

# 世行贷款河南焦作绿色交通及交通安全综合 改善项目绩效评价报告

Henan Jiaozuo Green Transport and Safety Improvement Project

Financed by the World Bank

(贷款编号：83700-CN)

世行贷款河南焦作绿色交通及交通安全  
综合改善项目绩效评价工作小组

2022年12月

# 目 录

评价报告摘要 .....	- 1 -
评价报告正文 .....	- 10 -
一、项目基础信息表 .....	- 10 -
二、绩效评价过程概述 .....	- 13 -
(一) 评价目的 .....	- 13 -
(二) 评价设计与实施 .....	- 14 -
(三) 绩效评价框架与绩效评级方法 .....	- 16 -
(四) 评价局限性 .....	- 24 -
三、绩效分析与评价结论 .....	- 25 -
(一) 项目绩效分析 .....	- 25 -
1. 项目相关性分析 .....	- 25 -
2. 项目效率分析 .....	- 39 -
3. 项目效果分析 .....	- 69 -
4. 项目可持续性分析 .....	- 84 -
(二) 评价结论 .....	- 95 -
四、经验、不足及建议 .....	- 98 -
(一) 成功经验 .....	- 98 -
1. 领导高度重视，组织部署保障到位 .....	- 98 -
2. 优化交通出行环境，提升项目整体效益 ...	- 99 -
3. 搭建安全教育平台，全面宣传交通安全知识-	100 -
4. 优化走廊沿线设计，绿色植被得到有效利用-	100 -

(二) 工作不足.....	- 101 -
1. 项目前期工作时间较长.....	- 101 -
2. 项目实施进度普遍延期.....	- 101 -
3. 项目运行效率有待提升.....	- 102 -
(三) 对策建议.....	- 103 -
1. 强化项目设计的系统性和前瞻性.....	- 103 -
2. 强化项目全过程协同与监管能力.....	- 103 -
3. 提升项目精细化管理水平.....	- 104 -
附件 1 绩效评价任务书.....	- 105 -
附件 2 绩效评价框架.....	- 115 -
附件 3 绩效评价标准体系与打分标准.....	- 126 -
附件 4 项目满意度调查问卷.....	- 164 -

# 评价报告摘要

## 一、项目背景

### 1.项目背景

20世纪90年代末，随着矿产资源的枯竭，焦作开始了从“黑色印象”到“绿色主题”的战略转型，促进旅游业的发展，并将交通运输业确定为社会经济转型的关键部分之一。然而，城市中心与景区之间较差的连通能力，削减了旅游业可能对焦作市区带来的经济效益。此外，由于私家车数量的增长、交通需求的增长以及交通管理系统的不足，导致交通事故和死亡人数升高、温室气体排放量不断升高。因此，减轻负面环境影响、减少交通事故、实现可持续发展模式仍然是焦作市政府（JMG）的首要议程。为了适应焦作市城市功能转型的需求，解决城市交通安全问题与绿色出行问题，城市公共交通系统基础设施与绿色安全廊道建设已经成为全面提升城市科学管理和服务水平的重要抓手。

### 2.项目目标

项目发展目标与世界银行2020-2025财年中国国别伙伴框架一致，该框架将促进绿色增长确定为三个主要参与领域之一，促进向低碳能源转型，减少空气污染，加强可持续自然资源管理，促进低碳交通和城市建设。世界银行帮助中国从注重实物投资转向更广泛的视角，包括交通安全、公交导向发展（TOD）和出行需求管理。该项目采用了优化城区道路布局、发展公交优先、建设无障碍通行设施、搭建智能交通系统、组建道路交通安全委员

会、印发《中小学生交通安全教育读本》等一系列安全系统方法，以改善交通安全管理，减少交通事故死亡和重伤人数；通过焦作市行人和骑自行车人专用的“绿色走廊”部分，帮助改善公交服务，促进慢行交通出行。此外，项目发展目标符合中国“十四五”规划（2021-2025年）的绿色发展和共享繁荣战略以及碳达峰和碳中和的目标。

### 3.项目内容

绿色交通项目内容涵盖绿道慢行交通系统、智能交通、智能公交、城区道路改造、公交场站枢纽建设、咨询服务项目等诸多方面，主要包括四个子项目：

（1）安全系统综合走廊建设及改善子项目，具体包括：①进行交通数据收集、绩效监测和评估、补救措施的制定；②主要在解放路，人民路和塔南路实施土建工程和交通管理措施、以及覆盖走廊和邻近地区的智能交通系统(ITS)建设；③建设和改善交通安全教育基地，开展道路交通安全教育宣传，并提高事故后医疗应急服务；④组建道路交通安全委员会并制定交通安全宣传教育举措。

（2）绿色旅游走廊建设及改善子项目，具体包括：建设连接市中心与北部山区自然风景旅游地的步行、自行车专用绿道。包括新建一段山区路段，重新设计群英河河道沿线路段和现有城市公路及交叉口安全设计、慢行安全设施建设、绿道标志和标线、照明，以及走廊沿线的绿化和美化。

(3) 公共交通基础设施建设及改善子项目，具体包括：①火车站公交枢纽建设；②公交停保场建设；③智能公交系统建设；④绿色环保公交车采购。

(4) 机构能力建设子项目，具体包括项目组织机构建设、培训及能力建设、课题研究和项目管理四项组成内容。

#### 4.项目实施情况

项目实际投资金额人民币 882,592,027.51 元，其中世界银行贷款 1 亿美元（折合人民币 670,965,434.55 元），国内地方配套资金为人民币 211,626,592.96 元。该项目于 2012 年 7 月 25 日获得国家发改委、财政部立项，2014 年 1 月 21 日获得省发改委可研批复，2014 年 9 月 30 日《贷款协定》和《项目协议》经世行批准正式生效，2015 年 10 月获得省发改委初步设计批复。项目于 2015 年 10 月开始实施，原定项目贷款关账日期为 2019 年 12 月 31 日，因项目重组调整，经焦作市项目办延期申请后，世行批准最终关账日为 2021 年 6 月 30 日。项目于 2022 年 5 月完成竣工财务决算报告，总体进度较预计延期 18 个月，延期主要原因是：一是征地拆迁与移民安置延误了实施进度，导致一些活动取消或调整，如绿道山区段、走廊外 48 个路口改造和火车站北广场公交枢纽；二是修改施工图设计，以适应城市规划的改变，如城市道路面层的“白改黑”、更换路灯、路沿石和透水砖；三是土建工程的施工时间不可预测，国家宏观政策影响、焦作市范围内的“暂停施工（封土令）”和环境保护控制措施对项目实施进

度影响显著。

## **二、项目评价概述**

### **1.绩效评价目的**

根据《国际金融组织项目绩效评价操作指南》(简称《指南》)的要求,对本项目的相关性、效率、效果、可持续性进行客观公正的评价。通过绩效评价报告总结的项目经验和教训,为将来同类项目的实施提供借鉴和参考,进而达到推动财政绩效管理科学化和精细化管理的目的。

### **2.绩效评价框架的设计**

围绕相关性、效率、效果和可持续性四个准则、11个关键评价问题,制定30个二级评价指标、40个三级评价指标的绩效评价框架、绩效评价指标体系和评价标准(详见附件2和3)。

### **3.绩效评价实施过程**

在确定本次评价任务后,评价小组依据《指南》完成了项目方案的编制,在大量案卷资料研究梳理的基础上,设计评价指标体系,同时设计了各类调查问卷、访谈提纲。评价实施中,通过线下调查和线上“问卷星”推送两种方式开展社会调查,线下共发放500份问卷,收回500份,线上填报问卷198份,共698份。另外,还与焦作市项目办、各子项目责任单位等部门的利益相关者进行了座谈和深度面访。在对所收集的大量证据进行认真细致地整理和分析的基础上,形成绩效评价报告初稿,通过与利益相关者沟通以及专家咨询后,修改完善形成本报告终稿。

### **三、绩效评价结论**

本项目的综合绩效评价得分为 95.22 分，绩效等级为“高度成功”。

#### **1.相关性**

项目相关性准则的绩效评价加权平均分为 10 分，绩效评价等级为“高度相关”。

项目的目标是改善焦作市选定交通走廊的交通安全和效率，促进试点绿道慢行交通出行量。项目发展目标符合中国“十四五”规划（2021-2025 年）的绿色发展和共享繁荣战略以及碳达峰和碳中和的目标；项目目标和内容设计符合国家、行业和焦作的发展战略，并能够有效解决实际问题。项目目标受益群体定位适当。

#### **2.效率**

项目效率准则的绩效评价加权平均分为 27.02 分，绩效等级为“效率非常高”。

项目作为焦作绿色交通及交通安全综合改善项目，内容涵盖绿道慢行交通系统、智能交通、智能公交、城区道路改造、公交场站枢纽建设和机构能力提升等诸多方面。项目主要包括四个子项目，按照前期项目实施计划，除完工进度与预算执行外，在预算资金管理、管理机构设置和预期收益率等方面都取得预期成效。

#### **3.效果**

项目效果准则的绩效评价加权平均分为 30 分，绩效等级为“非常满意”。



项目作为城市绿色、安全交通改善工程，实现了项目发展目标。项目走廊沿线交通相关死亡人数、高峰时段公共交通出行时间、公共交通服务用户满意度、绿道走廊建设等指标的所有目标值都已实现并超过。

#### **4.可持续性**

项目相关性准则的绩效评价加权平均分为 28.2 分，绩效评价等级为“高度可持续”。

本项目完工后，负责实施管理的机构和制度持续存在，相关人力资源、经费保障和政策支持能够满足项目持续运行的需要，还款机制健全稳定，具备还款能力，可以按时足额偿还贷款及相关费用，能够保证稳定、持续的产出。项目创新内容具有较强的示范效应，在未来具备在其他地市复制推广的可能性。

### **四、经验、不足及建议**

**1.成功经验**市政府牵头成立项目领导小组，由常务副市长任领导小组组长，两名副市长任副组长，进行项目的总体部署和政策指导，为项目实施提供组织保障，同时也使项目能够得到有力的财力、物力、人力支持。

一是领导高度重视，组织部署保障到位。焦作市委市政府高度重视项目的实施，市政府成立项目领导小组，由常务副市长任领导小组组长，两名分管副市长任副组长，负责项目的总体部署和政策指导。为项目实施提供组织保障，确保了项目的顺利实施。项目办与各市区相关单位、各施工单位及时沟通，密切合作，各

司其职、协调推进，使项目能够得到充沛的财力、物力、人力支持。同时，道路安全指导委员会建立了市级道路安全最高领导决策机构。在全国范围内这是首个在地级市成立的以道路交通安全为工作内容的跨部门联动合作机构，该项工作填补了交通安全综合治理的国内空白。

二是优化交通出行环境，提升项目整体效益。项目充分考虑弱势群体的出行环境优化，对非机动车道、人行道重新整修，人行道路口连接处均采用“三面坡”无障碍设置，方便婴儿车、残疾人轮椅、老年人出行。同时在四条市区主干道改造中，对人行道铺设透水砖，有效回收雨水，体现“海绵城市”理念。与之配套的桥梁、通信、智能交通、公交站台、雨污分流、园林绿化、标志标线等建设内容也相继投入使用。实现地上、地下建设内容一体化设计、施工和验收，避免各职能部门重复建设。

三是搭建安全教育平台，全面宣传交通安全知识。项目在河南省开创性地建立了2个道路交通安全教育培训基地，为焦作市民和专职营运驾驶员多样化普及交通安全知识起到建设性作用。同时，项目按照不同学龄儿童特点，编写了1-9年级《中小学生学习交通安全教育读本》，填补了义务教育阶段中小学生学习交通安全教育的国内空白。

四是优化走廊沿线设计，绿色植被得到有效利用。项目实施中，利用道路原有行道树和绿植作为道路机非隔离生态护栏，实现了机动车道和非机动车道的景观隔离，较传统的隔离栏更加安

全、环保、美观；根据不同路段公交站点树木生长情况，分别“量身定做”分段式公交站台；针对部分道路绿植无法利用的，移植森林公园，将树木移植的损失降到了最小。

## **2.工作不足**

一是项目前期工作时间较长。项目前期经历了可研、预评估、谈判、生效、初步设计、施工图设计、招标投标采购和项目建设执行等阶段，相关文件经过世行和国内主管部门的双重审查，时间跨度大，审批流程长。在项目实施阶段，根据城市发展的实际需要，需要对原设计方案进行部分优化，对项目工期和资金预算也造成了一定的偏离。

二是项目实施进度普遍延期。一方面，各项目实施单位不熟悉世行前期工作要求、采购政策和移民安保红线，主观上造成了项目实施进度延误。另一方面，项目实施过程中，受到“外贷限额管理”和“环保封土管控”等国家宏观政策影响，客观上导致项目实施进度延误。

三是项目运行效率有待提升。评价小组通过梳理世界银行历年检查备忘录、审计报告、竣工决算报告等资料发现，项目实施过程中，财务支付进度、采购周期、竣工结算、财务决算等项目运行方面效率有待提升。

## **3.改进建议**

一是强化项目设计的系统性和前瞻性。建议在项目前期准备中，要全局性和前瞻性布局；项目设计应与城市规划充分融合，

同时考虑世行项目准备周期长、双重审批程序等特点，科学规划实施周期，避免项目实施进展延期。

二是强化项目全过程协同与监管能力。优化世行贷款项目审批机构职权，厘清多部门在世行贷款项目中的管理权限，理顺工作流程；充分发挥项目领导小组职能，定期开会审查项目的进度，及时协调解决项目实施中存在的风险与问题；加强项目资金使用监管力度。

三是提升项目精细化管理水平。加强项目办和各项目实施单位的管理能力建设，增强其对世行贷款项目政策学习，提高项目管理效率；项目相关部门要实行规范化制度，明确和落实项目管理责任，确保管理者履职尽责；做好世行项目管理的知识储备、经验储备和人才储备，保障项目后续运营期拥有合格的人员提供持续服务。

# 评价报告正文

## 一、项目基础信息表

表 1 焦作绿色交通及交通安全综合改善项目基础信息表

一、项目概况	
项目名称	中文名称：世行贷款河南焦作绿色交通及交通安全综合改善 英文名称：Henan Jiaozuo Green Transport and Safety Improvement Project Financed by the World Bank
领域	交通业
投资金额 其中：世界银行贷款 国内配套	项目投资总金额：12.21 亿人民币 世行银行贷款：1 亿美元 国内配套：6.1 亿人民币
项目（预）评估时间	2013 年 8 月
贷款协议签订时间	2014 年 7 月 7 日
贷款协议生效时间	2014 年 9 月 30 日
项目预计和实际开工时间	预计开工时间：2015 年 10 月 实际开工时间：2015 年 12 月
项目预计和实际完工时间	预计完工时间：2019 年 12 月 31 日 实际完工时间：2021 年 6 月 30 日
实施地点	河南省焦作市
项目办	焦作绿色交通及交通安全综合改善项目领导小组办公室（项目办）
项目实施和运行机构	焦作绿色交通及交通安全综合改善项目管理办公室 焦作市财政局

	<p>焦作市发展和改革委员会          焦作市公安局          焦作市卫生健康委员会          焦作市住房和城乡建设局          焦作市交通运输局          焦作市公共交通集团有限公司          焦作市道路运输服务中心          焦作市自然资源和规划局</p>
<p><b>二、项目背景</b></p> <p>在过去半个世纪中，引领焦作社会与经济发展的主要经济驱动力为煤矿开采及其附属产业。然而，在 20 世纪 90 年代末，随着矿产资源的枯竭，焦作开始了从“黑色印象”到“绿色主题”的战略转型，促进旅游业的发展，并将交通运输业确定为社会经济转型的关键部分之一。</p> <p>然而，城市中心与景区之间较差的连通能力，削减了旅游业可能对焦作市区带来的经济效益。此外，由于私家车数量的增长、交通需求的增长以及交通管理系统的不足，导致交通事故和死亡人数升高、温室气体排放量不断升高。降低负面环境影响并达成可持续发展模式仍然是焦作市政府（JMG）议程的重点。根据焦作十二五计划，公共交通行业预计将对节能减排目标作出巨大贡献，主要通过公交优先、引入更清洁燃料与推动环保交通模式。面对交通运输和相关的环境挑战，焦作市政府(JMG)寻求世行在绿色交通及交通安全综合改善项目上的资金和技术支持。该项目将协助焦作市减轻上述挑战，支持城市的社会经济转型。</p>	
<p><b>三、项目活动内容和绩效目标</b></p> <p>（一）项目活动内容</p> <p>1.安全系统综合走廊建设及改善子项目，具体包括：(1)进行交通数据收集、绩效监测和评估、补救措施的制定；(2)主要在解放路，人民路和塔南路实施土建工程和交通管理措施、以及覆盖走廊和邻近地区的智能交通系统(ITS)建设；(3)建设和改善交通安全教育基地，开展道路交通安全教育宣传，并提高事故后医疗应急服务。</p> <p>2.绿色旅游走廊建设及改善子项目，具体包括：建设连接市中心与北部山区自然</p>	

风景旅游地的步行、自行车专用绿道。包括新建一段山区路段，重新设计群英河河道沿线路段和现有城市公路及交叉口安全设计、慢行安全设施建设、绿道标志和标线、照明，以及走廊沿线的绿化和美化。

3.公共交通基础设施建设及改善子项目，具体包括：(1)火车站公交枢纽建设；(2)公交停保场建设；(3)智能公交系统建设；(4)绿色环保公交车采购。

4.机构能力建设子项目，具体包括：项目组织机构建设、培训及能力建设、课题研究和项目管理四项组成内容。

(二)项目绩效目标:

贷款协定中的项目发展目标为“改善焦作市选定交通走廊的交通安全和效率，促进试点绿道慢行交通的出行量”。主要预期成果和成果指标如下:

- (1)项目走廊沿线每年交通相关死亡人数减少;
- (2)项目走廊高峰期公共交通出行时间减少;
- (3)公共交通服务使用者满意度提高(总体和女性);
- (4)绿道每年的慢行交通出行次数。

#### 四、项目利益相关方

焦作市财政局、焦作市公安局、焦作市卫生健康委员会、焦作市住房和城乡建设局、焦作市交通运输局、焦作市教育局、焦作市自然资源和规划局、焦作市生态环境局、焦作市园林局、焦作市城市管理局、焦作市水利局、焦作市林业局、焦作市供电公司、焦作市公共交通集团有限公司、焦作市运政服务中心、焦作市山阳区人民政府、焦作市解放区人民政府、焦作市马村区人民政府、焦作市中站区人民政府、焦作市城乡一体化示范区管委会、焦作市武陟县人民政府、焦作市交警支队、焦作市土地收购储备中心、道路使用者、行人、公共交通使用者、女性、居民、公交公司、游客等。

#### 五、项目的监测评价与实施效果

2021年1月21日，项目发展目标的完成进度、整体实施进度、总体风险，评级分别为：满意、满意、未评级。

2021年12月21日，项目完工报告关键内容评级，成果、世行表现、监测和评价的质量评价分别为：高度满意、满意、基本满意。

项目监测内容主要有：(1)主要交通走廊交通事故死亡人数；(2)项目走廊高

峰期公交车通行所需时间；（3）公交服务乘客满意率；（4）绿道每年慢行交通出行次数。

实施效果：其中主要交通走廊的死伤率的数值为连续三年的滚动平均值，结果显示主要交通走廊的死亡人数从基线值的 4.7 人下降到完工时的 2.3 人；高峰时段公共交通出行时间，解放路从 20.5 分钟减少到 16.8 分钟，人民路从 17 分钟减少到 16 分钟，塔南路从 17.6 分钟减少到 12.2 分钟；公交用户满意度调查数据表明，90.28% 的受访者对公交服务感到满意，其中女性满意度达到 90.79%；绿道沿线每年的慢行交通出行量约为 1151.4 万人次，大大超过了原定目标的 24.15 万人次。

## 二、绩效评价过程概述

### （一）评价目的

本次对项目进行绩效评价工作，其目的是：

1.根据财政部《国际金融组织项目绩效评价操作指南》（以下简称《指南》）的要求，对本项目的相关性、效率、效果、可持续性进行客观公正的评价。

2.加强国际金融组织贷款项目的自主监督与管理，改进项目执行中的薄弱环节，提高竣工项目及国际金融组织贷款的管理水平和执行绩效。

3.进一步丰富和完善国际金融组织贷款项目绩效评价方法体系，推动绩效评价工作的制度建设。

4.通过绩效评价，对焦作绿色交通及交通安全综合改善项目的经验教训进行评价与总结，促进项目运营方更好地开展本项目的后续建设、维护和成果巩固等活动，为今后同类项目的开展提



供借鉴和参考。

## (二) 评价设计与实施

### 1. 评价的设计

在评价设计前期，评价小组对项目资料进行了收集、整理和分析，资料包括项目的可研报告、设计报告、项目执行进度报告、项目财务竣工结算报告等，初步了解项目的背景及实施情况。在设计评价方案时，根据《指南》要求，评价组围绕 11 个关键评价问题设计了 29 个二级评价指标、40 个三级评价指标，确定绩效评价框架和评价内容，对项目的相关性、效率、效果和可持续性进行评价。评价小组根据评价任务，制定了评价任务时间表，如下表 2-1 所示：

表 2-1 焦作绿色交通及交通安全综合改善项目评价任务表

序号	评价活动	产出	负责人	时间
1	评价任务分解与分工	评价任务的初步安排	评价组长	7月1日-7月10日
2	案卷研究	项目基础信息表	评价组	7月11日-7月15日
3	开发绩效评价框架	项目绩效评价框架	评价组长	7月16日-7月30日
4	设计面访问题清单	面访问题清单	评价组	8月1日-8月5日
5	设计座谈会问题清单	座谈会问题清单	评价组	8月6日-8月10日
6	设计实地调研问题清单	实地调研问题清单	评价组	8月11日-8月20日
7	完成绩效评价实施方案	绩效评价实施方案	评价组长	8月21日-8月30日
8	面访	面访记录	评价组	9月1日-9月10日
9	举行座谈会	座谈会记录	评价组	9月11日-9月18日
10	实地调研	实地调研记录	评价组	9月19日-9月24日
11	证据整理	针对指标进行整理汇总的证据	评价组	9月25日-10月14日
12	评价分析	形成绩效评价分析结果、评价结论、经验教训和改进建议	评价组	10月15日-11月9日
13	撰写绩效评价报告初稿	绩效评价报告初稿	评价组长	11月10日-11月30日

