附件 4

2024 年度广州市增城区交通运输局（增城开发区交通运输局）部门重点项目绩效评价报告

一、评价项目概述

（一）项目背景

广州是全国三大综合交通枢纽之一，是中长期铁路网规划八纵八横高速铁路网中的重要枢纽。中共广州市委十届九次全会中提出广州要建设网络型枢纽城市，以建设互联互通的国际综合交通枢纽为目标，规划了 10 个铁路客运枢纽，新塘站是“五主三辅”结构中的一个辅助站。广州东部交通枢纽中心处于广州市城市空间发展战略的“东进”轴上，为广州东门户，集国家铁路、城际轨道、城市铁路、长途客运、一般城市公交、出租车服务为一体，为广州市综合交通网络上的重要节点，是城市蓬勃发展的重要引擎和动力。同时，通过打造东部交通枢纽中心桥头堡，带动片区开发，以投资拉动经济发展，推动增城区产业转型升级，服务广州东部及辐射粤东地区，激发社会经济发展的新活力和新动力。现行控规提出新塘站形成新广州东客运枢纽，定位为与南部、北部枢纽同等重要的广州东部门户枢纽，规划为广州市一级客运枢纽，规划为广州铁路枢纽辅助站。

产业功能定位：围绕制造业总部经济，以会展产业带动发展

的高层级产业服务集群。

区域会展整体定位：广州东部会展中心，打造以三大专业展（牛仔专业展、摩托车专业展、汽车配件展）和未来高新技术产业展为主导，辅助专业展及消费展为补充，并承接市区部分外移展览的会展功能体系。

项目规划定位：东部交通枢纽综合开发区是珠三角东部穗莞深产业廊道上的现代服务中心，增城副中心重要组成部分，广州东部会展中心，广州东部客运交通枢纽。

本项目位于新塘站片区内，是该片区路网的重要组成部分，本项目的建成是落实中共十八大提出的“大力推进生态文明建设”和广州全面推进新型城市化发展等要求，是完善增城规划，使增城建设最具代表性的“水城、花城、绿城”和传统岭南特色生态田园之城的广州城市副中心，营造“生态、休闲、智慧、幸福”新增城。

（二）项目立项依据

2019年6月6日广州市增城区发改局批复可研报告（增发投〔2019〕177号）；2019年12月9日区交通运输局批复初步设计（增交函〔2019〕743号）；2020年8月14日区交通运输局批复施工图设计（增交函〔2020〕720号）；2020年8月19日于区交通运输局办理施工许可。

（三）项目绩效目标

通过开展新塘站片区路网工程荔新路与广园东复合立交改

造、站前路(含与广园东互通立交)、东华大道建设工程，主要达到以下目标: 1.完成项目主体工程 75%工程量，配套设施的 75%，完成工程进度的 75%；2.社会效益方面完工验收通过率 100%；3.严格履行国家劳保制度有施工安全制度和员工安全防护措施；4.施工单位无拖欠、克扣农民工工资现象。

（四）项目资金来源及使用情况

本项目计划总投资 440,648.09 万元，其中建设用地费为 130,184.63 万元。资金来源：由区财政资金统筹安排解决。

1.预算安排情况

本项目建设总投资约 440,648.09 万元，截至 2024 年底区级资金已安排 261,464.81 万元用于项目建设：其中 2019 年安排 672.82 万元、2020 年安排 39,263.48 万元、2021 年安排 61,205.34 万元、2022 年安排 52,994.58 万元、2023 年安排 73,444.14 万元、2024 年安排 33,884.45 万元。

2.资金支付情况

本项目累计已完成支付资金 266,663.73 万元（其中债券资金 242,235.75 万元，区财政资金 24,427.98 万元）。

（1）工程款支付情况

本项目施工中标价为 276,774.23 万元。截至目前工程款已支付 196,473.07 万元（含工程预付款 25,824.96 万元）。

（2）勘察设计支付情况

本项目勘察设计中标价为 4,186.29 万元。截至目前，勘察设

计费用共支付 3,122.65 万元。

（3）监理支付情况

本项目采用中标价为 2,695.46 万元，截至目前共支付监理服务费用共计 751.34 万元。

（五）项目实施情况

1.整体情况

工程累计完成形象进度完成约 3,401.67 万元，占施工合同额(276,774.23 万元）约 77.2%，现场正在开展桥梁桩基础、承台、墩身、盖梁及路基等施工。

