

中山市财政支出绩效评价报告

项目名称: 国道 G105 南端改建工程 10 座跨线桥通车

项目资金绩效评价报告

评价机构: 暨南大学

报告编号: DGCZ-JX-2022-006

报告日期: 2022 年 12 月

受委托评价机构(盖章)

目录

一、评价基本情况.....	1
(一)项目基本情况.....	1
(二)资金使用情况.....	4
(三)评价对象和评价范围	4
二、绩效评价结果.....	4
(一)评价结论.....	4
(二)绩效目标完成情况	5
三、绩效管理存在的问题.....	7
(一)绩效目标管理不够规范	7
(二)项目资金管理水平有待进一步提升	7
1.项目预算申报不够完整	7
2.工程间接费用存在高估	8
(三)项目投资建设模式不够完善	9
1.项目业主有待进一步明确	9
2.预算主体责任未切实落实到位	10
(四)项目管理水平有待进一步提高	10
1.代建机构管理职责未切实落实到位	11
2.项目合同管理有待进一步规范	11
3.安全生产监管工作有待进一步加强	12
(五)项目资金使用效益有待提升	12
1.国民经济效益有待进一步提升	12
2.“六改八”改建方案存在优化空间.....	14
3.部分主线工程资金使用效益不够显著	17
4.跨线桥路灯建设资金使用效益有待提升	18
5.市政配套工程建设资金使用效益有待提升	18
四、绩效管理建议.....	19
(一) 进一步加强绩效目标管理工作	19
(二) 进一步完善“代建制”建设模式	19
(三) 进一步落实预算主体责任	20
(四) 进一步强化合同履行管理.....	21

摘要

国道 G105 南端改建工程 10 座跨线桥通车项目资金纳入 2020 年财政支出第三方重点绩效评价范围。受中山市财政局的委托，暨南大学于 2022 年 8 月至 12 月，组织专门力量对该项目进行了绩效评价，**经综合评价，评价结果为 69 分，绩效等级为“中”。**

评价期内，国道 G105 南端改建工程 10 座跨线桥通车项目共安排市本级财政预算资金 1,409,728,212 元，截至 2022 年 6 月 31 日，合计支出 1,351,207,297 元，总体预算执行率为 95.84%。

总体评价结论是：国道 G105 南端改建工程 10 座跨线桥通车项目，于 2019 年 12 月 18 日开工，于 2022 年 6 月 22 日完成交工验收并投入实际使用，施工周期 29 个月符合“约定工期为 30 个月”合同约定，项目建成后，沙朗至古鹤的行车时间从项目实施前的 1 小时缩短到 30 分钟左右，在改善国道 G105 线中山沙朗至古鹤段交通环境，进一步加强了中心城区和南部组团的高效对接等方面取得一定成效。但项目选用“六改八”方案存在优化余地，致项目整体投资总额大幅上升，不具有经济可行性，项目资金使用整体效益有待进一步提升。此外还存在绩效目标管理不够规范、市政配套工程项目业主不够明确、“代建制”建设模式不够完善、预算主体责任未切实落实到位、缺失整体预算方案、项目资金管理水平有待提高、项目合

同管理不够规范、代建机构管理职责未切实落实到位、安全生产监管工作有待加强等等问题。

第三方提出如下建议：加强绩效目标管理，进一步完善“代建制”建设模式，切实落实预算主体责任，进一步强化合同履行管理等方面的工作。

根据财政部《项目支出绩效评价管理办法》（财预〔2020〕10号）、《中山市人民政府关于全面实施预算绩效管理的工作意见》（中府〔2019〕102号）的有关要求，国道G105南端改建工程10座跨线桥通车项目纳入2022年度财政支出第三方重点绩效评价范围。受中山市财政局的委托，暨南大学于2022年8月至12月，组织专业力量对该项目进行了绩效评价，评价结果为69分，绩效等级为“中”。有关情况报告如下：

一、评价基本情况

（一）项目基本情况

国道G105线中山沙朗至古鹤段改建工程项目（以下简称本项目）的项目单位为中山市公路事务中心（原中山市公路局）。项目分为两块建设内容。一是“六改八”G105主线扩建工程。根据《广东省交通运输厅关于国道G105线中山沙朗至古鹤段改建工程施工图设计的批复》（粤交基〔2019〕406号），核定项目施工图预算为99,003.85万元（不含建设期贷款利息），项目地点位于中山市，改建路线全长32.30km。设桥梁4989.48m/19座（不含已列入匝道桥的深湾小桥改造43.5m），其中新建互通立交主线跨线桥4769m/10座（沙朗跨线桥新建半幅），改造中小桥184.98m/7座，利用中桥35.5m/1座；既有涵洞接长132.6m/23座，新建涵洞252m/5座（其中原白石2桥拆除改建

为涵洞); 既有人行通道接长 22m/3 座, 利用既有人行通道 108.33m/3 座, 拆除并新建车行通道 70m/1 座, 新建人行通道 352.5m/9 座; 设互通立交 10 处。项目采用双向八车道一级公路技术标准, 设计速度 80 公里/小时。沥青混凝土路面。汽车荷载等级: 公路 I 级。公路外侧设置非机动车道、人行道、排水管沟等设施, 由中山市按照市政工程另行审批建设。

二是市政配套工程。国道 G105 线中山沙朗至古鹤段改建工程(市政配套)经《中山市发展和改革局对可行性研究报告的批复》(中发改审批(2017)121 号), 项目投资概算金额为 50,009.13 万元, 建设所需资金由市财政解决。项目改造长度 32.30 公里(除南区路段), 改造范围为公路两侧各 4.0 米。建设内容包括: 慢行交通系统(非机动车道、机非分隔带)、暗管排水、狮涪口大桥拓宽、路侧绿化照明等。

经中山市第十五届人民代表大会第八次会议于 2021 年 2 月 6 日通过差额票决方式确定, 含本项目在内的“提升道路通行能力和公交服务”被列为 2021 年中山市十大民生实事之一。

根据 2019 年 7 月 19 日下发的《中山市财政局关于国道 G105 沙朗至古鹤段(含市政配套)改建工程中介预算的审核确认函》(中财投审函〔2019〕257 号), 经核对后

的项目投资总额调整为 1,409,728,212 元，其中，主线工程部分为 1,047,918,254.元，市政工程部分为 361,809,958 元。

根据中山市人民政府《关于印发中山市政府投资项目代建制管理规定的通知》（中府〔2016〕13 号）及市领导批示件（中府办处内〔2017〕7 号）的工作要求，项目单位（中山市公路事务中心，原中山市公路局）将国道 G105 线中山沙朗至古鹤段改建工程委托中山市交通发展集团代建，中山市交通项目建设有限公司作为交通集团的授权管理单位，具体执行本项目实施过程的代建管理工作。

项目施工工期为 2019 年 12 月 18 日到 2022 年 6 月 17 日，共 29 个月，符合“约定工期为 30 个月”的合同约定。截至评价基准日（2022 年 6 月 31 日），项目已完成交工验收。中铁十五局集团有限公司在 2022 年 6 月 12 日提交的《施工总结报告》，中山市交通发展集团有限公司在 2022 年 6 月 22 日签署《国道 G105 线中山沙朗至古鹤段改建工程及市政配套工程交工验收会议纪要》（〔2022〕60 号）陈述，“经参建单位代表勘查现场及对本项目交工资料的核查，基本达到交工验收标准，同意本项目通过交工验收”。按照计划，工程交工并试运营两年后，建设单位提出申请和提交竣工相关资料后，再由市交通运输局组织竣工验收。

