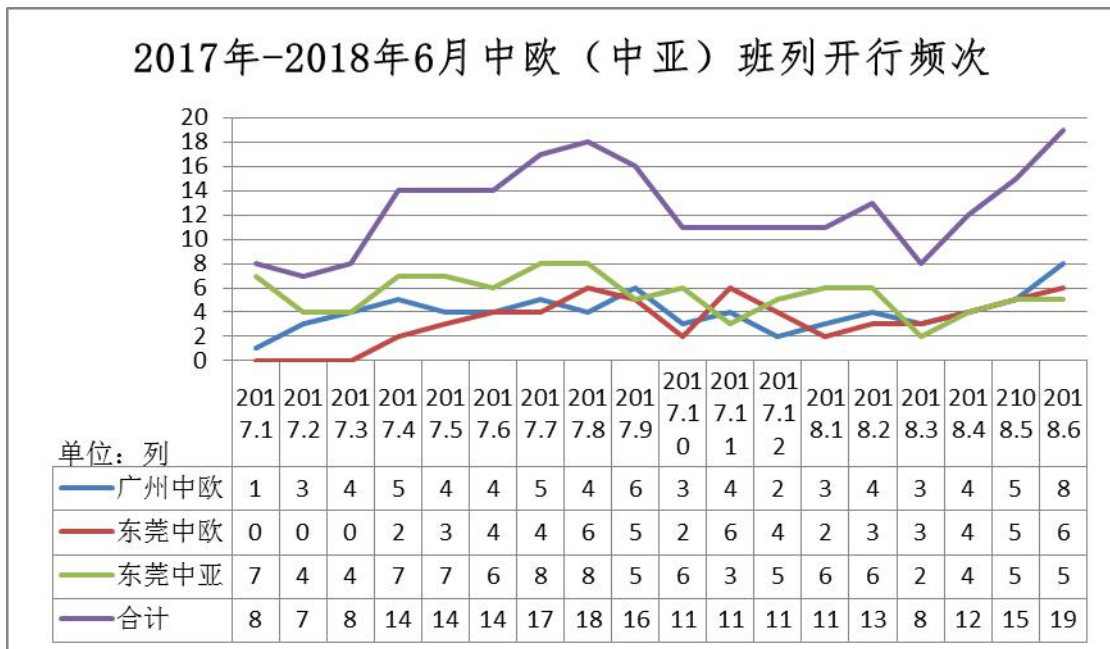


图 1-4 2017 年-2018 年 6 月中欧（中亚）班列开行频次情况统计表

据广东中欧（中亚）班列提供数据显示，2017 年至 2018 年 6 月，广州大朗欧洲方向班列发运 6379TEU；东莞石龙欧洲方向班列发运 5082TEU，中亚方向班列发运 9620TEU。