14	与利益相关方沟通	利益相关方的建议和意见汇总	评价组长	12月1日-12月10日
15	完善并形成绩效评价报告终稿	绩效评价报告终稿	评价组长	12月11日-12月31日

## 2.证据收集与评价分析方法

为完成本次评价任务，评价小组使用以下几种证据收集方法：

### （1）案卷研究

对项目文件进行深入研究、比较和分析，包括：项目文件、国家和地方的发展政策战略、项目协议、项目贷款协议、项目采购计划、项目执行检查备忘录、项目进度报告、完工报告、审计报告等。

### （2）面访

评价小组在设计好面访问题清单的基础上，分别对项目管理人员、项目实施和运行人员、项目受益人和参与项目的行业专家进行面访，以掌握有关项目设计、申请、实施、运行等方面的第一手信息。

### （3）座谈会

项目组组织召开市级座谈会，座谈会由项目办组织承办，相关政府部门、项目实施和运行机构、行业专家和其他利益相关者等参与过或熟悉项目的设计、实施、运行、管理的人员参加。

### （4）问卷调查

评价小组在设计好调查问卷的基础上，通过线下现场发放调

查和线上“问卷星”推送两种形式开展问卷调查工作。

### **(5) 实地调研**

在上述工作的基础上，对项目进行实地调研，进一步听取项目办、其他利益相关者的意见和观点，核实项目的有关事实和信  
息，在子项目的评价报告外，提供本专题调研报告。

## **3.评价的实施**

评价小组专家根据各阶段收集的资料及调研材料，经过整理  
汇总，确定各关键问题及评价指标权重、评价标准，对各评价指  
标进行评价打分，确定项目各评价准则的绩效等级，计算项目的  
综合绩效的分数等评价过程来对项目实施评价，并形成绩效评价  
报告。

### **(三) 绩效评价框架与绩效评级方法**

#### **1.绩效评价框架**

根据《指南》的要求，对项目的相关性、效率、效果和可持  
续性四个方面进行评价（详见表 2-2），每个评价准则下对应若  
干关键评价问题以及一系列具体评价指标，通过考察分析各个评  
价指标的实际达成情况，衡量项目四个方面绩效。

(1) 相关性。包括 2 个关键问题、5 个二级评价指标、9 个  
三级指标。主要评价项目目标与国家、行业 and 所在区域的发展战  
略、政策重点以及需求的相符程度。

(2) 效率。包括 4 个关键问题、11 个二级评价指标、10 个三级指标。主要评价项目投入和产出对比关系，即能否以更低的成本或者更快的速度取得预计产出。

(3) 效果。包括 2 个关键问题、6 个二级指标、10 个三级指标。主要评价项目目标的实现程度以及实际产生的效果和 Related 目标群体的获益程度。

(4) 可持续性。包括 3 个关键问题、7 个二级评价指标、11 个三级指标。主要评价项目实施完工后，其财务与独立运行的能力、产生效益的持续性和创新内容的示范性与持续性。

表 2-2 绩效评价准则及关键问题框架

评价准则	关键评价问题	评价指标	
相关性	1.1 项目目标和内容设计是否符合当前国家、行业和所在区域的发展战略，并能够有效解决实际问题？	1.1.1 项目目标与中国和焦作市战略和政策重点的相符程度	项目目标与中国交通发展战略和政策重点的相符程度
			项目目标与焦作市相关战略和政策重点的相符程度
		1.1.2 项目产出设计能否针对性解决所在城市交通发展面临的实际问题	改善选定交通走廊沿线的交通安全和交通效率
			促进所在城市试点绿道慢行交通的出行量
			加强所在城市相关机构能力
		1.1.3 项目中后期拟调整内容设计是否优化项目目标，是否更有利于项目目标的实现？	是否优化项目目标
	是否更有利于项目目标的实现？		
	1.2 项目目标受益群体定位（及其首要需求的确定）是否适当？	1.2.1 项目产出是否符合并满足当前所在城市及周边受益群体的需求？	项目瞄准的目标受益群体及其亟待解决的实际问题和需求是否合理适当？
1.2.2 项目产出是否符合并满足未来所在城市及周边受益群体的需求？		项目瞄准的目标受益群体范围是否考虑项目区域的现状和未来变化趋势？	
效率性	2.1 项目是否按计划进度实施和完工，并实现了所有预期产出？	2.1.1 项目是否按计划的时间周期实施并完工	开工时间吻合度
			完工时间吻合度
			项目预期和实际的实施周期相符程度

评价准则	关键评价问题	评价指标		
		2.1.2 项目是否实现了预期产出	安全系统综合走廊建设及改善子项目完成率	
			绿色旅游走廊建设及改善子项目完成率	
			公交基础设施建设及子项目完成率	
			机构能力建设子项目完成率	
	2.2 项目预算是否按计划投入和使用	2.2.1 预算执行吻合度	安全系统综合走廊建设及改善子项目实际资金使用与预算吻合度	
			绿色旅游走廊建设及改善子项目实际资金使用与预算吻合度	
			公交基础设施建设及子项目实际资金使用与预算吻合度	
			机构能力建设子项目实际资金使用与预算吻合度	
		2.2.2 资金到位率	世行贷款资金到位率（%）	
			配套资金到位率（%）	
	2.2.3 资金使用合法合规性	项目违规资金总额占项目资金总额的比重（%）		
	2.3 项目管理机构设置（和实施机构选择）是否适当、项目管理及内部控制是否到位并能确保项目有效实施	2.3.1 是否在省、市、县相关各级有专门的项目管理办公室，并配备足够的人员，是否促进项目协调推进		
			2.3.2 是否分类制定了相关的管理制度和实施细则，并落实到位	
			2.3.3 各级管理机构职责是否清晰、适当	

评价准则	关键评价问题	评价指标	
		2.3.4 是否有有效的信息收集及反馈渠道	
	2.4 项目的资源投入是否经济有效、项目内容设计和实施机制是否具有一定的创新性	2.4.1 项目实际经济内部收益率与预期经济内部收益率的相符程度	
		2.4.2 项目的创新性设计提高效率和效果的程度	
效果性	3.1 项目是否实现了绩效目标	3.1.1 安全系统综合走廊建设及改善子项目预期绩效目标完成率	项目走廊沿线的年交通相关死亡人数的减少
			项目走廊改善长度
			项目走廊高峰期公共交通出行时间的减少
		3.1.2 绿色旅游走廊建设及改善子项目预期绩效目标完成率	绿道每年的慢行交通出行次数
			建设的绿道走廊长度
		3.1.3 公交基础设施建设及子项目预期绩效目标完成率	过夜停车能力
			配备车载智能公交系统装置的公交车比例
		绿色环保公交车采购数量	
	3.2 项目实际受益群体是否是项目的目标受益群体	3.1.4 机构能力建设子项目预期绩效目标完成率	道路安全指导委员会职能行使情况
		3.2.1 项目对目标受益群体的瞄准度	各子项目目标受益群体瞄准情况
3.2.2 项目受益群体满意度		项目受益群体对项目实施情况及效益的满意度	

评价准则	关键评价问题	评价指标	
可持续性	4.1 项目财务是否具有可持续性	4.1.1 运营和维护经费能否持续满足需要	项目资金能否满足项目实施需要
		4.1.2 能否按时偿还贷款	省级到期还款率
			地（市）到期还款率（%）
			项目单位到期还款率（%）
			财政资金垫付率（%）
			还款准备金充足率（%）
	4.2 项目后期运营是否具有可持续性	4.2.1 政策的可持续性	项目运营政策的可持续性
		4.2.2 运营机构及管理的可持续性	负责项目完工后运行管理工作的机构及制度存在与否
	4.3 项目绩效是否具有可持续性？或者项目创新内容是否具有示范性和可推广性？	4.3.1 产出有效利用率	正常使用率
		4.3.2 项目产出能否得到及时维护	项目产出运行和维护的资金充足与否
项目产出运行和维护的保障制度存在与否			
	4.3.3 项目创新内容能否在其他地市复制		



## 2.评分标准

评价小组根据《指南》规定，首先，最大程度的参考项目评估文件或设计文件中确定的项目绩效目标或其他量化标准，并根据项目中期调整报告对目标进行及时修订。如果项目评估文件或设计文件中对某些指标内容没有涉及，则评价小组与管理部门进行讨论，根据项目特点及通行的衡量标准，确定合理的、可操作的打分依据。

其次，根据评价指标的具体特点和现实数据条件，选择百分制分段打分法或“100、0”两段打分法。分段打分法主要针对需要回答实现程度的指标，根据项目特点和行业情况等，以一个能反映程度差异的数或现象的间距，依次设置相应的评分段(在此例中是“90-100分”、“80-89分”、“60-79分”、“0-59分”)。在对该类指标实际打分时，评价小组根据项目实际情况，对应给出所处段中的某一个分值，以形成对该指标实现程度的评价。两段打分法主要针对只需回答“是否”、“有无”，而不需或在现有条件下不能得到有关程度的数据的指标。这类指标由于对相关程度的判断在实际操作中存在较大困难，项目实际情况若符合“100分”的得分标准就打“100分”：不符合，就打“0分”。

最后，评价小组根据各个评价准则之间存在的逻辑上的关联性，对项目四个评价准则的得分和整个评价过程进行全面审视，得出具有更强说服力的结论。

## 3.绩效评价分析方法

考虑评价方法的实施范围与应用条件，评价小组综合

使用以下几种绩效评价分析方法。

#### （1）变化分析法

评价小组采用变化分析方法，比较指标的实际变化情况在经过一段时间后是否达到预期变化。

#### （2）贡献分析法

评价小组采用贡献分析方法，旨在分析项目的实施是否是产生变化的原因之一，或者是否对产生变化发挥了促进作用。

#### （3）问卷分析法

本项目使用 James et al. (1984, 1993) 提出的问卷分析方法对回收的受访者调查问卷进行分析，对每个问题都是用 5 分制的李克特量表进行评分，1 表示“很不满意”，5 表示“非常满意”。对于每个受访者的回答进行分析以确定统计指标，用于判断本项目的绩效，并通过指标衡量问题表述的一致性程度。

#### （4）加权平均法

根据收集整理的相关证据，运用一定的分析方法和既定的评分标准对指标体系中的各项评级指标进行打分，并按照各级指标的权重进行指标体系的加权平均。

### 4. 绩效评级方法

根据《指南》规定，项目绩效分为四个等级，即高度成功、成功、比较成功、不成功。项目的绩效评级分为四个步骤：（1）运用既定的分析方法和打分标准，根据收集整理的证据，对各项评价指标进行打分；（2）对每个关键评价问题

下的各项指标得分进行加权平均，算出每个关键评价问题得分；（3）对每个评价准则下的关键评价问题得分进行加权平均，算出各个评价准则最终的评价分值，并相应确定四个准则的绩效等级；（4）根据四个评价准则的权重设置，对四个准则的评价分值进行加权平均，算出项目综合绩效分值，相应确定项目绩效等级。绩效评价分值采用百分制。项目及各评价准则绩效分值与对应绩效等级参见表 2-3。

表 2-3 项目绩效分值与绩效等级对应表

评价标准	完工项目 准则权重	绩效等级			
		[90, 100]	[80, 90)	[60, 80)	[0, 60)
相关性	10%	高度相关	相关	基本相关	不相关
效率	30%	效率非常高	效率高	效率一般	效率低
效果	30%	非常满意	满意	比较满意	不满意
可持续性	30%	高度可持续	可持续	基本可持续	不可持续
项目绩效	100%	高度成功	成功	比较成功	不成功

#### （四）评价局限性

1.调研样本数据的局限性。由于项目所涉及的目标利益群体众多，评价过程中由于受时间限制，对利益相关方的选取具有一定的局限性，从而可能会使绩效评价结果受到一定程度的影响。

2.项目目前处于刚完工的近期阶段，同时受到新冠疫情的影响，项目产出的长期成效还未完全显现，对项目的评价难免受到不同程度的限制。

### 三、绩效分析与评价结论

#### (一) 项目绩效分析

##### 1. 项目相关性分析

相关性准则的百分制评价得分为 100 分，加权平均分为 10 分，绩效评价等级为“高度相关”。项目目标和内容设计高度符合当前国家、行业和所在区域的发展战略，并能够有效解决实际问题；项目目标受益群体定位（及其首要需求的确定）适当。

相关性准则设置了 2 个关键评价问题，分别是“项目目标和内容设计是否符合当前国家、行业和所在区域的发展战略，并能够有效解决实际问题”和“项目目标受益群体定位（及其首要需求的确定）是否适当”，共包含 5 个二级指标，9 个三级指标。评价小组围绕评价指标，通过案卷研究、互联网搜索、面访、座谈等方法获取证据，并对证据进行整理、分析和指标评价，根据打分标准和评价规则，项目相关性准则各指标绩效打分情况见表 3-1。

表 3-1 项目相关性准则绩效评价情况

评价准则	关键评价问题	二级指标	三级指标	指标权重	评价得分（百分制）	准则加权得分	绩效等级
1. 相关性 (10%)	1.1 项目目标和内容设计是否符合当前国家、行业 and 所在区域的发展战略, 并能够有效解决实际问题? (50%)	1.1.1 项目目标与中国和焦作市战略和政策重点的相符程度 (50%)	1.1.1.1 项目目标与中国交通发展战略和政策重点的相符程度	50%	100	10	高度相关
			1.1.1.2 项目目标与焦作市相关战略和政策重点的相符程度	50%	100		
		1.1.2 项目产出设计能否针对性解决所在城市交通发展面临的实际问题 (40%)	1.1.2.1 改善选定交通走廊沿线的交通安全和交通效率	40%	100		
			1.1.2.2 促进所在城市试点绿道慢行交通的出行量	40%	100		
			1.1.2.3 加强所在城市相关机构能力	20%	100		
		1.1.3 项目中期拟调整内容设计是否优化项	1.1.3.1 是否优化项目目标	50%	100		
			1.1.3.2 是否更有利于项目目	50%	100		

		目目标, 是否更有利于项目目标的实现? (10%)	标的实现?				
	1.2 项目目标受益群体定位 (及其首要需求的确定) 是否适当? (50%)	1.2.1 项目产出是否符合并满足当前所在城市及周边受益群体的需求? (50%)	1.2.1.1 项目瞄准的目标受益群体及其亟待解决的实际问题和需求是否合理适当?	100%	100		
		1.2.2 项目产出是否符合并满足未来所在城市及周边受益群体的需求? (50%)	1.2.2.1 项目瞄准的目标受益群体范围是否考虑项目区域的现状和未来变化趋势?	100%	100		

项目相关性准则各指标的具体绩效分析如下：

**(1) 关键评价问题 1.1：项目目标和内容设计是否符合当前国家、行业和所在区域的发展战略，并能够有效解决实际问题**

关键评价问题 1.1 旨在考察项目评价时，项目的政策吻合度，具体通过“项目目标与中国和焦作市战略和政策重点的相符程度”、“项目产出设计能否针对性解决所在城市交通发展面临的实际问题”和“项目中期拟调整内容设计是否优化项目目标，是否更有利于项目目标的实现”3 个二级指标，7 个三级指标予以评价。

#### **①项目目标与中国和焦作市战略和政策重点的相符程度**

项目的目标是改善焦作市选定交通走廊的交通安全和效率，促进试点绿道慢行交通出行量。

在项目评价时，项目目标与中国和焦作市战略和政策重点的相符程度，主要通过“项目目标与中国交通发展战略和政策重点的相符程度”和“项目目标与焦作市相关战略和政策重点的相符程度”2 个三级指标进行评价，2 项评价指标均为 100 分。“项目目标与中国和焦作市战略和政策重点的相符程度”百分制评价得分为 100 分，加权得分为 2.5 分。其具体指标和绩效如下：

#### **a.项目目标与中国交通发展战略和政策重点的相符程度**

2007 年，国务院发布的《国务院关于促进资源型城市可持续发展的若干意见》中提出对资源已经或濒临枯竭的城市，国家给予必要的资金和政策支持，帮助解决历史遗留问题，补偿

社会保障、生态、人居环境和基础设施建设等方面的欠账。焦作被国家发改委确定为首批 12 个资源枯竭型城市之一，国家和省级政府持续向焦作提供财政支持，占焦作每年可支配收入的 40% 以上。2011 年，交通部发布的《交通运输“十二五”发展规划》明确提出：加快交通基础设施网络建设、提高运输服务水平、强化交通科技进步和信息化建设、构建绿色交通体系、提高安全与应急保障能力。2016 年，交通运输部印发《城市公共交通“十三五”发展纲要》中也明确提到 2020 年，初步建成适应全面建成小康社会需求的现代化城市公共交通体系。城市公交行业体制机制改革深入推进，政府购买城市公交服务等重点领域的制度建设和落实取得实质进展；行业发展活力和可持续发展能力显著增强；城市公交供给侧改革取得突破，服务针对性和精准性显著提升，优选公交成为出行习惯，广大群众出行更安全、更高效、更舒适、更便捷。

从国家层面来看，项目希望实现“改善焦作市选定交通走廊的交通安全和效率，促进试点绿道慢行交通出行量”的目标与国家促进资源型城市可持续发展战略以及“十二五”、“十三五”城市公共交通发展政策高度相符，其得分为 100 分。

#### **b.项目目标与焦作市相关战略和政策重点的相符程度**

2015 年，《焦作市人民政府关于进一步优先发展城市公共交通实施意见的通知》：着力构建政府主导、保障有力、节能环保、便捷高效的城市公共交通系统，提高公共交通的吸引力，



同时积极改善步行、自行车出行条件。到 2020 年，建立完善以综合交通枢纽为节点、大容量公共交通为主体、公交专用道为保障、其它交通方式为补充、运能与需求相适应的绿色、安全、高效、便捷的城市公共交通系统，使公共交通出行成为群众机动化出行的主要方式。2016 年，《焦作市国民经济和社会发展规划第十三个五年规划纲要》实施公交优先战略，强力推进公交示范城市建设，建设方便快捷的大容量公交系统，推进世界银行贷款焦作绿色交通及交通安全综合改善项目。开展人民路快速公交系统（BRT）前期，购置绿色环保公交车。到 2020 年，市区万人公交拥有量达到 16 标台以上，实现公交站点 500 米全覆盖、公共交通占机动化出行比重达到 60%以上。2017 年，《河南省“十三五”现代综合交通运输体系发展规划》中“绿色安全”的发展目标：交通运输体系绿色低碳建设成果显著，资源集约节约利用水平显著提升，清洁能源与新能源运输装备得到推广应用，新增清洁能源、新能源公交车比例提高到 75%。综合交通运输安全保障体系基本建立，应急救援能力进一步增强，一般灾害情况下公路应急救援到达时间不大于 2 小时。

《焦作市城市综合交通体系规划(2011-2020)》的目标为：绿色出行方式比例（公交和慢行）达到 70%以上，其中慢行出行方式占 55%，实现以公共交通和慢行交通为主导的出行模式。同时，建设绿道将城市多样性的旅游景点连接成网，可以吸引市民、游客亲近景区，整合提升现有的城郊旅游资源，促进区

域经济发展。

综上所述，本项目的建设积极响应了国家、地方相关政策的需要，建成后对促进区域经济的发展，加快焦作城市转型，缓解城市交通压力，保护环境都具有重要意义。项目的目标与焦作市相关战略和政策重点的高度一致，其得分应为 100 分。

## **②项目产出设计能否针对性解决所在城市交通发展面临的实际问题**

“项目产出设计能否针对性解决所在城市交通发展面临的实际问题”指标主要通过“改善选定交通走廊沿线的交通安全和交通效率”、“促进所在城市试点绿道慢行交通的出行量”、“加强所在城市相关机构能力”3 个三级指标进行评价，根据完工报告和项目绩效指标的相关资料，项目评价小组认为，项目完工效果达到了项目预计的目标，3 项三级指标百分制评价得分均为 100 分。“项目产出设计能否针对性解决所在城市交通发展面临的实际问题”百分制评价得分为 100 分，加权得分为 2 分。其具体指标和绩效如下：

### **a.改善选定交通走廊沿线的交通安全和交通效率**

随着矿产资源的枯竭，焦作开始了从所谓的“黑色印象”到“绿色主题”的战略转型，促进旅游业的发展，并将交通运输业确定为社会经济转型的关键部分之一。政府制定了一项计划以改善城市间的连通性，打造一个系统的“绿色走廊”网络，专门为行人和骑自行车的人以及相连的景点服务，推广环保交通方

式，并提供更好的公共交通服务。

首先，改善的基础设施在道路设计方面更安全，包括重新分配道路空间和路边停车位，分离不同的交通方式，缩短交叉路口的间隔，建设行人安全岛，交通信号控制的交叉路口和路口渠化，公交车站、交叉路口、无障碍设施、照明和速度管理的一体化设计；对走廊沿线的学校区域进行特别设计，例如增加保护设施和交通管理措施，重新设计附近的区域，为家长提供更安全的等候区，以及为学生提供过街人行横道。升级后的智能交通系统将显著改善选定走廊沿线的交通执法情况，以及对路边停车、出租车上下客的监控。

其次，在项目走廊中引入公交优先，这在焦作市尚属首次，将极大地节省乘客出行时间，提高交通效率。每年利用基于 GPS 的调度系统和安装在公交车上的机械诊断装置进行监测。公交优先信号和公交专用道将有助于提高走廊沿线的公交运行速度。

最后，大幅提高公交用户满意度。通过更好的设计和综合走廊管理，升级用户体验，满足女性的特殊需求，如安保、安全性和舒适性。所有新采购公交车都可供残疾人和有孩子的父母使用，也为女性带来了更好的体验，因为她们的出行模式和需求通常与男性不同，通勤距离较短，每天的非工作出行次数较多。

