新塘站片区路网-纵一路、新源路及

汽车城大道建设工程项目绩效评价报告

评价机构：广东国众联行资产评估土地房地产估价规划

咨询有限公司

机构负责人：司徒荣轼

项目负责人：司徒荣轼

2024年09月

目 录

[一、评价项目概述 - 2 -](#_Toc256)

[（一）项目背景。 - 2 -](#_Toc8877)

[（二）项目立项依据。 - 3 -](#_Toc26806)

[（三）项目绩效目标。 - 5 -](#_Toc29857)

[（四）项目资金来源及使用情况。 - 8 -](#_Toc22844)

[（五）项目实施情况。 - 10 -](#_Toc27392)

[二、绩效评价概述 - 16 -](#_Toc11495)

[（一）评价目的。 - 16 -](#_Toc8141)

[（二）评价设计与实施。 - 16 -](#_Toc699)

[（三）绩效评价指标体系和评分标准方法。 - 22 -](#_Toc14017)

[三、评价结论与绩效分析 - 24 -](#_Toc5423)

[（一）总体结论。 - 24 -](#_Toc6034)

[（二）项目绩效分析。 - 25 -](#_Toc20438)

[四、项目主要绩效或成功经验 - 41 -](#_Toc24432)

[（一）提高交通运行效率，促进区域经济发展。 - 41 -](#_Toc25439)

[（二）完善城市空间规划，推动城市化发展进程。 - 42 -](#_Toc27530)

[五、存在问题或不足 - 42 -](#_Toc21137)

[（一）实施程序规范性不足，监管工作力度有待提高。 - 42 -](#_Toc11414)

[（二）绩效指标设置不够合理，指标体系有待完善。 - 43 -](#_Toc2092)

[六、相关建议 - 44 -](#_Toc13228)

[（一）加强前期调研和规划，提高项目管理水平和效率。 - 44 -](#_Toc17624)

[（二）提高绩效目标科学性，完善绩效指标设置。 - 45 -](#_Toc11003)

[附件1：新塘站片区路网-纵一路、新源路及汽车城大道建设工程项目绩效评价指标评分表 - 48 -](#_Toc28044)

[附件2：项目满意度问卷结果 - 70 -](#_Toc16669)

新塘站片区路网-纵一路、新源路及汽车城大道建设工程项目绩效评价报告

根据《广州市增城区财政局关于开展2024年财政评价工作的通知》（增财〔2024〕178号）文件要求，广东国众联行资产评估土地房地产估价规划咨询有限公司（以下简称“我机构”）受广州市增城区财政局（以下简称“区财政局”）委托，作为广州市增城区2024年绩效评价服务单位，开展2024年增城区级财政资金支出绩效评价工作。根据《广州市增城区关于印发2024年增城区级财政资金支出绩效评价工作方案的通知》（增财〔2024〕212号）有关要求，对广州市增城区交通运输局（以下简称“区交通运输局”）新塘站片区路网-纵一路、新源路及汽车城大道建设工程开展重点绩效评价，项目资金主管部门为区交通运输局，具体实施单位为广州市增城区道路养护中心（以下简称“区道路养护中心”）。

经自评材料书面评审和现场勘查评价，结合决策、过程、产出和效益四方面综合对项目绩效进行比较分析，对新塘站片区路网-纵一路、新源路及汽车城大道建设工程综合评价，项目2023年涉及资金67281.55万元，实际支出67281.55万元，预算执行率100%，绩效得分89.5分，评定等级为“良”。

# 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，被规划为广州市一级客运枢纽和广州铁路枢纽辅助站。

根据新塘站站房的规划，站房位置与现状新新公路重叠，新新公路主要有长距离的过境交通以及短距离的内部交通，交通量较大，建设全线高架可以达到快速疏解过境交通的功能；内部交通需要通过纵一路和新源路南段，负责被广汕高铁分开地块的南北向联系，因此本项目作为新塘站的配套路网，承担着新塘站周边客、货运输送功能，是完善新塘站交通枢纽功能的重要一环，是配合广汕客专建设的需要。根据《2017年度广州市规划委员会城市交通及市政设施委员会第三次会议纪要》（穗规交委会〔2017〕3号）文件精神，会议表决通过了关于《广汕客专新塘站周边地区道路系统规划及近期实施建议》的相关事项：一是原则同意广汕客专新塘站周边地区道路系统规划方案；二是由广州市发展改革委牵头制订道路建设计划，明确实施界面、建设时序及投资主体，并将部分道路作为站场配套工程纳入省、市重点项目同步立项等。

## （二）项目立项依据。

根据《广州市增城区发展和改革局关于新塘站片区路网-纵一路、新源路及汽车城大道建设工程项目可行性研究报告的批复》（增发改投〔2019〕129号），为服务广州东部及辐射粤东地区，激发地区社会经济发展，2019年4月18日广州市增城区发展和改革局（以下简称“以下简称城区发展改革局）批复同意实施新塘站片区路网一纵一路、新源路及汽车城大道建设工程。项目主要建设内容包括道路、桥梁、隧道、给排水、交通、通信、电力、照明和绿化景观等工程，其中道路建设工程包括：纵一路、新源路主线及新源路支线、环城路改造、汽车城大道主线、汽车城大道支线1及汽车城大道支线2，道路主线等级均为一级公路结合城市主干道，支线等级为三级公路结合城市支路。项目计划2019年9月动工，2021年2月竣工。

2021年3月15日区道路养护中心向区发展改革局报送《广州市增城区道路养护中心关于申请调整新塘站片区路网一纵一路、新源路及汽车城大道建设工程项目可行性研究报告建设内容的函》（增道函〔2021〕24号），因新源路广园快速路以北段拆迁量较大，当时难以实施，区道路养护中心计划取消新源路快速路及北段的施工计划，并将新新大道纳入项目实施范围，同时优化项目设计方案，对新源路、和汽车城大道支线建设规模进行调整，增加新新大道改造工程，原可行性研究报告批复总投资等其它内容不变。根据《广州市增城区发展和改革局关于调整新塘站片区路网一纵一路、新源路及汽车城大道建设工程项目建设规模和建设内容的复函》（穗增发改函〔2021〕412号）文件，区发展改革局2021年3月19日批复同意变更后的施工内容见下表。

表1 道路建设规模

| **道路名称** | | **道路等级** | **长度（km）** | **红线**  **宽度** | **建设**  **性质** | **建设内容** |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **纵一路** | | 一级公路结合城市主干路 | 1.05 | 50 | 新建 | 道路、桥梁、交通、给排水、电气、通信、绿化景观 |
| **站前路隧道** | | 一级公路结合城市主干路 | / | 50 | 新建 | 道路、交通、隧道、给排水、电气、通信、绿化景观 |
| **汽车城大道** | **主线** | 一级公路结合城市主干路 | 2.54 | 48 | 新建 | 道路、隧道、交通、给排水、电气、通信、绿化景观 |
| **支线1** | 三级公路结合城市支路 | 0.437 | 20 | 新建 | 道路、交通、给排水、电气、通信、绿化景观 |
| **支线2** | 三级公路结合城市支路 | 0.227 | 20 | 新建 | 道路、交通、给排水、电气、绿化景观 |
| **新新大道** | | 一级公路结合城市主干路 | 0.918 | 60 | 改造 | 道路、交通、给排水、电气、通信、绿化景观 |
| **新源路** | | 一级公路结合城市主干路 | 1.5 | 40 | 新建 | 道路、桥梁、交通、给排水、电气、绿化景观 |
| **新源路支线** | | 三级公路结合城市支路 | 0.397 | 30 | 新建 | 道路、交通、给排水、电气、绿化景观 |
| **环城路** | | 一级公路结合城市主干路 | 2.3 | 60 | 改造 | 道路、交通、桥梁、给排水、电气、绿化景观 |

## （三）项目绩效目标。

根据《财政支出项目申报表》，项目年初申报阶段设置了5个绩效指标，包括产出指标3个、效益指标2个，详见下表。

表2 年初申报阶段项目绩效指标明细表

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **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 | 建设规模（千米） | 完成公路里程8千米。 |
| 主体工程完成率（%） | 完成主体工程量的80% |
| 时效指标 | 工程计量拨款及时率（%） | 100% |
| 效益指标 | 经济效益指标 | 保障农民工工资足额及时支付率 | 100% |
| 效益指标 | 设计功能实现率（%） | 100% |

根据区道路养护中心提供的绩效自评报告、绩效自评表等有关材料，项目自评阶段设置了7个绩效指标，其中产出指标4个，效益指标3个，详见下表。

表3 绩效自评阶段项目绩效指标明细表

| **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 | 建设规模（千米） | 完成公路里程8千米 |
| 主体工程完成率（%） | 完成主体工程量的80% |
| 附属工程完成率（%） | 完成附属工程量的80% |
| 时效指标 | 工程计量拨款及时率（%） | 100% |
| 效益指标 | 经济效益指标 | 保障农民工工资足额及时支付率 | 100% |
| 社会效益指标 | 设计功能实现率（%） | 100% |
| 服务对象满意度 | 市民满意度（%） | ≥90% |

结合《财政支出项目申报表》《项目支出绩效自评表》等有关材料，项目2023年年初申报阶段与绩效自评阶段设置的绩效目标保持一致，均为2023年计划完成项目主体工程80%工程量，配套设施的80%，完成工程进度的80%。社会效益方面完工验收通过率100%，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；施工单位无拖欠、克扣农民工工资现象。

本次绩效评价指标体系共性指标评价标准主要依据《广州市增城区财政局关于开展2024年财政评价工作的通知》（增财〔2024〕178号）、《广州市增城区关于印发2024年增城区区级财政资金支出绩效评价工作方案的通知》（增财〔2024〕212号）有关规定设置；个性化指标预期目标值主要依据《广州市增城区人民政府办公室关于轨道交通项目规划建设工作的会议纪要（二十五）》（增府会纪〔2019〕27号）、《广州市发展和改革委员会关于推进新塘站、增城站周边道路前期工作的会议纪要》（穗发改会纪〔2018〕18号）、《广州市增城区发展和改革局关于新塘站片区路网-纵一路、新源路及汽车城大道建设工程项目可行性研究报告的批复》（增发改投〔2019〕129号）及各项合同等材料设定，本次项目重点评价将个性化绩效指标完善设置为10个，其中产出指标6个，效益指标4个，详见下表。

