

财政绩效评价报告



项目名称：莞太路品质提升改造工程项目

评价机构：东莞职业技术学院

报告编号：东职重绩评(2025) 号

报告日期：2025年8月

摘 要

莞太路品质提升改造工程项目纳入东莞市2025年财政重点绩效评价范围，受东莞市财政局的委托，东莞职业技术学院作为第三方评价机构，于2025年4月至2025年6月，组织专业力量对该项目进行了绩效评价。经综合评价，该项目评价结果得分为78.2分，绩效等级为“中”。

该项目建设目标是提升莞太路交通通行能力与效率、缓解东莞大道交通压力、景观提升和服务沿线居民与商业经营发展。工程起点位于鸿福路，终点止于大龙路，全长约6.75公里。采用双向8车道设计，按照城市主干道标准对车行道、人行道及其附属设施进行提质改造，提升道路品质和行车效率。具体包括主体工程、景观工程和电力迁改工程。三大工程均于2021年施工，2023年完工，目前该工程项目已投入使用，其中主体工程、景观工程和电力迁改工程分别于2023年8月7日、2023年10月31日和2025年2月27日验收合格。

该工程是东莞市首个社会代建项目，由同济大学建筑设计研究院（集团）有限公司负责全过程代建。项目概算批复总投资74436.58万元，项目建设所需资金由市财政和南城街道按5:5比例分担，有部分资金来源于政府专项债券。2021-2024年市财政安排预算74436.58万元，截止到2025年4月8日，该项目已支付

65619.37万元，其中政府专项债约38600万元，其余为财政资金。目前主体工程施工合同和部分服务类合同已经完成结算，尚有部分合同未完成结算。该项目主管单位是东莞市交通运输局（以下简称“市交通局”），建设单位是东莞市城建工程管理局（以下简称“市城建局”）。

评价组综合评价认为，该项目立项有明确依据，立项程序基本规范，专项债的投向符合国家相关规定；项目管理过程基本规范，采取了一定管控手段；项目最终完成了原定建设任务，工程质量合格；项目实施后，莞太路交通通行能力与效率均有所提升，一定程度缓解东莞大道交通压力，莞太路沿线景观和面貌有了明显提升，项目取得了一定社会效益。但本项目也存在一些不足之处，主要体现在：1.社会代建的优势未能充分发挥，采取社会代建模式必要性与合理性值得商榷；2.部分招采程序不合规，合同风险管理不到位；3.人行天桥的设置论证不足，目前部分人行天桥使用效果不佳；4.工程设计变更较多，导致工期滞后；5.预期收益尚未实现，存在一定偿债风险。

为提升绩效管理水平和提高资金使用效益，提出以下建议供参考：1.重新审视社会代建政策目标，谨慎采用社会代建模式；2.严格按国家相关法规进行工程招采，加强合同风险管理；3.提高工程设计的科学性与稳定性，规范工程变更，降低变更风险；4.加强对工程实施后效果评估，提高项目实施的科学性。

目录

一、项目基本情况	1
(一) 项目概况	1
(二) 绩效目标设定情况	5
1. 绩效总目标	6
2. 阶段性目标	6
(三) 资金使用情况	7
二、绩效评价工作开展情况	7
(一) 评价目的、对象和范围	7
(三) 评价方法及标准	10
(四) 绩效评价工作过程	10
三、综合评价情况及评价结论	11
四、绩效评价指标分析	12
(一) 项目决策情况	12
(二) 项目管理情况	14
(三) 项目产出情况	17
1. 完成工程建设任务，工程质量验收合格	17
2. 工程完成及时性不足，延期较严重，结算不够及时	17
3. 预估建设成本不超总概算，项目整体成本控制良好	18
(四) 项目效益情况	19
1. 行车道通行效率得到提升，道路拥堵情况得到一定程度缓解，但行人通道效率提升表现一般	20
2. 可持续影响和满意度有待进一步提高	21
五、绩效管理存在的问题	21
(一) 社会代建的优势未能充分发挥，采取社会代建模式必要性与合理性值得商榷	22
(二) 部分招采程序不合规，合同风险管理不到位	24
(三) 人行天桥的设置论证不足，目前部分人行天桥使用效果不佳	26
(四) 工程设计变更较多，导致工期滞后	28
(五) 预期收益尚未实现，存在一定偿债风险	29
六、绩效管理建议	29
(一) 重新审视社会代建政策目标，谨慎采用社会代建模式	30
(二) 严格按国家相关法规进行工程招采，加强合同风险管理	31
(三) 提高工程设计的科学性与稳定性，规范工程变更，降低变更风险	33
(四) 加强对工程实施后效果评估，提高项目实施的科学性	34

根据《中共中央 国务院关于全面实施预算绩效管理的意见》（中发〔2018〕34号）、财政部《项目支出绩效评价管理办法》（财预〔2020〕10号）、《广东省政府专项债券项目资金绩效管理实施办法（试行）》（粤财债〔2021〕81号）、《广东省政府专项债券项目资金上下联动绩效评价操作指引（试行）》、《关于印发〈东莞市市级预算项目支出绩效评价管理办法〉的通知》（东财〔2021〕50号）的有关要求，莞太路品质提升改造工程项目纳入东莞市2025年财政重点绩效评价范围。受东莞市财政局的委托，东莞职业技术学院作为第三方评价机构，于2025年4月至2025年6月组织专业力量对该项目开展了绩效评价，评价结果得分为78.2分，绩效等级为“中”^①。现将该项目绩效评价情况报告如下：

一、项目基本情况

（一）项目概况

随着东莞市经济社会快速发展，中心区交通由于路网结构不完善，快速疏散通道偏少，道路功能定位混杂不清、体系性不强，导致交通疏散效率偏低，难以满足当前东莞市全力打造“湾区都市、品质东莞”战略价值需求。根据市政府主要领导批示精神，为提升中心区路网快速疏散能力，分流东莞大道交通压力，东莞

^①等级划分为四档：90（含）—100分为优、80（含）—90分为良、60（含）—80分为中、60分以下为差。

市交通运输局牵头开展了《东莞市中心区快速化（莞太路）改造研究初步方案》，对莞太路提升为快速路的可行性和科学性进行研究分析。原设计是通过下穿隧道、右进右出、交通控制引导等多方式的（路口）节点改造，在维持中心区既有的路网格局下，将莞太路改造成另一条快速通道（即干线性主干路），以缓解东莞大道的交通压力，起到分流和均衡路网流量的作用。后来在2020年11月11日市品质交通千日攻坚行动总指挥部第十六次工作会议上，项目名称由“莞太路（鸿福路-东莞大道段）快速化改造工程”更名为“莞太路品质提升改造工程”，并要求准确把握项目定位，落实“品质东莞、品质交通、以人为本”的要求，从道路功能、慢行系统、防洪排涝、景观绿化、城市街景、电动自行车路权等多方面进行综合规划设计，优化完善项目方案，打造精品标杆工程。设计目标调整为提升莞太路交通通行能力与效率、缓解东莞大道交通压力、景观提升和服务沿线居民与商业经营发展。

市政府相关工作会议纪要明确了该项目的主管单位为东莞市交通运输局，实施主体（建设单位）是东莞市城建工程管理局。由于市政府要求2020年10月正式开工建设，时间紧迫，市城建局提出采取社会代建模式建设，最终经过了市领导的批示同意。市交通局委托上海市政工程设计研究总院（集团）有限公司于2020年2月出具了一份《莞太路快速化改造项目可行性研究报告》，投

资估算为73807.18万元，根据该投资规模测算出代建管理费估算730.45万元，并以此为控制价，通过竞争性谈判方式最终遴选出同济大学建筑设计研究院（集团）有限公司为单一代建单位（含勘察和设计），负责整个项目全过程咨询与建设管理工作。

该工程建设内容及规模为：莞太路品质提升改造工程起点位于鸿福路，终点止于大龙路，全长约6.75公里。采用双向8车道设计，按照城市主干道标准对车行道、人行道及其附属设施进行提质改造，提升道路品质和行车效率。工程建设内容包括：车行道空间规整及交通组织优化、人行道空间提升、绿化景观提升等；取消部分现状人行过街设施并新建5座人行天桥；现状人行天桥提升美化；将车站路、黄金路现状交叉口改造为下穿隧道；对人行道空间梳理、规整，保证人行道、非机动车道及盲道的连续性；将道路沿线路灯、信号灯、治安监控及交通标志标牌等杆件采用合杆设置；增加人行智慧过街系统；对现状管线进行迁改及新建；对现状花池贴面改造并增加花池坐凳等。实际上，该项目工程内容分列为三大工程：**1.主体工程**，实际工期为805日，按原定工期延期约135日，经审批同意延期137天后未延期；**2.景观工程**，实际工期为910日，延期240日；**3.电力迁改工程**，实际工期为666日，延期526日。**工期信息详见表1。**目前该工程已投入使用，未移交管养，目前主体工程施工合同和部分服务类合同已经完成结算，尚有部分合同未完成结算。

表1 工期情况一览表

序号	工程内容	计划工期	实际工期	工期延误	备注
1	主体工程	2021.2.4-2022.12.5 670日	2021.5.31-2023.8.7, 805日	0日	审批同意 延期137天
2	景观工程	2021.6.2-2022.12.7 670日	2021.5.3-2023.10.31, 910日	240日	
3	电力迁改	2021.12.8-2022.4.26 140日	2021.3.10-2023.1.6, 666日	526日	

该项目批复概算总投资74436.58万元，其中，工程费用63479.25万元，工程建设其他费用4737.06万元，电力和网络通信迁改费用2096.43万元，代建费用713.02万元，预备费用3410.82万元。项目建设所需资金由市财政和南城街道按5:5比例分担，有部分资金来源于政府专项债券。

本次评价属于项目完成结果评价，时间范围为：2021年1月至2024年12月。该项目建设单位为东莞市城建工程管理局，主管单位为东莞市交通运输局，社会代建单位为同济大学建筑设计研究院（集团）有限公司。主要参建主体详见表2。

表2: 项目主要参建主体一览表

序号	主体名称	参建角色	备注
1	东莞市城建工程管理局	建设单位	
2	东莞市交通运输局	主管单位	
3	同济大学建筑设计研究院(集团)有限公司	代建单位	含勘察和设计
4	中国一冶集团有限公司	施工单位	主体工程
5	岭南生态文旅股份有限公司	施工单位	景观工程
6	深圳市鲁班建设监理有限公司	监理单位	
7	苏世建设管理集团有限公司	全过程造价咨询单位	
8	东莞市恒安电气维护有限公司	电力迁改单位	
9	中兵勘察设计研究院有限公司、 广东和协建设工程检测有限公司 (联合体)	基坑监测/第三方检测单位	
10	广东鸿诚水利工程设计咨询有限公司	水保单位	
11	广东清慧综合环保咨询科技有限公司	环评单位	

(二) 绩效目标设定情况

根据建设单位提供的绩效目标表, 市政府的相关会议纪要及可行性研究报告等资料, 概括该项目的绩效总目标和阶段性目标如下。

1. 绩效总目标

以“品质东莞、品质交通、以人为本”为定位，总投资 74436.58 万元，实施莞太路品质提升改造工程，从道路功能、慢行系统、防洪排涝、景观绿化、城市街景、电动自行车路权等多方面进行综合规划设计与实施，从而提升莞太路交通通行能力与效率、缓解东莞大道交通压力、提升莞太路景观和服务沿线居民与商业经营发展。

