

2022 年度广州市港务局部门重点项目 绩效评价报告

一、评价项目概述

（一）项目背景

广州市港务局是广州市人民政府工作部门，依法负责广州港口、水路运输行政管理，负责广州港水域、航道和锚地的行政管理，规范和加强航道建设、维护，保障航道畅通和通航安全。

广州港是我国沿海主要港口和集装箱干线港，是华南地区最大的综合性主枢纽港，包括内港、黄埔、新沙、南沙四个港区。2022 年广州港完成货物吞吐量 6.56 亿吨、集装箱吞吐量 2485 万标箱，分别居全球第五、第六。2022 年新华-波罗的海国际航运中心发展指数排名第 13 位。

广州港出海航道是世界上最繁忙的黄金水道之一，不仅是珠三角港口群连接国际航道、通达国内外港口的水路运输大动脉，也是广州港、东莞港和深圳西部港区生存与发展的生命线。从“九五”期开始，广州市委、市政府就以浚深广州港出海航道作为推动港口发展的重要措施，先后组织实施了出海航道一期工程、二期工程、南沙港区出海航道拓宽工程、出海航道三期工程和深水航道拓宽工程。2020 年 8 月深水航道拓宽工程

全线投入使用后，广州港南沙作业区以南至珠江口航段的通航能力大幅提升，通航标准已满足 10 万吨级集装箱船与 15 万吨级集装箱船（按营运吃水 14.5m 控制）双向通航。但南沙作业区以北航段目前仅能满足 5 万吨级船舶单向乘潮通航，不适应相关港口泊位建设和吞吐量持续较快增长的需求。

为贯彻落实习近平总书记关于交通强国和世界一流港口的指示批示精神，落实粤港澳大湾区规划发展纲要，加快交通强市和国际航运枢纽建设，推动大湾区港口群互联互通和经济发展，广州市港务局在现有广州港出海航道的基础上，实施广州港环大虎岛公用航道工程。

本项目在现有广州港出海航道的基础上扩建，航道全长约为 33.3 千米，工程范围包括南沙作业区至小虎作业区的主航道段和环大虎岛西侧公用航道段，共同形成平面形状类似“Y”字形的航道。

南沙作业区至小虎作业区主航道段按 8 万吨级油船及 7 万吨级散货船单向乘潮通航、舱容 14.7 万立方米液化天然气船单向全潮通航的标准建设（会遇段同时满足 5 万吨级油船与 5 万吨级集装箱船会遇全潮通航要求），航道长约 27.2 千米（含会遇段 12.1 千米），设计通航宽度 242 米（会遇段 300 米），设计底高程-14.6 米（当地理论最低潮面起算，下同）；环大虎岛西侧公用航道段按 8 万吨级油船及 7 万吨级散货船单向乘潮通航标准建设，航道长约 6.1 千米，设计通航宽度 195 米，设计底高程-13.9 米。

本项目的实施将进一步增强港口基础设施保障能力，打通

主要瓶颈，充分发挥相关港区已建和在建大型泊位通过能力，降低海运物流成本，提高相关港口企业竞争力，满足广州市液化天然气应急调峰气源站项目建设和广州港邮轮码头项目营运的需求，改善油气、化工等危险品船舶的航行条件，保障生产作业及航行安全，为提升广州国际综合交通枢纽能级提供基础支撑，在国家建设安全、便捷、高效、绿色、经济的现代水运体系中凸显广州港的“硬核”作用。

本项目已纳入《交通运输部水运“十四五”发展规划》，属于粤港澳大湾区建设“十四五”重大项目、广东省构建“一核一带一区”区域发展新格局重大项目、广州市建设广州国际航运枢纽三年行动计划和攻城拔寨建设项目。

（二）项目立项依据

已完成全部前期工作，包括立项、洪水影响评价（建设项目建设方案、国家基本水文测站上下游建设影响）、用海、环评、工程可行性研究、初步设计、概算评审、施工图设计以及施工和施工监理招标等。在环评报批阶段，已通过编制、报审《广州港环大虎岛公用航道工程环境影响报告书》完成环境影响评价论证工作，针对项目实施对东莞市黄唇鱼市级自然保护区的影响，专门编制《广州港环大虎岛公用航道工程对东莞市黄唇鱼市级自然保护区影响专题评价报告》，并通过东莞市主管部门评审，取得审查意见。

（三）项目绩效目标

开展航道疏浚及配套工程，完成施工期全部疏浚工程量。

（四）项目资金来源及使用情况

1、资金来源

根据《中华人民共和国港口法》，县级以上有关人民政府应当保证必要的资金投入用于港口公用的航道、防波堤、锚地等基础设施的建设和维护。根据《中共广州市委办公厅 广州市人民政府办公厅关于印发〈广州市港务局职能配置、内设机构和人员编制规定〉的通知》（穗文[2019] 62号），广州市港务局负责广州港出海航道的建设、维护、管理工作。

