

2021-2022 年度长沙交通投资控股集团有限公司长沙新港（三期）铁路专用线工程政府债务项目绩效评价结果

为加强财政支出管理，提高财政资金使用效益，长沙市财政局绩效评价工作组对长沙市交通投资控股集团有限公司 2022 年度长沙新港（三期）铁路专用线工程（以下简称“项目”）实施了绩效评价。现将评价情况报告如下：

一、项目基本情况

（一）项目概况

根据长沙市交通布局，水运方面要建设成为“一港一站一枢纽”，长沙新港作为国家内河港口的主枢纽，须实现铁水联运和中转换装。新港（三期）铁路专用线作为长沙新港的疏港铁路，是连接长沙新港与京广铁路的专用线，是长沙铁水联运的重要陆运通道。

项目系新建铁路专用线一条，用于连接京广铁路长沙北站和长沙港霞凝港区。线路全长 4.48km，铺轨里程约 7.7km，配套建设铁路站场、“铁水联运”仓库和管理用房等约 3.16 万 m²。

项目先后取得《关于核准长沙新港（三期）铁路专用线项目的批复》《关于长沙新港（三期）铁路专用线项目选址意见的复函》《湖南省建设用地规划许可证》《关于长沙新港（三期）铁路专用线项目环境影响报告表的批复》《关于长沙新港

（三期）铁路专用线工程水土保持方案的批复》《关于长沙新港（三期）铁路专用线项目初步设计的批复》《建设工程规划许可证》等批复文件。

项目总概算金额为 54,558.25 万元。资金来源为申请发行政府专项债 33,500 万元，单位自筹资金 21,058.25 万元。

（二）项目组织、管理和实施情况

项目纳入市政府投资管理范畴，由市交通运输局作为项目的行政审批和监管部门。长沙交通投资控股集团有限公司为项目单位，湖南长沙新港有限责任公司（以下简称“新港公司”）为项目实施单位。新港公司成立了建设工程指挥部，细化了项目管理办法，并聘请专业机构进行工程质量和安全监督等。

项目于 2019 年 11 月启动征迁工作，12 月 30 日破土动工。项目分三个标段实施。一标段场地平整工程于 2020 年 3 月开工；二标段铁路专用线工程于 2020 年 9 月开工；三标段配套房建工程于 2020 年 11 月开工。2023 年 6 月项目通过竣工验收，正式进入试运营阶段。

二、项目资金安排、管理、使用情况

（一）项目资金到位及使用情况

截至 2022 年 12 月 31 日，项目到位资金 43,742.26 万元。其中专项债资金 28,147 万元、中央预算资金（长江经济带绿色发展补助款）8,180 万元、单位自筹资金 7,415.26 万元；项目已使用资金 43,082.93 万元。

（二）债券资金发行、调整及使用情况

截至 2022 年 12 月 31 日，项目发行专项债券 33,500 万元，实际到位 33,500 万元，资金到位率 100%。调整缴回 5,353 万元。累计使用 27,487.67 万元（其中 2021-2022 年使用 14,987.67 万元），剩余 659.33 万元，资金执行率 97.66%（不含调整缴回的 5,353 万元）。其中用于征拆费用 3,370.44 万元、场地平整工程 446.8 万元、铁路专用线工程 13,824.7 万元、配套房建工程 6,001.28 万元、设备投资 724.53 万元、接轨费用 1,000 万元、10KV 杆线下地配套土建工程 782.45 万元、网管线路绿化迁改易地工程 368.8 万元、工程监理及其他支出 968.67 万元等。

（三）专项债资金还本付息情况

截至 2022 年 12 月 31 日，新港公司根据《转贷协议》支付专项债利息共计 1,453.18 万元。专项债利息已按时足额支付。

三、项目的产出成果及效益情况分析

（一）项目主要产出

截至 2022 年 12 月 31 日，铁路专用线工程已完成所有轨道铺设，实现钢轨全线贯通；配套房建工程已竣工验收并投入使用。2023 年 6 月 26 日，项目通车进入试运营阶段。

（二）项目预期效益

1.经济效益：项目投入运营预计可实现收入 127,530 万元，实现集装箱 23.3 万 TEU，件杂货 117.4 万吨，小汽车 4.5 万辆，超大件 64 件的通航能力等。