2. 阶段性目标

2020 年 1 月-2024 年 12 月，完成约 6.75 公里，双向 8 车道的城市主干道提质改造工程，包括车行道空间规整及交通组织优化、人行道空间提升、绿化景观提升等，主要节点包括：立交节点新增 2 处（车站路、黄金路）；路口微改造 3 处（鸿福路、宏远立交、大龙路）；右进右出改造 3 处（广彩路、众利路、阜东路）；节点改善 1 处（新基路）；人行天桥新建 5 座；人行天桥美化 4 处（沙苑人行天桥、创意坊人行过街天桥、环城西路人行天桥、大龙路人行天桥）；路面改造（机动车道、非机动车道、人行道）；公交站亭：改造为创新公交站亭；智慧城市：智慧灯杆及多杆合一建设；景观工程 1 项；电力和网络通信迁改 1 项等。计划 2021 年 2 月施工，至 2022 年 12 月全部完工，并尽快完成工程验收、款项支付和结算。从而提升莞太路交通通行能力与效率、缓解东莞大道交通压力、提升莞太路景观和服务沿线

居民与商业经营发展。

（三）资金使用情况

该项目批复概算总投资 74436.58 万元，其中，工程费用 63479.25 万元，工程建设其他费用 4737.06 万元，电力和网络通信迁改费用 2096.43 万元，代建费用 713.02 万元，预备费用 3410.82 万元。项目建设所需资金由市财政和南城街道按 5:5 比例分担，有部分资金来源于政府专项债券。2021-2024 年市财政安排预算 74436.58 万元，截止到 2025 年 4 月 8 日，该项目已支付 65619.37 万元，其中政府专项债约 38600 万元，其余为财政资金。目前主体工程施工合同和部分服务类合同已经完成结算，尚有部分合同未完成结算。

二、绩效评价工作开展情况

（一）评价目的、对象和范围

为了解莞太路品质提升改造工程项目的投入效益，对该项目从决策、管理、产出、效果等方面进行绩效评价，评价项目资金的使用情况和取得的效果，发现项目管理存在的问题，分析产生问题的原因，总结项目管理经验，提高项目绩效管理水平，使项目能持续发挥应有效果。同时，为后续此类项目实施与管理等提出合理化建议。

评价对象和范围为莞太路品质提升改造工程项目的合理性、

效率性和效果性。具体评价时间范围为2021年1月1日-2024年12月31日。

（二）评价指标体系

本项目以《东莞市市级预算项目支出绩效评价管理办法》（东财〔2021〕50号）的项目支出绩效评价指标体系框架和《广东省政府专项债券项目资金绩效管理实施办法（试行）》（粤财债〔2021〕81号）指标体系为参考依据，结合评价项目特性设置个性评价指标体系。评价指标体系主要包括4个一级指标（决策、管理、产出、效果），16个二级指标、23个三级指标，40个四级指标和4个逆指标。如下表3所示，详细指标请见附件1。

表 3：评价指标体系简表

序号	一级指标	二级指标	三级指标	权重
1	决策(15)	项目决策	决策依据充分性	4
2			决策内容合理性	2
3		绩效目标	绩效目标合理性	4
4			绩效指标明确性	2
5			资金投入	资金需求合理性
6	管理(35)	预算管理	预算管理规范性	3.5
7		资金管理	资金使用及时性	4
8			资金使用合规性	3
9		资产管理	资产管理规范性	1
10		融资与收益平衡	3.5	

11		偿债风险防控	还本付息	1
12			风险化解	2
13		事项管理	监管有效性	17
14	产出(25)	建设产出数量	工程建设规模实际完成率	6
15		建设产出质量	工程建设质量达标率	6
16		建设产出时效	项目建设进度及时性及	6
17		经济成本	实施成本	2
18			运营成本	1
19		社会成本	社会成本	2
20		生态环境成本	生态环境成本	2
21		效果(25)	实施效果	社会效益
22	可持续影响			4
23	满意度		服务对象满意度	5
24	总分(100)			100

（三）评价方法及标准

运用科学、合理的绩效评价标准和评价标准，采取“书面材料审核、集中座谈调查和实地核查”相结合等方法对项目的过程管理、资金支出、项目的经济性和效益性进行客观公正评价。评价指标体系从决策、管理、产出、效果四个维度出发，设置相应指标及权重，汇集核查实际情况及专家意见对指标进行评分，最后得出绩效评价总分及等级。等级划分为四档：90（含）—100分为优、80（含）—90分为良、60（含）—80分为中、60分以下为差。

（四）绩效评价工作过程

本次评价实施了项目前期调研、资料查证与复核、面对面座谈、现场走访、满意度调研、数据汇总及分析等程序，评价过程主要包括：

评价专家组于4月初启动项目评价工作，初步审核项目材料并向被评价单位列出补充材料清单。4月18日在东莞市财政局的组织协调下，评价专家组与项目实施单位市城建局、市交通局和社会代建单位的相关人员赴工程现场勘查并进行了前期调研座谈，了解项目的基本情况。随后对项目单位提供的相关资料进行查证复核与研究，并列出二次补充资料清单，在此基础上制定实施方案和评价指标体系。5月27日，评价专家组到市城建局现场调研，与代建单位（含勘察和设计）、监理单位、施工单位、建

设单位和主管单位的相关项目负责人进行了座谈，详细了解项目的各方面情况，并现场查看了项目的相关资料。6月上旬，评价组自行赴工程现场调研并对周边群众开展了满意度调研。随后评价组对调研获得的资料和信息进行整理，召开研讨会，在此基础上撰写了本评价报告。

三、综合评价情况及评价结论

根据实施方案，结合项目资料及调研获得的数据，经综合评价，莞太路品质提升改造工程项目评价结果得分为 78.2 分，绩效等级为“中”（请见表 4，详细评分见附件 1）。专家组综合评价认为：

该项目立项有明确依据，立项程序基本规范，专项债的投向符合国家相关规定；项目管理过程基本规范，采取了一定管控手段；项目最终完成了原定建设任务，工程质量合格；项目实施后，莞太路交通通行能力与效率均有所提升，一定程度缓解东莞大道交通压力，莞太路沿线景观和面貌有了明显提升，项目取得了一定社会效益。但本项目也存在一些不足之处，主要体现在：1. 社会代建的优势未能充分发挥，采取社会代建模式必要性与合理性值得商榷；2. 部分招采程序不合规，合同风险管理不到位；3. 人行天桥的设置论证不足，目前部分人行天桥使用效果不佳；4. 工程设计变更较多，导致工期滞后；5. 预期收益尚未实现，存在

一定偿债风险。

表 4: 绩效指标评分一览表

序号	一级指标	分值	得分	得分率
1	决策	15	13	86.67%
2	管理	35	27.5	78.57%
3	产出	25	21	84%
4	效果	25	16.7	66.8%
5	总分	100	78.2	78.2%

四、绩效评价指标分析

(一)项目决策情况

该部分二级评价指标包括项目决策、绩效目标、资金投入三大部分，分为 5 个三级指标和 6 个四级指标。分值权重为 15 分，评价得分为 13 分，得分率为 86.67%。

(1) 项目决策方面。主管单位市交通局于 2019 年委托上海市政工程设计研究总院(集团)有限公司对该项目进行了可行性研究论证，最终经东莞市人民政府同意立项实施，且列入市品质交通千日攻坚行动任务清单，作为三年优先保障项目，立项程序

基本规范。该工程项目实际于 2021 年施工，2023 年完工。该项目的部分资金来源于 2023 年-2025 年发行的 12 期《广东省东莞市国际创新发展产业园区基础设施建设项目》政府专项债，债券发行时该工程已开工并完成部分建设内容，且属于政府投资的公益性项目，符合当时专项债券支持领域和方向，项目决策合规，程序基本规范。但可行性研究等事前程序不够严谨，如前后两个可研报告^②关于天桥数量的变动，投资规模增加等没有充分论证。即 2020 年 2 月由市交通局委托上海市政工程设计研究总院（集团）有限公司出具的可研报告，总投资规模为 7.38 亿元，而 2020 年 8 月 10 日由市城建局委托同济大学建筑设计研究院（集团）有限公司出具的可研报告，总投资规模为 8.15 亿元，按理说后一个可研报告应在前一个报告（向市政府申请立项使用）基础上作深化，但实际上建设内容发生了较大变化，投资规模也变大，内容与预期目标匹配度不足等。

（2）绩效目标方面。该工程在 2019 年刚立项时的定位是“中心区快速化改造”，旨在提升中心区路网快速疏散能力，分流东莞大道交通压力。后来在 2020 年 11 月 11 日市品质交通千日攻坚行动总指挥部第十六次工作会议上，由“莞太路（鸿福路-东莞大道段）快速化改造工程”更名为“莞太路品质提升改造工程”，项目目标随即改为“提升莞太路交通通行能力与效率、缓解东莞

^② 即 2020 年 2 月由上海市政工程设计研究总院（集团）有限公司出具的可研报告和 2020 年 8 月 10 日同济大学建筑设计研究院（集团）有限公司做的可研报告。

大道交通压力、提升景观和服务沿线居民与商业经营发展。”项目绩效目标除了提高交通通行能力，缓解东莞大道交通压力的同时增加了品质提升的内容，目标基本明确和完整性。但建设单位提供的绩效指标不够完整齐全，也不够科学合理，难以全面反映绩效目标实现程度，如社会效益指标只设“安全文明施工情况”等，这是扣分的主要原因。

(3) 资金投入。该项目的资金需求测算经过了可行性研究，概算批复等程序，确定项目概算总投资 74436.58 万元，建设全长约 6.75 公里双向 8 车道城市主干道，结合项目建设目标和内容，在代建模式下，该项目的单位造价基本符合行业同类项目水平。另外，该项目的部分资金来源于 2023 年-2025 年发行的 12 期《广东省东莞市国际创新发展产业园区基础设施建设项目》，发债时“一案两书”对项目的资金需求及相关风险进行了研究论述，并最终发债成功，资金测算基本合理。

(二) 项目管理情况

该部分二级评价指标包括预算管理、资金管理、资产管理、偿债风险防控和事项管理五大部分，分为 8 个三级指标和 21 个四级指标。分值权重为 35 分，评价得分为 27.5 分，得分率为 78.57%。

(1) 预算管理。该项目为东莞市优先保障的重点工程，预

算的编制，包括内容、测算依据、投资额等按照标准和程序要求进行，也经过了财政审核。专项债券收支、还本付息由东莞市统一纳入当年政府性基金预算管理，程序基本规范。

（2）资金管理。包括资金使用及时性和资金使用合规性两个三级指标。从资金使用及时性角度看，根据项目单位提供的资料分析，资金使用整体还是比较及时，资金到位后基本能及时拨付给相关参建单位。从资金使用合规性看，评价组审查相关资料，发现资金的用途、管理、支付手续等符合相关财务管理要求，未发现违规情况。

（3）资产管理。该工程已建成但尚未进行资产移交，根据建设单位补充的资料显示，该项目已在广东省行政事业性国有资产管理信息系统建立该项目在建工程卡片，并根据每月计量支付情况，更新卡片信息。但没有专项债券项目资产明细台账，资产跟踪管理还不到位。

