

2022 年度广州市规划和自然资源局白云区分局部门广佛环线广州南站至白云机场段项目（大源至竹料变更敷设方式增加费用部分）绩效评价报告

一、评价项目概述

（一）项目背景

《广州市国民经济和社会发展第十四个五年规划和 2035 年远景目标纲要》指出：广州要在“十四五”期间打造轨道上的都市圈。围绕形成大湾区“一张网、一张票、一串城”轨道交通格局，促进干线铁路、城际铁路、市域(郊)铁路、城市轨道交通“四网融合”，以城际铁路为骨架，打造以广州为中心的 1 小时轨道都市圈。加快建设广佛环城际、佛山经广州至东莞城际、南沙至珠海(中山)城际等。

广佛环线广州南站至白云机场段项目作为广佛环线的重要组成部分，与广州南站-佛山西站--广州北站--白云机场段城际线路共同构成珠三角城际线网“三环八射”核心一环。广佛环线衔接广珠城际、广佛江珠城际、穗莞深城际、佛莞城际、莞惠城际、广清城际、佛肇城际等七条主轴城际线，对于实现珠三角城际轨道交通网络构架，实现珠三角城际轨道交通系统成网、互连互通、统一运营、资源共享，发挥珠三角城际轨道交通网络整体效益具有重要意义。通过提高广州铁路枢纽客运能

力，优化完善客运分工，实现了多站布局、多点到发，能有效缓解既有主要车站交通压力，能够为市民出行提供更方便快捷的换乘体验，减少换乘时间而产生时间节省效益，提升铁路客运服务品质，完善项目周边市政基础配套设施，充分体现以人为本的理念，有助于提升人民群众的出行条件及生活基础设施水平。

广佛环线广州南站至白云机场段项目从城际铁路广州南站(不含)引出，经番禺区、海珠区、天河区、白云区、接入新塘经白云机场至广州北城际铁路竹料站(不含)。线路全长 46.7 公里，全线设广州南(不含)、大石、科学中心、琶洲、金融城、智慧城、龙洞、大源、太和、竹料(不含)等共 10 座车站。在竹料同步建设存车场及动车走行线等相关工程。

本项目涉及评价对象为广佛环线广州南站至白云机场段项目中大源至竹料变更敷设方式增加费用部分。

(二) 项目立项依据

1. 2015 年 2 月至 3 月，广佛环线广州南站至白云机场段项目通过招投标方式确定中铁第四勘察设计院集团有限公司为项目可行性研究及勘察设计的中标单位，并签订编号为珠三角[广佛环](广机)(设)合(2015)04 号的合同协议书。

2. 2016 年 8 月 1 日取得《建设项目选址意见书》(选字第 440000201600450 号)。

3. 2016 年 9 月 5 日取得广东省发展和改革委员会《广东省

发展改革委关于珠三角城际轨道交通广佛环线广州南站至白云机场段可行性研究报告的批复》（粤发改交通函〔2016〕4272号）。

4. 2016年12月至2017年1月，通过招投标方式确定(主)中国中铁股份有限公司(成)中铁二局工程有限公司、中铁四局集团有限公司、中铁隧道集团有限公司、中国中铁航空港建设集团有限公司、广东华隧建设股份有限公司为项目施工总价承包招标(GFHD-1标)的中标单位，并签订编号为珠三角[广佛环](广机)(施)合(2017)13号的合同协议书；通过招投标方式确定(主)中国铁建股份有限公司(成)中铁十四局集团有限公司、中铁十六局集团有限公司、中铁十九局集团有限公司、中铁二十二局集团有限公司、中铁二十五局集团有限公司、中国铁建电气化局集团有限公司、广东水电二局股份有限公司为项目施工总价承包招标(GFHD-2标)的中标单位，并签订编号为珠三角[广佛环](广机)(施)合(2017)14号的合同协议书；广佛环线广州南站至白云机场段项目已经取得大石站、大源站、科学中心站、龙洞站、太和站、智慧城站、大石至科学中心区间、大源至太和区间、大源站小里程端区间、金融城至智慧城区间、科学中心至琶洲区间、龙洞至大源区间等建设用地规划许可证。

5. 2019年11月18日，广佛环线广州南站至白云机场段项目取得《自然资源部办公厅关于珠三角城际轨道交通广佛环线广州南站至白云机场段项目建设用地预审意见的复函》（自然资