2.形象进展

（1）荔新大道主线桥完成总进度 100%，本桥目前已通车。

（2）荔新大道辅道桥完成进度 100%，辅道桥目前已通车。

（3)东华大道主线桥完成总进度 100%，主线桥目前已通车。

（4）荔新路与广园东复合立交完成总进度 100%，目前已通车。

（5）站前路完成进度 86.7%，站前路 K1+620-K1+500 段于 2024 年 1 月 30 日完成通车，其余被地铁施工占用区域，待协调施工。

（6）站前路与广园东互通立交完成进度 39.52%，目前正在进行 H 匝道桥梁下部结构桩基承台及墩柱施工，上部现浇梁施工；K 匝道桥 JD-1-3 钢箱梁焊接；K 匝道路基路面工程；K 匝道照明管线施工；E 匝道排水工程。

3.参建单位

建设单位：广州市增城区道路养护中心（项目法人）；

监理单位：广东虎门技术咨询有限公司；

勘察设计单位：中铁第四勘察设计院集团有限公司、恒津设计有限公司、广州地质勘察基础工程有限公司（负责工程勘察及设计服务）；

施工单位：中国铁建大桥工程局集团有限公司。

二、绩效评价概述

（一）评价目的

开展绩效评价，推进全面实施绩效管理，是全过程绩效管理的重要环节，也是衡量绩效目标实现程度和效果的重要手段，有利于强化绩效主体责任和绩效意识、提高财政资源配置效率和使用效益。

（二）评价设计与实施

绩效评价指标体系与绩效评价框架是在收集分析项目总体绩效目标、年度绩效目标和各项绩效指标完成情况以及执行情况的基础上，对照年初设定的绩效目标，填报实际完成值。对于未完成的绩效目标及指标或偏离绩效目标较大的项目，逐条进行分析，说明原因并提出改进措施。

评价证据来源有：1.统计部门统计数据、2.权威机构调查（统计）、3.单位统计数据、4.单位业务记录、5.问卷调查报告、6.其他数据来源。

评价证据类型有：1.正式资料。2.工作资料、年度工作计划、可行性研究报告或前期摸底调查资料、数据，集体审议会议纪要、专家论证意见、满意度调查报告、有关部门考核结果、相关业务资料等。3.原始凭证。预决算报表、财务账、资产账、合同、签到表、验收凭证、网站截图等。4.说明材料。

（三）绩效评价指标体系和评分标准方法

新塘站片区路网-荔新路与广园东复合立交改造、站前路（含与广园东互通立交）、东华大道建设工程一级指标设置为过程、产出指标和效益指标，其中过程设置资金管理和事项管理两个二级指标；产出指标设置数量指标和时效指标四个二级指标；效益指标设置经济效益指标和生态效益指标两个二级指标，满意度指标设置服务对象满意度指标一个二级指标。二级指标之资金管理为资金支出率，权重 12；事项管理为监管有效性，权重 8。二级指标之数量指标为建设规模，权重 20，评价年度预期值为建设 2 千米，评价完成比例为 100%；时效指标为处理案件及时率，权重 20，评价完成比例为 100%。二级指标之经济效益指标为工人工资款支付及时率，权重 15，评价完成比例为 100%；二级指标之社会效益指标为完善路网建设，改善交通，权重 15，评价完成比例为 100%；满意度指标为市民满意度，权重 10，评价完成比例为 100%。

三、评价结论与绩效分析

（一）总体结论

2024 年按计划完成公路里程 2.3 公里，完成形象进度约 77.2%。农民工工资已按期发放，未发现施工单位拖欠、克扣农民工工资现象。年度绩效目标完成情况良好，如期实现预期总体目标。

（二）项目绩效分析

一级指标	二级指标	三级指标	权重	评价年度预期值	评价实际完成值	指标完成情况	完成比例（%）	自评分数	未达标原因分析	评分标准
过程	资金管理	资金支出率	12	33698	33698	全部达成预期指标	100%	12		主要依据“支付额/预算额度*100*指标权重”计算核定得分。
	事项管理	监管有效性	8	监督检查并整改 5 次	监督检查并整改 5 次	全部达成预期指标	100%	8		各级业务主管部门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，得满分；否则，视情况扣分。
产出指标	数量指标	建设规模	40	完成公路里程 2 千米	完成公路里程 2.3 千米	全部达成预期指标	100%	10		1.定量指标：自评分数=评价年度实现值/评价年度预期值*指标权重*100; 2.定性指标：根据指标完成情况分为“全部或基本达成预期指标”“部分达成预期指标并具有一定效果”“未达成预期指标且效果较差”三档，分别按照 80%（含）-100%、60%（含）-80%、0%-60%填写完成比例。自评分数=完成比例*指标权重*100。 3.满意度大于等于 90%的得 10 分，满意度小于 90%且大于等于 80%的得 8 分，满意度小于 80%且大于等于 60%的得 5 分，满意度小于 60%得 0 分。
	数量指标	主体工程完成率		完成主体工程量的 75%	完成主体工程量的 77%	全部达成预期指标	100%	10		
	时效指标	处理案件及时率		100%	100%	全部达成预期指标	100%	10		
	成本指标	预算超支率		项目成本控制在预算内	项目成本控制在预算内	全部达成预期指标	100%	10		
效益指标	经济效益指标	工人工资款支付及时率	30	100%	100%	全部达成预期指标	100%	15		