（4）偿债风险防控。融资与收益平衡、还本付息和风险化解三个三级指标。关于融资与收益平衡的评价，主要基于专项债的募投资料，并结合评价日获取的相关信息进行综合评判。目前，该专项债统一由东莞市财政部门按约定的利率进行半年/一年付息，后续还本估计也由市财政和南城街道兜底。经核实，募投报告所陈述的收益项目基本没有实施，实际融资收益覆盖倍数比申报材料预测要低，项目预期收益与项目建设年度匹配度不足，因

此存在一定偿债风险^③。此外，虽然募投报告中“项目风险控制”包括了“还款保障措施”，但主要是由市财政和南城街道按 5:5 比例分担并承担兜底还款责任，简单列举了几个措施，但不够具体科学，在财政收入紧缩的发展形势下，偿债风险化解不足，易造成最终由财政兜底的局面，增加地方债务风险，这是扣分的主要原因。

(5) 事项管理。这主要涉及监管有效性问题，从监管制度到过程监督，整体上看，工程质量监督、工程建设规范等制度基本健全，项目单位和代建单位也采取了一定的监管措施确保工程最终完成建设。但是存在以下问题需要重视和加以改进：①代建模式的选择理由是提高工程建设效率和保障工程质量，但从实际情况看，工程效率未达当初目标，工期滞后，未能充分发挥其优势，代建效果不佳；②设计、勘察等未经单独招采程序确定服务商，而是直接并入代建单位遴选程序与合同中，不符合当前相关法规及规章要求。此外，设计、勘察等合同内容直接以附件形式附在代建合同后不合理，部分条款约束力不足等，合同管理有效性不足；③施工管理与控制不足，工程设计发生大量变更（共 66 项），其中主体工程变更率为 4.44%^④，景观工程变更率为 8.75%，电力迁改工程变更率为 5.93%，整体设计变更率为 4.8%。大量

^③ 虽然根据《国务院办公厅关于优化完善地方政府专项债券管理机制的意见》（国办发〔2024〕52 号）规定，目前国家允许市内实现区域平衡，但发债时所论证的收益项目在现实中未能实施，仍然存在一定偿债风险。

^④ 主体工程变更中，污水管 3071.85 万元、110 千伏 579.1 万元，该部分为市政府新追加建设项目，不纳入计量。

变更的影响下，工期延误较为严重。以上问题是扣分的主要原因。

(三)项目产出情况

该部分二级评价指标包括建设产出数量、建设产出质量、建设产出时效、经济成本、社会成本和生态环境成本六大部分，分为7个三级指标和8个四级指标。分值权重为25分，评价得分为21分，得分率为84%。扣分的主要原因是项目建设进度及时性不足，工期延误较严重，结算不够及时等。

评价组综合评价，认为本项目产出目标部分完成，主要体现在：

1.完成工程建设任务，工程质量验收合格

该项目的工程建设任务是，完成约6.75公里，双向8车道的城市主干道提质改造工程，包括主体工程、景观工程和电力迁改工程三大部分。查看验收报告及相关资料，并结合实地调研，三大工程于2023年均已完工并实际投入使用。其中主体工程、景观工程和电力迁改工程分别于2023年8月7日、2023年10月31日和2025年2月27日验收合格。表观质量整体良好，但现场调查发现局部沥青有破损，个别绿植枯死或稀疏，观感欠佳，未养护到位等，需要做好后续收尾与维护工作。

2.工程完成及时性不足，延期较严重，结算不够及时

该项目三大工程：1.主体工程，计划于2021.2.4施工，至

2022.12.5完工，工期670日^⑤；实际于2021.5.31施工，2023.8.7竣工，实际工期为805日，按原合同工期延期约135日，经审批工期延期后，未出现延期；2.景观工程，计划于2021.6.2施工，2022.12.7日竣工，工期670日^⑥；实际于2021.5.31施工，2023.10.31竣工，实际工期为910日，**延期240日**；3.电力迁改工程，计划于2021.12.8施工，2022.4.26竣工，工期140日；实际于2021.3.10施工，2023.1.6竣工，实际工期为666日，**延期526日**。详见表1。延期的主要原因包括：因勘察不到位发生变更，与相关部门的沟通协调不畅延误进度，部分工程设计反复变更拖延工期，新增工程内容，新冠疫情影响等。三大工程均于2023年完工并投入使用。截至评价日，完成了主体工程结算，景观工程、电力设施迁改施工合同及部分服务合同未完成结算。根据建设单位提供的资料和综合调研情况看，专家组认为该项目结算还不够及时。

3.预估建设成本不超总概算，项目整体成本控制良好

该项目产出成本包括经济成本、社会成本和生态环境成本三部分。其中实施成本包括整个工程项目的最终投入规模，由于工程尚未完成结算和决算，因此尚未知晓最终的实际投资成本。但根据建设单位最后提交的“莞太路合同结算情况汇总表”统计，目前已结算的10个合同项总额为59009.19万元，尚未结算的9个

^⑤ 2023年3月24日经审批同意延期137天，主体工程工期目标修改为807日。

^⑥ 经审批同意延期240天，但审批表中审批日期空白，查看申请内容，为完工后再补审批，专家组认为不妥，不予采纳。

合同项，总额为11395.07万元，合计70404.26万元，总投资不超过批复概算的74436.58万元。因此，综合以上因素，评价组认为该项目经济成本控制良好。

由于工程还在缺陷责任期，尚未移交管养，无法判断实际管养成本，但据调查，该项目纳入属地相关部门管养，按当前的管养成本进行，预期运营成本可控。社会成本方面，虽然建设过程发生过不少居民投诉（近50项），主要集中在噪音扰民，影响交通通行和商铺经营等方面，但代建单位和建设单位基本也能及时回复和处理，没有发生过被行政部门处罚、媒体负面报道和安全生产事故负面影响等情况。生态环境成本方面，虽然建设过程中发生过污染道路等投诉事项，但未发生过因重大生态环境破坏而被行政部门处罚情况。因此，经济成本、社会成本和生态环境成本整体控制良好。

（四）项目效益情况

该部分二级评价指标包括实施效果和满意度两大部分，分为3个三级指标和5个四级指标。分值权重为25分，评价得分为16.7分，得分率为66.8%。扣分的主要原因是道路通行效率提升与拥堵缓解情况与预期目标有一定差距，个别工程的使用效果不佳，运维不到位，社会公众满意度还有待提高等。

评价组综合评价，认为本项目效果目标部分完成，主要体现

在:

1.行车道通行效率得到提升,道路拥堵情况得到一定程度缓解,但行人通道效率提升表现一般

评价组通过现场实测和导航预估测量等方式,结合预定目标对本工程项目分析后发现,项目实施后,莞太路的通行效率有所提升。实测平峰 12-14 分钟,高峰 17-20 分钟^⑦,通行效率平峰提高 40%左右,高峰提高 32%左右,与设计目标(通行效率平峰提高 60%,高峰提高 65%。即改造后达到平峰: 8-10 分钟、高峰 8-10 分钟;改造前平峰: 22 分钟、高峰 26 分钟))还有一定差距。与此同时,东莞大道通行效率略有提高但还不够显著,该工程能分流部分东莞大道的交通压力但整体效果尚未能充分发挥出来。另外,项目实施后,莞太路交通拥堵缓解情况良好,原来的拥堵点基本得到有效缓解。问卷调查显示(详见附件 2),82.3%的市民认为莞太路基本不堵了,交通拥堵缓解情况良好;专家组多次在在高峰期和平峰期进行实测,除了高峰期有个别路口略有拥堵外,其他时间和路段基本畅通。但同期东莞大道拥堵缓解情况,虽比以前稍好但整体缓解情况不够理想。问卷调查显示,53.8%的市民认为东莞大道拥堵得到有效缓解,专家组进行实测并结合导航预估测量,发现东莞大道的拥堵情况较之前确实没那么严重,拥堵得到一定程度缓解,但整体还不理想。

^⑦ 由鸿福路口往大龙路方向测量。

另外，该工程项目实施后，问卷调查结果显示，只有 71.4% 市民认为行人通道（天桥、人行横道等）的通行效率有所提升，主要问题集中在部分天桥人流量过少（如新基南天桥、广彩路天桥等），部分市民反映行人出行还是不够便利等。

2. 可持续影响和满意度有待进一步提高

评价组调查发现，由于原设计的两个路口（莞太路众利路口、阜东路交叉口）未完成全封闭，行人过街对行车有一定影响，部分天桥人流量不足（如新基南天桥、广彩路天桥等），天桥运维及绿植养护还不到位（部分天桥卫生不佳，部分绿植枯萎未及时补种）等，一定程度影响效果持续实现。问卷调查结果显示（详见附件 2），公众满意度为 81.4%，不满意的原因主要是施工时间太长，影响商铺的生意；部分天桥和人行道设置不合理，市民过街不方便；施工影响市民休息和出行等。总体上看，该项目可持续影响和满意度还有待进一步提高。

五、绩效管理存在的问题

如前文所述，该项目最终完成工程建设任务，验收合格并投入使用。工程实施后，莞太路沿线道路和景观品质得到明显提升，通行效率也得到一定程度提升，项目目标得到一定程度实现。但在评价过程中，评价组还是发现该项目绩效管理存在如下问题，亟需重视和改进。

（一）社会代建的优势未能充分发挥，采取社会代建模式必要性与合理性值得商榷

根据《东莞市财政投资建设项目代建制管理办法（试行）》（东府办〔2018〕91号），代建政策目标是：创新体制机制，实施专业化代建，高效率代建，全流程代建，全面提升代建制管理效能，加快城市品质提升步伐。关于适用范围，该办法第四条规定：代建项目原则上为纳入年度市财政投资建设项目计划预备项目，用地、规划条件基本落实，投资额5000万元以上（含5000万元），其中经市政府批准的城市品质三年提升计划项目投资额可放宽至3000万元以上（含3000万元）。除此外，该办法并未规定其他适用社会代建模式的具体要求。建设单位提出社会代建模式的主要理由是该项目要求的工期紧张，项目复杂，按传统自建模式难以按时开工和完成建设，而社会代建可提高工程建设效率，按时开工和高质量完成建设任务，提高工程质量和实施效果。即该项目采用社会代建模式，由全过程咨询类企业代建，预计可按市政府要求在2020年10月动工。市城建局提出的具体理由：一是可以节省工可编制、设计单位招标、监理单位招标文件编制、招标公告公示、答疑补遗、评标定标、中标公示、签订合同等时间，初步估计至少可节省8个月；二是该工程要求高标准规划和实施，涉及专业多且复杂，综合性非常强，采用社会代建模式，由全过程咨询类企业代建可以发挥其项目管理、勘察设计和造价

咨询等综合优势，确保规划方案的实施效果；三是该项目为中心区现状道路，车流量大，施工条件较复杂，对工程质量、现场安全文明施工要求高，而全过程咨询类企业代建单位统筹协调能力强，拥有全产业链优质供应商、合作伙伴，质量、进度、现场安全文明施工控制经验丰富。

