

2015~2017 年广州港务局内河船型标准化 补贴资金绩效评价简要报告

广州尚德会计师事务所有限公司

一、评价概况

（一）项目基本情况

受广州市财政局委托，广州尚德会计师事务所有限公司对2015-2017年度广州港务局内河船型标准化补贴资金项目的绩效进行了第三方评价，形成评价报告。

为加强内河运输船舶标准化管理，优化内河运输船舶结构，防止船舶污染环境，提高运输效能，促进水路运输事业的发展，根据《船舶报废拆解和船型标准化补助资金管理办法》的通知（财建〔2015〕977号）和《财政部关于〈船舶报废拆解和船型标准化补助资金管理办法〉的补充通知》（财建〔2016〕418号）等文件，广州港务局2015-2017年实施内河船型标准化工作。通过中央和市财政预算安排补助资金，用于鼓励和引导广州市船籍的过闸小吨位船舶拆解、老旧运输船舶提前拆解、单壳液货危险品船拆解改造、现有船舶生活污水防污染改造。

（二）项目资金情况

项目总预算5,548万元（中央资金2856万元、市本级配套资金2692万元）。截至2017年12月31日，项目累计安排资金4,687.95万元（中央资金2,856万元、市

本级配套资金 1,831.95 万元），累计实际支出 2,197.11 万元（中央资金 1,099.31 万元、市本级配套资金 1,097.80 万元），项目累计预算完成率为 46.87%，其中：2015 年实际支出为零；2016 年实际支出 1,201.63 万元；2017 年实际支出 995.48 万元。

（三）项目绩效目标

评价期目标主要为：到2017年底，珠江水系西江干线标准化船舶占内河运输船舶总吨位达到70%以上，基本实现重点船型的标准化。对于2011年9月1日前建造的400总吨以上的内河船舶，全部实现配备生活污水储存柜或者生活污水处理装置；我市内河营运船舶平均吨位达到1700载重吨；内河营运船舶船龄为12年，船龄结构进一步优化。

（四）评价结果

本次评价采取书面评价、现场评价及满意度调查等方法，围绕 2015-2017 年度广州港务局内河船型标准化补贴资金的投入、过程、产出和效果等方面实施评价，最终项目绩效评价绩效等级为“中”。

二、项目绩效

2015-2017 年我市完成了拆解改造油船、老旧船舶以及生活防污水改造船舶 253 艘。其中：单壳油轮拆解 5 艘；单壳油轮改造 5 艘；老旧船舶拆解 64 艘；生活防污水改造 179 艘。广州港务局内河船型标准化工作的实施，

优化内河运输船舶结构，防止船舶污染环境，促进了内河船舶技术的进步，改善了船舶安全性能。

（一）促进了运力结构调整。自内河船型标准化政策实施以来，随着一批老旧运输船、小吨位过闸船的提前淘汰，一些先进、高效的示范船逐步投入营运，内河运力结构在一定程度上得到优化。一方面，标准船型的增长提高了内河运输的效率和效益；另一方面，内河运输整体运力的调整也推动珠江流域内河运输的综合效益不断提高。

（二）提升了内河运输效率。与改造前的2014年相比，2017年全市内河运输船舶、内河运输船舶集装箱位、内河运输船舶净载重量和内河运输船舶平均吨位均实现增长。2017年，全市内河运输船舶净载重量为189.8万吨，比2014年增长了22.33%，全市内河运输船舶平均吨位达到1783.8吨，比2014年提高了9.56%。

（三）提高了内河船舶防污染水平。加快实施老旧运输船舶的拆解和改造，有利于提高船舶技术水平，推动船舶进一步节能降耗、减少大气和水污染。单壳油船、化学品船拆解和改造的提前报废更新，降低了船舶液货泄漏造成水体污染的风险；船舶生活污水改造可以有效减少生活污水的直接排放量，提高环境保护效益。

（四）推动了内河船舶技术进步。内河船型标准化资金补贴项目鼓励先进、高效、节能环保的示范船建造，相关部门加快了对新船型、新技术的研究和开发，促进

了整个内河船舶技术的进步，改善了船舶安全性能，减少了水上交通事故的发生，提高了内河船舶运输的安全性。2017年，全市内河运输船舶平均船龄为11.5年，与2014年内河运输船舶平均船龄13.9年相比，平均船龄降低了17.27%。