表4 项目个性化绩效指标表

| **一级指标** | **二级**  **指标** | **三级指标** | **四级指标** | **评分标准** |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| 产出 | 效率性 | 完成进度 | 工程进度达标率 | 预期目标值为“100%”，根据工程建设进度实际情况进行评分，按照合同及可行性研究报告等文件约定的前期招投标、设计、施工、设备安装调试、竣工验收各阶段任务进度推进工程建设得满分，否则按照滞后情况酌情扣分。 |
| 新建道路里程 | 预期目标值为“6.374公里”，根据工程施工图设计内容，规划新建道路里程共6.374公里，包括纵一路（1.0公里）；站前路（0.795公里）；汽车城大道主线（2.453公里）、支线1（0.212公里）及支线2（0.109公里）；新源路（1.5公里）、新源路支线（0.305公里）。 |
| 改造道路里程 | 预期目标值为“2.618公里”，根据工程施工图设计内容，规划改造道路里程共2.618公里，包括环城路（1.7公里）；新新公路（0.918公里）。 |
| 配套工程建设完成率 | 预期目标值为“100%”，根据配套工程实际完成情况进行评分，按照合同及可行性研究报告等文件约定的隧道工程、给排水工程、交通工程、通信电力工程、照明工程、绿化景观工程等各项配套工程完成建设的得满分，否则按照实际情况酌情扣分。 |
| 完成质量 | 建设质量达标率 | 预期目标值为“100%”，根据项目验收报告、工程建设各项材料检测、建设质量检测、分项分部工程验收等情况进行评分，各类建设质量均达标得满分，否则不得分。 |
| 变更合规率 | 预期目标值为“100%”，根据工程建设各项变更手续、程序合规实际情况进行评分，按照有关规定履行变更程序且变更合规得满分，否则不得分。 |
| 效益 | 效果性 | 经济效益 | 改善区域经济环境 | 预期目标值为“提高交通效率，促进经济发展”，根据项目实际情况综合评分。 |
| 社会效益 | 完善区域交通路网 | 预期指标值为“提高区域交通路网密度，完善区域路网建设”，则视实际情况综合评分。 |
| 生态效益 | 提高区域绿化水平 | 预期指标值为“增加道路绿化面积，提高区域绿化水平”，根据道路植被是否根据要求种植、道路植被覆盖情况等综合评分。 |
| 公平性 | 满意度 | 服务对象满意度 | 预期目标值为“90%”，反映项目实施周边区域居民、服务对象对于本项目实施产生效益的满意度情况，根据满意度调查问卷回收数据进行评分，达到预期目标得满分，每减少5%扣1分，扣完即止。 |

## （四）项目资金来源及使用情况。

本项目2023年年度预算金额为67281.55万元，分别来源财政资金和地方政府债券资金。

**一是**根据《广州市增城区财政局关于广州市增城区交通运输局2023年预算的通知》（增财〔2023〕231号）、《广州市增城区财政局关于批复2023年第一次预算调整指标的通知》（增财〔2023〕452号）、《广州市增城区财政局关于批复2023年第二次预算调整指标的通知》（增财〔2023〕680号）、区级预算调整情况系统截图及相关说明，项目年初预算下达财政资金250万元，年中共调减121.31万元，调整后项目年度预算财政资金128.69万元，财政资金支出128.69万元。

**二是**根据《广州市增城区财政局关于转发广州市财政局关于下达2023年1月地方政府新增债券转贷资金的通知》（增财〔2023〕65号）、《广州市增城区财政局关于转发广州市财政局关于下达2023年4月地方政府新增债券转贷资金的通知》（增财〔2023〕251号）、《广州市增城区财政局关于转发广州市财政局关于下达2023年8月地方政府新增债券转贷资金的通知》（增财〔2023〕408号）以及单位指标情况表等文件，项目共使用债券资金67152.86万元。根据项目资金明细账与单位指标情况表，其中66807.54万元用于项目工人工资、工程进度款等支出，345.32万元转移支付至镇街支付征地拆迁款。

表5 债券资金使用情况

| **序号** | **文件名称** | **使用金额**  **（万元）** | **分配至镇街金额（万元）** |
| --- | --- | --- | --- |
| 1 | 《广州市增城区财政局关于转发广州市财政局关于下达2023年1月地方政府新增债券转贷资金的通知》（增财〔2023〕65号） | 23545.93 | 330.68 |
| 2 | 《广州市增城区财政局关于转发广州市财政局关于下达2023年4月地方政府新增债券转贷资金的通知》（增财〔2023〕251号） | 17566.16 | 14.64 |
| 3 | 《广州市增城区财政局关于转发广州市财政局关于下达2023年8月地方政府新增债券转贷资金的通知》（增财〔2023〕408号） | 13800.00 | / |
| 4 | 《广州市增城区财政局关于转发〈广州市财政局关于下达2023年8月下地方政府新增债券转贷资金的通知〉的通知》（增财〔2023〕536号） | 11895.46 | / |
| **小计** | | **66807.54** | **345.32** |
| **合计** | | **67152.86** | |

## （五）项目实施情况。

项目主管部门为区交通运输局，具体实施单位为区道路养护中心，主要依据《广州东部交通枢纽中心片区基础设施配套项目管理办法（试行）》对项目进行实施与管理。

根据《广州市增城区发展和改革局关于新塘站片区路网-纵一路、新源路及汽车城大道建设工程项目可行性研究报告的批复》（增发改投〔2019〕129号），项目于2019年4月18日取得区发展改革局对可行性研究报告的批复，采用公开招标方式选取项目勘察、设计、施工、监理等承包单位。

根据《广州市增城区交通运输局关于新塘站片区路网一纵一路、新源路及汽车城大道建设工程初步设计的批复》（增交函〔2019〕675号），区道路养护中心报送的项目初步设计方案于2019年11月11日取得了区交通运输局的批复。

项目根据工程内容分为一、二标段，分别以施工设计总承包方式公开招标，一标段主要施工范围为：纵一路、站前路下穿纵一路隧道、汽车城大道及其2条支线的新建工程；二标段主要施工范围为：新源路、环城路改造工程。区道路养护中心委托广东建瀚工程管理有限公司开展项目设计施工总承包单位的招标工作，2019年11月8日发布《新塘站片区路网-纵一路、新源路及汽车城大道建设工程（一标）设计施工总承包招标公告》，2019年12月17日发布《新塘站片区路网-纵一路、新源路及汽车城大道建设工程（二标）设计施工总承包招标公告》，经过供应商投标、专家评标、中标候选人公示等流程，最终确定中标单位，于2020年2月19日发出一标段中标通知书，2020年4月7日发出二标段中标通知书。

根据《广州市增城区交通运输局关于新塘站片区路网-纵一路、新源路及汽车城大道建设工程（一标、二标）施工图设计的批复》（增交函〔2020〕747号），区道路养护中心报送的项目一、二标段施工图设计于2020年8月21日取得区交通运输局的批复。

2020年4月，区道路养护中心委托广州建筑工程监理有限公司开展项目监理单位的招标工作，2020年5月6日发布《新塘站片区路网-纵一路、新源路及汽车城大道建设工程监理招标公告》，2020年6月12日发出一、二标段监理单位中标通知书。

施工中标单位、监理中标单位以及合同签订时间见下表。

表6 中标单位及合同签订时间

| **标段** | **施工单位** | | **监理单位** | |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **中标单位** | **合同签订时间** | **中标单位** | **合同签订时间** |
| 一标 | 广州市市政集团有限公司 | 2020.4.21 | 广州诚信公路建设监理咨询有限公司 | 2020.7.8 |
| 二标 | 广东冠粤路桥有限公司 | 2020.4.21 | 北京华路顺工程咨询有限公司 | 2020.7.8 |

根据一、二标段施工合同，一、二标段施工计划工期均为18个月，总工期均为22个月，建设内容均含道路工程、桥梁工程、隧道工程、给排水工程、交通工程、通信电力工程、照明工程、绿化景观工程等。

根据《广州市增城区交通运输局关于新塘站片区路网-纵一路、新源路及汽车城大道建设工程（一标）施工许可的批复》（增交函〔2020〕767号）、《广州市增城区交通运输局关于新塘站片区路网-纵一路、新源路及汽车城大道建设工程（二标）施工许可的批复》（增交函〔2020〕768号），2020年9月2日区道路养护中心取得了区交通运输局对项目的施工许可批复，施工设计图中的建设规模见下表。

表7 施工设计图道路建设规模

| **道路名称** | | **道路等级** | **长度（km）** | **红线宽度** | **建设性质** |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **纵一路** | | 一级公路结合城市主干路 | 1.0 | 50 | 新建 |
| **站前路** | | 一级公路结合城市主干路 | 0.795 | 50 | 新建 |
| **汽车城大道** | **主线** | 一级公路结合城市主干路 | 2.453 | 48 | 新建 |
| **支线1** | 三级公路结合城市支路 | 0.212 | 20 | 新建 |
| **支线2** | 三级公路结合城市支路 | 0.109 | 20 | 新建 |
| **新新大道** | | 一级公路结合城市主干路 | 0.918 | 60 | 改造 |
| **新源路** | | 一级公路结合城市主干路 | 1.5 | 40 | 新建 |
| **新源路支线** | | 三级公路结合城市支路 | 0.305 | 30 | 新建 |
| **环城路** | | 一级公路结合城市主干路 | 1.7 | 60 | 改造 |

根据一、二标段开工申请报告及开工令，一、二标段均于2020年9月11日开始施工。

2021年3月15日区道路养护中心向区发展改革局报送《广州市增城区道路养护中心关于申请调整新塘站片区路网一纵一路、新源路及汽车城大道建设工程项目可行性研究报告建设内容的函》（增道函〔2021〕24号），因新源路广园快速路以北段拆迁量较大，当时难以实施，区道路养护中心计划取消新源路快速路及北段的施工计划，并将新新大道纳入项目实施范围，同时优化项目设计方案，调整内容如下：一是新源路起点调整为北接现状广园快速路下穿通道，南接驳现状汇太路，新源路道路长度由2.03km调整为1.5km；二是增加新新大道改造工程，新新大道起点北下穿广园快速路，终点南接站前路，道路长度约0.918km，规划红线宽度60m；三是汽车城大道支线2规划红线宽度根据最新控规由15m调整为20m，原可行性研究报告批复总投资等其它内容不变。根据《广州市增城区发展和改革局关于调整新塘站片区路网一纵一路、新源路及汽车城大道建设工程项目建设规模和建设内容的复函》（穗增发改函〔2021〕412号）文件，区发展改革局2021年3月19日批复同意。

根据《广州市增城区交通运输局党组会议纪要》（增交党会纪〔2021〕27号），鉴于市场材料价格大幅上涨，为缓解施工企业资金负担，区交通运输局党组会议研究决定根据《财政部关于印发〈建设工程价款结算暂行办法〉的通知》（财建〔2004〕369号）文件精神，将合同进度款支付按完成工程量的80%支付变更为按完成工程量的90%支付，并强调当所有款项累计支付达到签约合同款项（扣除暂列金）的80%时，暂停支付所有款项。2021年11月25日，区道路养护中心分别与广州市市政集团有限公司、广东冠粤路桥有限公司签订《工程进度款支付比例补充协议》，将合同进度款的支付比例由已完成工作量的80%调整为已完成工作量的90%，当所有款项累计支付达到签约合同款项（扣除暂列金）的80%时，暂停支付所有款项。同时增加10%进度款保函，由承包人提供等额10%进度款保函担保。

根据《新塘站片区路网—纵一路、新源路及汽车城大道建设工程（一标）施工总结报告》及《新塘站片区路网-纵一路、新源路及汽车城大道建设工程（二标）施工总结报告》，一标段完工时间为2023年12月31日，二标段完工时间为2023年9月30日。完工内容见下表。