但调查发现，该项目社会代建模式的优势并未能充分发挥出来，主要体现在：**1.工程建设效率未达预期目标。**如景观工程，2021年5月3日施工，实际工期910日，原定工期670日^⑥，**延期240日**；电力迁改工程，2021年3月10日施工，实际工期666日，原定工期140日，**延期526日**。两大工程均未能在预期的2020年10月施工，且实际工期更长。**2.代建单位在项目管理、统筹协调、规划方案等方面优势未能发挥出来。**虽然代建单位在工程项目管理，专业技术力量等方面有丰富经验，但是代建单位在该项目协调统筹各政府部门、参建单位等方面存在明显短板，难以协调统筹相关部门工作，最后还是需要建设单位市城建局出面协调解决；此外，在项目管理、设计规划方案等方面，实际上建设单位深度参与其中方能推动项目建设，代建单位的作用和优势并未能充分发挥出来。如电力和光缆迁改，需要建设单位与相关部门进行多次协调方能推动。而且，电力迁改工程完工两年多尚未完成验收，也说明代建单位在项目统筹协调方面存在短板。

^⑥ 经审批同意延期240天，但审批表中审批日期空白，查看申请内容，为完工后再补审批，专家组认为不妥，不予采纳。

3.工程建成后实施效果与原定目标还有一定差距。一是莞太路的通行效率有所提升，但提升效果与目标还有一定差距，如莞太路通行效率平峰提高 40%左右，高峰提高 32%左右，与设计目标（通行效率平峰提高 60%，高峰提高 65%）还有一定差距，同时分流东莞大道车流的效果还不够理想。二是天桥的使用效果不佳。整体上天桥的使用率不高，人流量偏少，尤其新基南天桥、广彩路天桥等，专家组实地调研发现，即使在上下班高峰期和晚上，人流量都很少，天桥的作用未能充分发挥出来。

综上所述，该项目采取社会代建模式本意想提高效率和效果，但实际上未达预期目标，与传统自建工程模式相比并无明显优势。此外，还需要多支付 730 多万代建费，资金投入产出不够匹配，整体成本偏高，代建的必要性与合理性值得商榷。

（二）部分招采程序不合规，合同风险管理不到位

一是代建单位遴选程序中，直接将勘察、设计等并入代建谈判文件与代建合同，没有经过招标采购程序确定勘察、设计单位违反相关法规。理由：1.根据《必须招标的基础设施和公用事业项目范围规定》（发改法规规〔2018〕843号）第二条和《必须招标的工程项目规定》（国家发展改革委 2018 年第 16 号令）第二、五条规定，勘察、设计等服务的采购，单项合同估算价 100 万元人民币以上的，必须招标。该项目的勘察费 238.07 万（其中岩土工程勘探 175.19 万，物探 62.88 万），工程设计费 1798.91

万元，单项已超 100 万元，按规定必须招标。《关于规范我市政府采购工程及工程前期配套服务招标采购有关问题的通知》（东财〔2019〕25 号）第三条明确规定“工程造价咨询、工程设计、工程勘察、工程监理，单项合同估算价在工程服务招标规模标准 100 万元以上的上述项目，采购单位应实行建设工程招标，由发改、住建等行政主管部门按照《中华人民共和国招标投标法》及相关规定实施监管。”此外，东莞市发改局对可研的批复文件（东发改投审〔2021〕1 号）已明确了勘察、设计必须公开招标。

2. 建设单位对代建模式下勘察、设计等可以不招标的依据理解有误。

该项目的勘察、设计等不招标的主要依据是《东莞市财政投资建设项目代建单位预选库管理实施细则》第二条“代建单位同时具备包括投资咨询、勘察、设计、工程监理、招标代理、造价等全部或部分工程咨询能力的，在符合相关法律法规和资质标准的前提下，可以承担代建项目相应的工程服务业务，无须另行招标”，以及《东莞市财政投资建设项目代建制管理办法（试行）》（东府办〔2018〕91 号）第二条规定“代建项目一般实行全过程代建。代建单位同时具备包括投资咨询、勘察、设计、工程监理、招标代理、造价等全过程咨询能力的，可实行全过程管理总承包；代建单位不具备全过程咨询能力的，可以联合体形式实行全过程管理总承包，也可依法依规选择其他具备相应资质或能力的单位。”但无须另行招标的大前提是“符合相关法律法规和资质标准”，

只符合相关资质标准但不符合相关法律法规,仍然需要按规定招标。另外,具备相应资质可以实行“全过程管理总承包”,但并不意味着可以直接委托给代建单位实施,满足必须招标条件要求的仍然需要招标。

二是合同风险管理不到位。主要体现在:1.将工程前期咨询、勘察、设计承包内容并入代建合同,并以附件形式约定了相应的服务费用(按相应收费标准的80%计取)、支付方式和时间,而对服务内容、工作量、成果和验收等核心内容未作详细约定,由于无明确勘察、设计任务而导致后续出现难以审核相关工作量与结算相关费用的难题(如勘察费用至今未支付,主要原因是勘察单位与审核部门对工作量产生分歧,难以确定最终工作量)。2.合同条款约束力不足。如代建合同约定“代建人应在概算审定且全部设计文件完成后7天内提交保证最大工程费用报告,保证最大工程费用协议是合同文件的组成部分”,但实际上代建单位从未提交而建设单位也没有要求提交;代建合同约定了代建工作进度计划及期限要求,但是实际上约定的8条内容无一能做到,根据专用条款中的17条违约条款,代建单位应承担相应违约赔偿责任,实际上并没有执行。此外,施工合同(主体、景观和电力迁改)、监理合同、造价咨询合同等未约定合同签订时间,规范性不足。

(三)人行天桥的设置论证不足,目前部分人行天桥使用效

果不佳

1.人行天桥设置数量与位置未经多方案技术经济比选，必要性与合理性不足。坐标 K0+730 至 K6+570 共设置 9 座人行天桥。其中，新建 5 座天桥，新建天桥间距在 340 米-685 米；对原有 4 处天桥进行美化（沙苑人行天桥、创意坊人行过街天桥、环城西路人行天桥、大龙路人行天桥）。对比 2020 年 2 月由上海市政工程设计研究总院（集团）有限公司出具的《莞太路快速化改造项目可行性研究报告》，代建单位后来出具的工可报告和初步设计方案新增人行天桥 3 处（原计划新建 2 座），即车站路南侧靠近东晖实验学校处、新兴二路（西）众利路（东）处、新基路与广彩路之间处，总投资约增加 2656.92 万元。根据《城市人行天桥与人行地道技术规范(CJJ 89-95)》2.4 设计原则，天桥或地道的选择应根据城市道路规划，结合地上地下管线、市政公用设施现状、周围环境、工程投资以及建成后的维护条件等因素做方案比较（2.4.2 条）；规划天桥与地道应以规划人流量及其主要流向，因地制宜采取交通管理措施，保障行人交通安全和交通连续性，并做出有利于逐步形成步行系统的总体布局（2.4.3 条）等。概括而言，天桥设置需要综合考虑路网规划，路口人流量和车流量，公共车辆站点等因素，既要有利于提高行人过街安全度，又要提高机动车道的通行能力。虽然可研报告对天桥设置有过一定论证，但对天桥的数量设置的必要性分析不足，缺少慢行交通数据支撑，

也缺乏基于相关路段的车流量、人流量阈值等综合数据进行多方案技术经济比选。

2.目前天桥使用效果不佳。评价组通过问卷调查对工程周边居民进行调查发现,不少市民提出天桥没有实质上提高行人通行效率,有些天桥人流量少,整体评价一般。专家组多次赴现场查看发现,即使在上下班高峰期和晚上,天桥人流量都偏少,尤其新基南天桥、广彩路天桥等,天桥使用率不高,但投资较大,产出效益比不理想,天桥的作用未能充分发挥出来。主要原因:一是天桥设置过程中缺少慢行交通数据、相关路段的车流量、人流量阈值等支撑和充分论证;二是原设计的部分路口受周边群众阻挠未封闭,在有平交路口可直接通过路口的情况下,绝大多数都会选择不走人行天桥^⑨。

(四) 工程设计变更较多, 导致工期滞后

一是该项目没有签订单独设计合同,而是以附件内容之一作为代建合同的一部分,且没有约定详细的设计内容及相关要求,致使设计单位对项目功能定位、设计目标、内容、任务及相关要求把握不准,而且建设单位也难以表达完整的确定设计需求,最终导致建设单位在施工过程中根据实际情况频繁提出设计变更要求而延误工期;二是建设单位因需求无法最终确定而没有下达正式设计任务书,设计单位难以很好把控功能定位、设计意图、

^⑨ 据建设单位反馈信息:随着莞太路后续二期、三期的推进,相关路口将封闭,预期未来天桥使用率会提高。

设计内容、深度及方向，导致设计方案在施工阶段变更较多，共涉及 66 项变更，仅天桥设计变更就高达十余次，导致工期延误。

（五）预期收益尚未实现，存在一定偿债风险

截至评价日，该项目已支付 65619.37 万元，其中政府专项债约 38600 万元，来源于 2023 年-2025 年发行的 12 期《广东省东莞市国际创新发展产业园区基础设施建设项目》政府专项债，莞太路品质提升改造工程属于该产业园区基础设施建设的内容之一。根据募投资料，专项债还本付息本应来源于相关配建的收益项目，包括土地出让和经营项目（如收费停车场、充电桩、广告等）。但据调查，近几年经济下行，房地产行业萎缩，作为收益最大的土地使用权出让难度大，经营性项目也基本没有进行配建，因此基本无项目收益，实际融资收益覆盖倍数比申报材料预测要低。目前的主要做法是由市财政和南城街道按专项债相关协议要求还本付息。虽然根据目前专项债管理最新规定，允许市内实现区域平衡，专项债偿债风险有所降低，但随着专项债规模的不断扩大，财政收入增长缓慢持续，未来偿债压力会越来越大，地方债务风险会不断增大，亟需重视专项债的偿债风险防控。

六、绩效管理建议

为使项目能持续发挥良好作用，提高资金的使用效率和效果，提高绩效管理水平和，特提供如下建议供参考。

（一）重新审视社会代建政策目标，谨慎采用社会代建模式

社会代建的政策目标是健全政府投资管理体制，充分利用社会化专业技术和管理力量，提升市政府投资建设项目的建设管理水平和投资效益。在选择何种项目适用社会代建模式时，需要充分考虑是否必要与可行，谨慎采取社会代建模式。建议考虑以下几点：

1.严格限定社会代建适用范围，避免“为代建而代建”。基于实践中出现的问题，社会代建作为创新的投资管理模式，不宜大幅铺开，建议仅对技术复杂、实施难度大、工期紧迫的超大型项目采用代建模式，且从严控制。执行时明确“专业技术性强”的量化标准，需在代建方案中列明具体技术难点（如深基坑、桥梁、综合管廊等），代建模式的成本与非代建成本的差异分析，避免普通项目占用代建资源。另外，坚持“能自建不代建”原则，对水务、交通等具备专业能力的部门，鼓励自主建设。

2.厘清建设单位和代建单位职责，避免监管缺位与越位，提高代建效率。一是虽然代建单位承担了项目的日常建设管理职责，但并非建设单位可以甩手不管。建议强制建设单位参与关键节点监督，在代建合同及相关的协议中明确建设单位对设计变更、超概算签证、主要设备招标等联合审批权，弱化“以包代管”；同时，建立双轨制验收机制，重要分项工程（如地基、主体结构）由委托单位委托第三方检测，避免代建单位“自检自验”，确保

