

项目支出绩效自评报告

项目名称：2024 年西部陆海新通道支持资金

评价年度：2024 年

评价单位（公章）：陆海新通道运营湛江有限公司

填报日期：2025 年 5 月 6 日



2024 年西部陆海新通道 市级财政资金绩效评价报告

根据《湛江市财政局关于开展 2025 年市级财政资金绩效自评工作的通知》（湛财绩〔2025〕2 号）和《湛江市交通运输局关于印发 2025 年市级财政资金绩效评价工作方案的通知》文件要求和工作部署，我司高度重视，认真对 2024 年西部陆海新通道市级财政资金执行情况开展绩效自评工作。现将绩效评价结果报告如下：

一、基本情况

（一）项目概况及实施背景。

1. 西部陆海新通道建设背景和由来

近年来，重庆、广西等西部省（区、市）在参与共建“一带一路”、加强与东南亚地区国家特别是新加坡的经贸合作过程中，逐步形成自重庆、成都分别经贵阳、怀化、百色至北部湾港的三条铁路运输线路，与中欧班列保持有效衔接，后来推动上升为国家战略，即西部陆海新通道。国家给予新通道沿线地区港口项目、用海审批、资金政策等倾斜支撑，推动形成“13+2”省（区、市）共建机制；重庆市口岸物流办下设一类公益事业单位西部陆海新通道物流和运营组织中心，落实西部陆海新通道省际联席会议议定事项，协助对接国家有关部委、沿线省（区、市）推动落实有关工作，致力于把西部陆海新通道打造成为推进西部大开发形成新格局的战略通道、接连“一带”和“一路”的陆海联动通道、支撑西部地区参与国际经济合作的陆海贸易通道、促进交通物流经济深度融合的综合运输通道。

2. 周边港口竞争激烈，湛江港集装箱发展受阻

国家西部陆海新通道战略的实施，广西壮族自治区政府充分利用国家战略政策加大了对广西北部湾港、船公司、货主、海铁联运的资金扶持力度，对湛江港的腹地货源形成较强的竞争优势。随着新通道建设尤其是“一口价”实施以来，西部内陆地区通过北部湾港进出口成本大幅下降，运输时间缩短 15 天，形成比长江通道更具竞争优势的南向出海通道，对湛江港形成了压倒性的竞争优势，导致湛江港的海铁联运连续两年大幅下滑。

海南自由贸易区的建设、海南地区的港口在国家战略的推动下获得政策、税收、资金等各方面的扶持，更有力地引导船公司、客户落户海南，对湛江港枢纽港的建设和本地货源运输形成较强的冲击。

3. 航运市场波动加剧，不利于集装箱运输发展

2024 年东南亚港口吞吐能力有所增长，但区域航线运力受国际航运联盟动态调配影响显著。马六甲海峡周边新兴港口分流效应增强，叠加 RCEP 成员国港口补贴政策，导致湛江港传统货源面临越南海防港、马来西亚巴生港等区域性中转枢纽的虹吸竞争。且 2024 年沿海港口群加速整合背景下，环渤海与粤港澳大湾区集装箱枢纽港自动化码头产能集中释放，支线港铁路集疏运系统升级滞后问题凸显，导致湛江港集装箱海铁联运有所下降。

（二）实施依据

1. 《湛江市人民政府关于印发湛江市促进西部陆海新通道物流发展的若干措施（试行）的通知》（湛府〔2022〕38 号）。

2. 《湛江市人民政府关于印发湛江市促进西部陆海新通道物

流发展的若干措施的通知》(湛府函〔2023〕121号)

3. 湛江市人民政府办公室文件呈批表(办文编号:综二C21518)《关于研究陆海新通道运营平台组建有关问题的签报》。

4. 2021年11月12日,湛江市人民政府第十四届134次常务会议精神。

5. 《支持湛江建设发展专题协调会议纪要》(省政府工作会议纪要〔2022〕34号)。

6. 广东省交通运输厅广东省财政厅关于印发《支持湛江市发展集装箱海铁联运工作措施》的通知》(粤交运函〔2022〕604号)。

(三) 评价年度项目绩效目标设定情况。

根据《湛江市人民政府关于印发湛江市促进西部陆海新通道物流发展的若干措施(试行)的通知》、《湛江市人民政府关于印发湛江市促进西部陆海新通道物流发展的若干措施的通知》(湛府函〔2023〕121号),为深度参与西部陆海新通道建设,联动粤港澳大湾区、与海南相向而行、全面对接RCEP市场。陆海新通道运营湛江有限公司预测2024年西部陆海新通道运营重箱量可完成集装箱重箱发运3.8万TEU,约需支持资金5200万元。财政年度初期预算安排500万元,剩余部分视财政情况逐步安排。