表8 工程完工内容

| **道路名称** | | **道路等级** | **长度（km）** | **红线宽度** |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| 纵一路 | | 一级公路结合城市主干路 | 1.0 | 50 |
| 站前路 | | 一级公路结合城市主干路 | 0.795 | 50 |
| 汽车城大道 | 主线 | 一级公路结合城市主干路 | 2.453 | 48 |
| 支线1 | 三级公路结合城市支路 | 0.212 | 20 |
| 支线2 | 三级公路结合城市支路 | 0.109 | 20 |
| 新新公路 | | 一级公路结合城市主干路 | 0.918 | 60 |
| 新源路 | | 一级公路结合城市主干路 | 1.5 | 40 |
| 新源路支线 | | 三级公路结合城市支路 | 0.305 | 30 |
| 环城路 | | 一级公路结合城市主干路 | 1.7 | 60 |

结合项目开工申请报告、开工令及施工合同等材料，一、二标段2020年9月11日开始施工，总工期22个月，按合同约定应于2022年7月11日前完工，实际一标段工期滞后约17个月，二标段工期滞后约14个月。根据现场核查沟通情况，主要原因是涉及专业管线迁移及用地问题征拆工作涉及群众赔偿与搬迁问题，难以按原定计划时间完成，施工方暂缓施工，但未见工程延期手续，实施程序规范性不足。

目前一、二标段均未完成交工验收手续，一标段已于2024年7月1日向广州市交通工程质量监督站提交《广州市交通建设项目交工质量核验申请书》，二标段计划于2024年9月办理交工验收手续。截至评价日，项目新建及改造道路已实现通车。

## 二、绩效评价概述

## （一）评价目的。

重点项目绩效评价旨在贯彻落实国家、省、市的重大政策措施、重点民生领域、资金规模较大或社会关注度较高的项目实施重点绩效评价，运用科学、规范、合理的评价方法、评价指标和评分标准，对项目立项、资金落实、资金管理、项目管理、经济性、效率性、效果性及公平性等进行客观、公正的分析和评判，评价项目产出效益实现程度，总结项目实施优点、发现存在问题，并分析问题成因，提出进一步加强资金管理和完善政策的建议，提高财政资金的使用效益。

## （二）评价设计与实施。

### 1.评价依据。

（1）国家、省、市有关资金管理及绩效评价文件。

①《关于全面实施预算绩效管理的意见》（中发〔2018〕34号）；

②《关于贯彻落实<中共中央 国务院关于全面实施预算绩效管理的意见>的通知》（财预〔2018〕167号）；

③《项目支出绩效评价管理办法》（财预〔2020〕10号）；

④《关于印发<广东省财政支出绩效评价试行方案>的通知》（粤财评〔2004〕1号）；

⑤《关于印发<广东省财政预算绩效指标库>和<广东省财政预算绩效指标库管理暂行办法>的通知》（粤财绩〔2018〕3号）；

⑥《广东省人民政府关于全面实施预算绩效管理的若干意见》（粤发〔2019〕5号）；

⑦《中共广州市委广州市人民政府关于全面实施预算绩效管理的实施意见》；

⑧《广州市财政局关于印发<预算绩效管理办法>的通知》（穗财绩〔2019〕48号）；

⑨《广州市增城区财政局关于开展2024年财政评价工作的通知》（增财〔2024〕178号）；

⑩《广州市增城区关于印发2024年增城区级财政资金支出绩效评价工作方案的通知》（增财〔2024〕212号）。

（2）区道路养护中心提供的相关文件。

①《广州市增城区人民政府办公室关于轨道交通项目规划建设工作的会议纪要（二十五）》（增府会纪〔2019〕27号）；

②《广州市发展和改革委员会关于推进新塘站、增城站周边道路前期工作的会议纪要》（穗发改会纪〔2018〕18号）；

③《广州市增城区发展和改革局关于新塘站片区路网-纵一路、新源路及汽车城大道建设工程项目可行性研究报告的批复》（增发改投〔2019〕129号）；

④《广州市增城区发展和改革局关于调整新塘站片区路网一纵一路、新源路及汽车城大道建设工程项目建设规模和建设内容的复函》（穗增发改函〔2021〕412号）；

⑤《广州东部交通枢纽中心片区基础设施配套项目管理办法（试行）》；

⑥其他与项目相关的材料。

### 2.评价方法选择。

本次绩效评价以书面材料核查、访谈、座谈、问卷调查、选点抽查为基础，综合运用目标结果比较法、因素分析法、公众评判法等方法对项目决策、项目过程、项目产出和项目效益方面情况进行综合评价，对项目实施效果进行综合分析，评价指标分析主要采用定量指标分析，并辅以部分定性分析。

评价方法包括：**一是**目标结果比较法，通过对项目实施预期绩效目标与最终实施效果进行比较，综合分析绩效目标实现程度；**二是**因素分析法，通过综合分析影响绩效目标实现、实施效果的内外因素评价绩效目标实现程度，将影响投入财政支出和项目产出效益的各项因素罗列出来进行分析，计算投入产出进行评价；**三是**公众评判法，通过专家评估、公众问卷及抽样调查等对财政支出效果、项目实施效益进行评判，评价项目年度绩效目标的实现程度，其中：专家评判法主要是聘请有关专家，通过对相关资料的收集、汇总、分析、综合，就评价客体的某一方面进行评价、判断；问卷调查法是通过设计适合该项目的调查问卷，发给一定数量的公众或服务对象，最后汇总分析调查问卷结果进行评价和判断的方法。

### 3.评价工作过程。

#### （1）前期准备。

①工作方案制定。

根据区道路养护中心提供的资料，完善评价方案的具体内容，包括但不限于项目重点绩效评价指标、满意度调查问卷设计等内容，征求区道路养护中心意见后报送区财政局。

②专家团队组建。

根据项目性质、特点、实施情况等信息，聘请包括财务（财务、政府财政体系领域专家，负责对资金使用合规性进行评价）、工程管理与绩效管理（负责对项目实施与管理情况、预期目标与产出效益实现等情况进行评价）等方面的专家组建专家小组，要求专家签署承诺书，明确承诺内容和保密条款。

#### （2）自评材料审核。

①自评材料收集。

按照区财政局工作安排，区道路养护中心及相关资金使用单位根据绩效自评材料清单，及时提交项目绩效自评材料（含绩效自评表、绩效自评报告及相关佐证材料），我机构对被评价单位所提交材料的完整性、规范性进行初步审核，对于缺少相关材料的要求限期补充齐全。

②自评材料书面审核。

对区道路养护中心提供的绩效自评资料进行收集、分类整理，结合评价思路对自评材料的有关内容进行审核，重点对填报信息的准确性、完整性及相应佐证材料的有效性进行审核，发现项目初步存在的问题，并将审核过程中发现的问题、审核意见记录清楚，汇总成现场核查问题清单，为开展现场核查提供情况参考。

#### （3）现场核查。

根据《广州市增城区财政局关于开展2024年财政评价工作的通知》（增财〔2024〕178号）、《广州市增城区关于印发2024年增城区级财政资金支出绩效评价工作方案的通知》（增财〔2024〕212号）等有关规定和绩效评价现场核查实际操作规程，通过现场座谈与核查评价项目预期产出与效益实现情况进行深入具体、独立客观的了解与核实，现场勘验工作采取选点抽样勘验的方法完成。结合新塘站片区路网-纵一路、新源路及汽车城大道建设工程项目特点、区域分布、自评材料初审等情况，本次重点绩效评价核查主要以在区道路养护中心开展现场核查座谈为主，抽取部分施工段开展现场核查，核查了解2023年项目相关工作推进与完成情况。

现场核查工作主要包括：

①材料核实。

区道路养护中心及资金使用单位根据要求填报并提供有关评价资料，我机构对各项数据和资料的完整性、准确性进行核实。提供材料需重点注意：**一是**反映财政资金实施内容的相关材料应齐备，如资金申报和审批材料、相关管理制度、相关单位监督检查证明、资金使用情况证明等材料。**二是**反映项目实行专账核算的相关资金材料应齐备，如评价基准日前，各类资金到位的进账凭证，资金支出记账凭证等。**三是**反映项目产出和项目效益的佐证材料由业务主管部门或资金使用单位提出并提供给现场评价小组核查。**四是**现场评价小组在现场核查时提出补充佐证材料的要求，相关单位应在规定时间内提供给现场评价小组核查，相关佐证材料须为原件。

②询问答辩。

现场评价小组将在核实材料基础上，就项目实施有关问题进行询问，相关负责人需对项目情况做出总结介绍。

③满意度调查与材料补充。

根据现场核查实际情况形成补充材料清单，区道路养护中心按照资料清单相应补充资料，同时开展项目满意度调查工作。

（4）综合评价。

对采集的数据资料进行系统的汇集整理，结合专家意见，按照评价工作方案设定的评价指标、标准和方法，对项目产出效益绩效情况进行全面的定量定性分析和综合评价。

（5）报告撰写。

①完成评价报告初稿。

根据评价工作方案设定的评价指标、标准和方法，结合现场评价等情况，对新塘站片区路网-纵一路、新源路及汽车城大道建设工程项目实施情况采用定量与定性相结合的综合判断法，

将财政资金的绩效实现情况与预期绩效目标进行比较，围绕项目立项、资金落实、资金管理、事项管理、经济性、效率性、效果性等方面进行全面综合分析，采用比对、分析、讨论等方法进行全面论证形成报告初稿。

②提交增城区财政局审核。

经内部审核并修改完善后形成绩效评价报告初稿，报区财政局审核，结合区财政局审核意见修改完善形成征求意见稿。

③征求被评价单位意见。

将绩效评价报告（征求意见稿）反馈区道路养护中心征求意见，根据反馈意见对评价报告进行完善。

④组织专家对报告复核。

按照绩效评价工作要求，组织复核专家对绩效评价报告修改稿进行复核，提出专家复核意见。

⑤形成正式评价报告。

综合专家复核提出的意见，完善形成正式评价报告。

## （三）绩效评价指标体系和评分标准方法。

### 1.指标体系设计的总体思路。

本次绩效评价指标体系共性指标评价标准主要依据《广州市增城区财政局关于开展2024年财政评价工作的通知》（增财〔2024〕178号）、《广州市增城区关于印发2024年增城区级财政资金支出绩效评价工作方案的通知》（增财〔2024〕212号）有关规定设置；个性化指标预期目标值主要依据《广州市增城区发展和改革局关于新塘站片区路网-纵一路、新源路及汽车城大道建设工程项目可行性研究报告的批复》（增发改投〔2019〕129号）、《广州市增城区发展和改革局关于调整新塘站片区路网一纵一路、新源路及汽车城大道建设工程项目建设规模和建设内容的复函》（穗增发改函〔2021〕412号）、《广州东部交通枢纽中心片区基础设施配套项目管理办法（试行）》及各标段合同等文件确定。