公用航道工程属非盈利性基础设施建设，建设投资全部由财政解决。依据《广州市人民政府关于广州港环大虎岛公用航道工程项目财政承受能力和投资能力说明的函》，本项目投资除积极申请交通运输部港口建设费投资补助、国家发展改革委内河高等级航道建设中央预算内资金及省有关补助资金支持外，其余部分由我市财政资金安排解决。

2、资金投入量、资金投向和计划安排

工程概算总投资 135783.16 万元，其中工程费用 122214.88 万元。按照国家发展改革委“十三五”时期长江等内河高等级航道建设中央预算内投资安排标准，已申请中央预算内资金 85550 万元（工程费用的 70%）。2022 年度到位资金 37500 万元，其中：中央预算内补助资金 35000 万元、市统筹资金 2500 万元。累计完成投资 37500 万元，累计支付 37500 万元，年度到位资金支付率 100%。

截止 2022 年 12 月 31 日，累计到位资金共 82011.37 万元，

其中：中央预算内补助资金 77000 万元、市统筹资金 5011.37 万元。已累计完成投资约 82007.25 万元，累计支付 82007.25 万元，已到位资金支付率 99.99%。

实际支付金额与到位资金差异说明：2017 年市发展改革委安排前期工作经费 250 万元。2017 年 12 月签订前期工作总承包服务合同，合同总额 919.6 万元（含 100 万元暂列金）。按合同支付条款，第一期服务费为合同价款（不含暂列金）的 30%，实际支付费用 245.88 万元，余额 4.12 万元市财政收回，未结转。

资金使用严格执行国家有关法律、法规、规定及政策。并通过《广州市港务局财务管理制度》、《广州市港务局采购管理制度》、《广州市港务局报销管理制度》等我局内部规定来约束日常资金管理。对资金实行专户管理、单独建账、单独核算、专项审计，无资金挪用现象。从设计、资金管理、招投标管理、合同管理、建设监理制、质量监督、支付审批、廉政保障等各方面确保实际支出的合法合规。在资金支付上，严格按照国库集中支付的相关要求，通过市财政局国库支付分局办理直接支付。

3、预算安排、预算变更以及预算变更原因

本项目 2022 年度资金年度预算安排及执行均按照计划执行，不存在预算变更。

（五）项目实施情况

1、实施主体

项目主管单位：广州市港务局

业主单位及建设单位：广州市港务局

主要参建单位如表 1 所示。

主要参建单位

参建内容	单位名称
勘察设计单位	中交第四航务工程勘察设计院有限公司
施工单位	长江南京航道工程局（I 标段）
	中交广州航道局有限公司（II 标段）
监理单位	广州港工程管理有限公司（I 标段）
	广州华申建设工程管理有限公司（II 标段）
环境监理单位	广州粤科工程技术有限公司（I 标段）
	广州港工程管理有限公司（II 标段）

2、工程建设完成情况

根据本工程竣前工程量清单，总疏浚工程量 885.88 万立方米（不含超深超宽工程量），其中断面净工程量 671.71 万立方米，施工期回淤量 214.17 万立方米。本工程于 2021 年 6 月 4 日正式开工，2022 年 3 月 31 日完成航槽开挖，2022 年 9 月 28 日通过航标效能验收，2022 年 9 月 30 日完成全部施工任务，2022 年 11 月完成交工验收进入试运行。

本项目各标段分阶段开工前，广州港建设工程质量监督站依据有关规定和要求受理各标段的质量监督申请，针对工程建

设实际，分别成立项目质量监督组，制定质量监督交底书，并向参建单位进行交底。设计单位严格执行相关技术标准，监理单位按照法律、规范和合同文件实施全过程监理，施工单位严格按照合同要求组织施工，开工至今未发生质量安全事故和环境污染事故。

二、绩效评价概述

（一）评价目的

遵循财政资金使用绩效评价的原则，系统、全面的分析、总结广州港环大虎岛公用航道工程在资金使用、工程效果、规划与执行等方面的具体做法、经验及存在的问题，分析其对社会经济、公共效益的贡献。

（二）评价设计与实施

选用目标预定与实施效果比较法、历史动态比较法及理论研究 with 实地调查相结合的方法进行绩效评价指标体系构建、绩效评价数据收集和数据分析。具体来说，在评价方法选择上重视以下两个方面：

——特性分析

广州港环大虎岛公用航道工程是由政府财政投资的公益性项目，且与广州港的建设密不可分，因此不能按照一般建设项目的评价来进行，须充分考虑广州港出海航道的特点，选择合适的评价指标体系和评价方法。