综上所述，项目建设完工后预计可以显著改善交通走廊沿线的交通安全和交通效率，其得分应为 100 分。

### **b.促进所在城市试点绿道慢行交通的出行量**

项目旨在打造“旅游服务+交通运输”为主体功能的旅游交通走廊，专门提供自行车专用线路，构建将公园、自然保护区、历史名胜区联系起来的纽带。该项目的建成将为市民、游客提供连续的观光旅游、休憩健身的游憩通道。既可起到构筑区域生态安全网络、优化城乡生态环境的作用，又可为居民提供游憩、娱乐的绿色开敞空间，实现城市居民的绿色低碳出行。自行车旅游专用车道的建设也将使走廊沿线景点之间构成舒适、高效、环保和较为便捷的联系，促使旅游业集中一体发展，增加规模效益。

综上所述，该项目的实施显著促进了所在城市试点绿道慢行交通的出行量，其得分评价为 100 分。

### **c.加强所在城市相关机构能力**

机构能力建设将为项目的顺利实施提供机构组织上的保证，由于这是焦作市的第一个世行贷款基础设施改善项目，项目办、各子项目单位和相关政府机构还需得到更多的有关世行采购管理、财务管理、环境和社会安全保障政策方面的培训。首先，该项目涉及复杂的采购安排，包括土建工程、新公交车、智能交通系统（ITS）、GPS 装置和公交车机械诊断设备，以及事故后医疗应急服务设备和救护车。在采购代理、项目管理咨询顾问、项目实施单位和相关政府部门的协助下，本项目的采购工作由项目办负责，世行团队定期为可能参与采购的局级工作人

员提供培训机会和研讨会。其次，该项目帮助项目办和项目实施单位熟悉与承包商的合作，并了解不同实施活动的合同管理和监督。再次，该项目增强了项目办和项目实施单位对保障要求的熟悉程度，增强了他们实施保障政策的能力。最后，该项目为财务人员提供了财务管理培训，包括现场培训和咨询专家指导。通过加强机构能力建设，为焦作市城市建设引进了先进的技术和理念，提高了技术人才的整体素质，促进了项目管理水平的提高，为焦作市今后的城市建设项目的实施和管理奠定了良好的基础。

综上所述，项目从多个方面加强了焦作市相关机构的能力。其得分应为 100 分。

### **③项目中期拟调整内容设计是否优化项目目标，是否更有利于项目目标的实现**

2017 年 6 月提交的项目中期调整报告中项目中期拟调整内容：走廊外交叉口改善、绿道路由优化、土建项目支付比例提高、关账日期延后。项目中期拟调整内容设计进一步优化项目目标，有利于项目目标的实现，评价指标打分 100 分，加权得分 0.5 分。其具体指标和绩效如下：

#### **a.是否优化项目目标**

对绿道的路线进行了调整，以确保世行安保政策得到充分实施，采购和实施进度符合实际，并满足焦作市不断变化的需求。随着调整路线和替换山区段，绿道所需的所有土地均为国

有，节约了不少资金。而通过优化设计，走廊沿线的大部分树木得到了保护。作为完工报告准备工作的一部分进行的访谈表明，树木移植和绿化管理是有效的，将树木移植的损失降到了最小。该项目非常重视水土保持，并在保护环境和保护树木方面考虑了当地特色。在原有目标的基础上，对项目建设所在地的水土资源和自然环境进行了有效保护，进一步优化项目目标。其得分应为 100 分。

### **b.是否更有利于项目目标的实现？**

土建项目支付比例的调整可以保证在贷款期限内用足用完贷款资金、如期（2019 年 12 月 31 日）完成既定项目内容和降低焦作地方配套资金的安排压力。对绿道的路线进行调整，以确保世行安保政策得到充分实施，采购和实施进度符合实际，并满足焦作市不断变化的需求。随着调整路线和替换山区段，绿道所需的所有土地均为国有。征地方面的阻碍减少许多。另外，虽然项目不出意外都能按期完成，但是考虑到项目实施报账的需要，关账日期应该在原来的基础延期。评价小组认为与原本的设计目标相比，经过调整后缓解了部分组织的压力且减少了许多阻碍，项目进展更加迅速。其得分应为 100 分。

综上，“项目目标与中国和焦作市战略和政策重点的相符程度”“项目产出设计能否针对性解决所在城市交通发展面临的实际问题”“项目中期拟调整内容设计是否优化项目目标，是否更有利于项目目标的实现”3 项指标的均为 100 分。关键问题 1.1

百分制评价得分 100 分，加权得分 5 分。

**(2) 关键评价问题 1.2: 项目目标受益群体定位 (及其首要需求的确 定) 是否适当**

关键评价问题 1.2 旨在考察项目评价时, 项目的需求吻合度, 具体通过“项目产出是否符合并满足当前所在城市及周边受益群体的需求”和“项目产出是否符合并满足未来所在城市及周边受益群体的需求”2 个二级指标和 2 个三级指标予以评价。

**①项目产出是否符合并满足当前所在城市及周边受益群体的需求**

项目的目标受益群体主要包含: 道路使用者、行人和骑自行车、公共交通使用者、居民、公交公司、游客、政府机构等群体。在项目评价时, “项目产出是否符合并满足当前所在城市及周边受益群体的需求”指标主要通过“项目瞄准的目标受益群体及其亟待解决的实际问题和需求是否合理适当”这个三级指标来进行评价, 该项指标得分为 100 分。“项目产出是否符合并满足当前所在城市及周边受益群体的需求”百分制评价得分为 100 分, 加权得分为 2.5 分。其具体指标和绩效如下:

**a.项目瞄准的目标受益群体及其亟待解决的实际问题和需求是否合理适当?**

该项目重点在以下方面解决了目标受益群体的实际问题和需求: 通过实施安全系统综合走廊项目, 示范带动项目区乃至全市的绿色交通发展, 改善城市交通安全状况。通过项目建设,

对于帮助焦作市大幅改善公共交通系统服务质量，支持建设绿色城市目标至关重要。通过纳入各种要素，包括提供更方便的换乘设施、先进的运行管理系统、绿色舒适的公交车，以及更好的停车保养设施，从而保证全面改善公交系统，吸引更多乘客。结合目前焦作市打造旅游城市的整体定位，项目旨在通过建设一条具有旅游休闲功能的自行车专用道，示范带动焦作市旅游交通发展，优化焦作市旅游交通方式。本项目的实施逐一解决了这些问题和需求，具有很强的现实针对性。其得分应为100分。

## **②项目产出是否符合并满足未来所在城市及周边受益群体的需求**

“项目产出是否符合并满足未来所在城市及周边受益群体的需求”指标重点关注项目对项目所在区域的未来发展影响进行评价，主要通过“项目瞄准的目标受益群体范围是否考虑项目区域的现状和未来变化趋势”这个三级指标进行评价，该项指标得分为100分。“项目瞄准的目标受益群体范围是否考虑项目区域的现状和未来变化趋势”百分制评价得分为100分，加权得分为2.5分。其具体指标和绩效如下：

### **a.项目瞄准的目标受益群体范围是否考虑项目区域的现状和未来变化趋势？**

项目实施前焦作市的城市交通现状：机动车优先于行人和非机动车；77%的公交车使用柴油，而且许多公交车已经老化，



既存在严重的安全问题，又对空气造成严重污染。此外，由于安全意识薄弱、执法能力差以及道路设计不当，交通安全是一个严重的问题。焦作市区平均每年有 40 人因交通事故死亡。根据焦作市的未来发展规划、《综合运输服务“十四五”发展规划》以及《中华人民共和国国民经济和社会发展第十四个五年规划》的发展战略，焦作市交通的未来变化趋势：建立以公共交通为主体，各种交通方式相结合的多层次、多类型的城市综合交通体系，方便不同交通方式的换乘。做好停车场规划布局，推动城市停车场建设。在推进新型城市建设方面，要求科学规划布局城市绿环绿廊绿楔绿道，推进生态修复和功能完善工程，优先发展城市公共交通，建设自行车道、步行道等慢行网络。积极引导公众选择绿色低碳交通方式。项目瞄准的目标受益群体范围充分考虑了项目区域的现状和未来变化趋势。项目瞄准的目标受益群体覆盖较广，且项目内容设计符合当地城镇规划，顺应焦作市所在区域现状和未来发展趋势，对城市人口和城镇居民市政服务需求的发展趋势进行了预判和设计，项目的实施与之高度吻合，其得分为 100 分。

综上，“项目产出是否符合并满足当前所在城市及周边受益群体的需求”、“项目产出是否符合并满足未来所在城市及周边受益群体的需求”2 个指标均为 100 分，关键问题 1.2 百分制评价得分 100 分，加权得分 5 分。

## 2.项目效率分析

效率准则的百分制评价得分 90.05 分,加权平均得分为 27.02 分,绩效评级为“效率非常高”。项目作为焦作绿色交通及交通安全综合改善项目,内容涵盖绿道慢行交通系统、智能交通、智能公交、城区道路改造、公交场站枢纽建设和咨询服务项目等诸多方面。项目主要包括四个子项目,按照前期项目实施计划,在竣工进度、预算资金管理、管理机构设置和预期收益率等方面都取得预期的成效。作为焦作市唯一单独实施的国际性金融组织贷款项目,全面实现了改善城市综合交通的目标。

效率准则设置了 4 个关键评价问题,分别是“项目是否按照《贷款协定》、《项目协议》和《贷款修订协定》等法律文件的计划进度实施和完工,并实现了所有预期产出”,“项目预算是否按计划投入和使用”,“项目管理机构设置(和实施机构选择)是否适当、项目管理及内部控制是否到位并能确保项目有效实施”和“项目的资源投入是否经济有效、项目内容设计和实施机制是否具有一定的创新性”。4 个关键评价问题共包括 10 个二级指标和 14 个三级指标。评价小组围绕评价指标,通过案卷研究、面访、座谈、实地调研和问卷调查等方法获取对效率性绩效评价的原始资料信息,通过对原始资料信息进行整理和分析,根据打分标准和评级规则,效率准则各指标绩效打分情况见表 3-2。

表 3-2 项目效率准则绩效评级情况

评价准则	关键评价问题	二级指标	三级指标	指标权重	指标得分	准则加权得分	绩效等级
效率 (30%)	2.1 项目是否按计划进度实施和完工，并实现了所有预期产出？(30%)	2.1.1 项目是否按计划的时间周期实施并完工(50%)	2.1.1.1 开工时间吻合度	25%	42.52	27.02	效率 非常高
			2.1.1.2 完工时间吻合度	25%	60		
			2.1.1.3 项目预期和实际的实施周期相符程度	50%	60		
		2.1.2 项目是否实现了预期产出(50%)	2.1.2.1 安全系统综合走廊建设及改善子项目完成率	60.38%	100		
			2.1.2.2 绿色旅游走廊建设及改善子项目完成率	3.2%	100		
			2.1.2.3 公交基础设施建设及子项目完成率	33.89%	70		
			2.1.2.4 机构能力建设子项目完成率	2.52%	100		
	2.2 项目预算是否按计划投入和使用(20%)	2.2.1 预算执行吻合度(50%)	2.2.1.1 安全系统综合走廊建设及改善子项目实际资金使用与预算吻合度	60.38%	85		
			2.2.1.2 绿色旅游走廊建设及改善子项目实际资金使用与预算吻合度	3.2%	0		
			2.2.1.3 公交基础设施建设及子项目实际资金使用与预算吻合度	33.89%	85		

		2.2.1.4 机构能力建设子项目实际资金使用与预算吻合度	2.52%	85		
	2.2.2 资金到位率 (30%)	2.2.2.1 世行贷款资金到位率	50%	100		
		2.2.2.2 配套资金到位率	50%	100		
	2.2.3 资金使用合法合规性 (20%)	2.2.3.1 项目违规资金总额占项目资金总额的比重	100%	100		
2.3 项目管理机构设置(和实施机构选择)是否适当、项目管理及内部控制是否到位并能确保项目有效实施 (20%)		2.3.1 是否在省、市、县相关各级有专门的项目管理办公室, 并配备足够的人员, 是否促进项目协调推进 (25%)	25%	100		
	2.3.2 是否分类制定了相关的管理制度和实施细则, 并落实到位 (25%)	25%	100			
	2.3.3 各级管理机构职责是否清晰、适当 (25%)	25%	100			
	2.3.4 是否有有效的信息收集及反馈渠道 (25%)	25%	100			
2.4 项目的资源投入是否经济有效、项目内容设计和实施机制是否具有创新性。(30%)	2.4.1 项目实际经济内部收益率与预期经济内部收益率的相符程度 (50%)	50%	100			
	2.4.2 项目的创新性设计提高效率 and 效果的程度 (50%)	50%	100			

## **(1) 关键评价问题 2.1: 项目是否按计划进度实施和完工, 并实现了所有预期产出**

关键评价问题 2.1 旨在考察项目实施的时间效率和预期产出完成情况, 具体通过“项目是否按计划的时间周期实施并完工”、“项目是否实现了预期产出”这两个二级指标予以评价。

总体来看, 部分项目未能按计划周期实施并完工, 存在开工和竣工时间与计划时间严重拖延的现象, 但项目完工后所实现的预期产出表现较好。关键评价问题 2.1 百分制评价得分 72.73 分, 加权得分为 21.82 分。

### **①项目是否按计划的时间周期实施并完工**

“项目是否按计划的时间周期实施并完工”共涉及 3 个三级指标。具体以开工时间、完工时间和项目预期和实际的实施周期是否与先前的计划相吻合, 通过对四个子项目工程实施的进度进行综合分析, “项目是否按计划的时间周期实施并完工”百分制评价得分为 10.63 分, 加权得分为 5.32 分。

#### **a.开工时间吻合度**

项目一共包括安全系统综合走廊建设、绿色旅游走廊建设、公交基础设施建设、机构能力建设 4 个子项目, 各工程子项目自 2016 年 6 月份以来陆续开工, 其中机构能力建设子项于 2016 年 6 月份开始签订合同, 公共交通基础设施建设及改善子项目于 2017 年 5 月份陆续开工, 安全系统综合走廊建设及改善子项目于 2018 年 4 月份陆续开工, 绿色旅游走廊建设及改善子项目于

2019年3月份陆续开工。根据《项目中期调整报告》中项目实施计划来看，4个子项中除了机构能力建设子项目外，其他3个子项目实际开工时间几乎都晚于计划开工时间，施工时间严重滞后。各子项开工具体情况详见表3-3：

表3-3 子项开工具体情况表

项目类别	项目名称	实际开工时间	计划开工时间
安全系统综合走廊建设及改善子项目	人民路	2018.06	2017.09
	解放路	2019.08	2018.07
	塔南路	2018.04	2017.09
	站前路	2018.04	2017.08
	智能交通系统建设	2018.11	2017.11
	交通管控中心改造项目	2019.11	2018.02
	公安局交通安全教育基地项目	2018.09	2017.10
	公安局安全教育基地室内装修与设备采购项目	2020.08	2018.02
	运管局安全教育基地室内装修和室外土建项目	2018.04	2017.10
运管局安全教育基地设备采购与安装项目	2019.07	2017.10	
绿色旅游走廊建设及改善子项目	绿色旅游走廊建设项目城区段（映湖路-影视路）	2019.03	2018.01
	客流量统计监测系统项目	2020.12	2020.12
公共交通基础设施建设及改善子项目	中站、马村停保场项目	2018.07	2017.11
	东学固停保场	2019.03	2018.01
	义门停保场	2019.04	2018.01

项目类别	项目名称	实际开工时间	计划开工时间
公共交通基础设施建设和改善子项目	大北张停保场	2020.05	2018.01
	智能公交系统供货与安装项目	2017.05	2017.12
	智能公交系统设备采购项目	2018.01	2017.12
机构能力建设子项目	项目管理咨询服务	2016.06	2016.06
	焦作市城市交通发展纲要	2018.01	2018.01
	旅游城市绿道和慢性交通规划研究	2017.12	2017.11
	停车战略与规划研究	2017.12	2017.11
	校园交通安全教育教材编制及发放	2018.03	2018.01
	公交线网优化研究	2017.12	2017.11

根据评分规则，评价小组按照各子项利用世行贷款资金量分配权重，计算得到开工时间吻合度百分制得分 42.52 分，加权得分 10.63 分。

### **b.完工时间吻合度**

在实施阶段，许多因素造成该项目进展缓慢，其中包括：（1）该项目涉及多家项目实施单位（PIU），这些单位不熟悉世行的采购和保障要求，并在早期阶段经历了学习过程；（2）审批程序复杂，不同部门之间协调困难；（3）未预料到的移民安置困难延误了实施进度，导致一些活动取消或调整，如绿道山区段、走廊外 48 个路口改造和火车站北广场公交枢纽；（4）修改施工图设计，以适应城市规划的改变，如更换路灯、路沿石和透水砖；（5）由于少数受影响家庭的补偿要求过高，补偿费发放出现了

一些延误；（6）土建工程的施工时间不可预测，因为河南省实施了区域性空气污染管控，并引入了一个问责机制来管控空气污染，每个月对主要城市的空气质量进行排名，并对空气质量差的政府官员进行问责。焦作不时暂停污染活动，以达到其空气质量目标。施工活动是重点控制的污染活动之一，全市范围内的“暂停施工（封土令）”和环境保护控制措施对项目实施进度影响显著。中央政府关于冬季空气污染管控的要求严重影响了土建工程合同的实施，综述上述因素影响，致使项目完工时间从2019年12月31日延长至2021年6月30日。

评价小组对各子项目完工情况进行了数据，具体实施进度完成情况详见表3-4：

表 3-4 项目实施进度完成情况表

项目类别	项目名称	项目开工时间	项目完工时间	完成率
安全系统综合走廊建设及改善子项目	人民路	2018.06	2019.01	100%
	解放路	2019.08	2020.08	100%
	塔南路	2018.04	2020.10	100%
	站前路	2018.04	2020.11	100%
	智能交通系统建设	2018.11	2021.06	100%
	交通管控中心改造项目	2019.11	2021.05	100%
	公安局交通安全教育基地项目	2018.09	2020.12	100%
	公安局安全教育基地室内装修与设备采购项目	2020.08	2021.05	100%



	运管局安全教育基地室内装修 和室外土建项目	2018.04	2019.11	100%
	运管局安全教育基地设备采购 与安装项目	2019.07	2020.04	100%
绿色旅游走廊建设及改善子项目	绿色旅游走廊建设项目城区段 (映湖路-影视路)	2019.03	2021.09	100%
	客流量统计监测系统项目	2020.12	2021.09	100%
公共交通基础设施建设及改善子项目	中站、马村停保场项目	2018.07	2020.12	100%
	东学固停保场	2019.03	2021.04	100%
	义门停保场	2019.04	2021.04	100%
	大北张停保场	2020.05	2021.04	100%
	智能公交系统供货与安装项目	2017.05	2020.09	100%
	智能公交系统设备采购项目	2018.01	2020.04	100%
机构能力建设子项目	项目管理咨询服务	2016.06	2021.11	100%
	焦作市城市交通发展纲要	2018.01	2020.12	100%
	旅游城市绿道和慢行交通规划研究	2017.12	2020.09	100%
	停车战略与规划研究	2017.12	2020.12	100%
	校园交通安全教育教材编制及发放	2018.03	2020.12	100%
	公交线网优化研究	2017.12	2020.03	100%

其中，由于设计产生较大变更、部分线路无法按原设计方案实施等原因多次签订补充协议，绿色旅游走廊建设项目城区段（映湖路-影视路）实际于2021年9月份竣工。

因建设条件发生较大变化，经世行和焦作市政府批准后，焦作市绿色旅游走廊建设项目山区段（影视路以北）项目取消，并解除合同。因项目所在地周边居民以项目占用公共绿地，影响其休闲娱乐为由阻挡施工单位进场施工，经市政府、市交通局、解放区政府、辖区办事处等单位多次沟通协调，均未能达成合理解决方案，经世行和市政府批准后，火车站北广场交通枢纽项目取消。根据评分规则，项目虽未按计划实施，但调整后的建设内容更加符合地区发展需求，经评价组综合认定完工吻合度百分制得分为 60 分，加权得分为 15 分。

### **c.项目预期和实际的实施周期相符程度**

项目中大部分子项目建设内容实际实施周期超过计划实施周期，安全系统综合走廊建设及改善子项目中的塔南路和站前路、绿色旅游走廊建设项目城区段（映湖路-影视路）、公共交通基础设施建设及改善子项目中的停保场几个项目施工进度严重滞后。其中，由于增加道路白改黑项目，进入 10 月份国家环保严管控严格，再加上国内政策等因素的影响，为保证工程余款计量支付可以顺利实施，减少管理风险，延长了合同日期，因此对塔南路、站前路的工程施工进度造成影响。

受国内审批程序、世行贷款项目经验不足、跨部门协调的挑战、征地问题、冬季区域性空气污染管控以及与新冠肺炎疫情相关限制措施的影响，所有项目活动最终于 2021 年 6 月底完成。例如，该项目在最后一年的最后一年遭遇了新冠肺炎疫情，土建合同被暂停

实施，移民外部监测单位的访问被大大推迟。项目办为承包人组织了新冠肺炎疫情相关的培训，遵循世行和世界卫生组织的指导方针，并遵守政府对于防止新冠肺炎疫情在现场传播的官方要求。尽管疫情对项目活动的总体进展影响有限，但由于采取了额外的防疫措施，它仍然造成了延误，并影响到已完工程的验收和检查、已完成研究的审查以及移民外部监测单位的访问。评价组根据评分规则，并结合关账前完成了项目建设内容等因素综合考量，认为项目预期和实际的实施周期相符程度百分制得分为 60 分，加权得分为 30 分。

## ②项目是否实现了预期产出

焦作绿色交通项目众多子项目的实际采购时间虽然总体上仍然滞后于世行与项目办确定的采购计划，大部分子项目应该能在世行项目关账日期之前完成。但考虑到项目财务报账的需要，重组期间，项目关账日期延长了 18 个月，从 2019 年 12 月 31 日延长至 2021 年 6 月 30 日，这主要是由于复杂和创新的活动、项目实施期间的多部门协调和协商以及早期缺乏世行贷款项目经验导致的许多国内审查和批准程序。总的来说，没有影响变革理论的重大变化。关账期的延长使借款人有充足的时间完成所有项目活动，交付高质量项目，并实现项目发展目标。