三、存在问题

（一）内河船型标准化政策操作层面个别规定欠明确，导致项目前期实施进度慢。

内河船型标准化补助资金政策的出台和实施，在促进运力结构调整、提高防污染水平等方面发挥了积极作用。但政策操作层面中，关于定点船厂规定前后不一致，欠明确，地市级交通运输主管部门执行有难度，导致项目前期实施进度慢。2014年4月9日财政部 交通部联合发布《关于印发<内河船型标准化补贴资金管理办法>的通知》（财建〔2014〕61号），该文明确规定，内河船标准化工作必须到定点船厂实施改造拆解。2015年11月两部门联合发布了《关于印发<船舶报废拆解和船型标准化补助资金管理办法>的通知》（财建〔2015〕977号）并同时废止了61号文，但财建〔2015〕977号文没有明确定点船厂的规定。前期针对定点船厂较少、船舶排队不能进场改造拆解等问题，广州港务局需要请示省交通运输厅是否能增加定点船厂，待上级明确后才能推进后续改造工作。

（二）省级内河船型标准化实施办法出台不及时，

导致前期资金支付率低。

省级内河船型标准化实施办法出台不及时，存在监管流程、标准不统一，以及现场监督及完工验收程序不明确等问题，以致政策适用期和实施期相对缩短，以致前期资金支付率低。由于省级部门未能及时制定具体的实施办法，在具体实施过程中，各地市遇到问题需要向省级部门请示，导致内河船型标准化工作前期开展缓慢。截至2017年12月31日，项目累计实际安排资金4,687.95万元，累计支出补助资金2,197.11万元，累计预算完成率为46.87%。按各年度安排资金比重加权计算，2015-2017年三年的加权预算完成率为27%。

（三）内河船型标准化体系未覆盖全部船型，内河船型标准化资金补助标准有待完善。

一是内河船型标准化体系覆盖面有待拓宽。内河运输船舶标准船型指标体系，由强制性指标和引导性指标组成。现行标准船型指标体系仅包括过闸船舶主尺度和能效，且能效要求仅包括400总吨以上的干散货船、集装箱船和油船（化学品船），未覆盖全部船型。二是内河船型标准化资金补助标准有待完善。引导生活污水改造及单壳油船单壳化学品船改造的补贴标准偏低，且缺乏调整机制。如生活污水防污染改造项目涉及179艘船舶，平均补贴金额为3.53万元，如实施改造需要停航，影响企业正常经营，船舶所有人改造积极性不高。

（四）补贴资金的下拨发放模式有待改进，申请流

程有待简化。

一是专项资金发放模式有待改进。申请中央财政内河船型标准化补贴资金，需地方管理部门每年年初申报预算，但由于内河船舶所有人构成多样而且复杂，地方船务主管部门开展年度补贴预算工作难度较大。二是专项资金申请流程较为复杂。部分船舶使用者和船舶企业反映该专项资金申请流程较为复杂，申请材料较为繁琐，且各时间节点较多，在申请专项资金补助过程中易造成流程混乱等弊端。

四、对策建议

（一）建立内河船型标准化工作的部门间联合机制。

推进内河船型标准化是一项长期、复杂、系统的工程，涉及部门多，影响面广，必须加强组织领导，建立多部门联合的工作机制，明确任务分工，落实工作责任。船舶具有流动、分散的特点，需要跨地区、跨部门管理，船型标准化工作不能仅靠一个部门推进，必须统一步调，全线联动，形成工作合力。成立相应的领导小组和执行机构，以强有力的组织领导推动内河船型标准化资金补助工作的顺利开展和有效运行。

（二）完善内河船型标准化补贴的相关配套机制。

一是持续加大财政投入力度。在财政预算中安排船型标准化补贴资金，加大投入，并根据补贴资金发挥的效益和效率逐年进行调整。二是研究合适的补贴标准调整机制。根据内河船型标准化资金补助项目实施情况以

及申报企业和船舶在各改造项目中完成船舶改造和拆解的情况，不断完善补贴标准，建立合理的资金补贴调整机制。

（三）推进内河运输船舶标准船型指标体系建设。

要以标准船型指标体系为参考，推动了内河船舶技术进步，不断调整广东省境内内河运输船舶的安全指标、高效指标、绿色指标和先进指标。在提升内河航运业运输效率的同时提升内河运输的经济效益和社会效益，建立绿色可持续的内河航运业发展模式。通过采取经济杠杆、技术手段等措施，加快运输船舶结构调整，淘汰技术落后、安全性能差的船型，借助内河船型标准化改造专项资金，促进运输船舶向标准化、大型化方向发展。

（四）调整专项资金发放模式，简化申请流程。

一是改善资金发放模式，提高综合效率。收集改造船舶相关信息，建立改造船舶信息数据库，采取灵活的资金补贴方式，并对改造进程实施动态监控。二是简化申请流程，坚持服务船民。政府部门在船型标准化过程中做好服务，不断优化船型标准化改造项目申请流程，简化申请手续，建立船型标准化改造申请的绿色机制，提高办事效率。