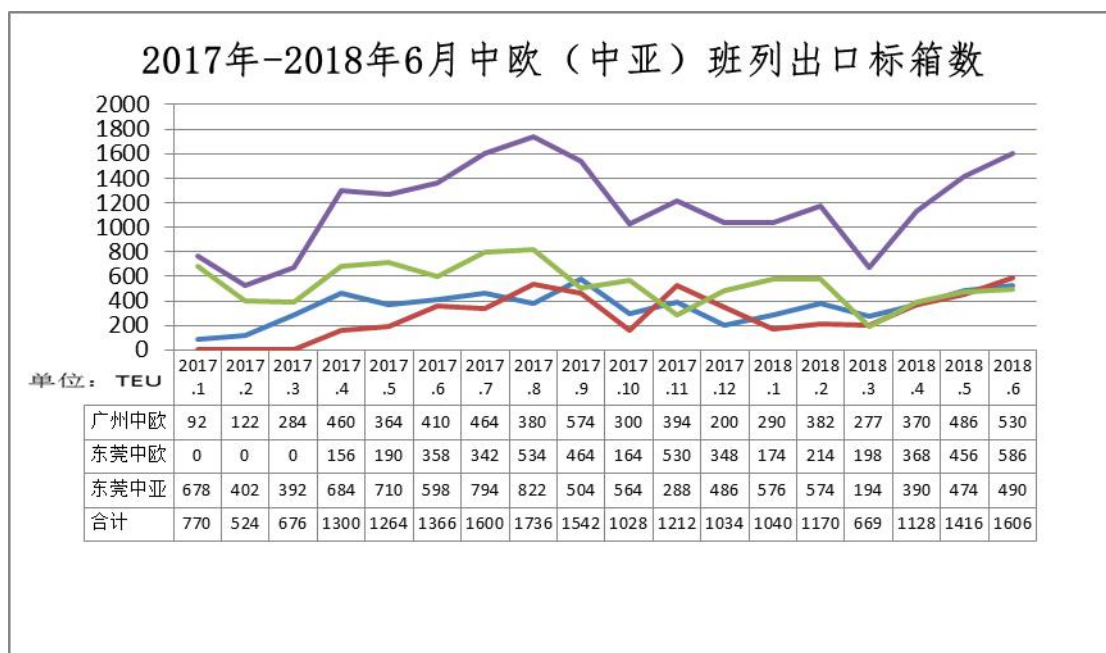


图 1-5 2017 年-2018 年 6 月中欧（中亚）班列出口标箱情况  
统计表

据广东中欧（中亚）班列提供数据显示，2017 年至 2018 年 6 月，广州大朗欧洲方向班列终点站有 5 个；东莞石龙欧洲方向班列终点站 11 个，中亚方向班列终点站 100 个。

据广东中欧（中亚）班列提供数据显示，2017 年至 2018 年 6 月，广州大朗欧洲方向班列出口货值 2.98 亿美元；东莞石龙欧洲方向班列出口货值 2.12 亿美元，中亚方向班列出口货值 3.46 亿美元。

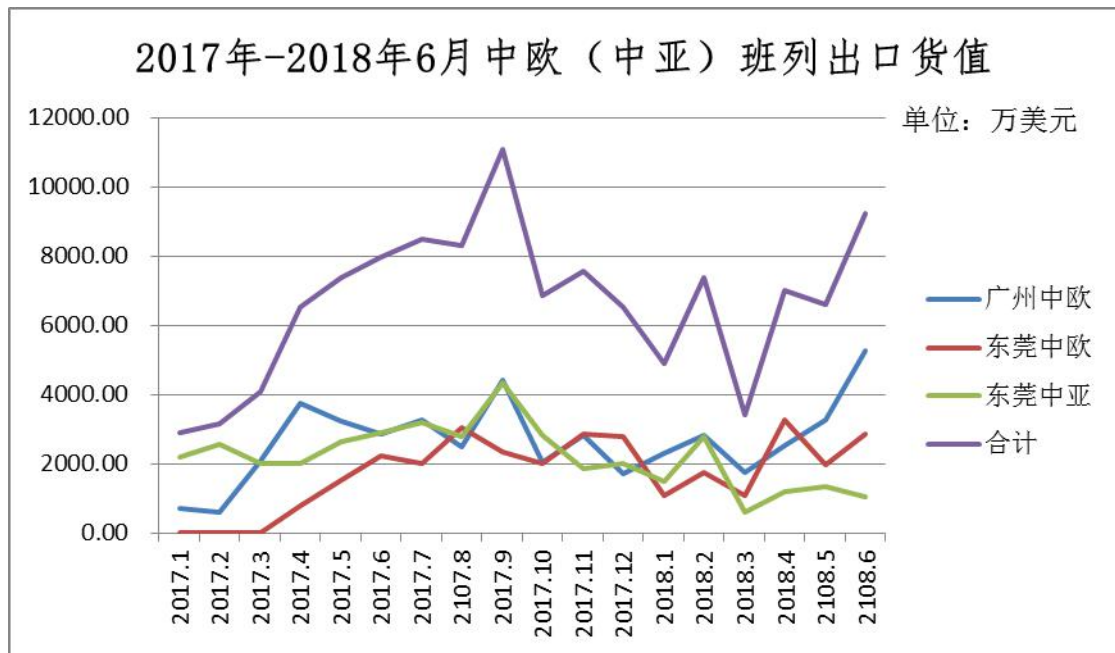


图 1-6 2017 年-2018 年 6 月中欧（中亚）班列出口标箱情况  
统计表

#### （四）效益。

##### 1. 效果性。

（1）社会经济效益，该指标主要在广东中欧（中亚）班列运费补贴项目实施后对当地在社会经济产生的效益、可持续等方面带来的影响，主要从社会经济效益、及可持续发展两个方面考量绩效表现的效果性。指标分值 20 分，评价得分 17 分，得分率 85%。

一是社会效益，该指标分值 7 分，评价得分 6 分，得分率 85.71%。

随着“一带一路”的深入发展，广东不仅开通中欧（中亚）班列积极响应国家政策的号召，为“一带一路”作贡献，而且积极加强中欧班列的宣传，提高中欧的国际影响力，促进广东的经济发展。例如：举办推荐会、海上丝绸博览会、“一带一路”参展会等。中欧班列的开通，提高了广东资源利用率，促进了人文交流，一定程度上改善了外贸发展环境。但全国各省市补贴标准不一致，西安、成都、长沙、重庆相对广东补贴标准较高，甚至到广东地区设立办事处争抢货源，相对增加了货物出口一带一路国家的整体运输成本，浪费国家资源，造成不良的社会影响。