工程质量。二是即使采用全过程代建，但由于代建单位在目前我国行政管理体制下，其与相关行政职能单位的沟通与协调能力不足，效果不佳。建议在代建合同中，明确代建单位的主要职责是工程建设管理，涉及与相关行政职能部门沟通协调的事项由代建单位提出，建设单位负责协调处理。充分发挥建设单位和代建单位的优势，两者密切配合才能提高代建效率和效果。

3.建立社会代建项目后评估制度，动态优化政策。强制开展项目后评价，如建设单位需在项目竣工后2年内提交《代建效能评估报告》，重点分析投资控制、工期、质量与自主建设的差异，以及项目建设目标达成情况。若评估效果良好，总结经验，应用到其他相关代建项目中去；若评估效果不理想，应分析原因，吸取教训，从严控制社会代建模式并适时调整政策内容。

（二）严格按国家相关法规进行工程招采，加强合同风险管理

一是加强招采过程合规管理，提升招采效果。首先，不管是代建还是传统自建模式，均需严格遵守有关国家强制招标的法规，包括但不限于《招标投标法》、《招标投标法实施条例》、《必须招标的基础设施和公用事业项目范围规定》（发改法规规〔2018〕843号）、《必须招标的工程项目规定》（国家发展改革委2018年第16号令）等，严禁拆分项目或以其他方式规避招标，这是工程建设的红线，不得突破。其次，建设单位和代建单位需要对代建

模式重塑认知。全过程代建并非意味着只有代建单位同时具备投资咨询、勘察、设计、工程监理、招标代理、造价等全部或部分工程咨询能力且自己直接承担相关工作才能达成代建的目标，从而认为代建单位具备相关资质就应该且能直接实施相关服务工作。再次，为提高建设效率和质量，可根据项目的实际情况，将勘察、设计等合理地纳入一个采购项目进行招标，允许联合体投标，提高中标单位的整体实力和服务质量，代建单位如有相关资质可以直接参与，也可以和其他单位组成联合体（资质不齐全情况下）参与投标。**最后**，规范招投标程序，做好招标前期合规控制，依法必须招标的项目需完成审批/核准手续，明确招标范围、方式和组织形式；审核招标文件编制合规性，避免出现歧视条款等违规风险。

二是优化合同全周期管理，提高合同规范性与有效性。首先，合同签订过程中，施工及其他相关服务事项（监理、勘察、设计、造价咨询等）应按照相关法规要求分别单独招采和签订合同，约定明确的工作内容、标准、付款条件、违约责任等，避免多个不同事项合并在一个合同中，同时加强审核合同与招标文件是否一致。**其次**，完善合同内容。合同中细化技术标准、工程或服务内容、服务期限或工期、付款节点、变更程序、验收标准等核心内容，避免歧义，尽量采用示范文本（如住建部施工合同范本）；同时注意填写完整合同各项要素（签订时间、地点等），提高合

同规范性与约束力。最后，依据合同及相关国家标准做好履约管控。如对照付款条件审核是否可以付款；相关参建单位的行为是否触碰相关违约条款需要承担违约责任，以及如何承担责任；履约验收是否符合合同及国家标准；结算流程是否规范与及时等，提高合同严肃性与约束力。

（三）提高工程设计的科学性与稳定性，规范工程变更，降低变更风险

首先，做好需求确认和充分详实的可行性研究与方案论证。一是可行性研究单位和设计单位应在实施前，采取会商等方式与业主单位及相关利益主体进行需求深度挖掘，包括项目功能定位、性能要求、建设标准、预算金额、进度安排、安全、环保、运维等各方面，组织正式评审会议，由所有关键利益相关方确认《项目需求说明书》，作为后续设计的基础和合同依据。二是严格按照工程设计规范及标准做好可行性研究报告与工程设计。对重大技术路线、选址、规模、标准等进行多方案技术经济比选，深入论证优缺点、风险、全生命周期成本，避免在初步设计或施工阶段再进行颠覆性修改。特别是针对城市道路、人行天桥、隧道、管线等工程，应根据当前有效的设计规范与标准，做好相关论证，方案比选等工作，结合建设目标和实际情况，综合考虑建设成本和绩效，提出科学合理的设计方案。

其次，提前明确设计任务和要求，提高设计的科学性与稳定

性。基于《项目需求说明书》和可行性研究成果，编制详细的设计任务书^⑩。明确设计范围、目标、原则、依据（规范、标准、政策）、深度要求、成果交付清单、进度计划、接口要求、关键控制点、特殊技术要求等。设计单位根据设计任务书，结合勘察成果及实际情况出具设计方案及施工图，经建设单位审查并组织专家评审修改后，上报发改批复。经审定和批复的设计方案，施工过程中应严格遵守，严格控制设计变更，除非确实遇到施工技术障碍和其他无法克服且影响工程质量和性能的事项才允许变更。确实需要变更，严格遵守变更程序，尽量避免人为主观因素发生频繁变更，提高设计的科学性与稳定性。

（四）加强对工程实施后效果评估，提高项目实施的科学性

一是建立工程实施后评估常态化机制。《东莞市政府投资建设项目建设项目代建制管理办法》（东府办〔2022〕39号）第四十四条明确“实施项目代建后评价”，建议工程建设项目完工后1-2年内需进行实施后效果评估，包括：工程性能指标（如1年内），如路面质量、排水效能、附属设施等；交通功能指标（如1-2年），如早晚高峰通行效率、道路安全水平、慢行体验等；社会经济与生态指标（如1-2年），如经济效益（周边土地增值率、商业营业额增长率）、环境影响（噪声分贝下降值等）、公众满意度（居民投诉率、问卷调查满意率）等。从而科学评判工程建设的绩效

^⑩ 任务书原则上由建设单位制定和下达，但也可由设计单位编制初稿，经建设单位修改和确认后下达。

表现，为后续类似项目的建设提供经验支撑。

二是强化结果应用与构建责任闭环。根据后评估结果，梳理问题并落实责任主体，能整改的限时整改，不能整改的追究相关主体责任，在后续相关项目中避免再发生类似问题，如发现好的经验做法，及时应用到后续类似项目中去。同时，建立责任追溯与绩效挂钩机制，如代建单位，后评估得分占最终结算款一定比例（如 5%-10%），并在代建合同中明确；将评估发现的问题纳入勘察单位、设计单位、施工单位等企业信用档案^⑩；基于评估结果动态调整养护部门养护资金等。

附件 1：莞太路品质提升改造工程项目绩效评价指标表

附件 2：莞太路品质提升改造工程项目满意度调查问卷报告

项目负责人签字：张军
受委托机构公章（盖章）


^⑩ 根据问题实际情况，确定相应责任主体。

莞太路品质提升改造工程绩效评价指标表

一级指标		二级指标		三级指标		四级指标				工作组评价		
名称	权重 (%)	名称	权重 (%)	名称	权重 (%)	名称	权重 (%)	指标解释	指标说明	评分标准	评价得分	评价意见
决策	15	项目决策	6	决策依据充分性	4	决策论证	4	根据项目立项、开工、资金来源落实情况、年度内形成实物量完成情况、债券资金总需求情况等，全面综合评估项目“急需、成熟、统筹、集中”情况，用以反映和考核项目申请专项债券资金需求的决策的充分性。	评价要点： ①项目是否属于中央、省、市等重点支持项目； ②项目是否立项，立项程序是否规范； ③事前是否经过必要的可行性研究、专家论证、风险评估、预算绩效评审（或事前绩效评估）和集体决策等程序； ④项目实施内容是否与预期目标相匹配，可行性研究等事前程序是否严谨科学； ⑤项目建设所需各类资金来源依据是否充分，筹措计划是否科学可行，所需资金是否及时到位； ⑥项目是否完成勘察、设计、用地、环评、开工许可等前期工作，达到开工建设条件情况； ⑦年内是否可支出使用完毕，年内是否可形成实物工作量； ⑧是否体现集中财力办大事的原则和要求。	全部符合评价要点的，得4分；每出现一点不符合扣0.5分。如有佐证材料不充分等其他情况，结合实际，酌情得分。	3	可行性研究等事前程序不够严谨，如前后两个可研报告（即2020年2月由上海市市政工程设计研究总院（集团）有限公司出具的可研报告和2020年8月10日同济大学建筑设计研究院（集团）有限公司做的可研报告）关于天桥数量的变动，投资规模增加等没有充分论证，内容与预期目标匹配度不足等。
				决策内容合理性	2	投向方向	2	项目符合专项债券支持领域和方向等情况，用于反映和考核项目申请专项债券资金需求的合规性。	评价要点： ①项目是否属于政府投资项目； ②项目是否属于公益性项目； ③项目是否符合专项债券支持领域和方向； ④项目专项债券资金建设内容是否符合专项债券使用管理要求。	全部符合评价要点的，得2分；每出现一点不符合扣0.5分。如有佐证材料不充分等其他情况，结合实际，酌情得分。	2	
		绩效目标	6	绩效目标合理性	2	完整性	2	项目绩效目标设置完整情况，用以反映和考核项目绩效目标各项指标充分设置情况。	评价要点： ①是否包含年度绩效目标和实施期绩效目标； ②是否包括预期提供的公共产品或服务的成本、产出、效益指标、偿债风险指标等主要指标。	全部符合评价要点的，得2分；每出现一点不符合扣1分。如有佐证材料不充分等其他情况，结合实际，酌情得分。	2	
						相关性	2	项目所设定的绩效目标设置的合理情况，是否符合客观实际，用以反映和考核项目绩效目标与项目实施的相符情况。	评价要点： ①是否准确体现决策意图； ②是否与资金或项目属性特点、支出内容相关； ③在当前社会事业发展水平下，绩效目标及各项绩效指标是否与资金额相匹配； ④预期产出效益和效果是否符合正常的业绩水平。	全部符合评价要点的，得2分；每出现一点不符合扣0.5分。如有佐证材料不充分等其他情况，结合实际，酌情得分。	2	
				绩效指标明确性	2	可衡量性	2	依据绩效目标设定的绩效指标是否清晰、细化、可衡量等，用以反映和考核项目绩效目标的明细化情况。	评价要点： ①绩效目标设置是否有相应指标与指标数值支撑； ②是否可分阶段细化分解为若干指标； ③指标是否与项目目标任务数或计划数相对应； ④指标体系是否能反映预期的产出和效益目标实现程度，是否符合正常的行业和业绩水平标准，目标是否具有现实可衡量性。	全部符合评价要点的，得2分；每出现一点不符合扣0.5分。如有佐证材料不充分等其他情况，结合实际，酌情得分。	1	建设单位提供的绩效指标不够完整齐全，也不够科学合理，难以全面反映绩效目标实现程度，如社会效益指标只设“安全文明施工情况”等。
						资金需求合理性	3	需求合理性	3	专项债券资金需求经过科学测算情况，用以反映和考核项目专项债券资金需求申报的合理性。	评价要点： ①项目收入、成本及预期收益依据是否充分； ②项目收入、成本及预期收益测算是否科学合理； ③申请专项债券额度是否与项目实际需要匹配情况，造价是否畸高或畸低，资金需求规模是否与同类项目相当。	全部符合评价要点的，得3分；每出现一点不符合扣1分。如有佐证材料不充分等其他情况，结合实际，酌情得分。