截至项目关账日，除了公共交通基础设施建设及子项目中“年公交车载客量”目标值未完成外，其他项目均实现预期产出。根据评分规则，“项目是否实现了预期产出”百分制评价得分为

89.82分，加权得分为44.91分。“项目是否实现了产出”共涉及四个子项目、九个指标，其具体指标与绩效如下：

#### **a.安全系统综合走廊建设及改善子项目完成率**

为切实提高我市道路交通安全综合管理水平，改善我市道路通行条件，提高全民交通安全意识，对交通安全管控形成部门合力，2015年8月18日市政府办公室发文成立焦作市道路交通安全指导委员会。这是在全国范围内成立的首个地级市以交通安全为工作内容的跨部门联动合作机构，该项工作填补了交通安全综合治理的国内空白。该委员会将收集道路安全信息、分析事故原因、提出改进措施、监测和评价项目走廊的安全性能。道路安全委员会的建立标志着安全系统基础的建立，项目实现了预期产出。

项目走廊改善长度原始目标18.4公里，竣工时实际完成18.6公里。根据《焦作市安全系统综合走廊建设及改善项目可行性研究报告的批复》，对解放路、人民路、塔南路（含站前路）3条交通走廊改造，计划改造总长度18.4公里，实际改造总长度18.6公里，超额完成目标值，项目实现预期产出。

道路安全意识提高的人数原始目标60000人，竣工时实际完成情况为60298人。项目在河南省开创性地建立了2个道路交通安全教育培训基地，为焦作市民多样化普及交通安全知识，全方位增强交通安全意识，起到建设性作用。其中运管局交通安全宣传教育基地已作为省部共建“中原地区交通运输安全警示教育基地”，被省科技厅命名为“河南省科普传播基地”。道路安全意识

提高的人数原始目标 60000 人，实际完成情况为 60298 人，超额完成目标值，项目实现预期产出。综上所述，“安全系统综合走廊建设及改善子项目完成率”百分制得分为 100 分，加权得分为 60.38 分。

### **b.绿色旅游走廊建设及改善子项目完成率**

建设的绿道走廊长度原始目标 16.9 公里，竣工时实际完成情况 17.35 公里。根据《焦作市绿色旅游走廊建设及改善项目可行性研究报告的批复》，该绿色旅游通道计划全长 16.92 公里，实际新建连接大沙河公园、龙源湖公园、人民公园、缝山针公园三座市区主要公园的绿色旅游走廊全长 17.35 公里，为市民出行、健身提供了良好的环境。项目超出了目标值，实现了预期产出。综上所述，“绿色旅游走廊建设及改善子项目完成率”百分制得分为 100 分，加权得分为 3.2 分。

### **c.公交基础设施建设及子项目完成率**

过夜停车能力加强原始目标 1027 辆，竣工时实际完成情况 1114 辆；基线值为 526 个公交过夜停车位。待项目内新的公交场站建成后，预计增加至 1027 个。由于场站的设计调整，停车位的数量相应会有所调整，竣工时实际完成 1114 个过夜停车位，超出目标值，项目实现预期产出。

配备了车载智能公交系统装置的公交车比例原始目标 93%，竣工时实际完成情况 100%；据公交公司，新购置的以及现有的公交车均配置了车载 GPS。因此，此指标值已达到 100%。项目

实现预期产出。

年公交车载客量原始目标 128 百万人次，竣工时实际完成情况 44.4 百万人次。市区的乘客量包括所有城市公交路线的乘客，项目市所有数据均采集于公交运营部门的年度统计数据 and IC 卡数据。一方面城市扩张，更多公交车和公交线路带来客运量增加。另一方面，本项目内公交改善举措将公交服务水平显著提高，带来客运量增加。

2017 年，年公交载客量从基线值的 9,560 万人次增加到 1.03 亿人次，但到 2020 年下降到 4,440 万人次。有几个因素导致了这一下降，包括受新冠肺炎疫情（COVID-19）、私家车、电动自行车和共享单车的快速增长，以及大规模道路建设对公交运营的影响。交通运输部统计数据显示，2015 年至 2020 年，城市公交载客量持续下降，2020 年下降约 31.8%。新冠肺炎疫情（COVID-19）是关键的因素。河南省与中国最早发现新冠肺炎病例的湖北省接壤，因此采取了严格的防疫措施。未达到预计目标值，项目未实现预期产出。综上所述，“公交交通基础设施建设及子项目完成率”百分制得分为 70 分，加权得分为 23.72 分。

#### **d.机构能力建设子项目完成率**

第一，道路安全指导委员会行使职能。焦作市政府已建立了道路安全委员会，组织协调道路安全管理工作。该委员会由焦作市市长挂帅，在焦作市公安局设立办公室，配备专职人员。道路交通安全委员会工作开展顺利，成员定期召开座谈会，针对道路

交通隐患通知各个部门成员进行讨论，制定可行实用的实施方案和整改措施，持续保障城市道路交通安全。

第二，受培训官员和员工人数原始目标 112 人，竣工时实际完成情况 584 人。项目办陆续组织培训和考察，目的是开阔项目管理人员的视野，了解政策的制定、交通管理策略的实施等。受培训官员和员工人数原始目标 112 人，实际完成情况 584 人。超出目标值，项目实现预期产出。

综上所述，“机构能力建设子项目完成率”百分制评价得分为 100 分，加权得分为 2.52 分。

综上，本项目虽然实际开工时间晚于计划时间，但基本在项目关账期前完成大部分建设内容，并实现计划产出。但由于受国内审批程序、世行贷款项目经验不足、跨部门协调的挑战、征地问题、冬季区域性空气污染管控以及与新冠肺炎疫情相关限制措施的影响，安全系统综合走廊建设及改善子项目中的塔南路和站前路、绿色旅游走廊建设项目城区段（映湖路-影视路）施工周期较长，进度较为滞后。同时新冠肺炎疫情因素又严重影响了年公交车载客量目标的完成，该项目未能按照计划实现全部产出。

根据百分制和分段法评分规则，“开工时间吻合度”百分制得分为 42.52 分，加权得分为 10.63 分；“完工时间吻合度”得分为 60 分，加权得分为 15 分；“项目预期和实际的实施周期相符程度”得分为 60 分，加权得分为 30 分，因此二级指标 2.1.1“项目是否按计划的时间周期施工并完成”的加权得分 27.82 分。项目“安

全系统综合走廊建设及改善子项目完成率”的得分为 100 分，加权得分为 60.38 分；“绿色旅游走廊建设及改善子项目完成率”得分为 100 分，加权得分为 3.2 分；“机构能力建设子项目完成率”得分为 100 分，加权得分为 2.52 分；“公交基础设施建设及子项目完成率”得分为 70 分，加权得分为 23.72 分。因此 2.1.2 项目是否实现了预期产值的加权得分为 44.91 分。关键问题 2.1 加权得分为 21.82 分。

## **(2) 关键评价问题 2.2: 项目预算是否按计划投入和使用**

关键评价问题 2.2 旨在考察项目预算的投入与使用情况，具体通过“预算执行吻合度”、“资金到位率”、“资金使用合法合规性” 3 个二级指标和 7 个三级指标予以评价。通过综合分析，三个二级指标的加权得分分别为 41.14 分、30 分和 20 分。关键评价问题 2.2 加权得分为 18.23 分。

### **① 预算执行吻合度**

“实际资金使用与预算吻合度”按四个子项目分开设置，一共涉及 4 个三级指标。

截至 2020 年 12 月，实际的支付情况已落后于项目评估时提取世行贷款的计划数。除受政府对于空气污染控制的要求以及环境管理法规的严格执行造成的施工延误，影响支付进度的主要原因是各子项目实施单位对合同变更的审批延误和支付文件的准备延误等诸多因素，导致了世行贷款的总体支付进展缓慢，落后于计划进度。



根据项目竣工财务决算报告，项目中除机构能力建设子项目实际使用资金超出预算资金外，其他三个子项目的实际使用资金均未达到预算额度。其中，在安全系统综合走廊子项目中，由于交叉口标志工程取消、涉及的部分土建项目未实际发生等原因造成实际投资金额节约；在绿色旅游走廊建设及改善子项目中，由于绿道智能系统的建设内容减少，该项目的实际投资金额节约率大幅度上升；在公共交通基础设施建设及改善子项目中，由于火车站公交枢纽项目取消、部分费用未实际发生，导致该项目实际投资金额较设计概算金额有节约资金。究其原因：一是项目实施期间综合汇率从“1:6.1”变动“1:6.7”，多利用资金 6000 万元左右；二是 2018 年 7 月，世行与财政部签订中期调整文件，明确了土建项目世行资金占 85%，设备和服务世行资金占 100%；三是招标投标结余资金；四是项目办积极响应八项规定，项目管理费、交通费等管理费用大幅削减。基于上述原因，项目预算执行与预算批复存在一定的差异。

项目安全系统综合走廊子项目实际完成总投资（含增值税）人民币 535,790,826.94 元，与设计概算金额人民币 639,045,693.40 元比较，节约金额人民币 103,254,866.46 元，节约比率 16.16%，百分制得分为 85 分，加权得分为 51.32 分；绿色旅游走廊建设及改善子项目实际完成总投资（含增值税）人民币 23,339,678.81 元，与概算金额人民币 179,463,965.86 元比较，节约金额人民币 156,124,287.05 元，节约比率 86.99%，但与预算金额偏差较大，

根据评分规则，百分制评价得分为 0 分，加权得分为 0 分；公共交通基础设施建设及改善子项目实际完成总投资（含增值税）人民币 300,749,340.07 元，与设计概算金额人民币 357,731,235.54 元比较，节约金额人民币 56,981,895.47 元，节约比率 15.93%，百分制评价得分为 85 分，加权得分为 28.8 分；机构能力建设子项目实际完成总投资（含增值税）人民币 22,595,794.09 元，与设计概算金额人民币 19,522,700.00 元比较，超支金额人民币 3,073,094.09 元，超支比率 15.74%，百分制评价得分为 85 分，权重得分为 2.14 分。指标 2.2.1“预算执行吻合度”加权得分为 41.14 分。项目预算执行吻合度如图 3-1 所示。

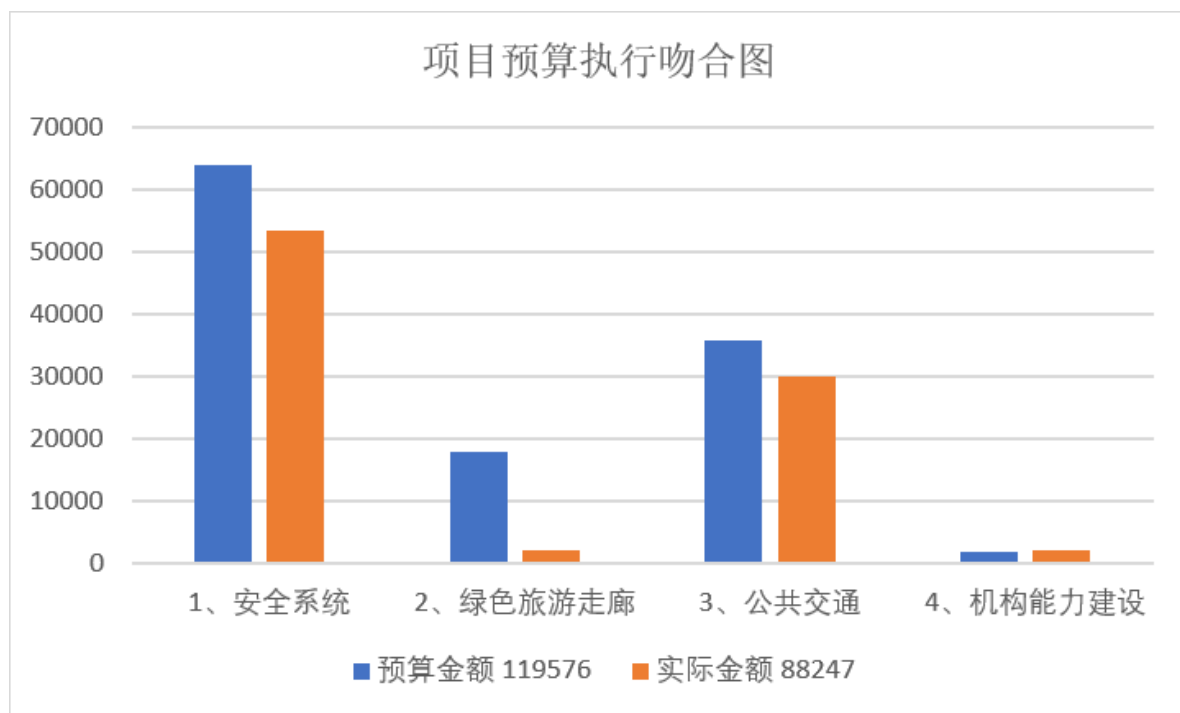


图 3-1 项目预算执行吻合图（资金单位：万元）

②资金到位率

“资金到位率”涉及世行贷款资金到位率和配套资金到位率 2 个三级指标。根据评分规则，“贷款资金到位率”加权得分为 30 分。

**a.世行贷款资金到位率。**

根据《河南省发展和改革委员会关于世行贷款河南焦作绿色交通及交通安全综合改善项目总体可行性研究报告的批复》【豫发改外资〔2014〕145 号】，资金来源为：“申请世行贷款 1 亿美元，约合人民币 6.1 亿元；国内配套人民币 6.11 亿元。截至 2022 年 4 月 30 日项目资金实际到位金额为人民币 882,592,027.51 元，世界银行贷款人民币 670,965,434.55 元，实际已全部到位。根据评分规则，世行贷款资金到位率百分制评价得分为 100 分，加权得分为 50 分。

**b.配套资金到位率。**

根据《河南省发展和改革委员会关于世行贷款河南焦作绿色交通及交通安全综合改善项目总体可行性研究报告的批复》【豫发改外资〔2014〕145 号】，资金来源为：“申请世行贷款 1 亿美元，约合人民币 6.1 亿元；国内配套资金人民币 6.11 亿元。截至 2022 年 4 月 30 日项目资金实际到位金额为人民币 882,592,027.51 元，世界银行贷款人民币 670,965,434.55 元，地方配套资金为 211,626,592.96 元（其中：地方财政预算资金人民币 70,586,592.96 元，一般地方债券人民币 141,040,000.00 元），实际已全部到位。根据评分规则，配套资金到位率百分制评价得

分为 100 分，加权得分为 50 分。

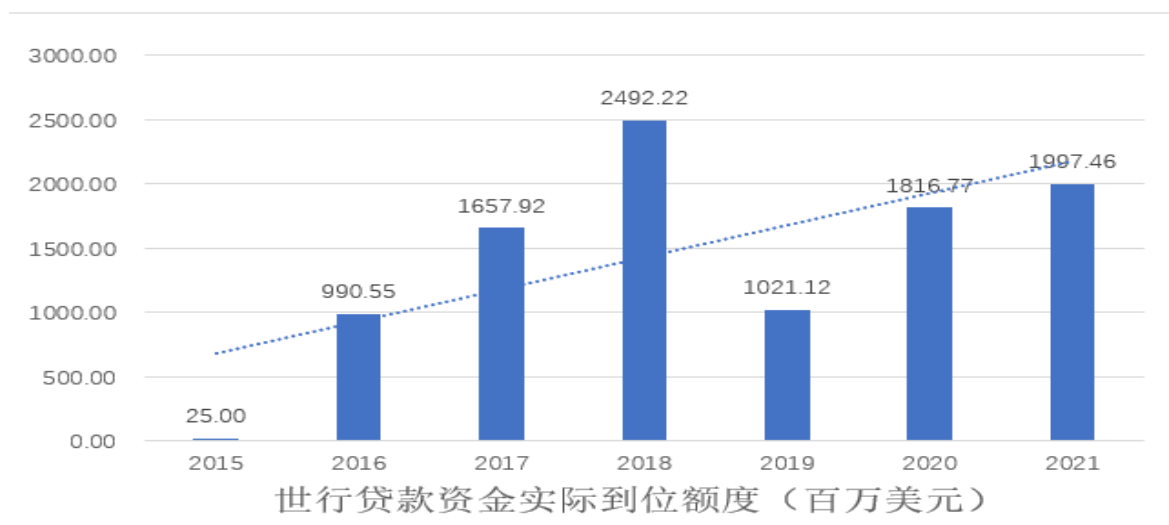


图 3-2 项目贷款资金到位情况图

### ③资金使用合法合规性

根据历年审计报告，安排的项目配套资金没有挤占、挪用、损失浪费的现象，根据项目进度按照财务规定用于各个子项目。根据评分规则，资金使用合法合规性百分制评价得分为 100 分，加权得分为 20 分。

综上所述，本项目资金到位率和资金执行吻合度均较高，且使用无违法违规的情况，但个别子项目的建设内容预算执行进度较慢。根据权重评分规则，“预算执行吻合度”得分为 41.13 分，“资金到位率”得分为 24.75 分，“资金使用合法合规性”得分为 20 分。关键问题 2.2 百分制得分为加权得分为 18.23 分。

### (3) 关键评价问题 2.3: 项目管理及内部控制是否到位并能确保项目有效实施

关键评价问题 2.3 旨在考察实施过程中项目管理及内部控制

情况，具体通过“是否在市、县相关各级有专门的项目管理办公室，并配备足够的人员”、“是否分类制定了相关的管理制度和守兹细则，并落实到位”、“各级管理机构职责是否清晰适当”、“是否有有效的信息收集及反馈渠道”4 个二级指标予以评价。根据综合评定，关键评价问题 2.3 加权得分为 20 分。

### **①是否在市、县相关各级有专门的项目管理办公室，并配备足够的人员**

项目的实施机构主要采用了以领导小组、领导小组办公室、各子项目办为主的三级管理体制。各机构分别担任项目领导决策、项目全过程管理协调以及项目的具体实施工作。

市项目管理办公室设在焦作市财政局，负责按照世行的指南和要求对整个项目进行管理和协调，负责管理整个项目所有合同的采购，负责管理项目资金，监督所有项目实施活动（包括安全保障活动），并组织编写项目报告。本项目建设期管理人员共有 21 人。其中市项目办 15 人，子项目单位 6 人。人员来源为市住建局 1 人，市规划局 1 人、市园林局 1 人、市国土局 1 人、市旅游局 1 人、市交通局 1 人。运营期由市城管局负责，各子项目单位也分别成立了各自的项目办公室。在市项目办的领导下，这些职能部门作为项目实施单位将按照世行的指南要求开展项目的工程设计、与相关部门的协调、征地拆迁和移民安置、施工管理以及监测和评估。该指标百分制评价得分 100 分，加权得分为 25 分。项目组织结构如图 3-3 所示。

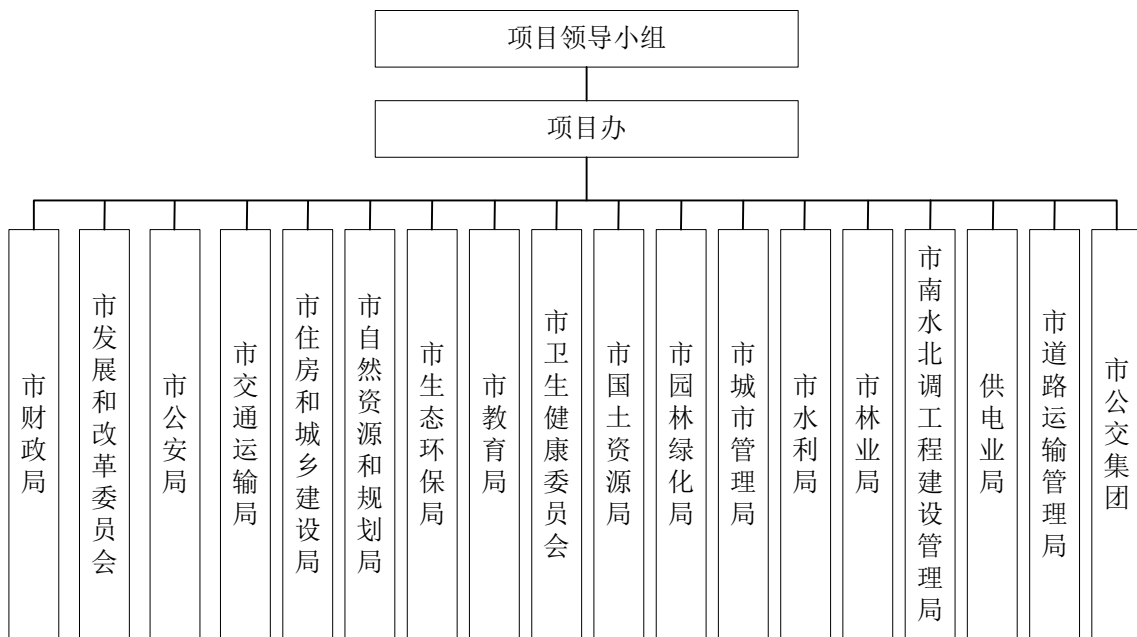


图 3-3 项目组织结构图

**②是否分类制定了相关的管理制度和实施细则，并落实到位**

为了加强项目管理，项目办制定了工作管理制度、工程实施过程管理制度、财务管理制度及其实施细则。各相关单位在项目实施过程中严格执行管理制度，确保了项目的顺利实施。一方面，项目办制定了《提款报账管理规程》、《会计档案管理办法》、《工程资料管理规程》、《项目办内部业务处理规程》、《项目办岗位职责分工制度》、《项目竣工验收管理办法》等项目管理制度，同时项目实施单位依据法律法规和规章，结合项目实施单位组织架构、项目特点制定本单位的项目管理制度，如住建局、公安局、公交公司等单位分别制定了适用本单位的《工程项目管理办法》、《竣工验收办法》等。