本次评价的目标主要是通过评价考核“国道 G105 南端改建工程 10 座跨线桥通车项目”资金的使用情况和取得的

效果进行评价，发现项目管理存在的问题，总结项目管理经验，为完善项目管理，为进一步提高资金使用效益提出合理可行的建议。

（二）资金使用情况

评价期内，本项目共安排市本级财政预算资金 1,409,728,212 元，截至 2022 年 6 月 30 日，合计支出 1,351,207,297 元，总体预算执行率为 95.84%（ $1,351,207,297/1,409,728,212=95.84\%$ ）。

（三）评价对象和评价范围

评价对象为国道 G105 南端改建工程 10 座跨线桥通车项目预算资金 1,409,728,212 元。评价范围为 2018 年 1 月 1 日至 2022 年 6 月 30 日。

评价基准日为 2022 年 6 月 30 日，即是所有绩效数据截止到 2022 年 6 月 30 日。

二、绩效评价结果

（一）评价结论

专家组通过自评材料书面审核、与项目单位座谈、现场核查相结合的方式，评定本项目绩效得分为 69 分（详见附件 1），绩效等级为“中”。

总体评价结论是：国道 G105 南端改建工程 10 座跨线桥通车项目，于 2019 年 12 月 18 日开工，于 2022 年 6 月 22 日完成交工验收并投入实际使用，施工周期 29 个月符合“约定工期为 30 个月”合同约定，项目建成后，沙朗

至古鹤的行车时间从项目实施前的 1 小时缩短到 30 分钟左右，在改善国道 G105 线中山沙朗至古鹤段交通环境，进一步加强了中心城区和南部组团的高效对接等方面取得一定成效。但项目选用“六改八”方案致项目整体投资总额大幅上升，不具有经济可行性，整体项目资金使用效益有待进一步提升。此外还存在绩效目标管理不够规范、市政配套工程项目业主不够明确、“代建制”建设模式不够完善、预算主体责任未切实落实到位、缺失整体预算方案、项目资金管理水平有待提高、项目合同管理不够规范、代建机构管理职责未切实落实到位、安全生产监管工作有待加强等等问题。

（二）绩效目标完成情况

1.产出目标

本项目存在 3 个量化细化的产出绩效目标，评价期内，“工程完工率、工期按时率、工程验收合格率”等 3 个产出目标已基本完成，产出目标整体完成率为 100%，详见表 1。

表 1 项目产出目标完成情况

序号	产出绩效目标名称				备注
	名称	标准值	完 成 值	完成程度	
1	工程完工率	100%	100%	基本完成	2022 年 6 月 22 日完成交工验收
2	工程验收合格率	100%	100%	基本完成	项目已交工验收合格
3	工程完成及时率	100%	100%	基本完成	项目施工工期为 2019 年 12 月 18 日-2022 年 6 月 17 日，共 29 个月，符合“约定工期为 30 个月”

					合同约定
--	--	--	--	--	------

2.效果目标

本项目存在 5 个量化细化的效益目标。评价期内，基本完成了“预期受益交通量达标率、道路服务水平”等 2 个效益目标，部分完成“市政配套设施完备率、二次污染控制”等 2 个效益目标，未完成“国民经济效益”目标。部分完成目标以完成度 50%计取，效益指标整体完成度为 $(2+2*0.5+0)/5=60\%$ 。详见表 2。

表 2 效果目标完成情况

序号	二级指标	三级指标	标准值	完成值	完成程度	备注
	经济效益	国民经济效益（20 年期限）	净现值 ≥ 0	-16, 683 万元	未完成	
1	社会效益	预期受益交通量达标率	53, 807PCU/d	73, 295PCU/d	基本完成	设计初年 2021 年的预期平均交通流量为 53, 807PCU/d, 按交通部门提供数据, 4 个观测站 2022 年平均交通流量达到 73, 295PCU/d
2		道路服务水平	三级	一级	基本完成	
3		市政配套设施完备率	4 米	2.5 米	部分完成	改造后, 两侧的非机动车道宽度变窄或变成人非混合, 宽度为 2.5 米, 未达到《中山市发展和改革局对可行性研究报告的批复》(中发改审批(2017) 121 号)批复改造范围为“公路两侧各 4.0 米”要求;
4	生态环境效益指标	二次污染控制	0 个点	7 个点	部分完成	《国道 G105 线中山沙朗至古鹤段改建工程及市政配套工程交工验收会议纪要》(〔2022〕60 号)陈述“世纪新城等 7 个点存在噪音投诉问题”

三、绩效管理存在的问题

通过书面评审、实地考察和数据分析，项目资金的绩效管理存在如下问题：

（一）绩效目标管理不够规范

具体体现在：应提供未提供《中山市财政支出项目绩效目标申报表》及批复材料，绩效目标缺失，不满足《中山市人民政府关于全面实施预算绩效管理的工作意见》（中府〔2019〕102号）“绩效目标与预算编制同步布置、同步申报、同步审核、同步批复、同步公开”要求。

（二）项目资金管理水平有待进一步提升

1.项目预算申报不够完整

主要是向市财政部门申报的项目预算（1,397,955,473元）不够完整。根据评价材料，初步估算项目全周期投资总额接近20亿元，由三部分构成：

（1）项目建安费用，根据《中山市财政局关于国道G105沙朗至古鹤段（含市政配套）改建工程中介预算的审核确认函》（中财投审函〔2019〕257号），建安费用为1,409,728,212元。中财投审函〔2019〕257号的附件《中介预算报告书》（2019年7月15日）第9页陈述“本预算未考虑拆迁建筑物费用，根据编规规定，拆除电力线、拆迁建筑物、拆除电力线费用属于征拆费用，故不计取在建安费用中，如实际有发生，按实际发生计取”，除不含电力线迁改补偿款费用外，项目送审金额中也不含征地拆迁补偿款、代建费、监理费等费用。

(2) 征地拆迁补偿款 511,641,464.63 元。根据佐证材料《征地拆迁合同》，本项目共签订了 43 个征地拆迁合同，累计合同金额为 511,641,464.63 元，已支付 352,019,635.33 元，仍须支付 159,621,829.30 元，支付进度为 69%。

(3) 其他费用 47,798,608 元。根据中山市交通建设有限公司提交《基础信息采集表》数据，除了工程进度款外，本项目费用还包括代建费 735.8755 万，监理费 38.1 万，用地报批被征农民养老保障费用 505.8853 万，电力线迁改补偿款 3,500 万。

以上三项相加，项目总投资接近 20 亿元（1,969,168,284.63 元），远超《中山市财政局关于国道 G105 沙朗至古鹤段（含市政配套）改建工程中介预算的审核确认函》（中财投审函〔2019〕257 号）核定数字 1,409,728,12 元，其中的重要原因是上述第 2 项和第 3 项费用（“征地拆迁补偿款 511,641,464.63 元、代建费 735.8755 万，监理费 38.1 万，用地报批被征农民养老保障费用 505.8853 万，电力线迁改补偿款 3,500 万）未纳入中财投审函〔2019〕257 号送审范围，存在项目预算申报数据不够完整，未能准确反映项目真实投资规模的问题。