### 2.指标体系。

本次重点绩效评价主要是对新塘站片区路网-纵一路、新源路及汽车城大道建设工程的预算决策、过程、产出、效益四个方面内容进行考核，我机构结合评价内容相应地选设指标及权重，形成包含4个一级指标、8个二级指标、17个三级指标、25个四级指标的评价指标体系。综合评价重点为项目决策、过程、产出和效益四大方面，其权重分别为：项目决策20%、过程20%、产出35%、效益25%，具体指标设置和评分标准详见附件1。

指标体系采用百分制综合评分，并按照综合评分进行分级，评价结果分为优、良、中、差四个等级，分别为：90（含）-100分为优、80（含）-90分为良、60（含）-80分为中、60分以下的为差。

### 3.各项指标定义、评分标准和评分细则。

本次绩效评价指标体系共性指标评价标准主要依据《广州市增城区财政局关于开展2024年财政评价工作的通知》（增财〔2024〕178号）、《广州市增城区关于印发2024年增城区级财政资金支出绩效评价工作方案的通知》（增财〔2024〕212号）有关规定设置；个性化指标预期目标值主要依据《广州市增城区发展和改革局关于新塘站片区路网-纵一路、新源路及汽车城大道建设工程项目可行性研究报告的批复》（增发改投〔2019〕129号）、《广州市增城区发展和改革局关于调整新塘站片区路网一纵一路、新源路及汽车城大道建设工程项目建设规模和建设内容的复函》（穗增发改函〔2021〕412号）、《广州东部交通枢纽中心片区基础设施配套项目管理办法（试行）》等文件确定，详见附件1。

# 三、评价结论与绩效分析

## （一）总体结论。

根据《广州市增城区财政局关于开展2024年财政评价工作的通知》（增财〔2024〕178号）、《广州市增城区关于印发2024年增城区级财政资金支出绩效评价工作方案的通知》（增财〔2024〕212号）要求，新塘站片区路网-纵一路、新源路及汽车城大道建设工程项目绩效评价指标体系设计总分值为100分，对决策、过程、产出和效益4个方面进行综合分析。

2023年区道路养护中心基本按照相关制度和合同约定推进新塘站片区路网-纵一路、新源路及汽车城大道建设工程项目实施。但项目实施过程中存在管理程序规范性不足的问题，综合评价新塘站片区路网-纵一路、新源路及汽车城大道建设工程项目绩效得分89.5分，评定等级为“良”。详见表9。

表9 综合评定结果

| **序号** | **评价内容** | **分值** | **得分** | **评价得分率** |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| 1 | 决策 | 20 | 17.5 | 87.5% |
| 2 | 过程 | 20 | 17 | 85% |
| 3 | 产出 | 35 | 30 | 85.71% |
| 4 | 效益 | 25 | 25 | 100% |
| **合计** | | **100** | **89.5** | **89.5%** |

## （二）项目绩效分析。

### 1.决策立项情况分析。

指标下设“项目立项”“资金落实”2个二级指标，主要从论证决策、目标设置、保障措施、资金到位、资金分配5个方面反映项目决策论证、绩效目标设置与资金分配情况。指标分值20分，评价得分17.5分，评价得分率为87.5%。

#### （1）论证决策。

该指标包括论证充分性1个方面，指标分值4分，评价得分4分，评价得分率为100%。

①论证充分性。

指标分值4分，评价得分4分，评价得分率为100%。

根据《广州市增城区人民政府办公室关于轨道交通项目规划建设工作的会议纪要（二十五）》（增府会纪〔2019〕27号）、《广州市发展和改革委员会关于推进新塘站、增城站周边道路前期工作的会议纪要》（穗发改会纪〔2018〕18号）等文件精神，项目作为增城区轨道交通与东部交通枢纽的重要部分，前期经过了增城区党委、增城区人民政府、增城区交通运输局等各有关单位的集体会议讨论与科学规划；根据《广州市增城区发展和改革局关于新塘站片区路网-纵一路、新源路及汽车城大道建设工程项目可行性研究报告的批复》（增发改投〔2019〕129号）、《关于新塘站片区路网一纵一路、新源路及汽车城大道建设工程初步设计的批复》（增交函〔2019〕675号）等文件，项目前期调查研究工作包括可行性研究报告、初步设计方案等，通过了区发展改革局、区交通运输局等相关部门及专家的审查，项目必要性和可行性较强，论证决策工作充分。

#### （2）目标设置。

该指标包括完整性、合理性、可衡量性3个方面，指标分值6分，评价得分4分，评价得分率为66.67%。

①完整性。

指标分值2分，评价得分1分，评价得分率为50%。

根据《项目申报表》、绩效自评报告、绩效自评表等有关材料，项目2023年年初申报阶段与绩效自评阶段设置的绩效目标保持一致，均为2023年计划完成项目主体工程80%工程量，配套设施的80%，完成工程进度的80%。社会效益方面完工验收通过率100%，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；施工单位无拖欠、克扣农民工工资现。项目绩效目标的设置与项目属性特点、支出内容相关，但对于预期实现的效益如对区域交通的改善情况和对区域经济的促进作用均未能有效体现。

项目年初申报阶段设置5个绩效指标，针对项目推进具体工程量设置了数量、时效、经济效益等指标，但产出方面缺少质量指标，效益方面缺少满意度指标。

绩效自评阶段按照规定设置了7个绩效指标，包括数量、时效、经济效益、社会效益和服务对象满意度指标，同样未针对工程质量设置质量指标，总目标与阶段性目标的完整性均有待提高。

②合理性。

指标分值2分，评价得分1分，评价得分率为50%。

根据《项目申报表》、绩效自评报告、绩效自评表等有关材料，项目2023年年初申报阶段与绩效自评阶段设置的绩效目标保持一致，均为2023年计划完成项目主体工程80%工程量，配套设施的80%，完成工程进度的80%。社会效益方面完工验收通过率100%，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；施工单位无拖欠、克扣农民工工资现。绩效目标的内容主要为项目的预期产出情况，完工验收通过率意义在于工程质量验收情况，作为效益目标无法体现项目实际产生的社会效益；履行国家劳保制度、不拖欠克扣农民工工资属于实施单位应履行的义务与职责，不建议设置为社会效益目标。

项目申报阶段与自评阶段的经济效益指标设置为“保障农民工工资足额及时支付率”，该指标非经济效益指标，更偏向于社会效益；申报阶段与自评阶段的社会效益设置为“设计功能实现率（%）”，该指标更偏向于质量指标；项目指标设置分类不准确，且未包含年度实施内容所产生的产出、效益，项目决策意图未能有效体现。

③可衡量性。

指标分值2分，评价得分2分，评价得分率为100%。

根据《项目申报表》、绩效自评报告、绩效自评表等有关材料，项目设置的产出和效益指标均为定量指标，能够细化量化预期目标值，目标设置具有可衡量性。

#### （3）保障措施。

该指标包括制度完整性、计划安排合理性2个方面，指标分值2分，评价得分1.5分，评价得分率为75%。

①制度完整性。

指标分值1分，评价得分1分，评价得分率为100%。

根据区道路养护中心提供的《广州东部交通枢纽中心片区基础设施配套项目管理办法》，该办法规定了具体的项目管理模式，对工程的勘察设计、监理、实施、征地拆迁等各部分工作进行相关规定，财务部分根据《广州市增城区交通运输局财务管理办法》的有关规定进行项目预算支出与管理，项目保障制度基本完整。

②计划安排合理性。

指标分值1分，评价得分0.5分，评价得分率为50%。

项目制定了《新塘站片区路网一包一标项目施工节点工期计划》《新塘站片区路网二标项目施工节点》，对项目各部分工程的施工节点制定了较为详细的计划，但在实际施工中，一、二标段均未能按时推进施工进度实现施工节点计划，主要原因是未将专业管线迁改及群众征拆问题所需的时间纳入计划制定的考量范围，项目实际工期较计划工期滞后，计划安排的合理性有待进一步提高。

#### （4）资金到位。

该指标包括资金到位率、资金到位及时性2个方面，指标分值5分，评价得分5分，评价得分率为100%。

①资金到位率。

指标分值3分，评价得分3分，评价得分率为100%。

根据增城区财政局的预算下达与调整文件《广州市增城区财政局关于广州市增城区交通运输局2023年预算的通知》（增财〔2023〕231号）、《广州市增城区财政局关于批复2023年第一次预算调整指标的通知》（增财〔2023〕452号）、《广州市增城区财政局关于批复2023年第二次预算调整指标的通知》（增财〔2023〕680号），以及《广州市增城区财政局关于转发广州市财政局关于下达2023年1月地方政府新增债券转贷资金的通知》（增财〔2023〕65号）、《广州市增城区财政局关于转发广州市财政局关于下达2023年4月地方政府新增债券转贷资金的通知》（增财〔2023〕251号）等，结合项目资金的使用情况，项目2023年使用的专项债券资金67152.86万元，区级财政资金128.69万元均足额到位，资金到位率100%。

②资金到位及时性。

指标分值2分，评价得分2分，评价得分率为100%。

根据增城区财政局的预算下达与调整文件《广州市增城区财政局关于广州市增城区交通运输局2023年预算的通知》（增财〔2023〕231号）、《广州市增城区财政局关于批复2023年第一次预算调整指标的通知》（增财〔2023〕452号）、《广州市增城区财政局关于批复2023年第二次预算调整指标的通知》（增财〔2023〕680号），以及《广州市增城区财政局关于转发广州市财政局关于下达2023年1月地方政府新增债券转贷资金的通知》（增财〔2023〕65号）、《广州市增城区财政局关于转发广州市财政局关于下达2023年4月地方政府新增债券转贷资金的通知》（增财〔2023〕251号）等，结合项目资金的使用情况，未发现资金到位不及时的情况，资金到位及时性100%。

#### （5）资金分配。

该指标包括资金分配合理性1个方面，指标分值3分，评价得分3分，评价得分率为100%。

①资金分配合理性。

指标分值3分，评价得分3分，评价得分率为100%。

根据区道路养护中心提供的项目资金支付材料，项目资金根据合同要求及工程进度进行分配，能够按时支付工人工资、工程进度款等款项，资金分配基本合理。

### 2.过程管理情况分析。

指标下设“资金管理”“事项管理”2个二级指标，主要从资金支付、支出规范性、实施程序、管理情况4个方面反映项目财务管理与业务管理情况。指标分值20分，评价得分17分，评价得分率为85%。

#### （1）资金支付。

该指标包括资金支出率1个方面，指标分值6分，评价得分6分，评价得分率为100%。

①资金支出率。

指标分值6分，评价得分6分，评价得分率为100%。

根据《单位指标情况表》，结合项目自评表、自评报告等材料，项目年度预算67281.55万元，实际支出67281.55万元，资金支出率100%。

#### （2）支出规范性。

该指标包括支出规范性1个方面，指标分值6分，评价得分6分，评价得分率为100%。

①支出规范性。

指标分值6分，评价得分6分，评价得分率为100%。

项目资金根据《广州市增城区交通运输局财务管理办法》进行支出、核算与管理，项目预算根据区财政局下达的预算调整文件执行，各项支出根据项目完成进度进行支付。结合现场核查情况，未发现超范围、超标准支出，虚列支出，截留、挤占、挪用资金或其他不符合制度规定支出的现象。