办函〔2019〕1992号)。

6. 《广佛环线广州南站至白云机场段项目(大源至竹料变更敷设方式增加费用部分)》

7. 《白云区关于2022年部门调整预算的批复》

(三) 项目绩效目标

广佛环线广州南站至白云机场段项目的总体绩效目标是围绕形成大湾区“一张网、一张票、一串城”轨道交通格局,促进干线铁路、城际铁路、市域(郊)铁路、城市轨道交通“四网融合”,以城际铁路为骨架,打造以广州为中心的1小时轨道都市圈。具体建设目标包括:

1. 项目建设从城际铁路广州南站(不含)引出,经番禺区、海珠区、天河区、白云区、接入新塘经白云机场至广州北城际铁路竹料站(不含),线路全长46.7公里,设计速度目标值160公里/小时,全线设广州南(不含)、大石、科学中心、琶洲、金融城、智慧城、龙洞、大源、太和、竹料(不含)等共10座车站;

2. 在竹料同步建设存车场及动车走行线等相关工程;

3. 通过提升沿线各站点基础设施水平,激活区域多元价值及活力,带来经济收益包括:停车场收费收入、租金收入、运输票价收入等直接经济效益和财政税收等间接经济效益。

其中,大源至竹料变更敷设方式部分增加费用1.85亿元,属于广佛环线广州南站至白云机场段项目工程投资一部分,具

体绩效目标为 2022 年完成广佛环线广州南站至白云机场段项目的大源至竹料段变更敷设方式所涉及的项目工作量。

（四）项目资金来源及使用情况

2022 年广佛环线广州南站至白云机场段项目（大源至竹料变更敷设方式增加费用部分）项目专项债券项目涉及参与发行地方政府新增债券申请 18,500 万元，发行期限为 7 年。根据《广佛环线广州南站至白云机场段项目（大源至竹料变更敷设方式增加费用部分）》和《白云区关于 2022 年部门调整预算的批复》等文件，该项目预算批复资金 18,500 万元。

截止 2022 年 12 月 31 日，该项目已完成支付 18,500 万元。

（五）项目实施情况

广佛环城际广州南站至白云机场段项目起点为珠三角城际广州南站（不含），接入新塘经白云机场至广州北站项目竹料站（不含），全线设广州南（不含）、大石、科学中心、琶洲、金融城、智慧城、龙洞、大源、太和、竹料（不含）等共 10 座车站，线路全长 46.747 公里，设计速度目标值 160 公里/小时。初步设计批复概算 248.68 亿元。

项目于 2016 年 12 月 26 日开工建设，截至 2022 年 12 月底，项目累计完成路基土石方 100%；累计完成桥梁 100%；累计完成隧道 82%（大源至竹料变更敷设方式段已完成）。全线征地拆迁已完成，计划于 2024 年 5 月建成。

二、绩效评价概述

（一）评价目的

为贯彻落实中央、省、市全面实施预算绩效管理的意见和《白云区财政资金支出绩效评价工作方案的通知》相关要求，根据广州市白云区财政局安排，对2022年广佛环线广州南站至白云机场段项目（大源至竹料变更敷设方式增加费用部分）项目绩效情况开展评价，以全面反映该项目的绩效管理情况，促进该项目总结经验、发现问题、提出建议、改进工作，为规范项目管理提供参考，以便进一步加强预算绩效管理，提高财政资源配置效率和使用效益。

（二）评价设计与实施

根据《2023年广州市白云区财政资金支出绩效评价工作方案》文件精神，通过对该项目的总体认识，系统把握评价该项目支出的效益情况，结合书面资料和现场核查情况进行综合评价，对存在的问题提出改进建议。具体实施包括以下阶段：

1. 方案制订阶段

根据项目的特点和要求，组建由绩效管理、项目管理、财务管理等领域人员组成的评价工作小组，结合该项目具体情况，制订评价方案及评价指标体系。

2. 组织实施阶段

正式方案提交后，具体到实施阶段，核实书面材料，进一步了解和收集该项目实施情况。为了解项目受益对象满意度，对建设工地周边居民开展了实地访谈，同时对该项目进行了现

场核查。结合书面评审和现场评价情况，填写广州南站至白云机场段项目（大源至竹料变更敷设方式增加费用部分）项目绩效评价表，形成综合评价结论。

3. 报告撰写阶段

根据前阶段的工作，总结项目绩效与经验，分析问题与原因，提出改进建议，撰写评价报告初稿，书面征求相关部门意见。根据反馈意见和补充材料修改报告后，组织安排报告的初步会审工作，报告终审意见修改完善形成正式报告。