2.工程间接费用存在高估

主要是工程间接费用的取费标准偏高。《国家发展改革委关于进一步放开建设项目专业服务价格的通知》（发改价格〔2015〕299 号）全面放开“建设项目前期工作咨询费、招标代理费用、工程勘察设计费、工程监理费、环境影响咨询费”等五类实行政府指导价管理的建设项目专

业服务价格，实行市场调节价，但代建机构仍按以往政府指导价格编制预算不够合理，存在取费标准偏高、预算高估问题。如依据发改价格〔2007〕670号文编制国道G105线中山沙朗至古鹤段改建工程监理费预算为19,516,300元，代建单位拆分为监理费（不设试验室）与中心试验室试验费两部分进行招标，最高限价分别为10,538,802元和7,806,520元偏高，监理费招标限价（18,345,322元）仅较预算价格（19,516,300）下调 $1-18345,322/19516,300=6\%$ 偏低，不符合监理市场竞争激烈的实际情况。本项目的建设前期工作咨询费、工程勘察设计费、工程监理费、环境影响咨询费等工程间接费用均存在类似问题。

（三）项目投资建设模式不够完善

1.项目业主有待进一步明确

主要体现在市政配套工程。本项目既然拆分为两个子项目（主线工程和市政配套工程）实施，就应当按部门职责分别设置项目单位（项目业主），以确保部门职责与管理事务高度一致。市政基础设施是在城市区、镇（乡）规划建设范围内设置、基于政府责任和义务为居民提供有偿或无偿公共产品和服务的各种建筑物、构筑物、设备等，根据部门职责，应由中山市住房和城乡建设局（以下简称“市住建局”）¹主管。项目建成后，公路部分的管养工作按规定移交中山市公路事务中心，但市政配套设施的管养工作按规定移交市住建局。《中山市发展和改革局关于国

¹中山市住房和城乡建设局的部门职责如下：“负责编制市政基础设施项目、政府投资公益性项目的新建和改扩建规划、年度投资计划并组织实施。负责协调项目建设单位和属地政府推进市政基础设施建设（含因市政基础设施建设导致电力设施迁改）项目的土地、房屋征收与补偿工作。按照职责对市土地房屋征收管理办公室进行业务指导，办理相关报批手续。指导镇区的村镇建设工作”。

道 G105 线中山沙朗至古鹤段改建工程（市政配套）项目可行性研究报告的批复》（中发改审批〔2017〕121 号）“...同意建设“国道 G105 线中山沙朗至古鹤段改建工程（市政配套）”...，项目单位为中山市公路局”，未将市住建局列为项目单位（项目业主）不够科学合理，不利于市住建局充分表达市政配套措施建设需求，不利于提高市政配套工程建设资金使用效益。以上存在市政配套工程的项目单位（项目业主）有待进一步明确的问题。

2.预算主体责任未切实落实到位

主要是体现在：本项目业主为中山市公路事务中心（原中山市公路局），按财政资金管理“谁使用，谁负责”原则，承担预算主体责任。但由于部门职责分工不够明确、主观认识不足及等等问题及其他原因，中山市公路事务中心（原中山市公路局）很难实际承担预算主体责任。如中山市公路事务中心（原中山市公路局）在工可论证、初步设计阶段未参与未对设计方案提出具体使用功能配置要求，未参与相关预算编制，所有中介预算编制合同的甲方均为代建机构而不是中山市公路事务中心（原中山市公路局），仅委托广东正中珠江会计师事务所于 2020 年 10 月组建内部跟踪审计组，对项目建设情况进行跟踪审计。《国道 G105 线中山沙朗至古鹤段改建工程代建项目管理办法》也由代建单位（中山市交通发展集团有限公司）在 2019 年 8 月制订，而不是由作为委托人的中山市公路事务中心（原中山市公路局）制订不够合理。

（四）项目管理水平有待进一步提高

1.代建机构管理职责未切实落实到位

中山市公路事务中心（原中山市公路局）委托广东正中珠江会计师事务所于2020年10月组建内部跟踪审计组，对项目建设情况进行跟踪审计，根据广东正中珠江会计师事务所出具的《105 国道跟踪审计季度报告(1~6 月)》，存在代建机构管理职责未切实落实到位问题，具体如下：

（一）代建单位人员架构和职责分工不清晰。截至本期跟踪审计报告发出之日，代建单位未能提供本项目的人员架构及职责分工表，内审过程需要协调处理的资料交接问题，没有专门人员对接。建议代建单位根据项目建立人员管理架构，工作能落实到人责任到岗。（二）对内审工作配合度不够。乙方未合同约定配合甲方执行相关工作。内审工作小组进场已有8个月，在整个收集资料的过程中迂回曲折，没有明确具体的对接人员，没有积极落实资料的收集交接，后期事务中心介入帮忙收集资料，成效也甚微，严重影响整个内审工作的开展和推进。根据《国道 G105 线中山沙朗至古鹤段改建工程及市政配套工程内审跟踪审计季报》（2021 年 10 月~12 月第四期），上述问题已基本整改完毕。

2.项目合同管理有待进一步规范

主要是项目业主未参与施工主合同签订不够规范。根据2019年10月18日签订《国道 G105 线中山沙朗至古鹤段改建工程及市政配套工程》，合同甲方为项目代建机构（中山市交通项目建设有限公司），合同乙方为中铁十五局集团有限公司，项目业主（中山市城建局和原中山市公

路局)作为本项目的业主单位和最终使用单位,未参与《EPC 总承包合同》合同签订,不满足《中山市人民政府关于印发中山市政府投资项目代建制管理规定的通知》(2016年2月3日)第十六条“...《项目代建合同》采用三方代建合同,由市代建项目管理机构作为委托方,业主单位作为第三方,与代建单位签订《项目代建合同》”规定。

3.安全生产监管工作有待进一步加强

根据《关于上报国道 G105 线中山沙朗至古鹤段改建工程“事故调查报告》等送审材料,本项目实施过程中发生了两起安全生产事故:(1)2020年6月9日凌晨2点08分,国道 G105 改建工程 K2,671+179.5 三乡花坛跨线桥 16-1 桩基钻孔施工过程中,发生事故,致使钻机操作员叶某某受伤,现场工友刘某某、林某某发现后利用千斤顶将其救出,并送三乡医院抢救,至4时32分,医院宣告伤者叶某某死亡,该事故造成1人死亡,直接经济损失约180万元。(2)2021年10月27日下午在兴塘跨线桥发生一起高处坠落事故,造成一人重伤(监理月报将本次事故时间列入11月份)。根据《国道 G105 线中山沙朗至古鹤段改建工程及市政配套工程内审跟踪审计季报》(2022年1月-3月第五期),代建单位制定相关措施,修改新招标项目的安全责任条款,基本整改完毕。