#### （3）实施程序。

该指标包括程序规范性1个方面，指标分值4分，评价得分2分，评价得分率为50%。

①程序规范性。

指标分值4分，评价得分2分，评价得分率为50%。

项目根据《广州东部交通枢纽中心片区基础设施配套项目管理办法》的相关规定推进项目招投标、项目建设及监督管理等工作；根据区道路养护中心提供的《广州市增城区发展和改革局关于新塘站片区路网-纵一路、新源路及汽车城大道建设工程项目可行性研究报告的批复》（增发改投〔2019〕129号），项目可行性研究报告按规定获得了区发展改革局的批复；根据《广州市增城区发展和改革局关于调整新塘站片区路网一纵一路、新源路及汽车城大道建设工程项目建设规模和建设内容的复函》（穗增发改函〔2021〕412号），项目建设规模和建设内容的调整能够及时报送并取得区发展改革局的批准；根据《广州市增城区交通运输局党组会议纪要》（增交党会纪〔2021〕27号），合同进度款支付比例的变更经过了党组会议的审定。但在管理方面存在些许不足，**一是**一标段施工图预算审核工作于2024年6月完成，二标段截至2024年6月仍未完成施工图预算审核工作，项目施工图预算审核与确认工作在工程完工时仍未完成，反映审核周期过长。**二是**项目进度存在较大程度的滞后，且未见工程延期手续，在项目管理方面程序规范性不足。

#### （4）管理情况。

该指标包括监管有效性1个方面，指标分值4分，评价得分3分，评价得分率为75%。

①监管有效性。

指标分值4分，评价得分3分，评价得分率为75%。

项目根据《广州东部交通枢纽中心片区基础设施配套项目管理办法》的相关规定推进项目招投标、项目建设及质量检测等管理工作；项目成立了领导小组，制定了《广州东部交通枢纽中心片区基础设施配套项目管理指挥部工作人员及分工职责方案》，对领导小组的职责和分工进行规定；依据《广州市增城区道路养护中心关于印发广州东部交通枢纽中心片区基础设施配套项目监理单位工作人员管理细则和设计施工总承包单位主要人员管理细则的通知》（增道发〔2021〕3号）对监理人员和设计施工主要人员进行管理。

根据《东部中心片区基础设施配套项目工作简报》，东部中心片区配套项目管理指挥部每月报送项目进度，对存在问题提出建议；根据《广州市增城区道路养护中心关于广州东部枢纽中心片区基础设施配套项目2023年第一季度综合查情况的通报》等文件，区道路养护中心紧密跟进项目实施情况，每季度发布综合检查情况的通报，对项目室内作业和室外作业进行检查，对检查中发现的问题提出整改意见；根据《广州市增城区道路养护中心东部交通枢纽建设指挥部关于新塘站片区路网建设工程安全专项检查的通报》，区道路养护中心不定期对工程建设情况进行安全专项检查。

但根据《广州市增城区发展和改革局关于调整新塘站片区路网一纵一路、新源路及汽车城大道建设工程项目建设规模和建设内容的复函》（穗增发改函〔2021〕412号）以及项目一、二标段施工图，除新新公路与新源路外，项目内其他路段的建设长度在可行性研究报告和施工图中均存在不同程度的差异，如汽车城大道支线1施工图规划长度0.212公里与可行性研究报告规划长度0.437公里之间存在0.225公里的差距；环城路施工图规划长度1.7公里与可行性研究报告规划长度2.3公里之间存在0.6公里的差距。而施工图设计编制时间为2020年7月，区道路养护中心申请调整可行性研究报告时间为2021年3月，反映单位调整可行性研究报告时未将施工图设计规划数据及时同步，综上，程序管理严谨性和及时性有待加强。

### 3.产出实现情况分析。

指标下设“经济性”“效率性”2个二级指标，主要从预算控制、成本控制、完成进度、完成质量4个方面反映项目预算控制、产出绩效完成情况。指标分值35分，评价得分30分，评价得分率为85.71%。

#### （1）预算控制。

该指标包括预算控制1个方面，指标分值3分，评价得分3分，评价得分率为100%。

①预算控制。

指标分值3分，评价得分3分，评价得分率为100%。

根据项目预算下达情况及资金使用明细，项目2023年实际支出为67281.55万元，结合现场核查沟通情况，项目根据工程进度及合同约定支付工人工资、工程进度款及其他管理费用等，实际支出未超过预算计划。

#### （2）成本控制。

该指标包括成本节约1个方面，指标分值2分，评价得分2分，评价得分率为100%。

①成本节约（成本指标）。

指标分值2分，评价得分2分，评价得分率为100%。

根据《广州市增城区发展和改革局关于新塘站片区路网-纵一路、新源路及汽车城大道建设工程项目可行性研究报告的批复》（增发改投〔2019〕129号），项目总投资约25.26亿元。根据《广州市增城区道路养护中心关于广州东部中心片区基础设施配套项目2023年第三季度综合查情况的通报》，截至2023年12月，项目累计完成支付约18.94亿元，未超出项目计划投资规模。结合现场核查情况，未发现项目实施成本超过合理范围的情况。

#### （3）完成进度。

该指标包括工程进度达标率、新建道路里程、改造道路里程、配套工程建设完成率4个方面，指标分值20分，评价得分16分，评价得分率为80%。

①工程进度达标率。

指标分值5分，评价得分3分，评价得分率为60%。

预期目标值为“100%”，根据一、二标段施工合同，一、二标段施工计划工期均为18个月，总工期均为22个月。根据项目一、二标段施工总结报告，一、二标段开工时间均为2020年9月11日，一标段完工时间为2023年12月31日，二标段完工时间为2023年9月30日，工程进度存在较大程度滞后， 且未见工程延期手续，结合现场核查情况，滞后原因主要为涉及专业管线迁移及用地问题征拆工作涉及群众赔偿与搬迁问题，难以按原定计划时间完成。2024年5月28日，区道路养护中心向增城区交通工程质量监督站提交了《广州市交通建设项目交工质量核验申请书》，申请项目一标段交工质量核验，二标段计划于2024年9月办理交工验收手续，截至2024年6月，项目一、二标段的验收手续尚未完成办理。

②新建道路里程。

指标分值5分，评价得分4分，评价得分率为80%。

预期目标值为“6.374公里”，结合现场核查情况，项目已完工，根据施工总结报告，项目建设纵一路长度1.0公里、站前路长度0.795公里、汽车城大道主道长度2.453公里、支线1长度0.212公里、支线2长度0.109公里、新源路长度1.5公里、新源路支线长度0.305公里，合计6.374公里，但项目未完成竣工验收工作，实际新建道路里程暂不明确，综合以上情况，本指标扣1分。

③改造道路里程。

指标分值5分，评价得分4分，评价得分率为80%。

预期目标值为“2.618公里”，结合现场核查情况，项目已完工，根据施工总结报告，项目完成环城路长度1.7公里以及新新公路长度0.918公里，合计2.618公里，完成了施工图设计长度。但项目未完成竣工验收工作，实际改造道路里程暂不明确，综合以上情况，本指标扣1分。

④配套工程建设完成率。

指标分值5分，评价得分5分，评价得分率为100%。

预期目标值为“100%”，根据项目一、二标段施工总结报告，结合现场核查情况，项目桥梁、排水、照明、绿化等配套工程均按计划完成建设。

#### （4）完成质量。

该指标包括工程质量达标率、变更合规率2个方面，指标分值10分，评价得分9分，评价得分率为90%。

①建设质量达标率。

指标分值5分，评价得分4分，评价得分率为90%。

预期目标值为“100%”，根据现场核查工程检验检测资料及施工方提供的施工总结报告，项目路面、路基、交通、给排水、通信电力、照明与绿化景观等各部分工程均通过质量监测。但项目一、二标段截至2024年6月均未完成验收工作，工程验收质量不明确。

②变更合规率。

指标分值5分，评价得分5分，评价得分率为100%。

预期目标值为“100%”，根据《广州市增城区道路养护中心关于申请调整新塘站片区路网一纵一路、新源路及汽车城大道建设工程项目可行性研究报告建设内容的函》（增道函〔2021〕24号）及《广州市增城区发展和改革局关于调整新塘站片区路网一纵一路、新源路及汽车城大道建设工程项目建设规模和建设内容的复函》（穗增发改函〔2021〕412号），因新源路广园快速路以北段拆迁量较大，当时难以实施，且新新大道属于东部交通枢纽南北向交通疏解的重要通道，具有缓解堵塞交通的重要作用，区道路养护中心优化了项目设计方案，2021年3月15日向区发展改革局申请调整建设内容，调整内容如下：一、新源路起点调整为北接现状广园快速路下穿通道，南接驳现状汇太路，新源路道路长度由2.03km调整为1.5km；二、增加新新大道改造工程，新新大道起点北下穿广园快速路，终点南接站前路，道路长度约0.918km，规划红线宽度60m。三、汽车城大道支线2规划红线宽度根据最新控规由15m调整为20m，原可行性研究报告批复总投资等其它内容不变。区发展改革局于2021年3月19日批复同意。

根据项目一、二标段工程变更台账，施工期间发生的增加道路标线、增加指示牌、调整管线布置等变更均建立了变更单并经过区道路养护中心会议讨论决定或报送区交通运输局进行审批。

### 4.效益实现情况分析。

指标下设“效果性”“公平性”2个二级指标，主要从经济效益、社会效益、生态效益、满意度4个方面反映项目效益完成情况。指标分值25分，评价得分25分，评价得分率为100%。

#### （1）经济效益。

该指标包括改善区域经济环境1个方面，指标分值7分，评价得分7分，评价得分率为100%。

①改善区域经济环境。

预指标分值7分，评价得分7分，评价得分率为100%。

期指标值“提高交通效率，促进经济发展”。项目通过建设6条设计时速达60km的一级公路结合城市主干路，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，完善了新塘站的客运输送能力，对于促进新塘站和增城区对外往来和经济发展提供了有力支撑。

#### （2）社会效益。

该指标包括完善区域交通路网1个方面，指标分值7分，评价得分7分，评价得分率为100%。

①完善区域交通路网。

指标分值7分，评价得分7分，评价得分率为100%。

预期目标值为“提高区域交通路网密度，完善区域路网建设”，项目通过新建纵一路、站前路隧道、汽车大道主线及其支线；改造新源路主线及其支线、环城路、新新公路等，完善了新塘站片区路网的建设，将新塘站与周围区域连接起来，实现了新塘镇乃至增城区交通内联外通的目标，对于提高区域交通路网密度，完善区域路网建设发挥了良好效果。