二、绩效自评工作开展情况

根据《湛江市财政局关于开展2025年市级财政资金绩效自评工作的通知》(湛财绩〔2025〕2号)和《湛江市交通运输局关于印发2025年市级财政资金绩效评价工作方案的通知》文件要求和工作部署,我司高度重视,成立绩效评价小组,制定绩效评价工作方案,合理分解绩效自评工作任务,及时布置自评工作,明确

分工，落实责任，认真开展自评自查工作，填写专项支出绩效自评表，并配合湛江市交通运输局开展支持资金专项审计工作。

经审计审理通过，2024 年累计完成集装箱重箱量 30411TEU，其中使用政府扶持资金箱量 29835TEU，合计使用支持资金 15,651,296.30 元（含市级财政资金拨付西部陆海新通道支持资金 5,000,000.00 元）。

我司通过政策扶持，积极融入西部陆海新通道，鼓励湛江港口集装箱海铁联运、散改集和本地集装箱业务的发展，巩固和拓展枢纽对枢纽的多式联运双向班列模式，将湛江打造成为西部陆海新通道、海南自由贸易港、粤港澳大湾区三大国家战略的枢纽，更好地推动湛江与新通道沿线产业协同发展，助推湛江经济高质量发展，取得良好效益。

三、绩效自评结果

绩效自评分数为 87.75 分，等级为良。

四、项目资金使用绩效

（一）资金投入情况

1. 资金到位情况。年度财政预算安排 500 万元，实际到位资金 375 万元。

2. 资金执行情况。支出 375 万元，下达资金已全部支出，资金直接投用于西部陆海新通道运营，拨付率 100%。

3. 资金管理情况。资金拨付合法合规，手续齐全。

（二）绩效目标完成情况

1. 产出指标完成情况。



(1) 数量指标:

指标期望年度吞吐量达 3.8 万 TEU, 实际完成量 3.04 万 TEU, 达标率 80%。

指标预测 2024 年西部陆海新通道运营重箱量可完成集装箱重箱发运 3.8 万 TEU, 约需支持资金 5200 万元。但财政年度初期支持资金预算仅安排 500 万元, 实际分配下达仅 375 万元, 未能达到预期支持资金需求, 故吞吐量值未达预期。



(2) 时效指标:

指标期望经费使用期限为期一年, 实际使用期限一年, 指标顺利完成。

2. 效益指标完成情况。

(1) 经济效益指标:

指标期望促进西部陆海新通道运营重箱量增长率达 10%, 实际未达成增长, 完成率为零。

指标预测 2024 年西部陆海新通道运营重箱量增长率达 10%, 对应测算约需支持资金 5200 万元。但财政年度初期支持资金预算仅安排 500 万元, 实际分配下达仅 375 万元, 未能达到预期支持资金需求, 故该经济效益指标值未达预期。

(2) 社会效益指标:

指标期望促进湛江本地企业在新通道沿线市场竞争力得到有效提升, 实际完成情况优秀。

我司始终致力于融入西部陆海新通道建设, 充分发挥我市地处海南自贸港、粤港澳大湾区、西部陆海新通道三大国家战略交

汇处的纽带作用，推动湛江本地产业与新通道沿线地区产业的互补发展；加快将湛江建设成为全国性综合交通枢纽，环北部湾中心城市，发挥国家“一带一路”海上丝绸之路的重要节点城市作用，促进湛江供应链、产业链完善，更好融入双循环；降低综合物流成本，提高企业的竞争优势，提升船公司、代理商和货主从湛江港进出口集装箱货物的信心，吸引物流和产业在湛江集聚；有利于促进西南货源聚集，促进交通、物流、商贸、产业等方面深度融合，促进本地企业“引进来”和“走出去”，抓住机遇实现转型升级，助力湛江招商引资，促进湛江经济高质量发展，实现本地外贸稳定增长，并能鼓舞集装箱船公司、代理商和货主在湛江港发展集装箱业务的热情，促进集装箱业务保持较快发展势头。

主动对标国家战略发展定位，通过对接粤港澳大湾区、海南自贸港和西部陆海新通道，有利于形成以湛江港为集散中心，连接珠三角和海南地区的物流新通道，有利于加快融入西部陆海新通道进度，提升湛江在陆海新通道国家战略中的影响力，加强港口—内地联动，辐射云贵川渝、桂湘琼等腹地，为广大客户提供更加便利、低成本的物流服务；湛江港集团已先后取得进口粮食、肉类、水果和再生资源等作业资质，口岸资质不断完善。项目实施促进了湛江本地企业进出口箱量的增长，从而带动湛江本地经济的快速发展，推动湛江港集装箱区域枢纽港的建设。