二是经济效益，该指标分值8分，评价得分7分，得分率87.5%。

2018年是改革开放40周年，也是“一带一路”倡议提出五周年，目前，中欧班列已成为“一带一路”建设的标志性成果，被喻为“一带一路”上的“钢铁驼队”。

据广东中欧班列运营方的介绍，广州中欧班列填补了广州市国际铁路货运口岸的空白，开辟了除海运、空运以外的广货出口新通道；东莞石龙铁路国际物流中心的对外开放填补了广东国际铁路货运口岸的空白。同时，广州大朗、东莞石龙将成为连接欧洲、中亚与东南亚的节点，欧亚国家的产品可通过两个物流中心转运至东南亚各国，而东南亚各国的优势产品也可以直接经我省到达欧洲，促进东南亚各国、欧洲国家与我省的经贸交流。广东

中欧（中亚）班列的开通，不仅开辟了广货出口的新通道，而且带动了改革开放的深入，促进了广东对外贸易经济的发展。但没有达到广东中欧班列预期出口效果。

(2)可持续发展，该指标分值5分，评价得分4分，得分率80%。

经对广东中欧班列的了解，班列运营均有建立中欧（中亚）班列内部联络平台，主要的目的是：日常工作交流、调研成果分享，在后继人员管理可持续性上有显著成效。例如：班列运营方除建立工作群外，还有微信公众号；广州中欧班列还专门为中欧班列在大厦里租了一层写字楼作为中欧班列的办公地，员工的办公环境有了显著的成效。

根据《广东中欧班列运费补贴资金实施细则》第四章补贴标准第九条“按照省市1:1的比例共同承担补贴，2017年省市补贴标准不超过货运价的50%，2018年省市补贴标准不超过货运价的40%，2019年省市补贴标准不超过货运价的30%，2020年省市补贴标准不超过货运价的20%。”的规定，2021年后尚未设置该项补贴，该政策及资金补贴投入持续性不确定。

## 2. 公平性（满意度）。

该指标主要通过满意度调查的结果反映商务委（局）工作人员、中欧（中亚）班列的员工、中欧（中亚）班列的客户及社会



公众对“广东中欧（中亚）班列运费补贴资金”项目实施效果的满意程度，公平性指标分值5分，评价得分4.22分，得分率84.4%。

评价工作组根据项目的特性，制定了四种调查问卷，分别是工作人员版、班列员工版、客户版和社会公众版。根据资金分配和项目分布情况，评价工作组通过实地走访、查看及发放调查问卷等方式，对工作人员、班列员工、客户和社会公众进行了满意度调查。现场、电话及邮箱方式派发并回收调查问卷137份，其中有10份作废，结果显示，工作人员综合满意度为92.28%，班列员工综合满意度为89.79%，客户综合满意度为96.59%，社会公众满意度为90.88%，综合满意度为85.34%。

根据调查问卷发现，（1）广东中欧班列工作人员一致认为全国中欧班列的补贴政策不一致导致我省货源流失严重，大部分认为广东目前的补贴政策产生的效益一般，还有就是建议有关部门争取铁路部门支持，对我省中欧班列运费给予更大的下浮优惠。（2）广东中欧班列员工认为按目前水平的常态化运行，基本可以满足客户的货运需求，大部分认为广东目前的补贴政策产生的效益一般，还有就是建议加大补贴力度，与外省补贴水平相当和希望补贴资金能及时到位。（3）广东中欧班列客户的产品大多以外销为主，且一般选择走中欧班列，客户对运行情况、开行班次、集装箱、运营管理、收费及各方面的服务都比较满意，以及建议广东中欧能增加终点站数量，价格上能再给予多一点的

优惠和开行班次可以增加。（4）广大市民认为广东开通中欧班列对广货出口具有非常大的促进作用，建议一是多开通对外贸易路线，增加出口量，推动广东经济以更快的速度发展；加大对中欧班列的宣传，提高中欧班列的知名度，同时加大财政补贴力度。

表 1-3 满意程度汇总表

地区	工作人员满意度	员工满意度	客户满意度	小计评价	社会公众满意度	综合评价
广州	85.45%	73.06%	91.63%	83.38%	90.88%	85.34%
东莞	75%	81.82%	88.42%	81.75%		