另一方面，焦作绿色交通项目建立省、市和项目实施单位三

级财务资金管理组织机制，会计财务处理采用两级核算办法，细化职责，明确任务；焦作绿色交通项目办公室执行财政部印发的《世界银行贷款项目会计核算办法》，组织会计核算并编制财务报告；项目实施单位按照各自适用的会计制度进行会计核算，如公交公司执行《企业会计准则》，行政事业单位执行《政府会计制度》；各会计核算单位按照各自适用的会计制度完成会计核算工作。根据评分规则，该项目百分制评价得分为 100 分，加权评价得分为 25 分。

### **③各级管理机构职责是否清晰适当**

在项目实施的三级管理体制下各级管理机构职责清晰、适当。根据评分规则，该项百分制评价得分为 100 分，加权评价得分为 25 分。

#### **a.成立领导小组**

2012 年 7 月 25 日成立了领导小组。由常务副市长担任组长，两位副市长为副组长。市财政局和市发改委等相关部门的领导为领导小组成员。

#### **b.建立领导小组项目办、建立子项目办**

建立领导小组项目办以及子项目办。其中，焦作市项目办职责为负责汇总各子项目单位的采购计划，制定项目整体采购计划及分年采购计划；负责提交市财政局审核后报世行审查通过；负责组织实施采购计划。

各子项目单位职责为负责从工程实际需求出发，根据工程实

施总体安排，提出采购需求，并确定本子项目的采购计划及实施安排；负责根据需要调整年度采购计划，报送交通项目管理中心汇总后统一上报。

### c.管理机构职责

按照不同子项目划分，不同责任部分负责针对不同工程特性在工程施工及其后期的运行方面进行监督管理，具体管理机构职责的划分如表 3-5 所示：

**表 3-5 管理机构职责**

子项	活动	责任部门
安全系统综合走廊管理	安全系统技术援助	焦作市公安局
	综合走廊	焦作市住房和城乡建设局
	智能化交通系统（ITS）	焦作市公安局
安全系统综合走廊管理	道路安全教育中心	焦作市公安局/焦作市道路运输管理局
	道路安全宣传活动	焦作市公安局
	事故后安全服务	焦作市卫生健康委员会
绿道建设	绿道	焦作市园林绿化管理局/焦作市生态环保局
公共交通改善	公交换乘	焦作市公交集团
	公交车停保场	焦作市公交集团
	先进公交运行系统	焦作市公交集团
	公交车采购	焦作市公交集团
机构加强	培训、技术援助和项目管理	项目办和各子项目单位



#### ④是否有有效的信息收集及反馈渠道

项目具有有效的信息收集及反馈渠道。根据评分规则，该项指标百分制得分为 100 分，加权得分为 25 分。具体情况如下：

一是由项目办的推进、分类实施，建立了资金管理、采购、培训、产出等项目实施数据库、内部监测报告、外部监测报告、抽样调查等有效的信息收集渠道，获得项目所需信息。

二是项目与社会公众建立了良好的沟通机制。该项目通过当地网络平台 and 媒体等多种渠道，开展项目相关宣传、公众教育和交通信息发布等，以便有效收集意见，了解受影响人群的需求。例如，在解放路施工过程中，翁涧河桥东侧人行道加宽，该人行道靠近一栋现有建筑物。大楼和人行道之间的距离不到一米。大楼的居民抱怨施工震动对大楼的影响。项目聘请了一个专业的调查小组进行调查，监测对建筑物的影响，并为受影响居民评估适当的补偿和维修方案。还采取了其他措施减轻影响，包括改进施工方法和更换低振动机械。在项目实施的近几年中，当地居民能够通过相关的非传统渠道表达他们的担忧、投诉和要求，因为与公民的在线互动已成为公众参与、公众咨询和接受投诉问题的替代渠道。例如，抖音和市民论坛被用作投诉和申诉的合法渠道，而不是传统的申诉补偿机制（GRM）系统。当地政府可以迅速了解公众的担忧，并提供相关反馈，以尽量减少项目造成的任何负面影响。

三是通过引入监测机构等手段开展项目绩效监测。项目办聘请外部社会和环境监测单位提供技术支持，定期访问项目现场，监测征地和移民安置和环境管理的实施情况，以及项目的移民安置行动计划、安置政策框架、环境行为规范和环境管理计划的遵守情况。这些单位编制并向项目办提交监测和评价报告，项目办每半年提交一次最终报告和进度报告。在项目实施过程中，问题得到了充分解决，没有违规和遗留问题。

综上所述，本项目管理机构和人员较为稳定，内部管理制度完善有效，各方职责清晰明确。“是否在市、县相关各级有专门的项目管理办公室，并配备足够的人员”、“是否分类制定了相关的管理制度和守兹细则，并落实到位”、“各级管理机构职责是否清晰适当”、“是否有有效的信息收集及反馈渠道”4项评分均为100分，关键问题2.3“项目管理机构设置（和实施机构选择）是否适当、项目管理及内部控制是否到位并能确保项目有效实施”加权得分为20分。

**（4）关键评价问题 2.4：项目的资源投入是否经济有效、项目内容设计和实施机制是否具有一定的创新性。**

关键评价问题2.4旨在考察项目在进行建设施工时所进行的资源投入是否产生实际的经济效益，并且项目从设计、建设到最后的实施是否具有一定的创新性。具体通过“项目实际经济内部收益率与预期经济内部收益率的相符程度”和“项目的创新性设计提高效率和效果的程度”两个二级指标进行评价。通过综合评

定，关键评价问题 2.4 的百分制得分为 100 分，加权得分为 30 分。

### ①项目实际经济内部收益率与预期经济内部收益率的相符程度

针对相关数据的分析和汇总，项目总实际经济内部收益率超过预期经济内部收益率。根据 2022 年 4 月 30 日焦作绿色交通及交通安全综合改善项目竣工财务决算报告的经济效益评估结果显示项目完工时整体经济内部收益率为 22.93%，经济净现值达到 6520 万美元。经济内部收益率大于世行评估时项目整体经济内部收益率 17.39%，并且在各种敏感因素方案下的经济内部收益率都大于 12%的经济折现率。在不考虑项目的剩余价值的情况下，该项目的经济内部收益率重新计算为 18.3%。与评估时（17.4%）相比，重新计算的经济内部收益率略高。该项评价的经济再评价、经济内部收益率的敏感性测试详见表 3-6、3-7。根据评分规则，该项指标百分制评价得分为 100 分，加权评价得分为 50 分。

表 3-6 经济再评价  
(百万人民币)

年份				效益							净效益	现值
	资本	运维	合计	车辆运营成本	时间	停保场	安全	旅游	排放	合计		
2022		4.87	4.87	27.19	66.17	1.40	0.06	17.51	0.5	112.83	107.96	96.41
2023		4.98	4.98	29.15	75.45	1.47	0.07	18.39	0.53	125.06	120.08	95.72
2024	2.65	5.08	7.73	31.26	86.03	1.55	0.07	19.31	0.55	138.77	131.04	93.27
2025		5.06	5.06	33.53	98.10	1.63	0.07	20.27	0.58	154.18	149.12	94.77
2026	30.57	4.95	35.52	35.49	109.85	1.71	0.08	21.29	0.61	169.03	133.51	75.75
2027	2.65	5.04	7.69	37.56	123.03	1.79	0.08	22.35	0.64	185.45	177.76	90.06
2028	149.02	4.91	153.93	39.75	137.80	1.88	0.09	23.47	0.67	203.66	49.73	22.50
2029		5.02	5.02	42.08	154.36	1.98	0.09	24.64	0.71	223.86	218.84	88.39
2030	2.65	4.99	7.64	44.55	172.93	2.07	0.10	25.88	0.74	246.27	238.63	86.05
2031	30.57	4.87	35.44	46.46	189.47	2.18	0.10	27.17	0.78	266.16	230.72	74.28
2032		4.98	4.98	48.46	207.61	2.29	0.10	28.53	0.82	287.81	282.83	81.31
2033	2.65	5.08	7.73	50.55	227.49	2.40	0.11	29.95	0.86	311.36	303.63	77.94
2034		5.19	5.19	52.72	249.28	2.52	0.12	31.45	0.90	336.99	331.8	76.04

2035		5.18	5.18	55.00	273.16	2.65	0.12	33.03	0.95	364.91	359.73	73.61
2036	182.24	4.77	187.01	57.37	299.34	2.78	0.13	34.68	0.99	395.29	208.28	38.05
2037		4.87	4.87	59.84	328.04	2.92	0.13	36.41	1.04	428.38	423.51	69.08
2038		4.98	4.98	62.43	359.50	3.06	0.14	38.23	1.10	464.46	459.48	66.92
2039	2.65	5.08	7.73	65.12	393.98	3.22	0.15	40.14	1.15	503.76	496.03	64.50
2040		5.19	5.19	67.94	431.78	3.38	0.15	42.15	1.21	546.61	541.42	62.86
											净现值:	676.71
											内部收益率:	18.30%
											折现率:	12%

表 3-7 经济内部收益率的敏感性测试

方案	测试		经济内部收益率 (%)	经济净现值@12% (百万人民币)
	运维成本	效益		
基本方案			18.3%	676.71
	+10%		18.2%	658.98
	+20%		18.0%	641.25
	+50%		17.6%	588.06
		+10%	19.8%	858.22
		+20%	21.1%	1, 039.73
		-10%	16.8%	495.20
		-20%	15.2%	313.69
	+10%	-10%	16.6%	477.47
	+20%	-20%	14.8%	278.23

数据来源：世界银行完工报告小组

资料来源：焦作绿色交通及交通安全综合改善项目-项目实施完工报告

## ②项目的创新性设计提高效率和效果的程度

项目内容设计和实施机制具有一定的创新性。建设和管理机制创新，交通系统设备智能化。通过项目的智能交通系统设备建设，明显提升了交通管理的作用和地位，加强了焦作交通的信息化管理能力和沟通协调能力。通过智能公交系统的建设，在公交公司安装智能管理系统，强化其管理能力，从而提供可靠车头时距、准点率更高的优质服务。通过更好地分配人员和车辆资源，削减运营费用。并配以乘客服务信息系统，为乘客提供及时的车辆信息，提升了公交服务水平。从社会效益来看：缩短急救半径，

提高院前急救的服务覆盖面；缩短急救反应时间，提高急救效率，提高交通伤员的康复率，从而降低因交通事故造成的人员伤害及社会损失。从经济效益来看：在改善后的交通走廊上，车辆可能会比项目实施前运行得更快，车辆运行成本大幅降低；采购的新能源公交车的运营成本远低于使用柴油，每车公里约节约 0.45 元；停保场的建设降低了公交车损坏和剐蹭的风险。从环境效益来看：减少与事故有关的交通延误，降低燃油耗费和汽车尾气的排放。在该项目下，焦作市采购了 286 辆新能源公交车，以替代旧的燃油公交车，新能源公交车的运行大大减少了排放，据估计 2021 年可减少约 1,799 吨二氧化碳排放。综合来看，这改善了当地的交通状况，促进经济和城市公共交通事业的健康发展；对提高焦作形象做出重大的贡献，并改善市民的出行方式和生活质量，将为推动地方经济发展做出贡献。根据评分规则，该项指标百分制评价得分为 100 分，加权评价得分为 50 分。

综上所述，本项目的资源投入经济有效，具有一定的抗风险性，在内容设计和管理机制上均有创新举措。“项目实际经济内部收益率与预期经济内部收益率的相符程度”、“项目的创新性设计提高效率和效果的程度”两项评价指标均为 100 分。关键问题 2.4“项目的资源投入是否经济有效、项目内容设计和实施机制是否具有一定的创新性”百分制评价得分为 100 分。加权得分为 30 分。

### 3.项目效果分析

效果准则的百分制评价得分 100 分,加权平均得分为 30 分,绩效评级为“非常满意”。项目作为城市综合交通改善工程,降低了项目走廊沿线的年交通相关死亡人数,达到了项目走廊改善长度的目标,缩短了项目走廊高峰期公共交通出行时间,达到了绿道每年的慢行交通出行次数目标和建设的绿道走廊长度目标,提高了过夜停车能力,实现了配备车载智能公交系统装置的公交车的目标比例,并且达到了绿色环保公交车采购数量,有效改善了焦作市目前的交通状况,达到了改善交通安全和效率、净化环境的效果。项目的实际受益群体与目标受益群体高度一致,受益群体满意度高。

效果准则设置了 2 个关键评价问题,分别是“项目是否实现了绩效目标”和“项目实际受益群体是否是项目的目标受益群体”,共包含 6 个二级指标和 10 个三级指标。评价小组围绕评价指标,通过案卷研究、面访、座谈、实地调研、问卷调查等方法获取证据,经过证据整理、分析和指标评价,根据打分标准和评级规则,项目效果准则各指标绩效打分情况见表 3-8。



表 3-8 项目效果准则绩效评级情况

评价准则	关键评价问题	二级指标	三级指标	指标权重	指标得分	准则加权得分	绩效等级
效果 (30%)	3.1 项目是否实现了绩效目标 (60%)	3.1.1 安全系统综合走廊建设及改善子项目预期绩效目标完成率 (25%)	3.1.1.1 项目走廊沿线的年交通相关死亡人数的减少	40%	100	30	非常 满意
			3.1.1.2 项目走廊改善长度	20%	100		
			3.1.1.3 项目走廊高峰期公共交通出行时间的减少	40%	100		
		3.1.2 绿色旅游走廊建设及改善子项目预期绩效目标完成率 (25%)	3.1.2.1 绿道每年的慢行交通出行次数	50%	100		
			3.1.2.2 建设的绿道走廊长度	50%	100		
		3.1.3 公交基础设施建设及子项目预期绩效目标完成率 (25%)	3.1.3.1 过夜停车能力	40%	100		
			3.1.3.2 配备车载智能公交系统装置的公交车比例	30%	100		
			3.1.3.3 绿色环保公交车采购数量	30%	100		
		3.1.4 机构能力建设子项目预期绩效目标完成率 (25%)	3.1.4.1 道路安全指导委员会职能行使情况	50%	100		
			3.1.4.2 受培训官员和员工人数	50%	100		
	3.2 项目实际受益群体是否是项目的目标受益群体 (40%)	3.2.1 项目对目标受益群体的瞄准度 (40%)		100%	100		
		3.2.2 项目受益群体满意度 (60%)		100%	100		

### **(1) 关键评价问题 3.1: 项目是否实现了绩效目标**

关键评价问题 3.1 旨在考察项目实施的时间效率和预期产出完成情况,具体通过安全系统综合走廊建设及改善子项目预期绩效目标完成率、绿色旅游走廊建设及改善子项目预期绩效目标完成率、公交基础设施建设及子项目预期绩效目标完成率、机构能力建设子项目预期绩效目标完成率 4 个二级指标, 10 个三级指标予以评价。

#### **①安全系统综合走廊建设及改善子项目预期绩效目标完成率**

安全系统综合走廊建设及改善子项目内容主要包括安全系统方法技术咨询、综合走廊/片区建设与改善、道路交通安全教育和道路交通执法建设。

安全系统综合走廊建设及改善子项目在考虑了践行节能减排、引导绿色低碳的出行模式的基础上,建设了一条道路环境安全、基础设施完善、公共交通优先、慢行环境舒适的安全系统综合走廊,改善了道路安全环境,完善了道路基础设施和配套的智能化设施,提升了公交分担率,为城市交通活动的有序进行和整个城市的有序运转提供了重要支持,大大增强了城市交通的安全性和秩序性。本项目子项目都实现了绩效目标,安全系统综合走廊建设及改善子项目降低了项目走廊沿线的年交通相关死亡人数,达到了项目走廊改善长度的目标,降低了项目走廊高峰期公共交通出行时间。

“项目走廊沿线的年交通相关死亡人数的减少”、“项目走廊

改善长度”和“项目走廊高峰期公共交通出行时间的减少”3项评价指标均为100分。“安全系统综合走廊建设及改善子项目预期绩效目标完成率”百分制评价得分为100分,加权得分为4.5分。其具体指标和绩效如下:

**a.项目走廊沿线的年交通相关死亡人数的减少**

根据完工报告和项目绩效指标文件提供的项目走廊沿线的年交通相关死亡人数数据显示,在建设期内年交通相关死亡人数逐渐降低。本项目实施交通一体化改造,有效地提高车辆、公交乘客、行人、非机动车的安全,减少交通事故数、事故死亡和受伤人数以及交通事故带来的直接经济损失;其交通相关死亡人数基线值为4.7人,原始目标值是3人,实际完工值2.3人。每年走廊沿线的年交通相关死亡人数如下图:

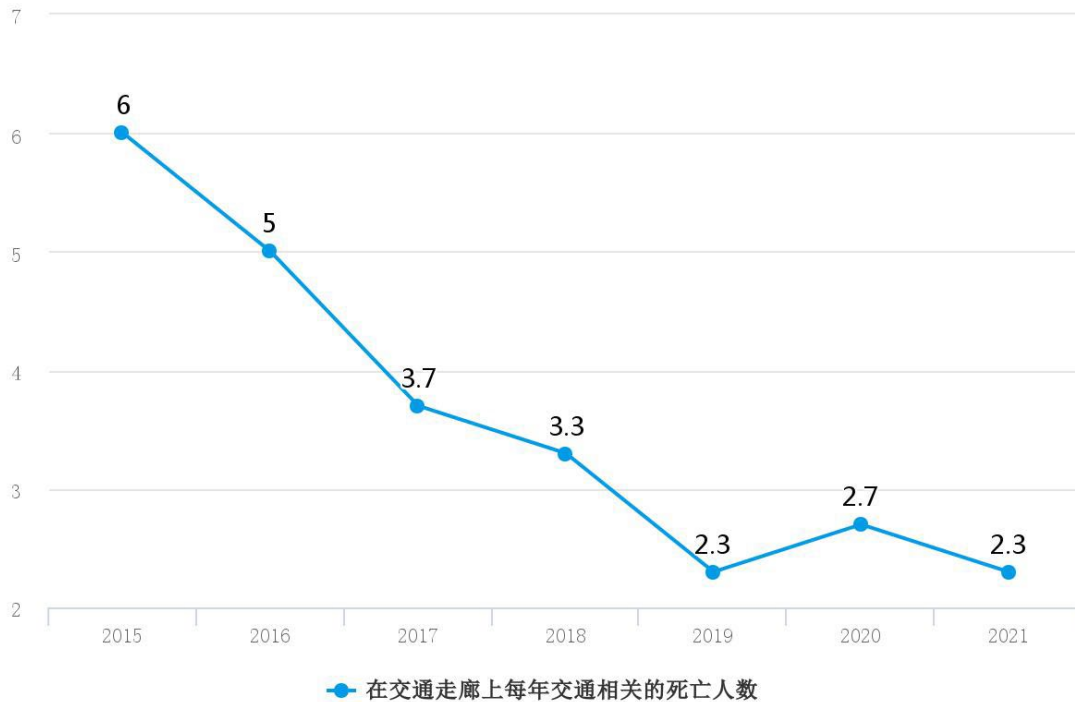


图 3-4 项目走廊沿线的年交通相关死亡人数趋势图

综上所述，项目走廊沿线的年交通相关死亡人数低于产出目标，其得分为 100 分。

#### b.项目走廊改善长度

根据项目可研报告和完工报告提供的项目走廊改善长度的数据可知，原定计划中综合交通走廊及片区改善包括:(1)解放路、人民路、塔南路、站前路 4 条交通走廊改造，改造总长度 18.4 公里，分四年实施；其中解放路 5.3km，人民路 7.1km，塔南路 4.7km，站前路 1.3km，2021 年竣工项目走廊改善实际总长度为 18.6 公里，超过项目走廊改善长度 PAD 计划的 2021 目标值。

综上所述，项目走廊改善长度超过了原始目标，其得分应

为 100 分。

### c.项目走廊高峰期公共交通出行时间的减少

根据完工报告有关项目走廊高峰期公共交通出行时间的数据可知，项目走廊高峰期公共交通出行时间从基线值的 55.1 分钟下降到完工时的 45 分钟，完成了原始目标值 49.4 分钟出行时间要求。其中，解放路、人民路和塔南路的完成情况详见下图：

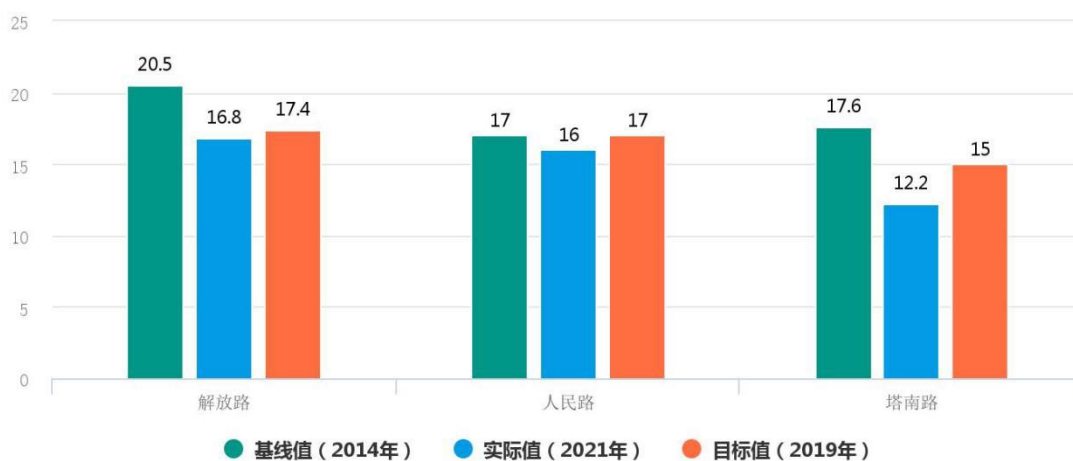


图 3-5 项目走廊高峰期公共交通出行时间对比情况一览表

综上分析，项目走廊高峰期公共交通出行时间低于原始目标，其得分应为 100 分。

### ②绿色旅游走廊建设及改善子项目预期绩效目标完成率

绿色旅游走廊建设及改善子项目内容主要包括道路工程、智能交通系统工程、桥涵工程、照明工程和附属工程。绿色旅游走廊建设及改善子项目达到了绿道每年的慢行交通出行次数目标和建设的绿道走廊长度目标。