（3）生态效益指标：

指标期望港口建设环评通过率 100%，实际项目运营未对港口环评造成影响，指标顺利完成。

3. 满意度指标完成情况。

(1) 服务对象满意度指标:

指标期望货主满意率 $\geq 90\%$, 实际项目运营普遍受到各合作企业一致认可, 形成系列可持续性深远影响, 指标顺利完成。

我司立足自身所在区位和交通优势, 以发展交通物流为重要抓手, 通过夯基础、优组织、强服务, 织密物流网络, 在资金短缺、全球经贸下滑、周边港口竞争等三重压力下统筹推进, 夯基垒台、压实责任, 有效发挥湛江处于粤港澳大湾区、海南自贸港、西部陆海新通道三大国家战略地位及湛江港深水大港优势, 逐步构建联通新通道沿线的网络服务体系, 有效促进区域经济融合发展, 在推动构建大通道、大港口、大路网、大枢纽格局上初见成效, 得到了货主、货代、港口、铁路等相关企业单位的一致认可。

且不断以贯彻国家战略为着力点, 争取到南宁局、广州局支持, 创新路港联合营销模式, 强化在运费下浮和新通道扶持政策的合力, 打造差异化竞争力, 现行铁路运输已能以品类正面清单的形式开展运输服务, 且下浮品类数量多, 下浮力度大, 对于湛江市深度融入西部陆海新通道, 对接西南、内陆中部等区域拥有更大的促进作用, 切实提升湛江本地企业在新通道沿线市场的竞争力。以运抵云南货物为例, 现阶段铁路运费由 10% 下浮拓增至 22%, 该物流渠道将为湛江本地企业没标箱节约成本约 1200 元。

同时始终持续与铁路、船公司、港口等物流主要参与方开展共建合作, 获取各方大力支持, 推动湛江港口型国家物流枢纽建设不断强化, 为湛江招商引资、吸引临港产业提供坚实助力, 为湛江产业与新通道沿线产业互补发展提供有力支撑。

五、主要经验、存在的问题和偏离绩效目标的原因分析

2024 年湛江市累计下达西部陆海新通道支持资金共收到 2,375 万元（其中省级财政资金 2,000 万元，市级财政资金 375 万元），其中 12,784,799.65 元属于填拨 2023 年支持资金缺口，2024 年实际可使支持资金仅 10,965,200.35 元，该支持与预期完成运营重箱量 3.8 万 TEU 及吞吐量增长率达 10% 所预期所需的支持资金金额不符，故导致部分指标未能达到预期。

未来我司仍将持续深度参与西部陆海新通道建设，联动粤港澳大湾区、与海南相向而行，并通过以下计划方向持续健康发展。

（一）助力湛江发挥港口型物流枢纽作用，更好承担国家物流枢纽在枢纽带动、通道衔接、网络化方面的使命，全面形成与国家重大战略深度衔接、与区域经济社会发展相适应、与湛江区位优势相匹配的港口型国家物流枢纽运行体系，成为陆海内外联动、东西双向互通、具有全球影响力的国际物流枢纽，为湛江产业高质量发展、区域经济协调发展和国际竞争力提升提供强有力支撑。

（二）推动产业发展，培育枢纽经济，充分发挥西部陆海新通道综合效能，以各层级枢纽为发展核心，以改善枢纽关联的要素供给结构和质量 as 发展途径，以打造枢纽紧密联系的产业集群为发展目的，培育枢纽经济发展新动能，发展枢纽经济。通过持续释放扶持政策支持，进一步开展与铁路的协同工作，强化运费下浮和新通道扶持政策的合力，着力提高本地产业在新通道沿线的市场竞争力，助力广东省持续拓展与中欧、中老、东盟等境外

区域的经贸往来，深度融入“一带一路”，逐步建设成为连接中亚、中欧、中老及中国西南区域的物流大通道，促进产业物流深度融合。

（三）持续发挥湛江位于粤港澳大湾区、海南自贸港和西部陆海新通道三大国家战略交汇处的区位优势，加强与沿线平台、新通道主管单位的联动，争取湖南、四川、海南等沿线区域给予湛江市新通道支持政策，形成政策合力，进一步扩大湛江陆海新通道的辐射面及影响力，加快推动湛江市西部陆海新通道高质量发展。

六、绩效自评结果拟应用和公开情况

绩效自评结果将按照政府信息公开有关规定，在规定范围内公开。