——实证分析

在评价过程中，注重实证分析，通过具体数据和典型事例来分析广州港环大虎岛公用航道工程在保障国家水上运输系统能力、提高港口生产能力、提高船舶营运效益等方面的效应。

（三）绩效评价指标体系和评分标准方法

本项目绩效评价指标体系和评分标准如表 2 所示。

表 2 绩效指标表

一级指标	二级指标	三级指标	年度指标值	分值（权重）
产出指标	质量指标	达到设计标准	100%达到设计标准	20
		航道需求	使船舶能够更安全、更畅通地出入环大虎岛区域各码头水域	20
	数量指标	疏浚长度	33.3km	20
效益指标	经济效益	珠江口湾区港口整体效率	提高珠江口湾区港口的整体效率和竞争力	30

三、评价结论与绩效分析

（一）总体结论

通过自评，本项目完成了预期的施工内容、达到了预期的进度时效、实现了预期质量目标，满足了航道通航需求，提高了珠江口湾区港口整体效率。广州港环大虎岛公用航道工程绩效总分为 100，其中项目资金得分 10、质量指标得分 40、数量指标得分 20、经济效益得分 40。

（二）项目绩效分析

1、产出指标

（1）质量指标

①达到设计标准

本项目 2022 年 9 月完成基建施工，2022 年 11 月完成竣工验收进入试运行，2023 年 1 月办理相关手续后按新标准投入使用，已 100%达到设计标准。

②航道需求

环大虎岛西侧公用航道沿线现有鸿业、粤海、中石化、小虎石化、建滔、港发、珠江电厂等万吨级石化、煤炭码头共 10 个，2017-2020 年年平均船舶进出航道约 2735 艘次。在建广州 LNG 应急调峰气源站将建设 1 座可靠泊舱容 14.7 万 m³LNG 船舶的 LNG 接卸专用码头，设计通过能力 100 万吨/年，预测 2025 年通航 LNG 船 54 艘次。

目前，本项目已经进入试运行，环大虎岛西侧公用航道沿线码头进出港船舶能够更安全、更畅通地出入环大虎岛区域各码头水域。

（2）数量指标

本项目在现有广州港出海航道的基础上扩建，航道全长约

为 33.3km，工程范围包括南沙作业区至小虎作业区的主航道段（27.2km）和环大虎岛西侧公用航道段（6.1km），共同形成平面形状类似“Y”字形的航道。

目前，本项目已经完成航道全线的施工期疏浚施工作业，疏浚长度达到 33.3km。

2、效益指标

随着广州港出海航道通航能力的不断提升，珠江口湾区港口群泊位建设的进一步发展，港口货物吞吐量将持续快速增长。据预测，本项目所服务的广州港（除南沙作业区）及东莞港 2025 年、2030 年、2035 年的港口吞吐量分别达到 6.15 亿吨、6.8 亿吨和 7.45 亿吨。为适应环珠江口湾区社会经济发展的新要求，保障南沙自贸区的建设和发展，满足腹地经济和对外贸易高速发展的需要，必须加快建设与现代物流业要求相匹配的港口、航道等基础设施。

粤港澳大湾区不仅是全球活跃的经济发展区，更是海上丝绸之路的枢纽所在，建设世界一流的港口群是粤港澳大湾区航运发展的重要环节。本项目通过缩短进出南沙作业区以北各港（区）的 5 万吨级及以上船舶的乘潮、等候时间，逐步消除瓶颈效应，提高南沙作业区以南深水航道的通过能力，进一步提升珠江口湾区港口的整体效率和竞争力，从而促进粤港澳大湾区国际航运枢纽的发展。

四、项目主要绩效或成功经验

（一）确保广州市液化天然气应急调峰气源站项目建设和

保障南沙国际邮轮码头安全运营

1、广州市 LNG 应急调峰气源站 LNG 船舶通航需求

广州市 LNG 应急调峰气源站是广州市天然气供应保障重要的国计民生工程、清洁能源供应保障重大项目，是“十三五”期城市能源基础设施建设重点项目。项目建成后，将确保广州市建立独立自主采购和多路气源并存的全方位供应保障体系，摆脱长期处于气源供应末端、缺乏定价话语权的被动处境；确保区域能源供应安全，化解广州地区无应急保障突出矛盾，提升广州地区燃气安全稳定供应能力。2019年9月，广州 LNG 应急调峰气源站项目正式开工建设，计划 2022 年完工；配套码头工程即将开工建设，计划 2023 年底完成。