一级指标		二级指标		三级指标		四级指标				工作组评价																						
名称	权重 (%)	名称	权重 (%)	名称	权重 (%)	名称	权重 (%)	指标解释	指标说明	评分标准	评价得分	评价意见																				
		预算管理	3.5	预算管理规范性	3.5	预算编制	3.5	专项债券收支、还本付息纳入政府性基金预算管理情况，用以反映和考核项目专项债券预算管理规范性。	评价要点： ①预算编制是否经过科学论证； 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的相匹配； ⑤专项债券收支是否纳入当年政府性基金预算管理； ⑥还本付息是否纳入当年政府性基金预算管理； ⑦纳入当年政府性基金预算管理程序是否规范。	全部符合评价要点的，得3.5分；每出现一点不符合扣0.5分。如有佐证材料不充分等其他情况，结合实际，酌情得分。	3.5																					
								资金管理	7	资金使用及时性	4	拨付进度	1	债券拨付支出进度，用以反映或考核项目债券资金预算执行情况。	评价要点： ①债券拨付支出进度=债券拨付支出额/已发行债券额度； ②收到上级下达的专项债券额度后，是否在1个月之内完成法定审批程序并逐级下达。债券资金下达后是否在3个工作日内办结转贷手续，并尽快拨付到项目。	根据实际和指标权重及拨付时效性综合评分。如有佐证材料不充分等其他情况，结合实际，酌情得分。	1															
														使用进度	1	债券实际使用进度，用以反映或考核项目债券资金使用情况。	评价要点： ①债券实际使用额/已发行债券额度； ②债券实际使用额/债券拨付支出额。	根据实际和指标权重综合评分。如有佐证材料不充分等其他情况，结合实际，酌情得分。	1													
																匹配度	1	债券资金拨付和使用进度与项目建设进度匹配情况，用以反映和考核项目专项债券资金科学充分保障项目建设情况。	评价要点： ①债券资金拨付是否与项目建设进度匹配； ②债券资金使用进度与项目建设进度匹配情况。	全部符合评价要点的，得1分；每出现一点不符合扣0.5分。如有佐证材料不充分等其他情况，结合实际，酌情得分。	1											
																		自筹资金到位率	1	自筹资金实际到位数与应到位数的比率，用以反映和考核自筹资金落实情况对项目实施的整体保障程度。	评价要点： ①自筹资金到位率=(实际到位自筹资金/应到位自筹资金)*100%。 ②实际到位自筹资金：一定时期(本年度或项目期)内落实到具体项目的自筹资金。 ③应到位自筹资金：一定时期(本年度或项目期)内应安排到具体项目的自筹资金。	根据实际和指标权重综合评分。如有佐证材料不充分等其他情况，结合实际，酌情得分。	1									
										资金使用合规性	3									执行规范性	1.5	债券资金按规定用途使用、按规定履行调整报批手续情况，用以反映和考核项目专项债券资金科学充分保障项目建设情况。	评价要点： ①债券资金用途是否规范； ②债券资金使用是否符合专项债券资金管理要求； ③涉及债券资金用途调整的是否按规定履行调整报批手续。	全部符合评价要点的，得1.5分；每出现一点不符合扣0.5分。如有佐证材料不充分等其他情况，结合实际，酌情得分。	1.5							
																						支出合规性	1.5	项目资金管理、费用标准、支付符合有关制度规定的情况，用以反映和考核项目专项债券资金各项支出的合规性。	评价要点： 资金管理、费用标准、支付手续是否符合有关制度规定的情况。	资金支出完全合规得满分，每发现有1项不符合扣0.5分。如有佐证材料不充分等其他情况，结合实际，酌情得分。	1.5					
										资产管理	1													资产管理规范性	1	建设期资产管理	1	项目建设过程中投入的物资、设备、基础设施等已构成实物资产的管理情况，用以反映和考核建设期资产管理规范性。	评价要点： ①项目建设过程中投入的物资、设备、基础设施等已构成实物资产，是否进行资产跟踪管理； ②建设期资产信息是否完整记录，并建立专项债券项目资产明细台账。	全部符合评价要点的，得1分；每出现一点不符合扣0.5分。如有佐证材料不充分等其他情况，结合实际，酌情得分。	0.5	根据建设单位补充的资料显示，该项目已在广东省行政事业性国有资产管理系统建立该项目在建工程卡片，并根据每月计量支付情况，更新卡片信息。但没有专项债券项目资产明细台账，资产跟踪管理不到位。

一级指标		二级指标		三级指标		四级指标					工作组评价	
名称	权重 (%)	名称	权重 (%)	名称	权重 (%)	名称	权重 (%)	指标解释	指标说明	评分标准	评价得分	评价意见
管理	3.0	偿债 风险 防控	6.5	融资与收益 平衡	3.5	年度收支平衡	1.5	项目每年收支平衡情况，用以反映和考核项目是否具有持续稳定的现金流收入来保障项目每年的还本付息。	评价要点： ①每年末息税前净现金流是否稳定； ②每年末息税前净现金流收入能否反映为政府性基金预算收入或专项收入； ③每年末息税前净现金流是否能覆盖当年还本付息资金。	全部符合评价要点的，得1.5分；每出现一点不符合扣0.5分。如有佐证材料不充分等其他情况，结合实际，酌情得分。	1.5	
						融资收益平衡	1	项目全生命周期预期收益与融资规模匹配情况，用以反映和考核项目偿债风险防控情况。	评价要点： ①项目全生命周期预期收益能否完全覆盖融资还本付息规模； ②融资收益覆盖倍数实际测算值与申报材料（募集说明书、“一案两书”）一致。	分档评分，融资收益覆盖倍数越高分值越高（建议达到1.5倍以上），项目全生命周期预期收益不能完全覆盖融资还本付息规模的得0分。	0.5	调查发现，募投报告所陈述的收益项目基本没有开展，实际融资收益覆盖倍数比申报材料预测要低。
						期限匹配	1	专项债券期限与项目期限匹配合理情况，用以反映和考核项目偿债风险防控。	评价要点： ①专项债券期限是否与项目建设年度相匹配； ②项目预期收益是否与项目建设年度相匹配。	全部符合评价要点的，得1分；每出现一点不符合扣0.5分。如有佐证材料不充分等其他情况，结合实际，酌情得分。	0.5	据调查，募投报告所陈述的预期收益项目未实施，评价组综合评估认为项目预期收益与项目建设年度匹配度不足。
				还本付息	1	专项债券本息按偿还要求及时、足额偿还情况，用以反映和考核项目偿债风险防控。	评价要点： ①是否制定专项债券本息偿还计划； ②专项债券本息是否及时、足额偿还。	全部符合评价要点的，得1分；每出现一点不符合扣0.5分。如有佐证材料不充分等其他情况，结合实际，酌情得分。	1			
				风险化解	2	风险防控预案制定具体、科学可执行的情况，用以反映和考核项目偿债风险防控。	评价要点： ①项目是否制定具体风险防控预案； ②风险防控预案是否具体、科学可执行。	全部符合评价要点的，得2分；每出现一点不符合扣1分。如有佐证材料不充分等其他情况，结合实际，酌情得分。	1.5	在募投报告中的“项目风险控制”中陈述了“还款保障措施”，主要是由市政府承担兜底还款责任，简单列举了几个措施，但不够具体科学。		
				质量监控有效性	2	反映项目是否有相应质量监控制度、标准、措施及手段，监控效果如何。	评价要点： ①为保障项目质量，建设单位和代建单位是否有完善的质量监控制度； ②是否采取了相应质量监控手段，包括监理、会商等，质量监控是否有效等。	符合全部评价要点，得2分；每出现一点不符合评价要点扣1分。如有佐证材料不充分等其他情况，结合实际，酌情得分。	2			
		代建模式科学性有效性	3	反应代建模式必要性、有效性及代建单位的遴选方式、程序等是否符合相关规定。	评价要点： ①代建模式的选择是否具有必要性与合理性； ②代建单位遴选方式和程序是否符合相关规定； ③代建管理是否到位，代建效果是否明显和有效；	符合全部评价要点，得3分；每出现一点不符合评价要点扣1分。如有佐证材料不充分等其他情况，结合实际，酌情得分。	1	调研发现，代建模式未能充分发挥其优势，代建效果不佳。				
		建设程序规范性	2	反映项目建设程序是否遵守相关法律法规和管理制度。	评价要点： ①项目相关报批程序是否合规与完善； ②监理、施工、材料与相关服务采购等招采程序是否完善与合规。	符合全部评价要点，得2分；每出现一点不符合评价要点扣1分。如有佐证材料不充分等其他情况，结合实际，酌情得分。	1	设计、勘察等未经单独招采程序确定服务商，不符合当前相关法规及规范要求。				
		实施进度科学性	1	反映代建相关环节是否制定合理工作计划，确保工程按计划完成。	评价要点： ①项目实施各环节是否有详细计划和实施方案，各分部工程是否能按计划开工建设，各时间节点控制是否明确合理等； ②实施进度计划是否充分考虑实际情况，进度计划是否科学合理，执行效果如何。	符合全部评价要点，得1分；每出现一点不符合评价要点扣0.5分。如有佐证材料不充分等其他情况，结合实际，酌情得分。	0.5	施工进度控制不到位，出现了延期。				

一级指标		二级指标		三级指标		四级指标					工作组评价	
名称	权重 (%)	名称	权重 (%)	名称	权重 (%)	名称	权重 (%)	指标解释	指标说明	评分标准	评价得分	评价意见
		事项管理	17	监管有效性	17	施工管理规范性	3	反映项目施工过程的管理是否规范。	评价要点: ①相关管理文件是否齐全,施工过程中是否遵守安全文明施工规定,是否严格遵守各项施工管理制度和规程,管理监督是否规范,能及时落实整改措施等; ②实施过程中工程变更是否符合实际,是否合理,工程变更是否经过相关变更程序,变更过程材料是否齐全有效; ③项目竣工验收是否按照规定进行,是否符合相关规定,建设工程形成的材料是否按规定及时归档,归档是否完整规范等。	符合全部评价要点,得3分;每出现一点不符合评价要点扣1分。如有佐证材料不充分等其他情况,结合实际,酌情得分。	3	
						设计变更率	3	反映工程在实施过程中变更的情况。	评价要点: 工程设计变更率= (工程实际发生费用-工程合同规定费用)/工程合同规定费用×100%	工程设计变更率控制在5%内的,得3分;在5%~10%内的,得2分;超过10%的不得分。如有佐证材料不充分等其他情况,结合实际,酌情得分。	2	1. 主体工程变更费用绝对值为6048.54万元(其中污水管3071.85万元、110千伏579.1万元,该部分为市政府新追加建设项目,不纳入计量),实际变更费用为2397.59万元,变更率为2397.59/53945.3=4.44%; 2. 景观工程变更费用绝对值为440.44万元,变更率为440.44/5030.74=8.75%; 3. 电力迁改工程变更费用绝对值为112.1万元,变更率为112.1/1888.95=5.93%。 整体设计变更率为(2397.59+440.44+112.1)/(53945.3+5030.74+1888.95)=4.8%。但其中两个工程变更率偏高,适当减分。
						合同管理有效性	2	反映项目实施过程中不同阶段所签订的合同的有效性情况。	评价要点: ①项目涉及的各环节是否按要求及时签订合同和办理相关备案程序; ②合同所约定内容是否完整、合理、全面,约定的付款进度是否合理,是否有调整合同约定等行为,变更合同是否履行相关手续等。	符合全部评价要点,得2分;每出现一点不符合评价要点扣1分。如有佐证材料不充分等其他情况,结合实际,酌情得分。	1	设计、勘察等合同内容直接以附件形式附在代建合同后不合理,部分条款约束力不足等,合同管理有效性不足。
						信息公开	1	专项债券项目信息公开情况,用以反映和考核项目接受社会监督情况。	评价要点: ①专项债券项目各项信息是否及时公开; ③专项债券项目信息公开内容是否准确。	符合全部评价要点,得1分;每出现一点不符合评价要点扣0.5分。如有佐证材料不充分等其他情况,结合实际,酌情得分。	1	
		建设产出数量	6	实际完成	6	工程建设规模实际完成率	6	项目建设实际产出数与计划产出数的比较,用以反映和考核工程项目建设规模目标的实现情况。	评价要点: 工程建设规模实际完成率=(实际完工项目数/计划完工项目数量)×100%。	得分=完成率×6。	6	
		建设产出质量	6	项目建设质量达标率	6	工程建设质量达标率	6	项目建设质量标准与实现情况的比较,用以反映和考核项目工程建设质量达标情况。	评价要点: ①工程材料、各分部工程验收是否合格; ②整个工程是否通过验收; ③表观质量情况:路面铺设与恢复、相关接口是否平整,是否与周边环境协调、美观、整洁,整体观感好。	符合全部评价要点,得6分;每出现一点不符合评价要点扣2分。如有佐证材料不充分等其他情况,结合实际,酌情得分。	5.5	主体工程、景观工程和电力迁改工程验收合格,但现场调查发现局部沥青有破损,个别绿植枯死或稀疏,观感欠佳,未养护到位等,适当扣分。