绿色旅游走廊建设及改善子项目通过建设的绿道走廊，并对

旅游交通通道、相应的配套设施进行科学规划、系统建设和改善，加速了焦作市由资源枯竭型城市向旅游型城市转型，为市民和游客提供全面服务的交通系统，增加了绿道每年的慢行交通出行次数，从而也促进了城市交通的可持续发展，也为改善城市环境、提升城市环保水平起到积极影响。绿色旅游走廊建设及改善子项目增加了绿道每年的慢行交通出行次数，建设的绿道走廊长度也超额完成，实现了绩效目标。

“绿道每年的慢行交通出行次数”和“建设的绿道走廊长度”2项评价指标均为 100 分。“绿色旅游走廊建设及改善子项目预期绩效目标完成率”百分制评价得分为 100 分，加权得分为 4.5 分。具体指标和绩效如下：

#### **a.绿道每年的慢行交通出行次数**

根据完工报告提供的有关绿道每年的慢行交通出行次数的数据可知，项目新建了连接缝山针公园、人民公园、龙源湖公园和焦作最受欢迎的大沙河公园等景点的绿色旅游走廊，为市民出行、健身提供了良好的环境。通过绿道系统建设，形成良好的城市生态廊道，显著提升了我市生态网络。

项目监测指标显示，每年沿绿色旅游走廊的非机动出行次数约为 1151.4 万人次，大大超过原定的 24.15 万人次的目标。

综上所述，绿道每年的慢行交通出行次数指标的得分应为 100 分。

## **b.建设的绿道走廊长度**

根据完工报告提供的有关绿色旅游走廊建设及改善的数据可知，建设的绿道长廊长度由原计划的 16.9 公里绿道调整为 17.35 公里，工程起点为焦作市龙源湖，向南至大沙河公园，向北至缝山针公园。

综上分析，建设的绿道走廊长度超出原始目标，其得分应为 100 分。

## **③公交基础设施建设及子项目预期绩效目标完成率**

公交基础设施建设及子项目内容主要包括公交停保场设计方案、绿色环保公交车辆采购、智能公交系统设计方案。一方面，公交基础设施建设及子项目为居民提供了便捷高效的公共交通基础设施，提高了配备车载智能公交系统装置的公交车比例以及过夜停车能力，高质量、高效率满足城市现代化发展和客运需求，形成更为协调、便捷、舒适、安全的优良公交体系，逐步缓解城市交通压力和改善交通环境，对城市环境产生了生态环保效应，塑造了合理的城市客运交通方式结构。另一方面，公交基础设施建设及子项目节省广大居民出行时间和出行成本，为市民的工作和生活提供了更丰富、更高效、更便捷的公共交通服务，对广大居民的出行质量和生活水平具有重大意义。

公交基础设施建设及子项目不仅提高了过夜停车能力，实现了配备车载智能公交系统装置的公交车的目标比例，增加了绿色环保公交车采购数量，而且也为城市公共交通基础设施条件的改

善、社会经济的发展、居民出行质量的提升起到了重要的示范效应，项目均已实现既定绩效目标。

“过夜停车能力”、“配备车载智能公交系统装置的公交车比例”、“绿色环保公交车采购数量”3项评价指标均为100分。“公交基础设施建设及子项目预期绩效目标完成率”百分制评价得分为100分，加权得分为4.5分。其具体指标和绩效如下：

#### **a. 过夜停车能力**

根据完工报告提供的有关过夜停车能力的的数据可知，过夜停车数量基线值为526辆，原始目标值为1027辆，实际完工值为1114辆。

综上所述，过夜停车能力超出原始目标值，其得分应为100分。

#### **b. 配备车载智能公交系统装置的公交车比例**

根据完工报告提供的有关配备车载智能公交系统装置的公交车比例的数据可知，配备车载智能公交系统装置的公交车比例基线值为86%，原始目标值为93%，实际完工值为100%。

综上所述，配备车载智能公交系统装置的公交车比例超出原始目标值，其得分应为100分。

#### **c. 绿色环保公交车采购数量**

根据完工报告提供的绿色环保公交车采购数量的数据可知，共分两批次购置环保车辆286台，其中，11.5米长的燃气车辆200台，12米长的燃气车辆86台。



综上所述，过夜停车能力超出原始目标值，其得分应为 100 分。

#### ④机构能力建设子项目预期绩效目标完成率

机构发展与能力建设子项目旨在确保工程项目的顺利实施，以及今后项目正常的运营管理、城市交通建设的可持续发展，为促进焦作城市交通进一步发展奠定基础。

截至 2022 年 4 月 30 日，该子项目设计的道路安全管理能力提升战略目标及实施方案编制项目（JZZX301）、交通安全教育宣传举措项目（JZZX302）、焦作市城市交通发展纲要（JZZX304）等 6 项课题研究成果均已交付完成，中小学生交通安全教育丛书-交通安全教育读本全部交付并已发放，培训服务已完成、多媒体课件已交付；通过培训与能力建设，为项目成员学习经验与标准、提升自身项目运营和管理能力提供了重要支持，项目方通过人员培训等活动，不仅培养了有关人才，提高了技术人才的整体素质，而且引进了先进的技术和理念，促进了项目管理水平的提高为焦作市今后继续与国际金融组织合作，促进焦作市的开放发展，奠定了非常好的基础，也为焦作市今后的城市建设项目的实施和管理提供了经验借鉴和帮助。

从项目的产出效果来看，机构发展与能力建设子项目发挥了机构与能力建设的示范效应。该子项目严格遵循焦作市城市交通发展纲要，并通过对旅游城市绿道和慢行交通规划、停车战略与规划的咨询和研究，以及走廊基线数据调查，改善了焦作市选定

交通走廊安全和效率，促进了试点绿道慢性的出行量，其编制的校园交通安全教育教材已列入国内中小学的推荐书目，填补了义务教育阶段中小学生交通安全教育的国内空白。公交线网的优化，提高了公交的服务质量，保障了公交优先，增加了公交的吸引力，有利于城市交通的可持续发展，同时也减缓了城市交通的拥堵。项目建成的路中式公交专用道以及相关的公交优先信号设施等，为公交优先提供了路权保障，使焦作市在河南省内成为继郑州市之后，首个设置路中式公交专用道的地级市。公交专用道的实施，对焦作市被评为“河南省公交优先示范城市”起到了积极作用。

道路安全指导委员会充分行使了职能，受培训官员和员工人数远超既定目标。“道路安全指导委员会职能行使情况”和“受培训员工人数”2项评价指标均为100分。“机构能力建设子项目预期绩效目标完成率”百分制评价得分为100分，加权得分为4.5分。其具体指标和绩效如下：

#### **a.道路安全指导委员会职能行使情况**

根据完工报告、竣工报告和世行检查团备忘录提供的有关道路安全指导委员会职能行使情况的数据可知，道路安全指导委员会职能得到了充分发挥，其成效如下：

第一，道路安全指导委员会建立了市级道路安全最高领导决策机构。在全国范围内这是首个在地级市成立的以道路交通安全为工作内容的跨部门联动合作机构，该项工作填补了交通安全综合治理的国内空白。

第二，项目在河南省开创性地建立了 2 个道路交通安全教育培训基地，为焦作市民多样化普及交通安全知识，全方位增强交通安全意识，起到建设性作用。其中运管局交通安全宣传教育基地已作为省部共建“中原地区交通运输安全警示教育基地”，被省科技厅命名为“河南省科普传播基地”，为河南省和周边省份的职业司机提供交通安全培训。2020 年 12 月，该基地还被河南省科技厅命名为“河南省科普传播基地”。自 2020 年 4 月开业以来，该基地接待了来自河南省其他城市以及安徽、四川和云南等省的 1000 多名参观者。

第三，2020 年焦作市道路安全指导委员会发布了三项规定，以改善道路安全管理。随着这些综合措施的落实，虽然过去几年焦作市交通量、私家车和电动车数量增长迅速，但项目走廊上的交通事故死亡人数仍呈下降趋势，道路安全指导委员会职能得到了充分发挥。

第四，该项目为中小学学生编写了书籍，以系统地学习交通和道路安全知识，提高道路安全和法律意识，培养良好的交通习惯。校园交通安全教学试点得到了学生、教师和焦作市教育局的认可。焦作市的交通安全教学已从 4 所试点学校推广到 133 所学校，每年约有 11 万名学生受益。

第五，道路安全宣传教育举措项目制作的视频已在电视台和线上媒体播放，以提高公众的道路安全意识，该视频在河南省获得了公益广告奖。其中，安全带视频已由公安部在全国范围内推

广。

第六，该项目加强了焦作市和项目办的机构能力，尤其是在采购和项目管理方面。该项目涉及复杂的采购安排，包括土建工程、新公交车、智能交通系统（ITS）、GPS 装置和公交车机械诊断设备，以及事故后医疗应急服务设备和救护车。在采购代理、项目管理咨询顾问、项目实施单位和相关政府部门的协助下，本项目的采购工作由项目办负责。

第七，该项目增强了项目办和项目实施单位对保障要求的熟悉程度，增强了他们实施保障政策的能力。提供了安全保障培训，并聘请了一家环境监理咨询公司作为第三方机构，以确保施工期间遵守环境管理计划。对受项目影响的当地居民进行了能力建设活动和定期访谈。

第八，项目在准备和实施阶段均考虑到了社会和性别发展及影响。项目对非机动车道、人行道重新整修，人行道路口连接处均采用“三面坡”无障碍设置，方便婴儿车、残疾人轮椅、老年人出行。总体安全环境的改进、平板公交车的采购和无障碍人行道的建设，使女性、残疾人和老年人更愿意采用步行、非机动车和公共交通等绿色环保的出行方式送孩子上学、工作。

综上所述，道路安全指导委员会职能行使情况得分应为 100 分。

#### **b.受培训官员和员工人数**

根据完工报告提供的受培训官员和员工人数的数据可知，受

培训官员和员工人数基线值为 0 人，原始目标值为 112 人，实际完工值为 584 人。综上所述，受培训官员和员工人数超出原始目标值，其得分应为 100 分。

综上，“安全系统综合走廊建设及改善子项目预期绩效目标完成率”、“绿色旅游走廊建设及改善子项目预期绩效目标完成率”、“公交基础设施建设及子项目预期绩效目标完成率”和“机构能力建设子项目预期绩效目标完成率”4 项指标均为 100 分。关键问题 3.1 百分制评价得分为 100 分，加权得分为 18 分。

### **(2) 关键评价问题 3.2: 项目实际受益群体是否是项目的目标受益群体**

关键评价问题 3.2 旨在考察项目实际受益群体与目标受益群体瞄准度和满意度，具体通过对“项目对目标受益群体的瞄准度”和“项目受益群体的满意度”2 个二级指标予以评价。

#### **① 项目对目标受益群体的瞄准度**

通过案卷研究、座谈会、实地调研、面访等形式，评价小组了解到项目启动实施后，能够按照原定计划执行，为焦作市民安全、绿色出行带来了便利。项目实际受益群体和项目目标受益群体完全一致，故认为受益群体瞄准度高。

#### **② 项目受益群体满意度**

评价小组通过线上和线下相结合的方式开展项目受益群体，满意度调查，线下调查问卷 500 份、线上“问卷星”调查 198 份，共 698 份，回收有效问卷为 100%。问卷调查结果见下表：

表 3-9 受益群体调查统计表

序号	问题	选项	调查结果	
			人数	占调查总人数的比例 (%)
1	您的性别?	男	320	45.85%
		女	378	54.15%
2	您最常用的出行方式是什么?	步行	124	17.77%
		非机动车	193	27.65%
		公共交通	191	27.36%
		出租车	17	2.44%
		网约车	13	1.86%
		私家车	160	22.92%
3	您对我市近年来解放路、人民路、塔南路等主干道交通状况的总体评价?	非常满意	365	52.29%
		满意	225	32.23%
		一般	91	13.04%
		不满意	11	1.58%
		很不满意	6	0.86%
4	您认为我市近年来出行便捷程度改善如何?	非常满意	390	55.87%
		满意	270	38.68%
		一般	29	4.15%
		不满意	4	0.57%
		很不满意	5	0.72%
5	您对本市公共交通基础设施(公交枢纽、停保场、智能公交系统、绿色环保公交车)建设的满意度如何?	非常满意	404	57.88%
		满意	220	31.52%
		一般	66	9.46%
		不满意	4	0.57%
		很不满意	4	0.57%
6	您对本市近年来解放路、人民路和塔南路等主干道安全系统综合走廊(智能交通系统、交通安全教育基地、交通标志、路中式公交站点等)建设的满意度如何?	非常满意	402	57.59%
		满意	221	31.66%
		一般	64	9.17%
		不满意	3	0.43%
		很不满意	8	1.15%
7	您对本市绿色旅游走廊(连接缝山针公园、人民公园、龙源湖公园、大沙河公园等景点的步行、自行车专用绿道)建设的满意度如何?	非常满意	431	61.75%
		满意	214	30.66%
		一般	48	6.88%
		不满意	1	0.14%
		很不满意	4	0.57%
8		非常满意	410	58.74%

您对本市公共交通服务的满意度是如何?	满意	229	32.81%
	一般	44	6.3%
	不满意	7	1%
	很不满意	8	1.15%

根据李克特量测度原理计算：（1）受益群体对解放路、人民路、塔南路等主干道交通状况的总体评价为 86.7%。（2）受益群体对出行便捷程度改善程度的满意度为 89.7%。（3）受益群体对公共交通基础设施（公交枢纽、停保场、智能公交系统、绿色环保公交车）建设的满意度为 89.1%。（4）受益群体对解放路、人民路和塔南路等主干道安全系统综合走廊（智能交通系统、交通安全教育基地、交通标志、路中式公交站点等）建设的满意度为 88.8%。（5）受益群体对绿色旅游走廊（连接缝山针公园、人民公园、龙源湖公园、大沙河公园等景点的步行、自行车专用绿道）建设的满意度为 90.6%。（6）受益群体对公共交通服务的满意度为 89.4%，其中女性满意度为 87.7%；均超过基线值公共交通服务满意度 69.6%、女性满意度 68.4%，项目受益群体满意度超出原始目标值，其得分应为 100 分。

综上，本项目实际受益群体覆盖了目标受益群体，受益群体对项目满意度很高。“项目对目标受益群体的瞄准度”和“项目受益群体的满意度”2 项评价指标均为 100 分。关键问题 3.2 百分制评价得分为 100 分，加权得分为 12 分。

#### 4.项目可持续性分析

可持续准则的百分制评价得分 94 分，各指标加权后的平均

得分为 28.2 分，绩效评级为“高度可持续”。项目完工后，管理工作的机构和制度依然存在，但由于资产移交手续正在陆续办理中，相关运营管理制度并未明确；还款机制健全，具备还款能力，能够按时偿还贷款，产出具有可持续性。焦作作为资源枯竭城市在发展方式转型取得的成绩具有典型的示范作用，项目创新内容可以在其他城市复制，未来具有一定的推广价值。

项目的可持续性是指项目建成完工投入运营以后，项目能否持续运行并继续发挥成效的可能性。项目的可持续性分析即对项目的既定目标是否能够按期实现，并产生较好的社会效益等方面的评价分析。它主要针对保障项目运行并发挥成效的各方面因素进行评价，这些因素包括项目财务、项目后期运营和项目绩效 3 个方面的关键性问题。当然，由于财政部门对项目还款十分关注，可持续性对项目财务尤其是项目还款能力的评价最为重要。项目的可持续性直接影响到项目长期效益能否持续性地实现。

项目可持续性准则设置了 3 个关键评价问题，分别是“项目财务是否具有可持续性”、“项目后期运营是否具有可持续性”和“项目绩效是否具有可持续性或者项目创新内容是否具有示范性和可推广性”，共包含 7 个二级指标和 11 个三级指标。评价小组围绕评价指标，主要采取了案卷研究、面访、座谈、实地调研、问卷调查等方式进行资料收集、整理和分析。根据打分标准和评级规则，项目可持续性准则各指标绩效打分情况见表 3-10。



表 3-10 项目可持续准则绩效评价结果

评价准则	关键评价问题	二级指标	三级指标	指标权重	指标得分	准则加权得分	绩效等级
可持续性 (30%)	4.1 项目财务是否具有可持续性 (30%)	4.1.1 运营和维护经费能否持续满足需要 (50%)	4.1.1.1 项目资金能否满足项目实施需要	100%	100	28.2	高度可持续
		4.1.2 能否按时偿还贷款 (50%)	4.1.2.1 省级到期还款率 (%)	20%	100		
			4.1.2.2 地(市)到期还款率 (%)	20%			
			4.1.2.3 项目单位到期还款率 (%)	20%			
			4.1.2.4 财政资金垫付率 (%)	20%			
			4.1.2.5 还款准备金充足率 (%)	20%			
	4.2 项目后期运营是否具有可持续性 (40%)	4.2.1 政策的可持续性 (50%)	4.2.1.1 项目运营政策的可持续性	100%	100		
		4.2.2 运行机构及管理的可持续性 (50%)	4.2.2.1 负责项目完工后运行管理工作的机构及管理制度存在与否	100%	70		
	4.3 项目绩效是否具有可持续性? 或者项目创新内容是否具有示范性和可推广性? (30%)	4.3.1 产出有效利用率 (30%)	4.3.1.1 正常使用率	100%	100		
		4.3.2 项目产出能否得到及时维护 (40%)	4.3.2.1 项目产出运行和维护的资金充足与否	50%	100		
			4.3.2.2 项目产出运行和维护的保障制度存在与否	50%			
		4.3.3 项目创新内容能否在其他地市复制 (30%)		100%	100		

### **(1) 关键评价问题 4.1: 项目财务是否具有可持续性**

关键评价问题 4.1 旨在考察项目财务是否具有可持续性，具体通过“运营和维护经费能否持续满足需要”和“能否按时偿还贷款”2 个二级指标予以评价，其具体指标与绩效如下：

#### **①运营和维护经费能否持续满足需要**

项目资产投资人民币 882,475,639.91 元，项目完工后交付对应职能部门，项目运维费列入相应职能部门年度部门预算中，能够持续满足项目实施的需要，根据评分规则，运营和维护经费能否持续满足需要指标综合得分为 100 分。

一是安全系统综合走廊建设及改善子项目是由焦作市住建局、焦作市公安局焦作市交通运输局、焦作市卫生健康委员会作为维护和运行单位专门负责的，维护运行经费主要来源于各单位财政预算资金。

二是绿色旅游走廊建设及改善子项目是由焦作市住建局作为维护和运行单位专门负责的，维护运行经费主要来源于住建局财政预算资金。

三是公共交通基础设施建设及改善子项目是由焦作市公交集团总公司作为维护和运行单位专门负责的，维护运行经费主要来源于公交集团总公司财政预算资金。

四是机构能力建设子项目是由焦作市绿色交通项目办和各子项目单位作为维护和运行单位专门负责的，维护运行经费主要来源于各单位财政预算资金。

## ②能否按时偿还贷款

该指标考察项目的还贷能力，共涉及 5 个三级指标。通过座谈及相关规定、规章了解到各个项目的还贷责任安排科学合理，满足还贷要求，能够到期按时偿还贷款。因此，根据评分规则，该项指标得分为 100 分。该指标的具体绩效如下：

### a.省级到期还款率

2015 年河南省财政厅与焦作市政府签订的《转贷协议》就配套资金落实及世行贷款资金偿还达成的协议中规定：由项目单位和焦作市财政局按照合同约定偿还世行贷款的本金、利息和费用，如项目单位和焦作市财政局未按合同约定按期足额偿还贷款时，由河南省财政厅通过财政预算或其他任何有效方式，扣收拖欠的到期贷款本金、利息、费用和违约金。

自 2019 年 9 月 15 日起，项目开始分期偿还项目贷款本息。每半年偿还一次。截至 2022 年 9 月，项目到期贷款本息人民币 10,925.02 万元（1,496.17 万美元），已分 7 期由焦作市财政和项目单位全额偿还，视同省级财政已全额还款，省级到期还款率 100%。

### b.市级到期还款率

2015 年河南省财政厅出与焦作市政府签订的《转贷协议》就配套资金落实及世行贷款资金偿还达成的协议中规定：由项目单位和焦作市财政局按照合同约定偿还世行贷款的本金、利息和费用，如项目单位和焦作市财政局未按合同约定按期足额偿还贷

款时，由河南省财政厅通过财政预算或其他任何有效方式，扣收拖欠的到期贷款本金、利息、费用和违约金。

截至 2022 年 9 月，项目到期贷款本息人民币 10,925.02 万元（1,496.17 万美元），已分 7 期由焦作市财政和项目单位全额偿还，市级到期还款率 100%。

#### **c.项目单位到期还款率**

2014 年 7 月 7 日我国与世界银行签订了《贷款协定》，贷款金额为 1 亿美元，为执行项目，明确贷款双方责任、权利与义务，确保贷款资金的合理使用和按时偿还，世行与河南省人民政府签订了《项目协议》，以及财政部与河南省人民政府签订了《转贷协议》，偿还贷款的最终责任人是焦作市财政和项目单位。

截至 2022 年 9 月，项目到期贷款本息人民币 10,925.02 万元（1,496.17 万美元），已由焦作市财政和项目单位全额偿还，项目到期还款率 100%。

#### **d.财政资金垫付率**

转贷协议贷款转贷期为 30 年，含宽限期 5 年，每年等额偿还，并支付利息。贷款偿还时间自 2019 年 9 月 15 日起，至 2044 年 3 月 15 日止，每年 3 月 15 日和 9 月 15 日向债权人偿还贷款本金。还贷资金来源于焦作市本级财政预算安排资金。

截至 2022 年 9 月，项目贷款到期本息人民币 10,925.02 万元（1,496.17 万美元），全部由焦作市本级财政预算安排资金支付，财政资金支付率 100%。