(五)项目资金使用效益有待提升

1.国民经济效益有待进一步提升

公路项目经济效益包括三项，分别为公路运输成本降低的效益、旅客在途时间节约的效益以及交通事故减少的效益。根据《G105南段可行性研究报告A4版(市政配套)》第7-15页《表7-13效益计算结果表》计算结果，未来20年本项目国民经济效益的终值为322,228.82万元，按社会折现率8%进行贴现，得到国民经济效益现值为119,203万元，项目投资总额设为96,538.59万元（不含建设期贷款利息），加上运营成本后的成本贴现现值为94,662万元，经济净现值 $119,203-94,662=24,541$ 万元大于0，故项目经济可行。以《中山市财政局关于国道G105沙朗至古鹤段（含市政配套）改建工程中介预算的审核确认函》（中财投审函〔2019〕257号）核准预算额1,409,728,212元重新计算，计算结果列于表3，如表3所示，即使只考虑本项目建安成本1,409,728,212元，加上运营成本后的成本贴现现值为135,887万元，得到20年经济净现值为 $119,203-135,887=-16,683$ 万，项目立项实施不具有经济可行性，国民经济效益有待进一步提升。

表3 国民经济效益分析（单位：万元）

年份	投资成本	营运成本	国民经济效益	折现率(8%)	成本折现	效益折现	净收益(静态)	累计净效益(动态)
2019	46,991			1	46,991		-46,991	-46,991
2020	46,991			0.93	43,510		-43,510	-90,501
2021	46,991			0.86	40,287		-40,287	-130,788
2022		214	10,070.32	0.79	170	7,994	7,824	-122,964
2023		234.12	10,316.89	0.74	172	7,583	7,411	-115,553
2024		256.12	10,564.43	0.68	174	7,190	7,016	-108,537
2025		280.2	10,812.98	0.63	177	6,814	6,637	-101,900

2026		306.54	11,062.5	0.58	179	6,455	6,276	-95,624
2027		335.35	11,313.06	0.54	181	6,112	5,931	-89,693
2028		366.87	12291	0.50	184	6,149	5,965	-83,728
2029		401.36	13,271.02	0.46	186	6,147	5,961	-77,767
2030		3,145.67	14,253.15	0.43	1,349	6,113	4,764	-73,003
2031		429.46	15,237.45	0.40	171	6,051	5,880	-67,122
2032		445.78	16,223.96	0.37	164	5,966	5,802	-61,321
2033		468.06	17,137.14	0.34	159	5,835	5,675	-55,646
2034		489.13	18,052.26	0.32	154	5,691	5,537	-50,109
2035		511.14	18,969.36	0.29	149	5,537	5,388	-44,721
2036		534.14	19,888.5	0.27	144	5,375	5,231	-39,490
2037		558.18	20,809.71	0.25	140	5,208	5,068	-34,422
2038		583.29	21,679.26	0.23	135	5,023	4,888	-29,534
2039		4,061.47	22,550.85	0.21	871	4,838	3,967	-25,567
2040		615.37	23,424.57	0.20	122	4,653	4,531	-21,036
2041		635.07	24,300.41	0.18	117	4,470	4,353	-16,683
合计					135,887	119,203	-16,683	

注：营运成本、国民经济效益数据来源于《G105 南段可行性研究报告 A4 版(市政配套)》

第 7-15 页《表 7-13 效益计算结果表》。

2. “六改八”改建方案存在优化空间

国道 G105 线中山沙朗至古鹤段改建工程，采用双向八车道的一级公路技术标准（兼具城市道路功能），设计速度 80km/h，K2,664+600~K2,666+900 段 60km/h，最终选定的“六改八”方案（原六车道拓宽到八车道）存在优化余地，具体如下：

一是《G105 南段可行性研究报告 A4 版(市政配套)》（P4-4、P4-6 和 P4-7）计算道路车道数量，以二级服务水

平作为通行能力设计依据偏高。根据《公路工程技术标准和城市道路工程设计规范》(2,016 版 CJJ37-2,012) 的《表 3.4.2 各级公路设计服务水平》，高速公路、一级公路最低不低于三级服务水平。G105 与广珠快速轨道、广珠西线高速公路以及古神公路处于竞争态势，主动提高 G105 道路服务水平标准，吸引收费的高速公路车流绕道免费的 G 105，通过诱增交通量加大 G105 交通压力并无必要。

表 4 各级公路设计服务水平

公路等级	高速公路	一级公路	二级公路	三级公路	四级公路
服务水平	三级	三级	四级	四级	

注：摘自《公路工程技术标准和城市道路工程设计规范》(2,016 版 CJJ37-2,012) 的《表 3.4.2 各级公路设计服务水平》，一级公路不低于三级服务水平即满足标准。

二是《G105 南段可行性研究报告 A4 版(市政配套)》(P4-4、P4-6 和 P4-7) 采用《公路工程技术标准》(JTGB 01-2,014)，计算道路车道数量，所选择的“一级公路每条车道的设计通行能力”数字(1,100pcu/h.ln) 低于《公路工程技术标准》(JTGB01-2,014) 的《表 4-5 快速路的服务水平分级表》中二级道路服务水平的推荐值(1,280pcu/h.ln) 偏低，才得到“到本项目通车 20 年时(2039 年)，道路单向车道数计算值为 3.76，大于 3、小于 4，单方向设置 4 个车道能满足通行能力的需要”的计算结果。

三是按《公路工程技术标准》(JTGB01-2,014) 正常推荐值计算，即以一级公路最低不低于三级服务水平、《表 4-5 快速路的服务水平分级表》中三级级道路服务水平的推荐值(1,750pcu/h.ln) 进行计算，该路段采用双向六车道就可满足要求，不存在必须选用“六改八”方案的科学理由。

四是“六改八”方案降低市本级财政资金使用效益，具体体现如下：（1）加大项目投资总额，丧失经济可行性。如前所述，如以《中山市财政局关于国道 G105 沙朗至古鹤段（含市政配套）改建工程中介预算的审核确认函》（中财投审函〔2019〕257 号）核准建安费预算（1,409,728,212 元）计算国民经济效益，得到 20 年国民经济净现值为-16,683 万小于 0，如以包含“征地拆迁补偿款、代建费、用地报批被征农民养老保障费用、电力线迁改补偿款”在内的项目整体投资额（1,969,168,284.63 元）进行计算，得到 20 年国民经济净现值为-68,585 万元小于 0，项目不再经济可行。

（2）导致部分财政资金使用效益不够显著。如果改用以建设 10 座立交桥、打通拥堵节点为主要目标的快速路改造方案，不进行“路面拓宽”及“征地拆迁”，则“征地拆迁补偿款 511,641,464.63 元”以及约 1/4 的建安费并非必须支出款项，项目投资总额在现状水平下至少下降 40%以上，项目立项将重新具有经济可行性。“六改八”方案资金大量用于“路面拓宽”及其附带产生的“征地拆迁补偿款 511,641,464.63 元”资金使用效益不够显著。

（3）降低市本级财政资金使用的社会效益。G105 与广珠快速轨道、广珠西线高速公路以及古神公路处于竞争态势，本项目采用“六改八”方案（原六车道拓宽到八车道），主动提高 G105 道路服务水平标准，吸引收费高速公路车流绕道 G105，增交通量产生了显著的噪声污染问题，具体体现为《国道 G105 线中山沙朗至古鹤段改建工程及