#### （3）生态效益。

该指标包括提高区域绿化水平1个方面，指标分值6分，评价得分6分，评价得分率为100%。

①提高区域绿化水平。

指标分值6分，评价得分6分，评价得分率为100%。

预期指标值“增加道路绿化面积，提高区域绿化水平”，根据项目一、二标段施工总结报告，一标段种植绿化面积14508平方米，二标段种植绿化面积14081平方米，结合现场核查情况，道路绿化覆盖情况良好，植物茂盛，景观环境优美，有效提高了区域绿化水平。道路绿化一方面有助于减少汽车尾气和灰尘、悬浮颗粒对空气的污染，改善空气质量；另一方面提升了城市景观，提高居民生活环境质量的同时也提高了城市整体形象。

#### （4）满意度。

该指标包括服务对象满意度1方面。指标分值5分，评价得分5分，评价得分率为100%。

①服务对象满意度。

指标分值5分，评价得分5分，评价得分率100%。

项目满意度针对工程质量、工程进度、施工安全、文明施工、整治道路周边环境和提高道路安全服务水平等方面开展调查，最终回收问卷215份，有效问卷211份，综合满意度90.17%。

# 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。

项目通过在新塘站片区建设6条城市主干道和3条城市支路，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。

# 五、存在问题或不足

## （一）实施程序规范性不足，监管工作力度有待提高。

一是项目实施进度对比施工合同工期目标有偏离延误情况。其一，项目一标段施工图预算审核工作于2024年6月完成，二标段仍未完成施工图预算审核工作，施工图预算编制一般于施工图设计阶段完成，但本项目施工图预算审核与确认工作在工程完工后进行，反映审核周期过长。其二，项目一、二标段2020年9月11日开始施工，总工期22个月，按合同约定应于2022年7月11日前完工，实际一标段工期滞后约17个月，二标段工期滞后约14个月。根据现场核查沟通情况，主要原因是涉及专业管线迁移及用地问题征拆工作涉及群众赔偿与搬迁问题，难以按原定计划时间完成，施工方暂缓施工，但未见工程延期手续，实施程序规范性不足。

二是根据《广州市增城区发展和改革局关于调整新塘站片区路网一纵一路、新源路及汽车城大道建设工程项目建设规模和建设内容的复函》（穗增发改函〔2021〕412号）以及项目一、二标段施工图，除新新公路与新源路外，项目内其他路段的建设长度在可行性研究报告和施工图中均存在不同程度的差异，如汽车城大道支线1施工图规划长度0.212公里与可行性研究报告规划长度0.437公里之间存在0.225公里的差距；环城路施工图规划长度1.7公里与可行性研究报告规划长度2.3公里之间存在0.6公里的差距。而施工图设计编制时间为2020年7月，区道路养护中心申请调整可行性研究报告时间为2021年3月，反映单位调整可行性研究报告时未将施工图设计规划数据及时同步，综上，程序管理严谨性和监管力度有待加强。

## （二）绩效指标设置不够合理，指标体系有待完善。

根据《项目申报表》、绩效自评报告、绩效自评表等有关材料，区道路养护中心针对项目设置绩效指标完整性与合理性有待提升，具体表现为：

**一是**目标的完整性不足，项目2023年年初申报阶段与绩效自评阶段设置的绩效目标，主要针对项目产出设置，对于预期实现的效益如对区域交通的改善情况和对区域经济的促进作用均未能有效体现。项目年初申报阶段设置5个绩效指标，针对项目推进具体工程量设置了数量、时效、经济效益等指标，但产出方面缺少质量指标，效益方面缺少满意度指标。绩效自评阶段按照规定设置了7个绩效指标，包括数量、时效、经济效益、社会效益和服务对象满意度指标，同样未针对工程质量设置质量指标，总目标与阶段性目标的完整性均有待提高。

**二是**指标合理性不足，根据《项目申报表》、绩效自评报告、绩效自评表等有关材料，项目绩效目标以完工验收通过率作为社会效益目标，完工验收通过率意义在于工程质量验收情况，作为效益目标无法体现项目实际产生的社会效益；履行国家劳保制度、不拖欠克扣农民工工资属于实施单位应履行的义务与职责，设置为社会效益的合理性不足。

项目申报阶段与自评阶段的经济效益指标设置为“保障农民工工资足额及时支付率”，保障农民工工资足额及时支付率非经济效益指标，更偏向于社会效益；申报阶段与自评阶段的社会效益设置为“设计功能实现率（%）”，设计功能实现率未指明是哪方面的效益指标，且更偏向于质量指标；项目指标设置分类不准确，且未包含年度实施内容所产生的产出、效益，项目决策意图未能有效体现。

# 六、相关建议

## （一）加强前期调研和规划，提高项目管理水平和效率。

一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，争取尽早完成拆迁工作；并与管线管理部门（如电力公司、水务局、燃气公司等）提前沟通，了解现有管线分布情况，制定详细的迁改计划。完善应急预案机制，确保在突发情况下能够迅速反应，减少对工程进度的影响。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。同时完善审批流程，确保在项目建设过程中遇到不可抗力或其他客观原因导致工期延误时，及时提交延期申请并获得批准，从而规范落实工期延长手续，避免因延误导致的合同违约风险。

二是建议在可行性研究阶段，进行更加详细和精确的测量和调研，统一各阶段（可行性研究、施工图设计、施工总结等）使用的计量标准和方法，避免因计算方式不同导致的数据差异，并确保所有参与项目的单位（设计单位、施工单位、监理单位等）使用一致的测量和计算方法。若在实际施工过程发生因客观原因导致的工程量变更，应及时进行记录和上报，并得到相关部门的批准，变更后的工程量和数据需及时更新在所有相关文件和报告中，确保数据的一致性和准确性。

## （二）提高绩效目标科学性，完善绩效指标设置。

**一是**提升绩效目标的完整性，除了产出目标外，应综合考量项目实施带来的社会、经济方面的效益，如区域交通改善情况、对区域经济的促进作用等；在设置绩效指标时，结合项目实际完整设置数量、质量、时效、社会效益、经济效益等指标。且年初申报阶段和绩效自评阶段的目标设置应保持一致，明确总目标和各阶段性目标，避免目标设置不完整的问题，确保每个阶段的目标设置应具体、明确，并能与最终目标相呼应。

**二是**提升绩效目标的合理性，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。

指标设置方面，建议重新考量产出指标和效益指标的归类和设置，产出方面可将“保障农民工工资足额及时支付率”归类为社会效益指标，也可增加其他时效性指标，如“工程进度达标率”等；可将“设计功能实现率（%）”归为项目产出的质量指标。同时针对项目能够带来的社会与经济方面的效益设置定量或定性指标，如“提供就业岗位”“改善区域交通”“促进区域经济增长”等。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。