综上所述，项目运营和维护经济能够持续满足需要，并能按时偿还贷款。“运营和维护经济能否持续满足需要”和“能否按时偿还贷款”2项评价指标均为100分。关键问题4.1百分制评价得分为100分，加权得分为9分。

## **(2) 关键评价问题 4.2: 项目后期运营是否具有可持续性**

关键评价问题4.2旨在考察项目后期运营是否具有可持续性，具体通过“政策的可持续性”、“运营机构及管理的可持续性”2个二级指标予以评价，其具体指标与绩效如下：

### **①政策的可持续性**

本指标主要考察项目赖以运行的政策能否落实。通过座谈会与实地调研记录，结合调查问卷的相关结果分析可以得出，政策安排具有可持续性。因此根据评分规则，该项指标得分为100分。具体绩效分析如下：

城市公共交通是城市基础设施建设的重要组成部分，党中央、国务院高度重视城市公共交通发展。2012年12月，国务院发布《国务院关于城市优先发展公共交通的指导意见》(国发(2012)64号)，确立了城市公共交通发展战略，并提出了一系列优先发展公共交通的重大政策措施。《中华人民共和国国民经济和社会发展第十三个五年规划纲要》也明确提出：实行公共交通优先，加快发展城市轨道交通、快速公交等大容量公共交通，鼓励绿色出行。《综合运输服务“十四五”发展规划》：深入实施公交优先发展战略，提高城市轨道交通服务能力，加快完善慢行交通系统，

打造高效衔接、快捷舒适的公共交通服务体系，积极引导公众选择绿色低碳交通方式。

《焦作市人民政府关于进一步优先发展城市公共交通实施意见的通知》：着力构建政府主导、保障有力、节能环保、便捷高效的城市公共交通系统，提高公共交通的吸引力，同时积极改善步行、自行车出行条件。建立完善以综合交通枢纽为节点、大容量公共交通为主体、公交专用道为保障、其它交通方式为补充、运能与需求相适应的绿色、安全、高效、便捷的城市公共交通系统，使公共交通出行成为群众机动化出行的主要方式。

上述国家及地方出台的相关政策将保证项目工作的连续性和持续良好运行，为项目的可持续发展提供了政策支持。因此，“政策的可持续性”得 100 分。

## ②运营机构及管理的可持续性

本指标主要考察项目运行管理所依托的机构及相应的管理制度是否具有可持续性和稳定性。根据项目可研报告、座谈会和实地调研结果可以得出，存在负责项目完工后运行管理工作的机构。该项目运行维护管理机构设置合理，权责对等，但由于资产移交手续正在陆续办理中，相关运营管理制度并未明确。根据评分规则，该项指标得分为 70 分。具体绩效分析如下：

项目运营机构包括：焦作市公安局、焦作市交通运输局、焦作市住房和城乡建设局、焦作市卫生健康委员会、焦作市公交集

团总公司。

安全系统综合走廊建设及改善子项目中：安全系统技术援助、智能化交通系统（ITS）、道路安全教育中心、道路安全宣传活动的维护和运行单位为焦作市公安局、焦作市交通运输局；综合走廊的维护和运行单位为焦作市住房和城乡建设局；事故后安全服务的维护和运行单位为焦作卫生健康委员会。

绿色旅游走廊建设及改善子项目运行和维护单位是焦作市住房和城乡建设局。

公共交通基础设施建设及改善子项目中：公交换乘、公交车停保场、先进公交运行系统和公交车采购的维护和运行单位为焦作市公交集团总公司。

综上所述，“政策的可持续性”、“运营机构及管理的可持续性”2项评价指标分别为100分、70分。关键问题4.2百分制评价得分为85分，加权得分为10.2分。

**（3）关键评价问题 4.3：项目绩效是否具有可持续性，或者项目创新内容是否具有示范性和可推广性**

关键评价问题4.3旨在考察项目绩效是否具有可持续性，或者项目创新内容是否具有示范性和可推广性，具体通过“产出有效利用率”、“项目产出能否得到及时维护”和“项目创新内容能否在其他地市复制”3个二级指标予以评价，其具体指标与绩效如下：

### **①产出有效利用率**

“产出有效利用率”共涉及 1 个三级指标，是“正常使用率”，具体绩效分析如下：

项目产出能得到正常和持续利用。项目完工以来，各子项建设的公交站点、交通安全基础设施和采购、安装的设备、新建和改扩建的城市路网均得到了充分的利用，不存在闲置问题。

### **②项目产出能否得到及时维护**

项目产出能得到及时维护。为了提高项目产出有效使用率，确保焦作城市交通安全、一体化运行，各运维单位按严格的规范和标准保证项目产出可持续利用并得到及时维护。

### **③项目创新内容能否在其他地市复制**

#### **a.项目建设内容示范引领焦作其他道路建设**

项目不仅在一定程度上缓解了焦作市经济发展与建设资金不足的矛盾，提高了交通资源的利用率，降低了交通污染，改善了城市的人居环境。而且为焦作市带来了国际先进的交通管理模式和管理理念，增强了城市的核心功能，推动了焦作市绿色交通管理机制的创新和发展，提高了焦作市交通技术水平，使焦作的公共交通出行变得越来越便捷、舒适与绿色，部分项目的实施为焦作修建其他道路起到了示范引领作用。

特别是安全系统综合走廊项目建设内容主要有多条道路进行沿街出入口改造(4 个重点沿街出入口设计)、行人过街改造、非机动车交通改善、学区安全改善(4 个学区共 11 所学校)、



桥梁工程、排水及其它管线工程、绿化工程、照明工程等。项目安全系统综合走廊目前在焦作多条道路得到了推广，如解放路、人民路、塔南路等。

### **b.项目管理创新模式对焦作其他领域发展影响广泛**

与世行合作以来，竞争性招标制、提款报账制、项目年度审计制、项目定期督导制等先进的管理模式已经广泛影响到焦作市社会经济的各个方面，也使焦作市交通技术发展与国际接轨。焦作市利用与世界银行合作这个平台，引进来的同时积极走出去，全面展示焦作市与世行等国际组织合作所取得的丰硕成果，推广焦作市的成功经验，促进国际交流与合作，提升焦作市的国际竞争力和影响力。

### **c.项目经验未来在其他地市复制和推广的可能性高**

在项目执行和管理过程中，焦作市创造了不少成功的范例和许多有益的经验，这些经验通过世行等合作伙伴向世界其他地区传播，对发展中国家和地区的项目管理和经济社会发展产生重要影响。如：该项目下的运管局交通安全教育基地已由河南省交通运输厅报交通运输部作为省部共建“中原地区交通运输安全警示教育基地”；2020年12月，该基地还被河南省科技厅命名为“河南省科普传播基地”；自2020年4月开业以来，该基地接待了来自河南省其他城市以及安徽、四川和云南等省的1000多名参观者。同时，该项目编写的《中小学生学习交通安全教育读本》，列入国内中小学的推荐书目。因此，项目未来在其他地方推广和复制

的可能性高。

综上所述，“产出有效利用率”和“项目产出能否得到及时维护”2项评价指标均为100分，“项目创新内容能否在其他地市复制”评价指标得分为100分。关键问题4.3百分制评价得分为100分，加权得分为9分。

## （二）评价结论

本项目的综合绩效评价得分为95.22分，绩效等级为“高度成功”。

表 3-11 世行贷款焦作绿色交通及交通安全综合改善项目绩效评价等级

评价准则	权重（%）	评价分值 （百分制）	加权平均得分	绩效等级
相关性	10%	100	10	高度相关
效率	30%	90.05	27.02	效率非常高
效果	30%	100	30	非常满意
可持续性	30%	94	28.2	高度可持续
项目绩效	100%	/	95.22	高度成功

### 1.相关性

项目相关性准则的绩效评价加权平均分为10分，绩效评价等级为“高度相关”。

项目发展目标与世界银行2020-2025财年中国国别伙伴框架一致，与世界银行消除极端贫困和促进共同繁荣的双重目标相一致，可靠、安全、高效的交通服务是促进旅游业、提高经济增长

和改善获得经济发展机会的先决条件，这和焦作市的社会经济转型尤为相关。项目的目标是改善焦作市选定交通走廊的交通安全和效率，促进试点绿道慢行交通出行量。在这方面，该项目采用了一种安全系统方法，以改善交通安全管理，减少交通事故死亡人数和重伤；通过焦作市行人和骑自行车人专用的“绿色走廊”部分，帮助改善公交服务，提高公共交通服务使用者满意度，促进慢行交通出行。此外，项目发展目标符合中国“十四五”规划（2021-2025年）的绿色发展和共享繁荣战略以及碳达峰和碳中和的目标。该项目目标和内容设计符合当前国家、行业和所在区域的发展战略，并能够有效解决实际问题。项目目标受益群体定位（及其首要需求的确定）适当。因此，项目相关性准则评价为“高度相关”。

## 2.效率

项目效率准则的绩效评价加权平均分为 27.02 分，绩效等级为“效率非常高”。

本项目除了因部分原因未能实现原计划工期开工和预算执行与实际吻合度较低等问题，工程进度和资金到位率方面基本上按照计划的时间周期进行。虽然受到空气治理政策和疫情等外部不可抗力因素的影响，而对于项目本身而言，信息沟通平台建设的不完善、原项目设计与城市规划的不融合和移民安置等问题，从而诱发的与施工方信息沟通不畅和项目规划调整也是造成各子项目未能按计划实现开工的主要原因。而在预算执行方面，影

响支付进度的主要原因是部分施工单位对合同审批和支付文件的准备方面存在延误，导致世行贷款的总体支付进展缓慢。由于项目前期的规划和论证不足，使得例如交叉口标志工程、绿道智能系统和火车站公交枢纽项目的取消，造成实际投资金额的减少，降低了预算执行率。因此，项目效率准则评价为“效率高”。

### **3.效果**

项目效果准则的绩效评价加权平均分为 30 分，绩效等级为“非常满意”。

项目作为城市绿色、安全交通改善工程，实现了项目发展目标。项目走廊沿线交通相关死亡人数从基线值的 4.7 人下降到完工时的 2.3 人；高峰时段公共交通出行时间，解放路从 20.5 分钟减少到 16.8 分钟，人民路从 17 分钟减少到 16 分钟，塔南路从 17.6 分钟减少到 12.2 分钟；用户满意度由 69.6% 提高到了 89.4%，其中女性满意度达到 87.7%；绿道走廊沿线每年的慢行交通出行量约为 1151.4 万人次，大大超过了原定目标的 24.15 万人次。项目指标的所有目标值都已实现并超过，并在安全教育平台建设、交通安全教育读本编写等方面取得了一些意想不到的结果，影响范围超出了焦作市。因此，项目效果准则评价为“非常满意”。

### **4.可持续性**

项目相关性准则的绩效评价加权平均分为 28.2 分，绩效评价等级为“高度可持续”。

本项目完工后，负责实施管理的机构和制度持续存在，相关

人力资源、经费保障和政策支持能够满足项目持续运行的需要，还款机制健全稳定，具备还款能力，可以按时足额偿还贷款及相关费用，能够保证稳定、持续的产出。考虑到焦作市作为资源枯竭转型城市的典型代表，项目创新内容具有较强的示范效应，在未来具备再其他地市复制推广的可能性。因此，项目可持续性准则评价为“高度可持续”。

## 四、经验、不足及建议

### （一）成功经验

#### 1.领导高度重视，组织部署保障到位

焦作市委市政府高度重视项目的实施，**第一**，焦作市人民政府在项目准备阶段，市政府牵头成立项目领导小组，由常务副市长任领导小组组长，两名副市长任副组长，进行项目的总体部署和政策指导，为项目实施提供组织保障，同时也使项目能够得到有力的财力、物力、人力支持。**第二**，项目领导小组确定了“统一领导、归口管理、分工负责”的原则，领导小组成员由焦作市财政局、焦作市发展和改革委员会等相关委办的高级官员构成，领导小组主要成员定期会晤，审查项目进展并处理项目实施中出现的 key 问题，各司其职、协调推进，确保了项目的顺利实施。**第三**，焦作市项目办负责按照世行的指南和要求对整个项目进行管理和协调，项目办与各市区相关单位、各施工单位及时沟通，密切合作，在资金保障、环境保护、安全教育等方面做出了卓有

成效的协调工作。同时，道路安全指导委员会建立了市级道路安全最高领导决策机构，在全国范围内这是首个在地级市成立的以道路交通安全为工作内容的跨部门联动合作机构，该项工作填补了交通安全综合治理的国内空白。

## 2.优化交通出行环境，提升项目整体效益

项目坚持“以人为本、一体化发展”的理念，充分考虑弱势群体的出行环境优化，同时在四条市区主干道改造中实现了一体化建设。一方面，项目在准备和实施阶段均考虑到了社会和性别发展及影响。项目对非机动车道、人行道进行人性化设计，人行道路口连接处均采用“三面坡”无障碍设置，方便婴儿车、残疾人轮椅、老年人出行。总体安全环境的改进、平板公交车的采购和无障碍人行道的建设，使女性、残疾人和老年人更愿意采用步行、非机动车和公共交通等绿色环保的出行方式送孩子上学、工作。项目的实施，有效帮助弱势群体参与社会和经济活动。另一方面，人民路、解放路、塔南路、站前路四条市区主干道在改造中，同时对人行道重新铺设透水砖，有效吸收雨水，体现“海绵城市”理念。与之配套的桥梁、通信、双气、智能交通、公交站台、智能公交、雨污分流、园林绿化、标志标线等建设内容也相继投入使用。该项工作实现地上、地下建设内容一体化设计、施工和验收。有效避免各职能部门重复建设和反复破路施工，对城市统筹建设和系统化管理提供了正面案例。尤其是在2021年焦作市遭受特大暴雨洪涝灾害时，项目新建桥梁、道路、雨污分流等关键

基础设施，对防洪排涝都起到了关键作用。

### **3.搭建安全教育平台，全面宣传交通安全知识**

项目在河南省开创性地建立了2个道路交通安全教育培训基地，为焦作市民多样化普及交通安全知识，全方位增强交通安全意识，起到建设性作用。其中运管局交通安全宣传教育基地已作为省部共建“中原地区交通运输安全警示教育基地”，被省科技厅命名为“河南省科普传播基地”。同时，项目按照不同学龄儿童特点，分别编写了《中小学生交通安全教育读本（1-3年级）》、《中小学生交通安全教育读本（4-6年级）》和《中小学生交通安全教育读本（7-9年级）》。这项工作结束了中小学生“碎片化”接受交通安全知识的历史，填补了义务教育阶段中小学生交通安全教育的国内空白。制作的交通安全公益宣传片（安全带、生命带）被公安部交管局向全国推广；在参与河南省道路交通安全“精品力作”评选活动中，分别获得公益宣传片类一、二、三等奖，并在全省推广宣传。

### **4.优化走廊沿线设计，绿色植被得到有效利用**

项目实施过程中，**一是**利用道路原有行道树和绿植作为道路机非隔离生态护栏，实现了机动车道和非机动车道的景观隔离，较传统的隔离栏更加安全、美观；**二是**根据不同路段公交站点树木生长情况，分别“量身定做”分段式公交站台；**三是**部分道路绿植无法利用的，移植森林公园。一系列保绿措施的实施，最大限度地保留了原有树木，将树木移植的损失降到了最小。

## **(二) 工作不足**

### **1.项目前期工作时间较长**

2017年，对项目实施进度、成果、关键问题以及项目重组的必要性进行了中期审查，并于2018年对项目进行了重组。究其主要原因，前期规划设计论证前瞻性不足。一方面，项目涉及面较广，前期准备工作要求高、难度大，前期准备经历了环境评估可研、移民拆迁可研、项目预评估、评估、谈判、生效执行等阶段，时间跨度大，国内外审批流程长。该项目是世界银行与焦作市开展的第一个基础设施合作项目，由于项目前期缺乏世行贷款项目经验，对世行贷款程序和规则不熟悉，项目设计时未能充分考虑到项目准备时间可能较长的因素，导致项目设计的远期考虑不足。另一方面，项目计划未能与城市整体规划相互融合。本项目属于道路交通建设，内容涉及道路基础建设、配套建设、安全系统建设和机构能力建设等方面，部分项目与城市整体规划相冲突，导致需要对原定的施工设计方案进行调整。如绿道山区段、走廊外48个路口改造和火车站北广场公交枢纽项目取消或调整；修改施工图设计，以适应城市规划的改变，如更换路灯、路沿石和透水砖等，项目内容的调整在延误工期的同时，对项目资金预算也造成了一定的偏离。

### **2.项目实施进度普遍延期**

项目一共包含4个子项目，按照项目施工原计划由2016年6月陆续开工，原计划将于2019年6月30日前完工。但实施过



程中受诸多因素影响，施工进度缓慢，导致实施周期延长至 2021 年 6 月 30 日。究其原因：**一是**项目涉及多家项目实施单位(PIU)，这些单位不熟悉世行的采购和保障要求，对项目的实施造成了一定延误。**二是**项目审批程序复杂，不同部门之间协调困难，影响项目实施进度。**三是**未预料到的移民安置困难延误了实施进度。**四是**未能考虑空气污染管控政策的调整。由于河南省长期的空气质量问题，国家引入问责机制来对空气质量进行管控。焦作市全市范围内的“暂停施工(封土令)”导致不时的暂停污染作业活动，土建施工活动是重点控制的污染活动之一，导致工程的开工时间不可预测。

### **3.项目运行效率有待提升**

评价小组通过梳理世界银行历年检查备忘录、历年审计报告、竣工财务决算报告等资料发现，项目实施过程中，由于项目管理人员经验不足、项目管理精细化程度不高，在财务支付、采购、竣工验收、资产移交等方面存在效率不高现象。**一是**项目实施前期，财务人员对世行财务管理制度不熟悉，同时叠加承包商无法按时提交发票和证明文件、施工进度缓慢等问题，导致财务支付进度较慢。**二是**在项目最初准备期间制定的采购计划在拟定时间表方面有点过于自信，特别是项目涉及的征地和移民安置问题处理延误了实施进度。项目办不熟悉世行采购政策，包括国际竞争性招标、技术规范要求和处理合同变更。编制招标文件和获得所有必要的反对意见花的时间比预期的要长，影响项目实施进度。

三是项目竣工决算不及时。项目现场施工于2021年6月结束，世行贷款资金已于2021年10月支付完毕，但部分纯国内资金尾工项目竣工验收至2022年5月才完成。另外，水土验收保持、环境影响专项验收等工作至2022年4月才完成，且均晚于合同规定时间。基于上述因素影响，截至评价时，项目建成的各项资产正陆续移交给各责任单位管理、维护。

### **（三）对策建议**

#### **1.强化项目设计的系统性和前瞻性**

建议在今后的项目前期准备中，要全局性和前瞻性布局和设计项目。首先，前期论证、设计前，收集充足的信息，提高项目设计的前瞻性。坚持科学、全面的可行性论证，包括项目实施过程中可能面临的各种问题，如投资额度变化、可能调整的项目内容、是否进行移民搬迁、可预见的社会经济效益等方面，都要进行科学的分析和预测，以便施工阶段减少不必要和可预防的变更，避免项目延期。其次，项目设计单位充分考虑项目城市未来交通规划、世行优先支持领域、世行贷款前期准备时间长、审批程序精细等特点，统筹设计子项目内容，科学设计项目实施周期。最后，充分发挥第三方机构的专业性和独立性，参与项目期的规划选址、现场勘察、民意调查等准备工作，精细化、科学化论证可行性报告，避免实施过程中产生一些不必要的设计变更。

#### **2.强化项目全过程协同与监管能力**

一是优化世行贷款项目审批机构职权，厘清多部门在世行贷

款项目中重复管理的权限，理顺项目设计、审批、环境管理、合同管理、采购、建设、评价等方面的工作流程，为项目实施发挥重要的指导、监督、服务作用。二是充分发挥项目领导小组职能，领导小组成员需定期开会审查项目的进度，及时协调解决项目实施中存在的风险与问题，为项目顺利实施提供保障。三是加强项目资金使用监管力度。要求项目实施单位建立健全台账登记、管理制度，加快工程实施进度和报账进度的衔接，加快项目报账支付速度。

### 3.提升项目精细化管理水平

一是加强项目办和各项目实施单位的管理能力建设，增强项目办和项目实施单位对绿色出行的理念培训、城市发展的前瞻性和系统性思考、世行采购制度的学习、FIDIC合同的管理、世行项目变更的管理、以及世行环境和社会保障政策的特殊要求，提高项目管理效率。二是项目相关部门要实行规范化制度，明确和落实项目管理责任，确保管理者履职尽责，将项目管理责任具体化、规范化，形成系统管理体系；建立部门间协调机制，加强部门间沟通联系，找准关键问题、薄弱环节，分阶段分步骤完成项目目标。三是做好世行项目管理的知识储备和人才储备，确保人员配备的稳定性，妥善管理世行项目建设成果，保障项目后续运营期拥有合格且充足的人员提供持续服务。

## 附件 1 绩效评价任务书

### 世行贷款河南焦作绿色交通及交通安全综合改善项目 绩效评价任务书

#### 一、评价目的

本次对项目进行绩效评价工作，其目的是：

1.根据财政部《国际金融组织项目绩效评价操作指南》（以下简称《指南》）的要求，对本项目的相关性、效率、效果、可持续性进行客观公正的评价。

2.加强国际金融组织贷款项目的自主监督与管理，改进项目执行中的薄弱环节，提高竣工项目及国际金融组织贷款的管理水平和执行绩效。

3.进一步丰富和完善国际金融组织贷款项目绩效评价方法体系，推动绩效评价工作的制度建设。

4.通过绩效评价，对焦作绿色交通及交通安全综合改善项目的经验教训进行评价与总结，促进项目运营方更好地开展本项目的后续建设、维护和成果巩固等活动，为今后同类项目的开展提供借鉴和参考。