市政配套工程交工验收会议纪要》(〔2022〕60号“世纪新城等7个点存在噪音投诉问题”,目前尚无较好解决方案。另一方面,项目改造范围在完工后主线仍保留有两处红绿灯,一处红绿灯位于麻斗路口,主要的保留原因是为配合后期横五线西段改造工程,统一改造统一实施。一处红绿灯位于屏东路口,主要的保留原因是周边群众过街诉求强烈,后续三乡镇政府通过新建过街通道或桥梁等方式取消将该处红绿灯。上述两处红绿灯的存在致项目实施未达“全线取消红绿灯”的立项目标。如果不进行“路面拓宽”及“征地拆迁”,则使用所节约的市本级财政资金完全可以较好解决上述两处社会效益“不良”问题。

3.部分主线工程资金使用效益不够显著

具体体现在中山市交通发展集团有限公司在2022年6月22日《国道G105线中山沙朗至古鹤段改建工程及市政配套工程交工验收会议纪要》(〔2022〕60号)陈述“本项目虽通过交工验收,但与会各方认为,本项目仍需重点完善以下方面的工作:1.个别位置存在积水问题,需采取措施进行整改处理。2.沿线增设路口比较多,需进一步确认是否有优化的空间,并与相关单位共同研讨形成方案,在满足安全要求下,方便沿线群众出行。3.沿线交安设施查漏补缺,尽快完善标志标牌设置。4.世纪新城等7个点存在噪音投诉问题,在属地政府协助支持下,尽快落实采取降噪措施,加快隔声屏障的安装工作。5.个别位置路面破损问题,需尽快进行修复处理”。截至报告日,上述部分问题已完成整改,项目法人中山市公路事务中心已

正式签发交工证书，所涉及相关财政资金使用效益已有所提升。

4.跨线桥路灯建设资金使用效益有待提升

主要体现为《施工图》未采用项目环评报告书中在跨线桥中央防撞墙处布置路灯的推荐方案不够经济。《国道 G105 线中山沙朗至古鹤段改建工程项目环境影响报告书》(P90)，“跨线桥照明，采用单(双)挑臂路灯照明，布置在中央防撞墙处，灯杆高度为 12m，布置间距为 30 米”，推荐在跨线桥中央防撞墙处布置路灯，优于在跨线桥两侧分别布置路灯的《施工图》方案，可节约近 50%的跨线桥路灯采购和安装资金。

5.市政配套工程建设资金使用效益有待提升

具体体现在：一是项目实施过程中，受主客观等多种因素影响，市住建局作为市政配套设施主管部门和运维部门未参与签订施工合同，市政配套建设诉求未得到充分表达。

二是非机动车道交通条件恶化。目标路段改造前两侧各留有 3.25 米宽的非机动车道，根据《关于国道 G105 线中山沙朗至古鹤段改建工程（市政配套）技术审查意见的函》（中山交通运输局 中交函【2017】706 号“非机动车道横断面总宽 4.0m 包括 1.5m 绿化带和 2.5m 非机动车道”，升级改造增加了 1.5m 绿化带，两侧非机动车道实际可用路面从 3.25 米变窄为 2.5 米，行人交通条件趋于恶化不够合理，人非混合，存在安全隐患。项目实施过程中，应结合实际情况优化设计方案，如在路面紧张地段，用不

占地的隔离带取代 1.5m 绿化带，可有效改善行人通行条件，恢复提升市政道路功能。现场考察发现，改造后部分路段不适合电动自行车行驶，电动自行车在机动车道上靠右侧行驶，存在交通安全问题。

四、绩效管理建议

针对评价过程中发现的问题，进一步提出若干绩效管理建议，供市财政部门 and 主管部门决策时参考，可部分或全部采纳使用。

（一） 进一步加强绩效目标管理工作

按《中山市人民政府关于全面实施预算绩效管理的工作意见》（中府〔2019〕102号）、《中山市市级财政专项资金管理办法》（中府〔2020〕14号）要求，以省市立项批复文件为依据，按财政绩效预算管理工作要求，填报《中山市财政支出项目绩效目标申报表》，以满足《中山市人民政府关于全面实施预算绩效管理的工作意见》（中府〔2019〕102号）“绩效目标与预算编制同步布置、同步申报、同步审核、同步批复、同步公开”要求。科学合理和完整设置产出数量、效益目标，以进一步指导优化具体项目实施方案，并作为年度绩效监控和期末绩效考核的重要依据。同时按照财政资金绩效管理要求，建立资金绩效运行跟踪监控机制，对绩效目标进行定期管理和监督检查，不断完善项目考核评价制度。

（二） 进一步完善“代建制”建设模式

进一步深化政府投资体制改革，完善政府投资建设模式，规范政府投资建设程序，提高政府投资项目的建设管理水平和投资效益。本项目拆分为两个子项目（主线工程和市政配套工程）实施，应按部门职责分别设置项目单位（项目业主），确保部门职责与管理事务高度一致。《中山市发展和改革局关于国道 G105 线中山沙朗至古鹤段改建工程（市政配套）项目可行性研究报告的批复》（中发改审批〔2017〕121 号）“...同意建设“国道 G105 线中山沙朗至古鹤段改建工程（市政配套）”；建议由中山市住房与建设局作为市政配套工程的项目单位（项目业主），并自主选择代建机构。《中山市人民政府关于印发中山市政府投资项目代建制管理规定的通知》（2016 年 2 月 3 日）第十六条规定“...《项目代建合同》采用三方代建合同，由市代建项目管理机构作为委托方，业主单位作为第三方，与代建单位签订《项目代建合同》”不完全合理。建议对第十六条进行修改，《项目代建合同》仍然采用三方代建合同，但由业主单位作为委托方，委托市代建项目管理机构作为第三方，与代建单位签订《项目代建合同》”。

（三） 进一步落实预算主体责任

进一步压实项目业主和项目资金使用单位的预算主体责任单位。按“谁申请、谁负责”、“谁使用、谁负责”的财政资金管理规定，将项目业主或项目资金使用单位明确列为预算单位，代建项目管理机构只作为项目业主的受

托机构，在委托协议范围内履行项目管理具体职责，而不应越权履行预算单位职责，以进一步压实项目业主或项目资金使用单位的预算主体责任单位。如项目业主或项目资金使用单位在工可论证、初步设计阶段、预算编制申报阶段应处于主导地位，应对设计方案提出具体使用功能配置要求，所有中介预算编制合同的甲方均应为项目业主和项目资金使用单位，而不是代建机构。项目业主应参与工程交工验收，应主导制订《国道 G105 线中山沙朗至古鹤段改建工程代建项目管理办法》，并严格监督代建机构按《国道 G105 线中山沙朗至古鹤段改建工程代建项目管理办法》履职，切实落实代建机构的项目管理责任。

（四） 进一步强化合同履约管理

针对本次评价发现的问题，以及《国道 G105 线中山沙朗至古鹤段改建工程及市政配套工程交工验收会议纪要》（〔2022〕60 号）提出的 5 点问题，建立遗漏问题整改清单台账，按照合同约定，督促施工单位尽快整改落实，监理单位逐项督促整改后销号处理，关键问题限期整改完成。交工验收通过后，缺陷责任期间的保修工作仍由施工单位负责。