广州市 LNG 应急调峰气源站项目最大通航船型舱容 14.7 万立方米液化天然气船要求的主航道通航宽度需达到 250 米，设计底高程需达到-13.8 米。目前南沙港区南沙作业区以北航段的航道宽度为 160 米，底高程-13.0 米，无法满足通航需求。

本项目实施后，广州市 LNG 应急调峰气源站项目最大通航船型舱容 14.7 万立方米液化天然气船可以单向全潮通航。同时，根据《广州 LNG 应急调峰气源站配套码头工程 LNG 船舶通航影响研究》研究结论，使用大舱容 LNG 船舶进出港可以降低通航密度，低频次通航能减少对整体通航环境的影响，确保 LNG 船舶通航影响总体可控。

2、南沙国际邮轮码头邮轮通航需求

南沙国际邮轮母港位于广东自贸试验区南沙新区，粤港澳大湾区的地理几何中心，规划岸线 1600 米，建设 4 个 10 万

-22.5 万总吨邮轮泊位，年设计通过能力达 150 万人次，可停靠目前世界上最大的邮轮（22.5 万总吨），预测 2025 年通航邮轮 516 艘次。2019 年已完成 1 个 10 万 GT 和 1 个 22.5 万 GT 邮轮泊位建设，同年 11 月 17 日全国规模最大的邮轮母港综合体——广州南沙国际邮轮母港综合体开港运营，成为大湾区水上新门户、广州新地标、南沙新名片。

22.5 万总吨邮轮要求的主航道通航宽度需达到 230 米，设计底高程需达到-11.0 米。2020 年广州港深水航道拓宽工程全线正式投用后，南沙港区南沙作业区以南至珠江口航段的主航道通航宽度达到 385 米，设计底高程-17.0 米，能够满足 15 万总吨邮轮和 20 万吨级集装箱船（不满载）会遇、22.5 万总吨邮轮和 12 万吨级集装箱船（不满载）会遇、10 万总吨邮轮和 22.5 万总吨邮轮会遇。但南沙港区南沙作业区以北航段的航道宽度为 160 米，底高程-13.0 米，无法满足通航需求。

本项目实施后，南沙作业区以北至小虎作业区的主航道能够满足 22.5 万总吨邮轮单向全潮通航需求，其中会遇段能够满足 10 万总吨邮轮和 7 万吨级散货船会遇。

（二）国民经济效益显著

船舶减载费用节约：在现状航道条件下，5 万吨级以上船舶需要减载乘潮进港；本项目建成后，部分船舶（如 7 万吨级散货船和 8 万吨级油船）可以满载乘潮进港，由此带来减载费用的节约。经计算，2025 年、2030 年和 2035 年船舶减载费用节约分别为 24802 万元、27014 万元和 29574 万元。

船舶等候费用节约：航道拓宽后，船舶等候进港时间缩短，

从而带来船舶等候费用的节约。经计算，2025年、2030年和2035年船舶等候费用节约分别为948万元、1053万元和1155万元。

其他费用节约：本项目浚深拓宽后，可带来船舶候潮费用的节约等；另外，本项目建成后，14.7万m³的液化天然气船可以通航，带来液化天然气等货物转运费用的节约。其他费用节约按船舶减载费用节约和船舶等候费用节约之和的5%计算，2025年、2030年和2035年其他费用节约分别为1288万元、1403万元和1536万元。

（三）生态效益显著

通过提高广州港出海航道的通过能力和整体服务水平，能有效减少能源消耗，降低船舶碰撞、搁浅风险，减少漏油环境污染事故，有利于绿色港口建设。

五、存在问题或不足

（一）提高港口通过能力，广州港的专业化深水泊位和航道建设还需提速。

（二）港口集疏运网络还需进一步优化，海铁联运、江海联运等多式联运业务需加快发展，构建服务粤港澳大湾区乃至泛珠三角地区的国际航运枢纽网络。

（三）加强工程管理、财务管理相关规定的培训，提高项目参与人员的业务水平，强化对项目支付、资金使用等工作的监督。

（四）在航道建设工作中应继续做好环境保护工作，继续

加强基础性疏浚环保措施的落实和管理,尽可能减少对周围水域的不利影响;随着进港船舶数量增多,应进一步加强管理,防止船舶污染物污染水体。

六、相关建议

(一)加强项目绩效管理,完善全过程预算绩效管理模式和问责机制。进一步完善贯穿项目实施全过程(绩效目标管理、绩效监控、绩效评价、结果应用)的绩效管理机制。

(二)以立项环节为抓手,建立财政资金管理项目库。将财政项目库既作为申请中央资金的基础,又作为地方预算编制的依据。

(三)建立规范、高效的财政预算绩效运行机制。进一步加强财政项目资金管理,优化财政资源配置,推进资金统筹使用,避免资金使用“碎片化”,提高资金使用效益。