2.社会效益：项目投入运营后可推动区域开发建设，带动相关产业发展，增加税收并带动周边就业。

3.生态效益：项目投入运营后可减少公路运输量，对节约能源、减少碳排放量、保护环境有重要作用。

4.可持续影响：实现水铁联运，助推长沙打造铁、水、公多式联运，实现无缝衔接的运输网络等。

四、存在的主要问题

（一）资金使用欠规范，财务管理欠严谨

1.专项债资金使用欠规范。主要表现为：一是用专项债资金支付专项债利息。二是存在资金混用的情况，用专项债资金支付应由单位自筹资金承担的项目建设款。三是专项债资金存在闲置的情况。

2.未制定专项资金管理办法。项目单位未按《长沙市财政专项资金管理办法》的规定制定专项资金管理办法。

3.会计基础工作欠规范。项目单位存在会计凭证附件不全、审核欠严谨等情况。

（二）项目管理欠到位，合同执行欠严格

1.开工备案手续办理滞后。项目于2019年12月30日举行开工仪式，2020年3月一标开工，9月二标开工建设，但于11月才取得《湖南省交通厅关于同意长沙新港三期铁路专用线项目开工备案的批复》。

2.合同执行不严格。中标单位未遵守合同约定按期开工，项

目公司也未能有效督促等，导致项目完工时间较省发改委批复文件规定时间滞后 7 个月。

（三）预期收益不理想，项目附加成本高

1.收益测算欠科学合理。主要表现为：一是运载率选取不当。项目一经投入运营即按可研报告中估计货运量的 100%来计算项目收入，与行业惯例不符，且有违客观事实。二是项目收入和成本测算未考虑增长率，缺失合理性。三是收入类型与项目实际存在偏离。收入测算中含仓库出租收入，但项目所建仓库实际为产权单位自用，并无出租收入等。

2.实际收益难达预期。项目延期建成通车，导致 2023 年运营时间不足 6 个月，故 2023 年度项目实际收益不及预期的 50%。

3.项目附加成本大。因铁路专用线的转弯将原本畅行的湘江北路予以阻断，影响周边小区居民的出行，故新建一条辅道。辅道与项目同期建设，现已建成通车。因该辅道的建设成本未计入项目总投资，但实系项目的附加成本，即在项目原投资之外又增加了新的投入。

（四）绩效管理不到位，职责履行欠全面

项目单位未严格按照《湖南省政府债务项目绩效管理暂行办法》的要求，编制报送项目绩效目标和开展项目绩效运行监控等工作。

（五）防护措施欠有效，群众满意度不高

经调查统计，周边群众对项目的满意度为 85.60%。其中认

为施工噪音扰民严重的占比 5.99%，因项目施工而受到噪音影响的占比 15.21%；认为交通堵塞严重影响通行的占比 2.76%，因项目施工而出现交通受阻的占比 21.66%。此外有 6.91%的受访群众表示存在施工车辆无序行驶、随意停放等现象；有 4.16%的受访群众表示有拖欠工人工资的情况等。

五、建议

（一）规范资金使用，加强资产管理

建议项目单位加强相关政策学习，严格按照国家规定管理和使用专项债资金，并通过合理统筹，确保专项债资金不沉淀、不闲置。此外应建立健全专项资金管理办法，规范财务工作，加强资产管理等。

（二）加强项目管理，落实合同执行

建议项目单位强化项目管理，规范工作流程，及时完成审批等手续；项目建设过程中，加大检查监督力度，严格执行合同约定，保证项目按期保质完成；项目建设完成后，进行总结复盘，查漏补缺，全面提升项目管理水平。

（三）规划项目运营，确保项目收益

建议项目主管单位组织项目单位开展项目运营工作部署，特别是债券存续期的盈利能力预测等，通过提前规划、降本增效等方式，确保项目实现预期收益。

（四）重视绩效管理，提升满意程度

建议项目主管单位加强对专项债券资金“借、用、管、还”

全生命周期管理，将绩效考核工作常态化。建议项目单位定期开展上门走访和满意度调查，改进工作不足，提升社会公众的满意程度等。

六、评价结论

绩效评价工作组从决策、过程、产出、效益四个方面对 2022 年度长沙新港（三期）铁路专用线工程的项目立项、实施管理、专项债券发行、资金使用、专项收益与还本付息等情况进行综合评价，综合评价得分 80.53 分，评价等级为“良”。