暨南大学（盖章）



附件 1：国道 G105 南端改建工程 10 座跨线桥通车项资
金绩效评价得分表

附件1 中山市财政支出项目绩效评价评分意见表（国道G105南端改建工程10座跨线桥通车项目）

一级指标	二级指标	三级指标	四级指标					第三方审核得分	
			名称	权重	指标解释	指标说明	评分标准	分数	审核依据
决策	项目立项	立项依据充分必要性	立项必要性	1	用以反映和考核项目立项必要性情况的指标	评价要点： ①项目立项是否有市政府文件、会议纪要、决策部署作为立项依据； ②项目是否列入了主管部门年度年度工作计划； ③项目所提交的文件、材料是否符合相关要求； ④项目是否经过有关法定部门批准。	全部满足得满分，任何1项不满足扣1分，直至0分。	1	中府办处（2017）1466号和市交通局《关于国道G105线中山沙朗至古鹤段改建工程（市政配套）技术审查意见的函》（中交函（2017）706号），以及国土资源、城乡规划等部门审查意见，同意建设“国道G105线中山沙朗至古鹤段改建工程（市政配套）”，项目编码 2017-442000-48-01-805120，项目单位为中山市公路局。中山市第十五届人民代表大会第八次会议于2021年2月6日通过差额票决方式确定，确定“提升道路通行能力和公交服务”为2021年中山市十大民生实事之一，其中包含本项目
			立项程序规范性	1	项目申请、设立过程是否符合相关要求，用以反映和考核项目立项的规范情况。	评价要点： ①项目是否按照规定的程序申请设立； ②审批文件、材料是否符合相关要求； ③事前是否已经过必要的可行性研究、专家论证、风险评估、绩效评估、集体决策。	全部满足得满分，任何1项不满足扣1分，直至0分。	1	按规定程序立项实施
	绩效目标	绩效目标合理性	绩效目标合理性	2	反映立项时项目所设定的绩效目标是否依据充分，是否符合客观实际。	评价要点： ①项目是否有绩效目标； ②项目绩效目标与实际工作内容是否具有相关性； ③项目预期产出效益和效果是否符合正常的业绩水平；（无法提供预期产出效益） ④是否与预算确定的项目投资额或资金量相匹配。	全部满足得满分，任何1项不满足扣0.5分，直至0分。	0	未提交中山市财政支出绩效目标申报表，未充分发挥财政支出绩效目标导向作用
		绩效指标明确性	绩效指标明确性	2	反映立项时绩效目标设定的绩效指标是否清晰、细化、可衡量。	项目立项时， ①是否将项目绩效目标细化分解为具体的绩效指标； ②是否通过清晰、可衡量的指标值予以体现； ③是否与项目目标任务数或计划数相对应。	全部满足得满分，任何1项不满足扣0.5分，直至0分。	0	未提交中山市财政支出绩效目标申报表，未充分发挥财政支出绩效目标导向作用

	资金投入	预算编制科学性	预算编制科学性	4	项目预算编制是否经过科学论证、有明确标准，资金额度与年度目标是否相适应。 《政府购买服务管理办法》（中华人民共和国财政部令第102号）第三条：政府购买服务应当遵循预算约束、以事定费	评价要点： ①预算编制是否经过科学论证，是否与经济发展进程匹配； ②预算内容与项目内容是否匹配； ③预算额度测算依据是否充分，是否按照标准编制； ④预算确定的项目投资额或资金量是否与工作任务相匹配。	全部满足得满分，任何1项不满足扣1分，直至0分	2	1. 预算申报不够完整。“征地拆迁补偿款511,641,464.63元和代建费735.8755万，监理费38.1万，用地报批被征农民养老保障费用505.88532万，电力线迁改补偿款3500万”等未纳入项目预算范围，存在项目立项申报数据不够完整问题，不能完整地反映项目实施的真实规模。 2. 工程间接费用未按市场定价存在高估。《国家发展改革委关于进一步放开建设项目专业服务价格的通知》（发改价格〔2015〕299号）全面放开“建设项目前期工作咨询费、招标代理费用、工程勘察费、工程监理费、环境影响评价咨询费”等五类实行政府指导价管理的建设项目专业服务价格，实行市场调节价，但代建机构仍按以往政府指导价编制预算不够合理，存在取费标准偏高、预算高估问题
过程	资金管理	预算执行率	预算执行率	5	部门(单位)本年度实际支出数与财政下达资金数(包括年初预算数、年中追加数和上年结转数)的比率，用以反映和考核单位预算执行程度。	预算执行率=（实际支出资金/实际到位资金）×100%。 实际支出资金：一定时期（本年度或项目期）内项目实际拨付的资金。	得分=预算执行率*满分值	5	评价期内，本项目共安排市本级财政预算资金1,409,728,212.00元，截至2021年12月31日，合计支出1,351,207,297元，总体预算执行率为95.84%
		资金使用合规性	资金使用合规性	2	项目资金使用是否符合相关的财务管理制度规定	按照项目预算批复或合同规定的用途使用资金，无虚列、截留、挤占、挪用、超标等情况。	资金管理、费用标准、支付符合符合国家财经法规和财务管理制度以及相关专项资金管理办法的规定的，得满分；存在虚列、截留、挤占、挪用、超标等问题之一均不得分	2	暂未发现虚列、截留、挤占、挪用、超标等情况。
		资金到位时效性	资金发放及时性	1	项目资金是否按照有关要求在规定时间内足额发放，用以反映和考核项目资金到位的及时情况。	评价要点： ①每月是否按照相关要求在规定时间内发放资金 ②是否存在拖欠合同乙方资金等情况	全部满足得满分，任何1项不满足扣1分，直至0分	1	未发现拖欠合同乙方资金等情况
	组织实施	管理制度健全性	管理制度健全性	3	考核项目实施单位是否建立合理，合法的财务制度和公开、完整的业务管理流程和标准。	评价要点： ①是否已制定或具有相应的财务和业务管理制度； ②财务和业务管理制度是否合法、合规、完整。	项目建设单位有健全规范的财务管理制度，且提供管理制度封面、目录复印件的，得2分；财务管理制度不全面完整的，得1分；无管	1.5	项目采用的“代建制”模式与财政绩效预算管理体制不够兼容，预算主体责任未切实落实到位。