一级指标		二级指标		三级指标		四级指标				工作组评价				
名称	权重 (%)	名称	权重 (%)	名称	权重 (%)	名称	权重 (%)	指标解释	指标说明	评分标准	评价得分	评价意见		
产出	25	建设产出时效	6	项目建设进度及时性	6	计划工期及时完成率	3	反映项目产出时效目标的实现程度。	评价要点： 计划工期及时完成率=[(工程实际完成时间-工期目标完成时间)/工期目标完成时间]×100%。	及时完成率小于等于0的，得3分；大于0，小于等于10%的，得2分；大于10%，小于20%的，得1分；大于20%的，不得分。如有佐证材料不充分等其他情况，结合实际，酌情得分。	1	主体工程实际工期为805日，合同工期目标670日，2023年3月24日经审批同意延期137天，主体工程工期目标为807日，及时率-0.2%；景观工程实际工期为910日，工期目标670日（经审批同意延期240天，但审批表中审批日期空白，查看申请内容，为完工后再补审批，专家组认为不妥），不予采纳，及时率为35.82%；电力迁改工程实际工期为666日，目标工期为140日，及时率为375.71%。		
						完工结算及时性	3	反映对项目结算进度控制程度。	评价要点： ①是否按文件规定和合同约定开展结算，是否按有关规定进度完成； ②结算程序是否合规，结算争议是否得到及时解决等。	符合全部评价要点，得3分；每出现一点不符合评价要点扣1.5分。如有佐证材料不充分等其他情况，结合实际，酌情得分。	1.5	本项目一共19个合同（其中：施工合同3个，服务类合同16个），截止到评价日，已完成10个合同结算（其中：施工合同1个，服务类合同9个，结算审定金额59009.19万元），主体工程2023年8月7日验收合格，2024年3月13日完成了结算审核。其他工程及相关结算的合同事项未见具体结算时间，综合调研情况看，该项目结算还不够及时。		
		经济成本	3	实施成本	2	成本控制情况	2	项目成本控制情况，用以反映和考核项目实施的经济成本控制和节约。	2	项目成本控制情况，用以反映和考核项目实施的经济成本控制和节约。 ②融资成本控制情况：实际融资成本未超过预算金额，与同类项目相比较市场化融资利率在合理范围内。	根据各项成本控制指标实际完成情况综合评分。如有佐证材料不充分等其他情况，结合实际，酌情得分。	2	该项目未超总概算，符合工程投资控制要求。	
														运营成本
		社会成本	2	社会成本	2	社会发展相关成本	2	用以反映和考核实施项目对社会发展、公共福利等方面可能造成的负面影响情况。	2	用以反映和考核实施项目对社会发展、公共福利等方面可能造成的负面影响情况。 ②项目实施过程中未发生因发生重大安全事故、媒体重大负面舆情报道、群众投诉造成的负面影响。	评价要点： ①项目实施过程中未发生因社会发展、公共福利等方面造成的负面影响被行政部门处罚或补偿等情况。 ②项目实施过程中未发生因发生重大安全事故、媒体重大负面舆情报道、群众投诉造成的负面影响。	根据项目实施相关投诉情况、行政部门处罚情况、媒体报道、安全生产事故发生情况等，综合考核项目实施造成的负面影响，每发现有1项不符合扣1分，直至0分。如有佐证材料不充分等其他情况，结合实际，酌情得分。	2	

一级指标		二级指标		三级指标		四级指标					工作组评价	
名称	权重(%)	名称	权重(%)	名称	权重(%)	名称	权重(%)	指标解释	指标说明	评分标准	评价得分	评价意见
效果	2	实施效果	20	社会效益	16	拥堵缓解情况	6	反映项目实施后，莞太路和东莞大道的交通拥堵情况是否得到有效缓解。	评价要点： ①项目实施后，莞太路交通拥堵情况是否得到有效缓解； ②项目实施后，东莞大道的交通拥堵情况是否得到有效缓解。主要考察早晚高峰期时段。	符合全部评价要点，得6分；每出现一点不符合评价要点扣3分。如有佐证材料不充分等其他情况，结合实际，酌情得分。	3	评价组综合对市民的调查，现场实测和导航预估测量等方式进行分析，发现莞太路交通拥堵缓解情况良好，但同期东莞大道拥堵缓解情况比以前稍好但整体缓解情况不够理想。
						通行效率提升	6	反映项目实施后莞太路通行效率提升情况。	评价要点： ①项目实施后，莞太路机动车通行效率是否得到明显提升（60%以上），与设计目标是否相符（以市政府为起点，东莞大道（富盈酒店）终点进行测算，通行效率平峰提高60%，高峰提高65%。即改造后达到平峰：8-10分钟、高峰8-10分钟；改造前平峰：22分钟、高峰26分钟）； ②项目实施后，东莞大道通行效率是否同步得到提升； ③项目实施后，行人通道（天桥、人行横道等）的通行效率是否得到明显提升，行人过街是否影响机动车通行效率，天桥人流量是否增加等。	符合全部评价要点，得6分；每出现一点不符合评价要点扣2分。如有佐证材料不充分等其他情况，结合实际，酌情得分。	3	莞太路的通行效率有所提升，实测平峰12-14分钟，高峰17-20分钟，通行效率平峰提高40%左右，高峰提高32%左右，与设计目标还有一定差距；东莞大道通行效率略有提高，部分天桥人流量过少，行人通道通行效率提升的认可度只有71.4%。
						环境品质提升影响	4	反映项目实施对道路品质、周边环境品质提升的影响程度。	评价要点： ①项目实施后，莞太路是否更为平整、美观，行驶舒适性和安全性是否有明显提升； ②项目实施后，道路与周边环境是否融为一体，整体观感是否更佳，是否便利周边居民的出行等。	符合全部评价要点，得4分；每出现一点不符合评价要点扣2分。如有佐证材料不充分等其他情况，结合实际，酌情得分。	3.6	现场查看发现，莞太路及周边环境的整体品质良好；调查发现，90.3%的市民认为环境品质提升较好；部分市民反映行人出行还是不够便利。
				可持续影响	4	可持续性影响	4	反映项目目标与效果的可持续性，管理、费用等的可持续性情况。	评价要点： ①项目的相关运营维护是否到位，项目是否能持续发挥良好的作用； ②建设效果是否达到预期目标，预期效果是否可持续。	全部满足评价要点得4分，不满足一点扣2分。如有佐证材料不充分等其他情况，结合实际，酌情得分。	3	由于原设计的莞太路众利路口、阜东路交叉口未完成封闭，行人过街对行车有一定影响，部分天桥人流量不足，天桥及绿植运维还不到位等，一定程度影响效果持续实现。
		满意度	5	服务对象满意度	5	社会公众满意度	5	反映该项目直接受益的社会公众满意情况。	评价要点： 采用抽样问卷调查形式，对相关市民进行调查，根据调查结果评分。	得分=满意度*5。	4.1	公众满意度为81.4%，得分为81.4%*5=4.1
		逆指标	-4	投诉情况	扣分项目	投诉情况	投诉指标	反映是否有被投诉情况，是否对投诉及时公开妥善处理	评价要点： ①是否有被投诉但未对被投诉内容和事项及时妥善处理； ②是否有公布投诉反馈方式，是否有多样化渠道收集投诉反馈情况。	不符合一点扣2分。其它情况酌情扣分。		
总分	100		100		100		100				78.2	
		逆指标		评价资料真实性	降档指标	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，评价结果直接降低一个档次。		
		逆指标		违规实施	降档指标	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。		
		逆指标		违法违规纪行为	一票否决	违法违规纪行为	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廉政建设的规定	评价要点：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。	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的，当年则直接评为“差”等次。其他年度的评价等级原则上不能为优良。		

一级指标		二级指标		三级指标		四级指标					工作组评价	
名称	权重 (%)	名称	权重 (%)	名称	权重 (%)	名称	权重 (%)	指标解释	指标说明	评分标准	评价得分	评价意见
最终评价等次											中	
评价组签名: 隋颖 孙玲 甄彦海 肖玉君												
日期: 2025.8.19												



附件2：莞太路品质提升改造工程项目满意度调查问卷

为全面了解东莞市莞太路品质提升改造工程项目取得的成效、存在的问题及市民的满意度，东莞职业技术学院受东莞市财政局委托开展本次绩效评价工作，您的意见对我们很重要。本次调查采取匿名方式进行，请放心填写，感谢您的配合！

提示：莞太路品质提升改造工程起点位于鸿福路口，终点止于大龙路，全长约6.75公里。采用双向8车道设计，按照城市主干道标准对车行道、人行道及其附属设施进行提质改造，提升道路品质和行车效率。该工程于2021.5.31施工，2023.8.7完工验收。

第1题 该工程项目实施后，莞太路交通拥堵情况是否得到有效缓解？ [量表题]