（三）绩效评价指标体系和评分标准方法

1. 评价方法

本次绩效评价综合采用比较法、因素分析法、公众评判法等进行评价，以对部门整体资金的使用过程和效果做出全面、准确和客观地评价。

（1）比较法。将实施情况与绩效目标、历史情况等进行比较。

（2）因素分析法。综合分析影响绩效目标实现、实施效果的内外部因素

（3）公众评判法。通过专家评估、公众问卷及抽样调查等方式进行评判。

2. 评价指标体系

该项目绩效评价指标体系包括决策、过程、产出和效益四个一级指标，其指标分值分别为 10 分、30 分、30 分和 30 分。

决策一级指标包括立项决策（5分）和绩效目标（5分）两个二级指标；过程一级指标包括资金管理（12分）、项目实施（10分）和风险控制（8分）三个二级指标；产出一级指标包括产出数量（8分）、产出质量（8分）、产出时效（6分）和产出成本（8分）四个二级指标；效益一级指标包括项目效益（20分）和公平性（10分）两个二级指标，共计100分。

三、评价结论与绩效分析

（一）总体结论

根据书面资料审核、现场核查及满意度调查结果，经综合评定，广州市白云区2022年广佛环线广州南站至白云机场段项目（大源至竹料变更敷设方式增加费用部分）绩效评价得分80分，评价等级为良好。

（二）项目绩效分析

1. 项目决策分析

项目决策总体得分率为80%，下设“立项决策”和“绩效目标”共2个二级绩效指标，指标得分率分别为100%和60%。总体而言，项目立项决策依据充分、程序规范，而在绩效目标设置方面有待提升。

2. 过程管理分析

过程管理总体得分率为76.7%，下设“资金管理”“项目实施”和“风险控制”共3个二级绩效指标，指标得分率分别为

83.3%、60%和 87.5%。总体而言，资金管理和项目风险控制表现良好，项目实施方面则有较大提升空间。

3. 项目产出分析

项目产出总体得分率为 80%，下设“产出数量”“产出质量”“产出时效”和“产出成本”共 4 个二级绩效指标，指标得分率分别为 87.5%、75%、83.3%和 75%。总体而言，项目产出数量和产出时效表现良好，产出成本方面则存在一定的提升空间。

4. 项目效益分析

项目效益总体得分率为 83.3%，下设“项目效益”和“公平性”共 2 个二级绩效指标，指标得分率分别为 95%和 60%。总体而言，项目效益表现良好。

四、项目主要绩效或成功经验

（一）严格遵循立项程序，确保项目切实可行

本项目严格执行国家法律法规，按照财政投资项目的建设程序，先后完成了项目立项、可研批复，完成了项目初步设计及概算评审，开展施工图设计及施工图审查，办理了用地预审与选址意见书、工程规划许可证及施工许可证，并根据招投标法及相关条例和规范细则，按规定完成勘察设计、施工、监理、检测监测等公开招标，并依法签订相应合同。项目建设单位、建设管理单位具备完善的管理制度和有效的监督管理机制，严格执行及落实到位。

（二）严抓风险控制，确保项目建设零风险

严格按照政府相关规定开展风险控制活动，项目建设期间未发生重大债务违约事件、重大安全事故、重大违法违规事件和因债务引起的重大群体性事件。监理发现的各种问题得到及时整改，专项债券发行的各种信息均在官方网站及时公开，确保债券发行及本息偿付零风险。

（三）项目建设进展顺利，项目预期效益较为显著

项目评价年度内建设进展顺利，项目建设较好地带动了就业和社会资本投资，项目建成后能使广州市成为集多种运输方式为一体的综合交通枢纽城市，通过大幅提升人流、物流、信息流等沟通效率，将极大地促进地方经济发展；同时可以大量减少公路运输消耗的石油，减少废气的排放，减少环境污染。

五、存在问题或不足

绩效目标设置欠合理。该项目绩效目标申报表显示项目未合理设置总体绩效目标和阶段性目标，项目绩效指标虽然涵盖了产出和效益指标，但并不能全面反映项目工作任务。

六、相关建议

（一）政策方面建议

该项目相关政策科学合理，决策流程规范，能合理保证决策结果的可行性和有效性，项目政策可继续延续。财政资金支出方向和结构合理。

（二）绩效管理方面建议

根据项目建设工作任务设置项目绩效目标，并细分成阶段性目标和可衡量的绩效评价指标，分阶段考核项目绩效目标完成情况，及时掌握项目绩效情况，以适时作出调整以提高项目整体绩效。

（三）其他方面建议

该项目属于重大社会项目，项目建设的社会影响较大，建议项目建设过程中适时收集社会民众对项目建设的建议，视情况对项目建设作出调整，以确保项目建设符合社会公众利益。