附件：1.项目绩效评价指标评分表

2.项目满意度调查问卷结果

（以下无正文）

广东国众联行资产评估土地房地产估价规划咨询有限公司

2024年09月

# 附件1：新塘站片区路网-纵一路、新源路及汽车城大道建设工程项目绩效评价指标评分表

新塘站片区路网-纵一路、新源路及汽车城大道建设工程项目绩效评价指标评分表

| **评价指标** | | | | | | | | **评分标准** | **评分依据、未达标原因分析** | **评价得分** |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **一级指标** | | **二级指标** | | **三级指标** | | **四级指标** | |
| **名称** | **权重**  **(%)** | **名称** | **权重**  **(%)** | **名称** | **权重**  **(%)** | **名称** | **权重**  **(%)** |
| 决策 | 20 | 项目立项 | 12 | 论证决策 | 4 | 论证充分性 | 4 | 具有前期可行性研究报告或摸底调查工作总结等材料的，或经过集体会议协商、并咨询相关专家意见、且有文字材料的得4分。如无，则根据实际情况核定分数。 | 根据《广州市增城区人民政府办公室关于轨道交通项目规划建设工作的会议纪要（二十五）》（增府会纪〔2019〕27号）、《广州市发展和改革委员会关于推进新塘站、增城站周边道路前期工作的会议纪要》（穗发改会纪〔2018〕18号）等文件精神，项目作为增城区轨道交通与东部交通枢纽的重要部分，前期经过了增城区党委、增城区人民政府、增城区交通运输局等各有关单位的集体会议讨论与科学规划；根据《广州市增城区发展和改革局关于新塘站片区路网-纵一路、新源路及汽车城大道建设工程项目可行性研究报告的批复》（增发改投〔2019〕129号）、《关于新塘站片区路网一纵一路、新源路及汽车城大道建设工程初步设计的批复》（增交函〔2019〕675号）等文件，项目前期调查研究工作包括可行性研究报告、初步设计方案等，通过了区发展改革局、区交通运输局等相关部门及专家的审查，项目必要性和可行性较强，论证决策工作充分。 | 4 |
| 目标设置 | 6 | 完整性 | 2 | 依据相关基础信息和证据判断目标设置的完整性，即是否包含总目标和阶段性目标，是否包括预期提供的公共产品或服务的产出数量、质量、成本指标，预期达到的效果性指标，据此核定分数。 | 根据《项目申报表》、绩效自评报告、绩效自评表等有关材料，项目2023年年初申报阶段与绩效自评阶段设置的绩效目标保持一致，均为2023年计划完成项目主体工程80%工程量，配套设施的80%，完成工程进度的80%。社会效益方面完工验收通过率100%，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；施工单位无拖欠、克扣农民工工资现。项目绩效目标的设置与项目属性特点、支出内容相关，但对于预期实现的效益如对区域交通的改善情况和对区域经济的促进作用均未能有效体现。项目年初申报阶段设置5个绩效指标，针对项目推进具体工程量设置了数量、时效、经济效益等指标，但产出方面缺少质量指标，效益方面缺少满意度指标。绩效自评阶段按照规定设置了7个绩效指标，包括数量、时效、经济效益、社会效益和服务对象满意度指标，同样未针对工程质量设置质量指标，总目标与阶段性目标的完整性均有待提高。 | 1 |
| 合理性 | 2 | 依据相关基础信息和证据判断目标设置的相关性，即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，据此核定分数。 | 根据《项目申报表》、绩效自评报告、绩效自评表等有关材料，项目2023年年初申报阶段与绩效自评阶段设置的绩效目标保持一致，均为2023年计划完成项目主体工程80%工程量，配套设施的80%，完成工程进度的80%。社会效益方面完工验收通过率100%，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；施工单位无拖欠、克扣农民工工资现。绩效目标的内容主要为项目的预期产出情况，完工验收通过率意义在于工程质量验收情况，作为效益目标无法体现项目实际产生的社会效益；履行国家劳保制度、不拖欠克扣农民工工资属于实施单位应履行的义务与职责，不建议设置为社会效益目标。  项目申报阶段与自评阶段的经济效益指标设置为“保障农民工工资足额及时支付率”，该指标非经济效益指标，更偏向于社会效益；申报阶段与自评阶段的社会效益设置为“设计功能实现率（%）”，该指标更偏向于质量指标；项目指标设置分类不准确，且未包含年度实施内容所产生的产出、效益，项目决策意图未能有效体现。 | 1 |
| 可衡量性 | 2 | 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、是否有可衡量性的产出和效果指标，据此核定分数。 | 根据《项目申报表》、绩效自评报告、绩效自评表等有关材料，项目设置的产出和效益指标均为定量指标，能够细化量化预期目标值，目标设置具有可衡量性。 | 2 |
| 保障措施 | 2 | 制度完整性 | 1 | 依据相关基础信息和证据判断制度完整性和是否具备条件实施，根据实际情况核定分数。 | 根据区道路养护中心提供的《广州东部交通枢纽中心片区基础设施配套项目管理办法》，该办法规定了具体的项目管理模式，对工程的勘察设计、监理、实施、征地拆迁等各部分工作进行相关规定，财务部分根据《广州市增城区交通运输局财务管理办法》的有关规定进行项目预算支出与管理，项目保障制度基本完整。 | 1 |
| 计划安排合理性 | 1 | 依据工作进度计划等相关基础信息和证据判断，并根据实际情况核定分数。 | 项目制定了《新塘站片区路网一包一标项目施工节点工期计划》《新塘站片区路网二标项目施工节点》，对项目各部分工程的施工节点制定了较为详细的计划，但在实际施工中，一、二标段均未能按时推进施工进度实现施工节点计划，主要原因是未将专业管线迁改及群众征拆问题所需的时间纳入计划制定的考量范围，项目实际工期较计划工期滞后，计划安排的合理性有待进一步提高。 | 0.5 |
| 资金落实 | 8 | 资金到位 | 5 | 资金到位率 | 3 | 1.各类来源的资金足额到位的，得3分；  2.各类来源的资金未足额到位的，按实际到位金额/应到位金额\*指标分值测算。 | 根据增城区财政局的预算下达与调整文件《广州市增城区财政局关于广州市增城区交通运输局2023年预算的通知》（增财〔2023〕231号）、《广州市增城区财政局关于批复2023年第一次预算调整指标的通知》（增财〔2023〕452号）、《广州市增城区财政局关于批复2023年第二次预算调整指标的通知》（增财〔2023〕680号），以及《广州市增城区财政局关于转发广州市财政局关于下达2023年1月地方政府新增债券转贷资金的通知》（增财〔2023〕65号）、《广州市增城区财政局关于转发广州市财政局关于下达2023年4月地方政府新增债券转贷资金的通知》（增财〔2023〕251号）等，结合项目资金的使用情况，项目2023年使用的专项债券资金67152.86万元，区级财政资金128.69万元均足额到位，资金到位率100%。 | 3 |
| 资金到位及时性 | 2 | 1.各类来源的资金及时到位的，得2分；  2.各类来源的资金未及时到位的，按实际及时到位的金额/应及时到位的金额\*指标分值。 | 根据增城区财政局的预算下达与调整文件《广州市增城区财政局关于广州市增城区交通运输局2023年预算的通知》（增财〔2023〕231号）、《广州市增城区财政局关于批复2023年第一次预算调整指标的通知》（增财〔2023〕452号）、《广州市增城区财政局关于批复2023年第二次预算调整指标的通知》（增财〔2023〕680号），以及增城区财政局债券下达文件《广州市增城区财政局关于转发广州市财政局关于下达2023年1月地方政府新增债券转贷资金的通知》（增财〔2023〕65号）、《广州市增城区财政局关于转发广州市财政局关于下达2023年4月地方政府新增债券转贷资金的通知》（增财〔2023〕251号）等，结合项目资金的使用情况，未发现资金到位不及时的情况，资金到位及时性100%。 | 2 |
| 资金分配 | 3 | 资金分配合理性 | 3 | 依据相关信息和证据判断资金分配是否合理，是否有助于实现资金的绩效目标。 | 根据区道路养护中心提供的项目资金支付材料，项目资金根据合同要求及工程进度进行分配，能够按时支付工人工资、工程进度款等款项，资金分配基本合理。 | 3 |
| 过程 | 20 | 资金管理 | 12 | 资金支付 | 6 | 资金支出率 | 6 | 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。 | 根据《单位指标情况表》，结合项目自评表、自评报告等材料，项目年度预算67281.55万元，实际支出67281.55万元，资金支出率100%。 | 6 |
| 支出规范性 | 6 | 支出规范性 | 6 | 1.预算执行规范性2分，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.事项支出的合规性2分，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分，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。 | 项目资金根据《广州市增城区交通运输局财务管理办法》进行支出、核算与管理，项目预算根据区财政局下达的预算调整文件执行，各项支出根据项目完成进度进行支付。结合现场核查情况，未发现超范围、超标准支出，虚列支出，截留、挤占、挪用资金或其他不符合制度规定支出的现象。 | 6 |
| 事项管理 | 8 | 实施程序 | 4 | 程序规范性 | 4 | 项目或方案按规定程序实施，包括项目或方案调整按规定履行报批手续，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，得满分，否则酌情扣分。 | 项目根据《广州东部交通枢纽中心片区基础设施配套项目管理办法》的相关规定推进项目招投标、项目建设及监督管理等工作；根据区道路养护中心提供的《广州市增城区发展和改革局关于新塘站片区路网-纵一路、新源路及汽车城大道建设工程项目可行性研究报告的批复》（增发改投〔2019〕129号），项目可行性研究报告按规定获得了区发展改革局的批复；根据《广州市增城区发展和改革局关于调整新塘站片区路网一纵一路、新源路及汽车城大道建设工程项目建设规模和建设内容的复函》（穗增发改函〔2021〕412号），项目建设规模和建设内容的调整能够及时报送并取得区发展改革局的批准；根据《广州市增城区交通运输局党组会议纪要》（增交党会纪〔2021〕27号），合同进度款支付比例的变更经过了党组会议的审定。但在管理方面存在些许不足，一是一标段施工图预算审核工作于2024年6月完成，二标段截至2024年6月仍未完成施工图预算审核工作，项目施工图预算审核与确认工作在工程完工时仍未完成，反映审核周期过长。二是项目进度存在较大程度的滞后，且未见工程延期手续，在项目管理方面程序规范性不足。 | 2 |
| 管理情况 | 4 | 监管有效性 | 4 | 1.资金使用单位或基层资金管理单位建立有效管理机制，且执行情况良好得2分，具体根据所提供的信息证据作出判断并核定分数。  2.具体根据所提供的信息证据作出判断，如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2分；否则，视情况扣分。 | 项目根据《广州东部交通枢纽中心片区基础设施配套项目管理办法》的相关规定推进项目招投标、项目建设及质量检测等管理工作；项目成立了领导小组，制定了《广州东部交通枢纽中心片区基础设施配套项目管理指挥部工作人员及分工职责方案》，对领导小组的职责和分工进行规定；依据《广州市增城区道路养护中心关于印发广州东部交通枢纽中心片区基础设施配套项目监理单位工作人员管理细则和设计施工总承包单位主要人员管理细则的通知》（增道发〔2021〕3号）对监理人员和设计施工主要人员进行管理。  根据《东部中心片区基础设施配套项目工作简报》，东部中心片区配套项目管理指挥部每月报送项目进度，对存在问题提出建议；根据《广州市增城区道路养护中心关于广州东部枢纽中心片区基础设施配套项目2023年第一季度综合查情况的通报》等文件，区道路养护中心紧密跟进项目实施情况，每季度发布综合检查情况的通报，对项目室内作业和室外作业进行检查，对检查中发现的问题提出整改意见；根据《广州市增城区道路养护中心东部交通枢纽建设指挥部关于新塘站片区路网建设工程安全专项检查的通报》，区道路养护中心不定期对工程建设情况进行安全专项检查。  但根据《广州市增城区发展和改革局关于调整新塘站片区路网一纵一路、新源路及汽车城大道建设工程项目建设规模和建设内容的复函》（穗增发改函〔2021〕412号）以及项目一、二标段施工图，除新新公路与新源路外，项目内其他路段的建设长度在可行性研究报告和施工图中均存在不同程度的差异，如汽车城大道支线1施工图规划长度0.212公里与可行性研究报告规划长度0.437公里之间存在0.225公里的差距；环城路施工图规划长度1.7公里与可行性研究报告规划长度2.3公里之间存在0.6公里的差距。而施工图设计编制时间为2020年7月，区道路养护中心申请调整可行性研究报告时间为2021年3月，反映单位调整可行性研究报告时未将施工图设计规划数据及时同步，综上，程序管理严谨性和及时性有待加强。 | 3 |
| 产出 | 35 | 经济性 | 5 | 预算控制 | 3 | 预算控制 | 3 | 在预算执行进度与事项完成进度基本匹配的前提下，实际支出未超过预算计划的，得满分；实际支出超过预算的，或者支出未能保障事项相应完成进度的，酌情扣分。 | 根据项目预算下达情况及资金使用明细。项目2023年实际支出为67281.55万元，结合现场核查沟通情况，项目根据工程进度及合同约定支付工人工资、工程进度款及其他管理费用等，实际支出未超过预算计划。 | 3 |
| 成本控制 | 2 | 成本节约（成本指标） | 2 | 在项目按照预算完成的前提下，与同类项目或市场价格比较，项目实施的成本（包括工程造价、物品采购单价、人员经费等）属于合理范围的（如与同类项目或市场价格大致相符的）得满分；成本不合理的（如明显高于或低于同类项目或市场价格的）酌情扣分。 | 根据《广州市增城区发展和改革局关于新塘站片区路网-纵一路、新源路及汽车城大道建设工程项目可行性研究报告的批复》（增发改投〔2019〕129号），项目总投资约25.26亿元。根据《广州市增城区道路养护中心关于广州东部中心片区基础设施配套项目2023年第三季度综合查情况的通报》，截至2023年12月，项目累计完成支付约18.94亿元，未超出项目计划投资规模。结合现场核查情况，未发现项目实施成本超过合理范围的情况。 | 2 |
| 效率性 | 30 | 完成进度 | 18 | 工程进度达标率 | 5 | 预期目标值为“100%”，根据工程建设进度实际情况进行评分，按照合同及可行性研究报告等文件约定的前期招投标、设计、施工、设备安装调试、竣工验收各阶段任务进度推进工程建设得满分，否则按照滞后情况酌情扣分。 | 根据一、二标段施工合同，一、二标段施工计划工期均为18个月，总工期均为22个月。实际根据项目一、二标段施工总结报告，一、二标段开工时间均为2020年9月11日，一标段完工时间为2023年12月31日，二标段完工时间为2023年9月30日，工程进度存在较大程度滞后， 且未见工程延期手续，结合现场核查情况，滞后原因主要为涉及专业管线迁移及用地问题征拆工作涉及群众赔偿与搬迁问题，难以按原定计划时间完成。2024年5月28日，区道路养护中心向增城区交通工程质量监督站提交了《广州市交通建设项目交工质量核验申请书》，申请项目一标段交工质量核验，二标段计划于2024年9月办理交工验收手续，截至2024年6月，项目一、二标段的验收手续尚未完成办理。 | 3 |
| 新建道路里程 | 5 | 预期目标值为“6.374公里”，根据工程施工图设计内容，规划新建道路里程共6.374公里，包括纵一路（1.0公里）；站前路（0.795公里）；汽车城大道主线（2.453公里）、支线1（0.212公里）及支线2（0.109公里）；新源路（1.5公里）、新源路支线（0.305公里）。 | 结合现场核查情况，项目已完工，根据施工总结报告，项目建设纵一路长度1.0公里、站前路长度0.795公里、汽车城大道主道长度2.453公里、支线1长度0.212公里、支线2长度0.109公里、新源路长度1.5公里、新源路支线长度0.305公里，合计6.374公里，但项目未完成竣工验收工作，实际新建道路里程暂不明确，综合以上情况，本指标扣1分。 | 4 |
| 改造道路里程 | 5 | 预期目标值为“2.618公里”，根据工程施工图设计内容，规划改造道路里程共2.618公里，包括环城路（1.7公里）；新新公路（0.918公里）。 | 结合现场核查情况，项目已完工，根据施工总结报告，项目完成环城路长度1.7公里以及新新公路长度0.918公里，合计2.618公里，完成了施工图设计长度。但项目未完成竣工验收工作，实际改造道路里程暂不明确，综合以上情况，本指标扣1分。 | 4 |
| 配套工程建设完成率 | 5 | 预期目标值为“100%”，根据配套工程实际完成情况进行评分，按照合同及可行性研究报告等文件约定的隧道工程、给排水工程、交通工程、通信电力工程、照明工程、绿化景观工程等各项配套工程完成建设的得满分，否则按照实际情况酌情扣分。 | 根据项目一、二标段施工总结报告，结合现场核查情况，项目桥梁、排水、照明、绿化等配套工程均按计划完成建设。 | 5 |
| 完成质量 | 12 | 建设质量达标率 | 5 | 预期目标值为“100%”，根据项目验收报告、工程建设各项材料检测、建设质量检测、分项分部工程验收等情况进行评分，各类建设质量均达标得满分，否则不得分。 | 预期目标值为“100%”，根据现场核查工程检验检测资料及施工方提供的施工总结报告，项目路面、路基、交通、给排水、通信电力、照明与绿化景观等各部分工程均通过质量监测。但项目一、二标段截至2024年6月均未完成验收工作，工程验收质量不明确。 | 4 |
| 变更合规率 | 5 | 预期目标值为“100%”，根据工程建设各项变更手续、程序合规实际情况进行评分，按照有关规定履行变更程序且变更合规得满分，否则不得分。 | 根据《广州市增城区道路养护中心关于申请调整新塘站片区路网一纵一路、新源路及汽车城大道建设工程项目可行性研究报告建设内容的函》（增道函〔2021〕24号）及《广州市增城区发展和改革局关于调整新塘站片区路网一纵一路、新源路及汽车城大道建设工程项目建设规模和建设内容的复函》（穗增发改函〔2021〕412号），因新源路广园快速路以北段拆迁量较大，当时难以实施，且新新大道属于东部交通枢纽南北向交通疏解的重要通道，具有缓解堵塞交通的重要作用，区道路养护中心优化了项目设计方案，2021年3月15日向区发展改革局申请调整建设内容，调整内容如下：一、新源路起点调整为北接现状广园快速路下穿通道，南接驳现状汇太路，新源路道路长度由2.03km调整为1.5km；二、增加新新大道改造工程，新新大道起点北下穿广园快速路，终点南接站前路，道路长度约0.918km，规划红线宽度60m。三、汽车城大道支线2规划红线宽度根据最新控规由15m调整为20m，原可行性研究报告批复总投资等其它内容不变。区发展改革局于2021年3月19日批复同意。  根据项目一、二标段工程变更台账，施工期间发生的增加道路标线、增加指示牌、调整管线布置等变更均建立了变更单并经过区道路养护中心会议讨论决定或报送区交通运输局进行审批。 | 5 |
| 效益 | 25 | 效果性 | 20 | 经济效益 | 7 | 改善区域经济环境 | 7 | 预期目标值为“提高交通效率，促进经济发展”，根据项目实际情况综合评分。 | 项目通过建设6条设计时速达60km的一级公路结合城市主干路，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，完善了新塘站的客运输送能力，对于促进新塘站和增城区对外往来和经济发展提供了有力支撑。 | 7 |
| 社会效益 | 7 | 完善区域交通路网 | 7 | 预期指标值为“提高区域交通路网密度，完善区域路网建设”，则视实际情况综合评分。 | 项目通过新建纵一路、站前路隧道、汽车大道主线及其支线；改造新源路主线及其支线、环城路、新新公路等，完善了新塘站片区路网的建设，将新塘站与周围区域连接起来，实现了新塘镇乃至增城区交通内联外通的目标，对于提高区域交通路网密度，完善区域路网建设发挥了良好效果。 | 7 |
| 生态效益 | 6 | 提高区域绿化水平 | 6 | 预期指标值为“增加道路绿化面积，提高区域绿化水平”，根据道路植被是否根据要求种植、道路植被覆盖情况等综合评分。 | 根据项目一、二标段施工总结报告，一标段种植绿化面积14508平方米，二标段种植绿化面积14081平方米，结合现场核查情况，道路绿化覆盖情况良好，植物茂盛，景观环境优美。一方面有助于减少汽车尾气和灰尘、悬浮颗粒对空气的污染，改善空气质量；一方面美化了城市景观，提高居民生活环境质量的同时也提高了城市整体形象，有效提高了区域绿化水平。 | 6 |
| 公平性 | 5 | 满意度 | 5 | 服务对象满意度 | 5 | 预期目标值为“90%”，反映项目实施周边区域居民、服务对象对于本项目实施产生效益的满意度情况，根据满意度调查问卷回收数据进行评分，达到预期目标得满分，每减少5%扣1分，扣完即止。 | 项目满意度针对工程质量、工程进度、施工安全、文明施工、整治道路周边环境和提高道路安全服务水平等方面开展调查，最终回收问卷215份，有效问卷211份，综合满意度90.17%。 | 5 |
| **合计** | **100** |  | **100** |  | **100** |  | **100** |  |  | **89.5** |