本题平均分：8.23

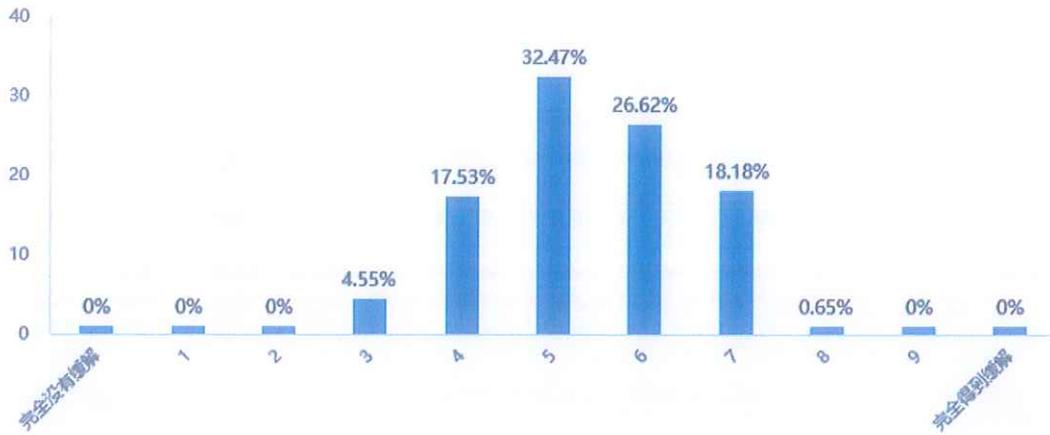
选项	小计	比例
完全没有缓解	0	0%
1	0	0%
2	0	0%
3	0	0%
4	0	0%
5	0	0%
6	1	0.65%
7	16	10.39%
8	84	54.55%
9	52	33.77%
完全得到缓解	1	0.65%
本题有效填写人次	154	



第2题 该工程项目实施后，东莞大道的交通拥堵情况是否得到有效缓解？
[量表题]

本题平均分：5.38

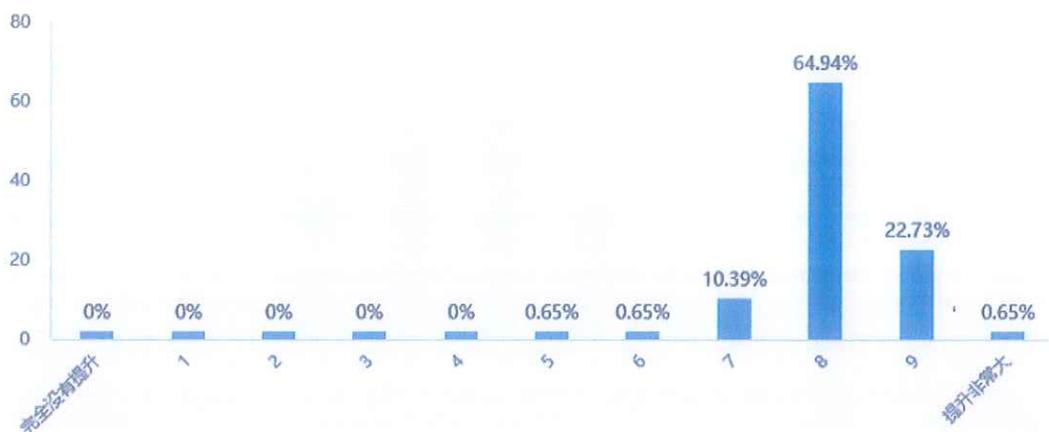
选项	小计	比例
完全没有缓解	0	0%
1	0	0%
2	0	0%
3	7	4.55%
4	27	17.53%
5	50	32.47%
6	41	26.62%
7	28	18.18%
8	1	0.65%
9	0	0%
完全得到缓解	0	0%
本题有效填写人次	154	



第 3 题 该工程项目实施后，莞太路机动车行车速度提升情况如何？ [量表题]

本题平均分：8.1

选项	小计	比例
完全没有提升	0	0%
1	0	0%
2	0	0%
3	0	0%
4	0	0%
5	1	0.65%
6	1	0.65%
7	16	10.39%
8	100	64.94%
9	35	22.73%
提升非常大	1	0.65%
本题有效填写人次	154	



第 4 题 该工程项目实施后，东莞大道机动车行车速度提升情况如何？ [量表题]

本题平均分：5.21

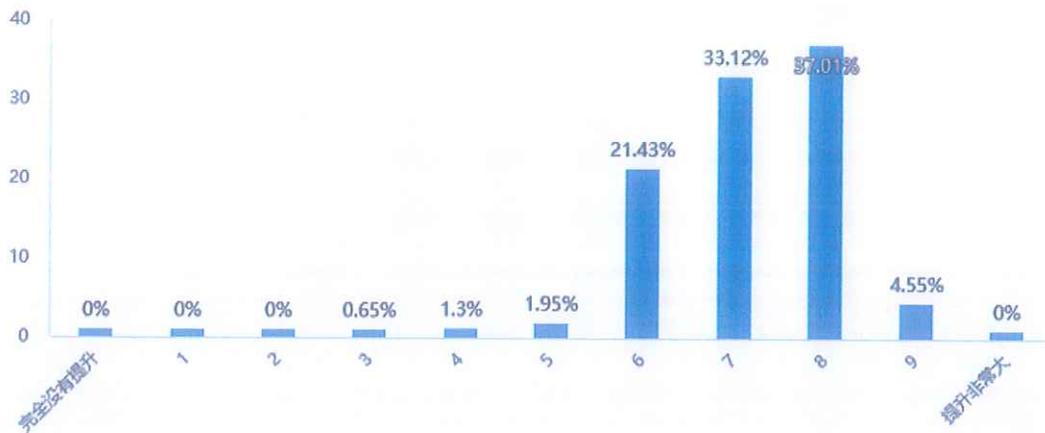
选项	小计	比例
完全没有提升	0	0%
1	0	0%
2	0	0%
3	4	2.6%
4	44	28.57%
5	41	26.62%
6	47	30.52%
7	16	10.39%
8	2	1.3%
9	0	0%
提升非常大	0	0%
本题有效填写人次	154	



第5题 该工程项目实施后，行人通道（天桥、人行横道等）的通行效率是否得到明显提升？ [量表题]

本题平均分：7.14

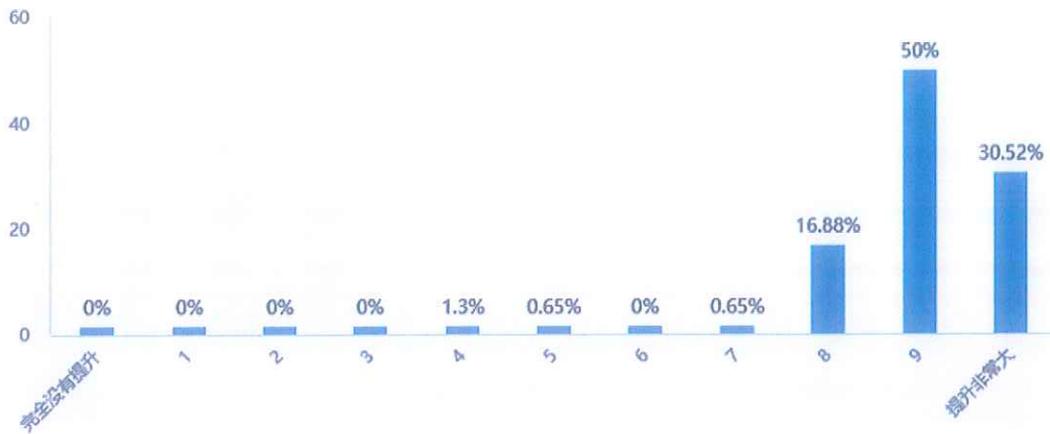
选项	小计	比例
完全没有提升	0	0%
1	0	0%
2	0	0%
3	1	0.65%
4	2	1.3%
5	3	1.95%
6	33	21.43%
7	51	33.12%
8	57	37.01%
9	7	4.55%
提升非常大	0	0%
本题有效填写人次	154	



第 6 题 该工程项目实施后，莞太路及周边环境品质提升情况如何？ [量表题]

本题平均分：9.03

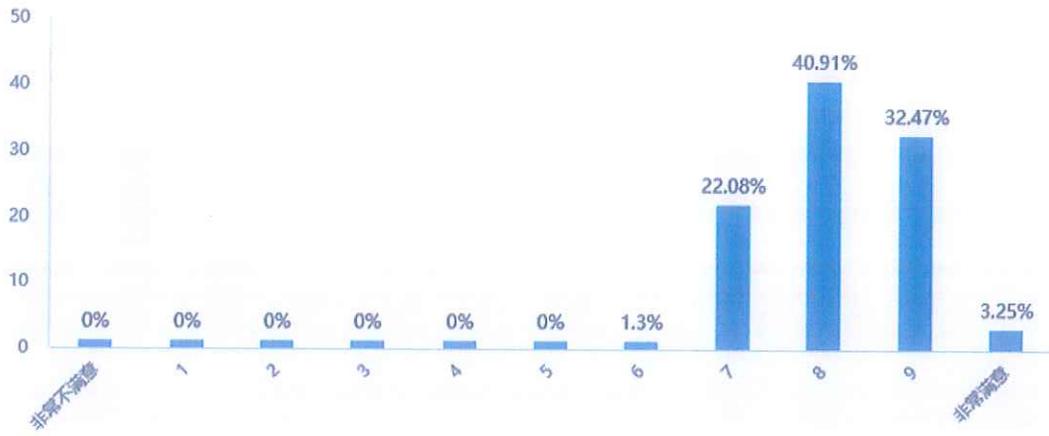
选项	小计	比例
完全没有提升	0	0%
1	0	0%
2	0	0%
3	0	0%
4	2	1.3%
5	1	0.65%
6	0	0%
7	1	0.65%
8	26	16.88%
9	77	50%
提升非常大	47	30.52%
本题有效填写人次	154	



第 7 题 请你对该工程项目实施给予整体满意度评价？ [量表题]

本题平均分：8.14

选项	小计	比例
非常不满意	0	0%
1	0	0%
2	0	0%
3	0	0%
4	0	0%
5	0	0%
6	2	1.3%
7	34	22.08%
8	63	40.91%
9	50	32.47%
非常满意	5	3.25%
本题有效填写人次	154	





满意度调查问卷第8题详细信息

序号	来源	答案文本
1	微信	施工时间太长，影响做生意
14	微信	天桥设置不合理
23	微信	过街不太方便
32	微信	无意见，很好
42	微信	过马路不方便
43	微信	每年都在施工，扰民
46	微信	施工期间，非常影响生意，损失不少
57	微信	建议把人行横道取消，过街全部走天桥，这样行车速度才能快
60	微信	非常好，无意见
62	微信	继续加油
65	微信	有些天桥都没人走，建那么多浪费钱
66	微信	莞太路行车是通畅了些，道路也美观了，但是东莞大道该堵车还是堵车，没有什么影响
67	微信	能否设置成全封闭的行车道路？行车通过天桥过街，人车各行其道，整个交通不就通畅了吗？
68	微信	过街更麻烦了，以前可以走地面人行道，现在只能走天桥，天桥又远
69	微信	我觉得挺好的，周边环境变优美了
76	微信	加强维护 我觉得有几座天桥简直是摆设，都没人走，过街人流量大的地方又不设置天桥，人都走地面人行道了，又影响机动车
80	微信	走，都不知道这个设计是怎么想的
82	微信	东莞大道还是和以前一样，该堵还是堵
83	微信	还不错啦
87	微信	莞太路确实漂亮了，通车也顺畅了些，但是你说分流东莞大道车流，我觉得难，东莞大道还是比莞太路要宽大好走
93	微信	不是说完工了吗？怎么宏远桥那段好像还在施工？
105	微信	没有什么建议，东莞会越来越好
117	微信	东莞是应该多一条像东莞大道那样的路的