							理制度的得0分。		
		项目实施计划性	项目实施计划性	5	反映项目实施是否按计划执行的指标。	评价要点： ①各项业务是否有详细的计划和实施方案； ②项目计划和实施方案调整及支出调整手续是否完备； ③项目是否按时实施：实施过程的各个时间节点控制是否可行有效； ④项目执行用款计划在实施过程是否发生偏差	1.有实施计划，所有项目都能按计划开工，基本符合计划进程的，得满分； 2.计划发生调整的，酌情扣分。	5	项目按计划开工，基本符合计划进程
		制度执行有效性	制度执行有效性	4	项目实施是否符合相关管理规定，用以反映和考核相关管理制度的有效执行情况。	评价要点： ①是否遵守相关法律法规和相关管理规定； ②项目调整及支出调整手续是否完备； ③项目合同书、验收报告或技术鉴定等资料是否齐全并及时归档； ④项目实施的人员条件、场地设备、信息支撑等是否落实到位。 ⑤项目实施过程中是否落实有效的监督管理制度。	1.遵守相关法律法规、调整手续完备、资料齐全并及时归档、实施条件全部落实到位的，得满分； 2.若以上有一项或几项不满足的，酌情扣分，直到扣完为止； 3.项目归档资料必须提供相关佐证材料，否则不得分。	4	代建机构管理职责未切实落实到位。根据广东正中珠江会计师事务所出具的《105国道跟踪审计季度报告（1~6月）》，代建单位人员架构和职责分工不清晰，2021年1-6月份代建单位未能提供本项目的人员架构及职责分工表，内审过程需要协调处理的资料交接问题，没有专门人员对接，代建制度执行不够有效。根据《配套工程内审跟踪审计季报》（2021年10月~12月第四期），跟踪审计单位提出问题后，代建公司已立即整改完毕，已明确专人对接，后续资料均能及时收集报送。问题已整改完毕。
产出	产出数量	产出数量完成情况	工程完工率	10	“国道G105南端改建工程10座跨线桥通车”项目的实际工程量与计划工程量的比率，用以反映和考核项目工程数量目标的完成程度	评价要点： 实际完成率=（实际工程量/计划工程量）*100% 实际工程量：一定时期（项目期）内项目实际完成的工程数量； 计划工程量：项目绩效目标确定的在一定时期内（项目期）计划完成的工程量	得分=完成率*满分值；	10	工程施工工期为2019年12月18日~2022年6月17日，共29个月，于2022年6月22日完成交工验收
	产出质量	产出质量完成情况	工程验收合格率	5	反映和考核项目产出质量目标的实现程度，道路扩建须100%严格遵守国家及相关部门颁布的有关文明施工的规定	评价要点： ①项目实施是否按相关部门规定验收合格； ②评价期内是否发生安全事故，是否存在不文明施工行为，根据安全施工日志进行判定； ③根据新闻报道情况调整得分；	每发生一起安全事故扣0.5分，扣完为止	4	项目已交工验收合格，但发生两起安全生产事故：（1）2020年6月9日凌晨2点08分，国道G105改建工程K2,671+179.5三乡花坛跨线桥16-1桩基钻孔施工过程中，发生事故，致使钻机操作员叶某某受伤，现场工友刘某某、林某某发现后利用千斤顶将其救出，并送三乡医院抢救，至4时32分，医院宣告伤者叶某某死亡，该事故造成1人死亡，直接经济损失约180万元。 （2）2021年10月27日下午在兴塘跨线桥发生一起高处坠落事故，造成一人

									重伤（监理月报将本次事故时间列入11月份）。
产出时效	产出时效完成情况	工程完成及时率	5	项目实际完成时间与计划完成时间的比较，用以反映和考核工程产出时效目标的实现程度	实际完成时间：项目实施单位完成该项目实际所用时间； 计划完成时间：按照项目实施计划或相关规定完成该项目所需的时间	按时完成得满分，延期完成根据情况酌情扣分	5	1. 工程施工工期为2019年12月18日-2022年6月17日，共29个月，符合“约定工期为30个月”的合同约定。	
投入产出合理性	投入产出关系合理性	投入产出关系合理性	10	评价投入产出关系是否最优，用以反映和考核在目标既定的条件下，实施方案的科学、合理和经济的程度。	评价要点： ①在目标既定的条件下，投入产出因果逻辑关系是否合理；项目是否比其他类似项目好； ②实施方案是否最优，做到科学合理和最经济； ③是否存在设立目标接近、使用方向类同、支持对象相近、资金管理方式相近的其他类似或相近的政策项目；	实施方案科学合理，并且经济做到最优的，得满分；否则，酌情扣分。	4	目标路段采用双向六车道就可满足要求，不存在必须选用“六改八”方案的科学理由。“六改八”方案降低市本级财政资金使用效益，不具有经济可行性。	
经济效益	国民经济效益	国民经济效益	10	G105工程起于沙朗立交、终于三乡珠海交界，长32.3公里，运输距离未改变，通行速度加快，不存在运输费用节约效益，重点考虑市民通行时间节约效益。一般而言，公路改造项目的国民经济效益包括工程投资费用、运营费用；国民经济效益主要有运输费用节约效益、运输时间节约效益、减少拥堵效益、提高交通安全的效益。	评价要点： ①指标完成率=市民交通时间节约效益/国民经济费用*100%。其中，国民经济费用=本项目全部工程投资费用+每年运营费用*项目寿命。项目寿命按15年计取。市民交通时间节约效益=(项目建成后的小客车交通流量*年均载客量*项目建成并使用当年的中山市人均工资水平-项目启动前一年的小客车交通流量*年均载客量*项目启动前一年的中山市人均工资水平)*项目寿命，年均载客量暂以小客车2人/辆计取，中山市人均工资水平以市人社局公布数字为准。 ②本指标经济含义是：项目建成后，市民节约的交通时间可用于正常工作，按市人均工资水平算所产生国民经济效益。如果在项目寿命周期内，指标完成率高于100%，则表明市民交通时间节约效益超过项目投资和运营成本，具有良好经济效益。	得分=指标完成率*满分值；	0	公路项目经济效益包括三项，分别为公路运输成本降低的效益、旅客在途时间节约的效益以及交通事故减少的效益。根据《G105南段可行性研究报告A4版〈市政配套〉》第7-15页《表7-13 效益计算结果表》计算结果，未来20年三项经济效益的中止为322,228.82万元，项目投资额为96538.59万元（不含建设期贷款利息），经济净现值为41283万元，效益费用比为1.314，经济内部收益率11.03%高于社会折现率8%，投资回收期为15.01年。上述计算结果以96538.59万元（不含建设期贷款利息）作为项目投资额偏低，以主线工程和市政工程安排的市本级财政预算资金1,409,728,212.00元投资总额重新计算，得到20年经济净现值为-16,683万，项目投资成本过高，国民经济效益有待进一步提升	
社会效益	社会效益	预期受益交通量达标率	5	国道G105南端改建工程建成通车后的日均交通量达标情况，用以反映和考核工可报告预设交通量目标的实现程度。	评价要点： ①指标完成率=Σ受益交通量达标的跨线桥数量/10*100% 达标：跨线桥日均交通量达到项目工可报告预设目标。 ②根据公开数据，最后一座跨线桥（兴塘立交跨线桥）已于2021年12月19日开放交通，到此，该工程全线10座跨线桥已全部实现开放交通，预计2022年6月实现全	得分=完成率*满分值；	5	《G105南段可行性研究报告A4版〈市政配套〉》选择本2009年~2013年的平均日交通量为基础，按2009年~2013年交通量的平均增长率计算，计算得到设计初年2021年的预期平均交通流量为53807PCU/d，按交通部门提供数据，4个观测站的2022年平均交通流量达到73295PCU/d，指标完成率为100%	