	社会效益指标	完善路网建设，改善交通		完善路网建设，改善交通	完善路网建设，改善交通	全部达成预期指标	100%	15		
满意度指标	服务对象满意度指标	市民满意度（%）	10	≥90%	≥90%	全部达成预期指标	100%	10		
合计			100					100		

四、项目主要绩效或成功经验

(一)提高交通运行效率，促进区域经济发展。

项目通过荔新路与广园东复合立交改造、站前路(含与广园东互通立交)、东华大道等道路、桥梁建设，提升了增城区内部以及与外部区域的交通连接性，改善了交通流动性；同时缓解了新塘站落成运营后对周边区域主要道路的交通压力和城市交通拥堵问题，提高了道路运输效率。通过完善区域交通路网，促进货物和人员的高效流动，改善区域投资环境,以更便捷的交通网络吸引更多企业投资和商业活动，提升区域内外的经济交流与合作水平，提高增城区经济社会竞争力，带动区域经济增长，促进区域可持续发展。

(二)完善城市空间规划，推动城市化发展进程。

项目通过建设路网相应配套设施与绿化景观，一方面完善城市规划，提高了新塘镇的城市化水平，另一方面美化了空间环境，提高了周边绿化率与城市整体美感。完善的交通路网促进交通便利的同时也支持了城市发展，能够促进新城区的开发和旧城区的

改造，以优质的空间景观和生活环境吸引更多人口集聚，加快推进城市化进程。广州市将以区域共同发展和生态优先为前提，通过“南拓北优、东进西联”，调整城市空间结构，完善城市功能，促使城市由单中心向多中心转变，以促进产业化水平的提高和经济健康增长，并保持社会稳定。该项目的实施将增强增城城区及项目影响区的经济辐射作用，加快广州市“东进”的战略步伐。

五、存在问题或不足

（一）项目整体实施进度较原定合同计划慢

项目整体执行进度慢，工程总体进度约为 77.2%，合同工期为 22 个月，合同段开工日期为 2020 年 8 月 15 日，计划完工日期为 2022 年 6 月，但截至 2024 年 12 月已过 52 个月，但项目因前期征地拆迁、管线迁改、疫情等原因，整体实施进度较原定合同计划慢。

六、相关建议

(一)加强进度监控与调整，完善项目程序管理。

一是针对项目进度滞后的问题，建议建立更加精细化的进度管理机制，定期检查项目进展，识别进度滞后原因并及时采取纠正措施。在进度不理想的状况下应及时进行调整进度计划，必要时提交工程延期申请，保证程序规范性。

二是建议完善风险应对机制，对于涉及征地拆迁和管线迁改的工程提前进行规划和协调工作，在工程项目启动之前，尽早与相关部门和居民进行沟通，明确拆迁范围和补偿方案，争取尽早

完成地拆迁和管线迁改工作。同时灵活调整施工计划，在无法及时完成征地拆迁或管线迁改的情况下，可以考虑调整施工顺序，先行施工不受影响的部分，以最大限度地减少工程延误。

(二)完善绩效指标体系，强化绩效管理意识。

一是在设置绩效目标时，应结合项目实际情况全面反映项目实施的效果，绩效目标应包含工程进度、质量、安全、经济效益和社会效益等多方面的内容，全面体现项目实施成效。

二是提升绩效目标的合理性和可操作性，项目效益指某项活动、项目或政策对社会整体产生的积极影响和贡献，对于效益目标的设置应考虑项目实施带来的实际利益,而非某项工作的完成情况。提升项目绩效指标的完整性与合理性，有利于确保项目的绩效管理更加科学、规范，真正反映项目实际产出和效益。