# 附件2：项目满意度问卷结果

| **调查统计** | 回收问卷总数215份，其中有效问卷211份，问卷有效率98.14% | | |
| --- | --- | --- | --- |
| **调查对象** | 项目周边居民 | | |
| **问题** | **选项** | **人数** | **占比** |
| 5.您对新塘站片区路网-纵一路、新源路及汽车城大道建设工程建设过程中工程噪音、扬尘与垃圾处理等是否满意 | 不满意（1） | 0 | 0.00% |
| 不太满意（2） | 1 | 0.47% |
| 一般（3） | 18 | 8.53% |
| 满意（4） | 72 | 34.12% |
| 非常满意（5） | 120 | 56.87% |
| **问题5满意度** | **89.30%** | |
| 6.您对新塘站片区路网-纵一路、新源路及汽车城大道建设工程建设过程中的工程建设效率与进展是否满意 | 不满意（1） | 0 | 0.00% |
| 不太满意（2） | 2 | 0.95% |
| 一般（3） | 12 | 5.69% |
| 满意（4） | 71 | 33.65% |
| 非常满意（5） | 126 | 59.72% |
| **问题6满意度** | **90.23%** | |
| 8.您对新塘站片区路网-纵一路、新源路及汽车城大道建设工程的建设质量、通行安全性是否满意? | 不满意（1） | 0 | 0.00% |
| 不太满意（2） | 0 | 0.00% |
| 一般（3） | 7 | 3.32% |
| 满意（4） | 79 | 37.44% |
| 非常满意（5） | 125 | 59.24% |
| **问题8满意度** | **90.98%** | |
| 综合满意度 | 不满意（1） | 0 | 0.00% |
| 不太满意（2） | 3 | 0.47% |
| 一般（3） | 37 | 5.85% |
| 满意（4） | 222 | 35.07% |
| 非常满意（5） | 371 | 58.61% |
| **综合满意度** | **90.17%** | |
| 1.您对新塘站片区路网-纵一路、新源路及汽车城大道建设工程相关内容、信息是否了解 | 没听过 | 4 | 1.86% |
| 听说过但不了解 | 19 | 8.84% |
| 有一定了解 | 45 | 20.93% |
| 比较了解 | 59 | 27.44% |
| 非常了解 | 88 | 40.99% |
| 2.新塘站片区路网-纵一路、新源路及汽车城大道建设工程建设过程中对您的出行是否有影响 | 影响非常大（1） | 14 | 6.64% |
| 影响较大（2） | 8 | 3.79% |
| 一般（3） | 30 | 14.22% |
| 影响较小（4） | 52 | 24.64% |
| 不影响（5） | 107 | 50.71% |
| 3.新塘站片区路网-纵一路、新源路及汽车城大道建设工程建设过程中对周边环境是否有影响 | 影响非常大（1） | 12 | 5.69% |
| 影响较大（2） | 6 | 2.84% |
| 一般（3） | 26 | 12.32% |
| 影响较小（4） | 67 | 31.75% |
| 不影响（5） | 100 | 47.39% |
| 4.新塘站片区路网-纵一路、新源路及汽车城大道建设工程建设过程中对您的日常生活是否有影响 | 影响非常大（1） | 7 | 3.32% |
| 影响较大（2） | 4 | 1.90% |
| 一般（3） | 23 | 10.90% |
| 影响较小（4） | 54 | 25.59% |
| 不影响（5） | 123 | 58.29% |
| 7.新塘站片区路网-纵一路、新源路及汽车城大道建设工程建设过程中是否发生过安全事故或负面事件? | 3次及以上 | 2 | 0.95% |
| 2次 | 1 | 0.47% |
| 1次 | 0 | 0.00% |
| 从未有过 | 117 | 55.45% |
| 不了解 | 91 | 43.13% |
| 9..您认为新塘站片区路网-纵一路、新源路及汽车城大道建设工程是否对解决区域交通拥挤问题产生作用 | 更糟糕（1） | 0 | 0.00% |
| 无变化或变化不明显（2） | 3 | 1.42% |
| 有所变化（3） | 23 | 10.90% |
| 变化较大（4） | 44 | 20.85% |
| 变化非常大（5） | 141 | 66.82% |
| 10.您认为新塘站片区路网-纵一路、新源路及汽车城大道建设工程是否对完善增城区路网产生作用 | 更糟糕（1） | 0 | 0.00% |
| 无变化或变化不明显（2） | 2 | 0.95% |
| 有所变化（3） | 23 | 10.90% |
| 变化较大（4） | 43 | 20.38% |
| 变化非常大（5） | 143 | 67.77% |
| 11.您对本项目还有什么意见和建议? | 1.继续保持道路整洁，通畅； | | |
| 2.建议后期加强管理； | | |
| 3.该项目对周边交通发生了非常大的变化对广大人民群众出行作出贡献； | | |
| 4.尽快美化道路周边环境； | | |
| 5.希望项目建设过程中，对周边居民出行、生活等可能产生影响的事情，要及时通过媒体发布，把影响降到最低； | | |
| 6.本项目道路已建完，但乱停车较多希望交警加大力度整治； | | |
| 7.指路牌字样再大点； | | |
| 8.道路乱停车较多，建议整治； | | |
| 9.工期尽量缩短。 | | |