					线通车。为准确衡量项目实施效益，建议采用全线通车后的下一个月(2022年7月)的交通量数据为实际值激进型衡量； ③由预算单位提供交警道路监控历史数据。			
		道路服务水平	5	反映驾驶员和乘客感受的道路服务质量的社 会效益指标。	评价要点： ①根据工可报告，道路服务水平为三级服 务水平或更优。为准确衡量交通安全情况， 采用全线通车后（2022年6月）下一个月 （暂定2022年7月）的道路服务水平为指 标实际值。 ②中国道路服务水平划分为六级，三级服 务水平的交通流状态处于稳定流的上半 段，一级公路在设计时速80km/小时的 <u>c</u> /c 值范围为：0.5<u/c≤0.7；u为设计时速 的最大服务交通量，c为五级服务水平条 件下对应的最大小时交通量。 ③原则上，预算单位负责提供数据。	未达到三级服务水平 或更优，不得分，达到 得满分	4	1. 根据交通部门提供数据，2022年4 个观测点的拥堵度数据为东升公路养 护所2.1，沙口大桥上桥位1.098，沙 口大桥下桥位1.213，兴华立交桥 1.565，全部大于1为6级服务水平； 根据现场勘查结果，目标路段交通流处 于完全自由流状态，达到了一级服务水 平，以现场勘查结果为准； 2. 本项目改造范围在完工后主线仍保 留有四处红绿灯，一处红绿灯位于麻斗 路口，主要的保留原因是为配合后期横 五线西段改造工程，统一改造统一实 施。一处红绿灯位于屏东路口，主要的 保留原因是周边群众过街诉求强烈，后 续三乡镇政府通过新建过街通道或桥 梁等方式取消将该处红绿灯；两处红绿 灯路段道路服务水平未达标，酌情扣1 分
		市政配 套设施 完备率	5	反映市政配套工程资 金使用效益情况的社 会效益指标。《中山 市发展和改革局对可 行性研究报告的批 复》（中发改审批 〔2017〕121号）批 复改造范围为公路两 侧各4.0米。建设内 容包括：慢行交通系 统（非机动车道、机 非分隔带）、暗管排 水、狮涌口大桥拓宽、 路侧绿化照明等。	评价要点：指标完成率=市政配套设施完 备的改造路段长度/改造路段长度	得分=完成率*满分值；	2.5	1. 该路段改造前两侧各留有3.25米宽 的非机动车道，根据《关于国道G105 线中山沙朗至古鹤段改建工程（市政配 套）技术审查意见的函》（中山交通运 输局中交函〔2017〕706号“非机动 车道横断面总宽4.0m包括1.5m绿化 带和2.5m非机动车道”的设计改造后， 由于增加1.5m绿化带，两侧非机动车 道实际可用路面从3.25米变窄为2.5 米不够合理，行人交通条件趋于恶化， 人非混合，存在交通安全隐患；建议在 路面紧张地段，仅设置隔离带，取消绿 化带以适当改善行人通行条件，恢复提 升市政道路功能 2. 现场考察发现，改造后部分路段不适 合电动自行车行驶，电动自行车在机动 车道上靠右侧行驶，存在安全问题。
生态环 境效益 指标	生态环 境效益 指标	二次污 染控制	5	考核G105国道扩建后 有效控制二次污染问 题，仍然具有良好生 态环境效益情况的指 标。	评价要点： ①G105国道扩建后是否产生噪音、污水、 扬尘、固体垃圾等污染，是否得到有效 处理； ②城市内扩建交通干道须稳妥处置二次污	无偏离的，得满分，其 他的酌情得分	3	1. 中山市交通发展集团有限公司在 2022年6月22日《国道G105线中山 沙朗至古鹤段改建工程及市政配套工 程交工验收会议纪要》（〔2022〕60 号）“世纪新城等7个点存在噪音投诉

					染问题，项目建设方应按《地面交通噪声污染防治技术政策》（环发[2010]7号）要求采取道路交通噪声污染控制措施； ②根据新闻报道情况调整得分；			问题，在属地政府协助支持下，尽快落实采取降噪措施，加快隔声屏障的安装工作“；项目单位已按环评批复报告要求采用改性沥青路面、设置禁止鸣笛标志和安装隔声窗等多种环保降噪措施。同时发动了 600 名公司党员入户做沟通协调工作，并且现已安装了 2225 户的隔声窗。 2. 根据现场勘查情况，世纪新城等噪声点采用了资助受影响住户加装隔音玻璃的解决方案，但解决方案不够彻底，世纪新城居民在窗户上粘贴”吵“字标语，影响中山市形象
可持续性指标	可持续性影响	项目使用寿命	2	反映道路可持续发挥效益的年限的可持续性指标。	评价要点： ①实际建成的道路以及立交桥是否能达到正常设计、正常施工、正常使用和维护下所应达到的使用年限； ②根据工程验收报告结论判定，专家组结合现场勘查情况酌情调整分数；	无偏离的，得满分，其他酌情得分	2	实际建成的道路以及立交桥达到正常设计、正常施工、正常使用和维护下所应达到的使用年限；
		合同乙方绩效考核制度执行率	2	反映依据合同约定对乙方进行考核或监理情况的指标，以确保项目资金使用效益可持续	评价要点： ①依据合同约定对乙方进行考核和监理，且考核监理记录完整； ②如考核结果不达标，根据考核或监理结果扣除乙方工程费用； ③提供考核制度文件、考核结果、监理报告等作为佐证材料	无偏离的，得满分，其他酌情得分	2	根据《罚款台账》数据，代建单位对中铁十五局组织了考核，共开具 16 笔合计罚款 15.35 万元
	满意度指标	项目干系人满意度	6	反映市人大满意度情况的指标。中山市第十五届人民代表大会第八次会议于 2021 年 2 月 6 日通过差额票决方式，确定本项目为 2021 年中山市十大民生实事项目之一	评价要点： ①由预算单位向第十六届市人民代表大会正式发函，征求第十六届市人大市直机关系统城建交通线或常委会对本项目实施效果的满意度数据； ②2021 年 12 月 29 日，中山市第十五届人大常委会召开第五十二次会议，选举了中山市第十六届人民代表大会 430 名代表，其中，市直机关系统城建交通线（6 人）为冯自强、刘正欣、汤爱军（女）、张颖姬（女）、林惠强、修小娟（女）。	得分=满意度×满分值；满意度<最低得分率，不得分。最低得分率设为 70%。	5	市人大代表达到了现场座谈会现场，对工程实施亲持卡基本表示满意
整体逆指标	逆指标	自评工作质量	自评工作质量	扣分指标	考察项目单位自评工作开展质量情况	评价要点： ①项目评价资料提交是否及时； ②项目评价资料是否完整规范； ③项目现场评价准备是否齐全，是否按要求配合现场评价工作。	任何一项不满足扣 2 分	扣分指标
		评价资料真实性	评价资料真实性	降档指标	反映项目单位提供资料的真实性和可靠性	评价要点：经抽查项目单位提供的评价资料是否有造假行为或故意提供不全的	经抽查项目单位提供的评价资料有造假行为或故意提供不全的，	降档指标

							评价结果直接降低一个等次。		
		违规实施	违规实施	降档指标	反映项目是否违反有关规定组织实施	评价要点：是否发生没按有关规定实施，而曾经被有关部门处罚或通报批评。	如项目违反有关规定组织实施，评价结果直接降低一个等次。	降档指标	
		违法违纪行为	违法违纪行为	一票否决	用以反映和考核项目实施过程中相关人员和单位是否严格执行国家有关法律法规和廉政建设的规定	评价要点：1、有关单位和人员是否违反国家廉政建设的有关规定，被有关纪检监察部门处理。2、是否发生没按有关规定实施，而曾经被有关部门处罚或通报批评。	如发生因违规实施被处理的，处理当年的评价等级则直接降低一个等级，其他年度的原则上不能为优良。	一票否决	
总分				100				69	
最终评价等次	根据《项目支出绩效评价管理办法》（财预〔2020〕10号）第十八条，总分一般设置为100分，等级一般划分为四档：90（含）-100分为优、80（含）-90分为良、60（含）-80分为中、60分以下为差。								