#### 二、项目描述

##### 1. 项目背景

20 世纪 90 年代末，随着矿产资源的枯竭，焦作开始了从“黑色印象”到“绿色主题”的战略转型，促进旅游业的发展，并将

交通运输业确定为社会经济转型的关键部分之一。然而，城市中心与景区之间较差的连通能力，削减了旅游业可能对焦作市区带来的经济效益。此外，由于私家车数量的增长、交通需求的增长以及交通管理系统的不足，导致交通事故和死亡人数升高、温室气体排放量不断升高。因此，减轻负面环境影响、减少交通事故、实现可持续发展模式仍然是焦作市政府（JMG）的首要议程。为了适应焦作市城市功能转型的需求，解决城市交通安全问题与绿色出行问题，城市公共交通系统基础设施与绿色安全廊道建设已经成为全面提升城市科学管理和服务水平的重要抓手。

## 2. 项目目标

项目发展目标与世界银行 2020-2025 财年中国国别伙伴框架一致，该框架将促进绿色增长确定为三个主要参与领域之一，促进向低碳能源转型，减少空气污染，加强可持续自然资源管理，促进低碳交通和城市建设。世界银行帮助中国从注重实物投资转向更广泛的视角，包括交通安全、公交导向发展（TOD）和出行需求管理。该项目采用了一种安全系统方法，以改善交通安全管理，减少交通事故死亡和重伤人数；通过焦作市行人和骑自行车人专用的“绿色走廊”部分，帮助改善公交服务，促进慢行交通出行。此外，项目发展目标符合中国“十四五”规划（2021-2025 年）的绿色发展和共享繁荣战略以及碳达峰和碳中和的目标。

## 3. 项目构成

绿色交通项目内容涵盖绿道慢行交通系统、智能交通、智能

公交、城区道路改造、公交场站枢纽建设、咨询服务项目等诸多方面，主要包括四个子项目：

（1）安全系统综合走廊建设及改善子项目，具体包括：①进行交通数据收集、绩效监测和评估、补救措施的制定；②主要在解放路，人民路和塔南路实施土建工程和交通管理措施、以及覆盖走廊和邻近地区的智能交通系统(ITS)建设；③建设和改善交通安全教育基地，开展道路交通安全教育宣传，并提高事故后医疗应急服务。

（2）绿色旅游走廊建设及改善子项目，具体包括：建设连接市中心与北部山区自然风景旅游地的步行、自行车专用绿道。包括新建一段山区路段，重新设计群英河河道沿线路段和现有城市公路及交叉口安全设计、慢行安全设施建设、绿道标志和标线、照明，以及走廊沿线的绿化和美化。

（3）公共交通基础设施建设及改善子项目，具体包括：①火车站公交枢纽建设；②公交停保场建设；③智能公交系统建设；④绿色环保公交车采购。

（4）机构能力建设子项目，具体包括：①为相关官员和员工提供培训和考察活动；②针对城市交通开展技术课题研究；③为项目管理提供技术顾问及相关软件。

#### **4. 项目实施情况**

项目实际投资金额人民币 882,592,027.51 元，其中世界银行贷款 1 亿美元（折合人民币 670,965,434.55 元），国内地方配套

资金为人民币 211,626,592.96 元。该项目于 2012 年 7 月 25 日获得国家发改委、财政部立项，2014 年 1 月 21 日获得省发改委可研批复，2014 年 9 月 30 日《贷款协定》和《项目协议》经世行批准正式生效，2015 年 10 月获得省发改委初步设计批复。项目于 2015 年 10 月开始实施，原定项目贷款关账日期为 2019 年 12 月 31 日，因项目重组调整，经焦作市项目办延期申请后，世行批准最终关账日为 2021 年 6 月 30 日。项目于 2022 年 5 月完成竣工财务决算报告，总体进度较预计延期 18 个月。

项目作为城市绿色、安全交通改善工程，实现了项目发展目标。项目走廊沿线交通相关死亡人数从基线值的 4.7 人下降到完工时的 2.3 人；高峰时段公共交通出行时间，解放路从 20.5 分钟减少到 16.8 分钟，人民路从 17 分钟减少到 16 分钟，塔南路从 17.6 分钟减少到 12.2 分钟；用户满意度由 69.6%提高到了 89.4%，其中女性满意度达到 87.7%；绿道走廊沿线每年的慢行交通出行量约为 1151.4 万人次，大大超过了原定目标的 24.15 万人次。项目指标的所有目标值都已实现并超过，并在安全教育平台建设、交通安全教育读本编写等方面取得了一些意想不到的结果，影响范围超出了焦作市。

### 三、评价范围

1. 评价时间范围：2013 年至 2021 年 12 月 31 日。
2. 评价地域范围：河南省焦作市。
3. 评价的受益群体范围：焦作市公共交通使用者、社会公众、

焦作市公交集团公司、焦作市住房和城乡建设局、焦作市财政局等。

#### 四、利益相关方

1. 河南省发展和改革委员会：项目审批机构。负责进行项目立项和投资规划，并将项目报经国家有关部门批准。

2. 焦作市财政局：项目对外窗口。负责世行贷款管理（包括贷款支付、偿还等）和项目财务管理等。

3. 焦作市项目管理办公室：负责项目相关工作管理与协调及与世行沟通。

4. 项目运行机构：负责各子项目的实施与管理。

#### 五、关键评价问题

1. 项目目标和内容设计是否符合当前国家、行业和所在区域的发展战略，并能够有效解决实际问题？

2. 项目目标受益群体定位（及其首要需求的确定）是否适当？

3. 项目是否按计划进度实施，并实现了预期产出？

4. 项目预算是否按计划投入和使用？

5. 项目管理机构设置（和项目实施机构选择）是否适当？项目管理及内部控制是否到位并能确保项目有效实施？

6. 项目资源投入是否经济有效？项目内容设计和实施机制是否具有一定的创新性？

7. 项目是否实现了预期绩效目标？



8. 预计项目实际受益群体是否是项目的目标受益群体？
9. 项目财务是否具有可持续性？
10. 项目实施是否具有可持续性？

## 六、证据收集和分析方法

本项目绩效评价将使用(但不限于)以下几种证据收集方法:

1. 案卷研究: 从现有文档资料(项目文件、国家和地方的发展政策和战略、各种相关研究和咨询报告等)中寻找证据。案卷研究要注意对同一指标在不同项目文件中的证据进行核实。如果不同来源的证据存在差异,则要分析差异原因,并在座谈会、面访、实地调研中进行核查,最后选定使用证据的来源。

2. 面访: 评价小组直接走访面访对象,当面听取被调查者意见的证据收集形式。评价小组在开展面访之前要做好准备: 一是确定面访对象,二是设计面访问题清单,三是安排面访日程。面访对象要能为绩效评价提供切实有用的证据,一般包括以下几类人员: (1) 项目管理人员,包括政府官员和项目办人员; (2) 负责项目实施和运行的人员; (3) 项目受益人; (4) 参与项目设计、实施等的行业专家。面访问题清单要以绩效评价框架为基础,针对不同的面访对象设计不同的面访问题。

3. 座谈会: 评价小组把有代表性的利益相关方召集起来,围绕座谈会问题清单进行讨论,收集绩效评价所需证据。召开座谈会前,评价小组要做好以下准备工作: (1) 确定每次座谈会的次数和参会的利益相关方; (2) 设计座谈会问题清单,不同座

谈会的问题清单可能会不同；（3）设计座谈会的日程安排，包括召开的程序、时间和地点。

4. 问卷调查：问卷调查是评价小组直接向被调查者询问以获得数据的方法。开展问卷调查需遵循以下步骤：（1）设计调查问卷。（2）将问卷以直接发放、邮寄或网上填写等形式交由调查对象填写；（3）回收问卷；（4）整理分析并得出结论。问卷问题应根据绩效评价框架设计，主要用于收集衡量绩效评价指标的证据。在没有系统偏差情况下，问卷回收量应大于 200 份。在设计问卷的过程中应注意以下事项：（1）应先询问被调查者的基本情况；（2）避免系统性问卷偏差，避免诱导性问题，避免不近人情的问题，避免一个问题内含两个以上问题；（3）控制问卷的长度；（4）问卷外观应简洁明了且避免细节性错误。

5. 实地调研：评价小组到项目实施地进行考察、直接收集证据。遵循以下步骤：（1）选择调研地点；（2）开发调研问题清单；（3）编写调研日程安排；（4）开展实地调研；（5）整理调研记录。调研问题要根据绩效评价框架来设计，主要用于收集案卷研究、面访和座谈会无法收集的证据。开展实地调研要先明确要考察项目的哪些产出和成效，是否要对当地利益相关方进行面访等。

考虑评价方法的实施范围与应用条件，评价小组综合使用以下几种绩效评价分析方法。

#### （1）变化分析法

评价小组采用变化分析方法，比较指标的实际变化情况在经过一段时间后是否达到预期变化。

### （2）贡献分析法

评价小组采用贡献分析方法，旨在分析项目的实施是否是产生变化的原因之一，或者是否对产生变化发挥了促进作用。

### （3）问卷分析法

本项目使用 James et al. (1984, 1993) 提出的问卷分析方法对回收的受访者调查问卷进行分析，对每个问题都是用一个 5 分制的李克特量表进行评分，1 表示“很不满意”，5 表示“非常满意”。对于每个受访者的回答进行分析以确定统计指标，用于判断本项目的绩效，并通过指标衡量问题表述的一致性程度。

### （4）加权平均法

根据收集整理的相关证据，运用一定的分析方法和既定的评分标准对指标体系中的各项评级指标进行打分，并按照各级指标的权重进行指标体系的加权平均。

## 七、预期成果

评价小组在 2022 年 8 月底，提交《世行贷款河南焦作绿色交通及交通安全综合改善项目绩效评价实施方案》；2022 年 11 月 30 日前提交绩效评价初稿；2022 年 12 月 20 日前提交绩效评价报告终稿。

## 八、评价小组

项目绩效评价小组由绩效评价专家、行业专家等人员组成，

如表 1 所示。河南省焦作市财政局二级调研员刘新全为项目绩效评价小组组长，刘建国、王丽君为项目绩效评价小组副组长。

评价小组具备以下能力：

(1) 绩效评价知识和技能。具有成功开展绩效评价所需知识、技能和经验。

(2) 沟通能力。具有良好的沟通能力，能与利益相关者进行友好沟通，促进利益相关者参与绩效评价并提供必要协助。

(3) 组织协调能力。具有良好的组织协调能力，包括组织和调动各种资源，协调评价不同任务的进展，保证评价任务在规定的时间内完成。

(4) 专业知识。熟悉项目管理、财务、社会经济、植树造林等相关专业知识。

表 1 项目绩效评价专家小组名单

序号	姓名	所在单位
1	丁莹莹	焦作市财政局
2	李喜明	焦作市财政局
3	吴海星	焦作市财政局
4	江书军	河南理工大学
5	曹耀威	河南理工大学
6	杨以诺	河南理工大学

## 九、实施计划

本项目评价于 2022 年 7 月 15 日开始，至 2022 年 12 月 31 日结束。具体安排见下表：

表 2 项目绩效评价实施计划

序号	活动描述	时间安排	负责人
1	签订任务合同	2022年7月	管理部门、评价小组
2	开发绩效评价框架	2022年7月	评价小组
3	形成评价实施方案	2022年8月	评价小组
4	评价实施	2022年9-11月	评价小组
5	提交报告初稿	2022年11月	评价小组
6	利益相关方反馈	2022年12月	管理部门及其他利益相关方
7	提交评价报告终稿	2022年12月	评价小组

## 十、费用与支付

项目服务费用将在《绩效评价报告》终稿验收后一次性支付。

## 十一、管理部门责任

河南省焦作市财政局、焦作市项目办为绩效评价小组提供以下支持：提供项目档案、项目评估文件、项目可研报告及项目进展报告等文件；协助绩效评价小组与各项目办沟通并获得相关工作报告；为绩效评价小组对关键人物面访、召开座谈会、发放调查问卷以及进行实地调研提供必要的协调；为绩效评价小组咨询相关专家提供必要支持。评价小组定期向焦作市财政局报告工作进展情况，并接受焦作市财政局的监督。

## 附件 2 绩效评价框架

评价准则	关键评价问题	评价指标		证据	证据来源	证据收集方法
相关性	1.1 项目目标和内容设计是否符合当前国家、行业 and 所在区域的发展战略，并能够有效解决实际问题？	1.1.1 项目目标与中国和焦作市战略和政策重点的相符程度	项目目标与中国交通发展战略和政策重点的相符程度	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆ 项目目标</li> <li>◆ 当前国家的发展战略、政策重点</li> </ul>	《交通运输“十二五”发展规划》 《国务院关于促进资源型城市可持续发展的若干意见》 《城市公共交通“十三五”发展纲要》	案卷研究
		1.1.1 项目目标与中国和焦作市战略和政策重点的相符程度	项目目标与焦作市相关战略和政策重点的相符程度	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆ 项目目标</li> <li>◆ 当前河南省、焦作市的发展战略、政策重点</li> </ul>	《河南省“十三五”现代综合交通运输体系发展规划》 《焦作市国民经济和社会发展的第十三个五年规划纲要》 《焦作市人民政府关于进一步优先发展城市公共交通实施意见的通知》 《焦作市城市综合交通体系规划(2011-2020)》	案卷研究
		1.1.2 项目产出设计能否针对性解决所在城市交	改善选定交通走廊沿线的交通安全和交通效率	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆ 项目产出</li> <li>◆ 焦作市以往的交通状况</li> </ul>	项目完工报告 项目绩效指标	案卷研究

评价准则	关键评价问题	评价指标		证据	证据来源	证据收集方法
		通发展面临的实际问题	促进所在城市试点绿道慢行交通的出行量	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆ 项目产出</li> <li>◆ 焦作市以往的交通状况</li> </ul>	项目完工报告 项目绩效指标	案卷研究
			加强所在城市相关机构能力	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆ 项目产出</li> </ul>	项目完工报告	案卷研究
		1.1.3 项目中 期拟调整内 容设计是否 优化项目目 标,是否更有 利于项目目 标的实现?	是否优化项目目标	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆ 项目目标</li> <li>◆ 优化后项目产出</li> </ul>	项目完工报告 项目中期调整报告	案卷研究
			是否更有利于项目目标的实现?	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆ 项目目标</li> <li>◆ 优化后项目产出</li> </ul>	项目完工报告 项目中期调整报告	案卷研究
	1.2 项目目标受益群体定位(及其首要需求的确定)是否适当?	1.2.1 项目产出是否符合并满足当前所在城市及周边受益群体的需求?	项目瞄准的目标受益群体及其亟待解决的现实问题和需求是否合理适当?	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆ 项目产出</li> <li>◆ 城市现状与发展需求</li> </ul>	项目完工报告 项目可研报告	案卷研究
		1.2.2 项目产出是否符合并满足未来所在城市及周边受益群体的需求?	项目瞄准的目标受益群体范围是否考虑项目区域的现状和未来变化趋势?	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆ 项目产出</li> <li>◆ 城市现状与发展趋势</li> </ul>	完工报告 《焦作市城市总体规划(2011—2020年)》 《综合运输服务“十四五”发展规划》 《中华人民共和国国民经济和社会发展第十四个五年规划》	案卷研究

评价准则	关键评价问题	评价指标		证据	证据来源	证据收集方法
效率性	2.1 项目是否按计划进度实施和完工，并实现了所有预期产出？	2.1.1 项目是否按计划的时间周期实施并完工	开工时间吻合度	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆ 项目预计开工时间</li> <li>◆ 项目实际开工时间</li> </ul>	项目评估报告 项目执行报告 项目进度报告 环境监测报告 移民安置计划 座谈会记录	案卷研究 座谈会 面访
			完工时间吻合度	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆ 项目预计完工时间</li> <li>◆ 项目实际完工时间</li> </ul>	完成执行与成果报告 项目完工报告 座谈会记录	案卷研究 座谈会 面访
			项目预期和实际的实施周期相符程度	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆ 项目预计实施周期</li> <li>◆ 项目实际实施周期</li> </ul>	完成执行与成果报告 项目完工报告 座谈会记录	案卷研究 座谈会 面访
		2.1.2 项目是否实现了预期产出	安全系统综合走廊建设及改善子项目完成率	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆ 项目预期产出目标</li> <li>◆ 项目实际产出量</li> </ul>	完成执行与成果报告 座谈会与实地调研记录 调查问卷	案卷研究 座谈会 面访 实地调研
			绿色旅游走廊建设及改善子项目完成率	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆ 项目预期产出目标</li> <li>◆ 项目实际产出量</li> </ul>	完成执行与成果报告 座谈会与实地调研记录 调查问卷	案卷研究 座谈会 面访 实地调研
			公交基础设施建设及子项目完成率	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆ 项目预期产出目标</li> <li>◆ 项目实际产出量</li> </ul>	完成执行与成果报告 座谈会与实地调研记录 调查问卷	案卷研究 座谈会 面访 实地调研



评价准则	关键评价问题	评价指标		证据	证据来源	证据收集方法
	2.2 项目预算是否按计划投入和使用		机构能力建设子项目完成率	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆ 项目预期产出目标</li> <li>◆ 项目实际产出量</li> </ul>	完成执行与成果报告 座谈会与实地调研记录 调查问卷	案卷研究 座谈会 面访 实地调研
		2.2.1 预算执行吻合度	安全系统综合走廊建设及改善子项目实际资金使用与预算吻合度	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆ 项目资金预算发生数</li> <li>◆ 修改后可研投资计划</li> <li>◆ 项目资金实际使用数</li> </ul>	项目评估文件 项目完工报告 项目进展报告 审计报告 座谈会与实地调研记录	案卷研究 座谈会 面访 实地调研
			绿色旅游走廊建设及改善子项目实际资金使用与预算吻合度	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆ 项目资金预算发生数</li> <li>◆ 修改后可研投资计划</li> <li>◆ 项目资金实际使用数</li> </ul>	项目评估文件 项目完工报告 项目进展报告 审计报告 座谈会与实地调研记录	案卷研究 座谈会 面访 实地调研
			公交基础设施建设及子项目实际资金使用与预算吻合度	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆ 项目资金预算发生数</li> <li>◆ 修改后可研投资计划</li> <li>◆ 项目资金实际使用数</li> </ul>	项目评估文件 项目完工报告 项目进展报告 审计报告 座谈会与实地调研记录	案卷研究 座谈会 面访 实地调研
			机构能力建设子项目实际资金使用与预算吻合度	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆ 项目资金预算发生数</li> <li>◆ 修改后可研投资计划</li> </ul>	项目评估文件 项目完工报告 项目进展报告 审计报告	案卷研究 座谈会 面访 实地调研

评价准则	关键评价问题	评价指标		证据	证据来源	证据收集方法
				◆ 项目资金实际使用数	座谈会与实地调研记录	
		2.2.2 资金到位率	世行贷款资金到位率(%)	◆ 贷款资金计划发生数 ◆ 贷款资金实际到位数	项目评估文件 项目完工报告 项目进展报告 审计报告 座谈会与实地调研记录	案卷研究 座谈会 面访 实地调研
			配套资金到位率(%)	◆ 配套资金计划发生数 ◆ 配套资金实际发生数	项目评估文件 项目完工报告 项目进展报告 审计报告 座谈会与实地调研记录	案卷研究 座谈会 面访 实地调研
		2.2.3 资金使用合法合规性	项目违规资金总额占项目资金总额的比重(%)	◆ 项目违规资金总额实际发生数	项目评估文件 项目完工报告 项目进展报告 审计报告 座谈会与实地调研记录	案卷研究 座谈会 面访 实地调研
	2.3 项目管理机构设置(和实施机构选择)是否适当、项目管理及内部控制是否到位并能确保项目有效实施	2.3.1 是否在省、市、县相关各级有专门的项目管理办公室,并配备足够的人员,是否促进项目协调推进		◆ 机构名称 ◆ 人员配置	项目管理备忘录 座谈会与实地调研记录 调查问卷	案卷研究 座谈会 面访 实地调研
		2.3.2 是否分类制定了相关的管理制度和实施细则,并落实到位		◆ 进度管理、财务管理、采购管理、质量管理文件名	项目管理备忘录 座谈会与实地调研记录 调查问卷	案卷研究 座谈会 面访 实地调研

评价准则	关键评价问题	评价指标		证据	证据来源	证据收集方法
		2.3.3 各级管理机构职责是否清晰、适当		◆ 各级管理机构职责	项目管理备忘录 座谈会与实地调研记录 调查问卷	案卷研究 座谈会 面访 实地调研
		2.3.4 是否有有效的信息收集及反馈渠道		◆ 信息收集及反馈渠道	项目管理备忘录、 座谈会与实地调研记录 调查问卷	案卷研究 座谈会 面访 实地调研
	2.4 项目的资源投入是否经济有效、项目内容设计和实施机制是否具有创新性	2.4.1 项目实际经济内部收益率与预期经济内部收益率的相符程度		◆ 项目实际经济内部收益率 ◆ 项目预期经济内部收益率	项目评估报告 项目完工报告	案卷研究 座谈会 面访 实地调研
		2.4.2 项目的创新性设计提高效率和效果的程度		◆ 项目创新性设计 ◆ 项目实施机制	项目评估报告 项目完工报告	案卷研究 座谈会 面访 实地调研
效果性	3.1 项目是否实现了绩效目标	3.1.1 安全系统综合走廊建设及改善子项目预期绩效目标完成率	项目走廊沿线的年交通相关死亡人数的减少	◆ 项目走廊沿线的年交通相关死亡人数减少的绩效目标 ◆ 项目走廊沿线的年交通相关死亡人数减少的绩效目标实现情况 ◆ 项目走廊改善长	《项目可研报告》 项目实施完工报告	案卷研究 座谈会 实地调研 面访
			项目走廊改善长度			

评价准则	关键评价问题	评价指标		证据	证据来源	证据收集方法
			项目走廊高峰期公共交通出行时间的减少	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆ 度的绩效目标</li> <li>◆ 项目走廊改善长度的绩效目标实现情况</li> <li>◆ 项目走廊高峰期公共交通出行时间减少的绩效目标</li> <li>◆ 项目走廊高峰期公共交通出行时间减少的绩效目标实现情况</li> </ul>	项目实施完工报告	案卷研究 座谈会 实地调研 面访
		3.1.2 绿色旅游走廊建设及改善子项目预期绩效目标完成率	绿道每年的慢行交通出行次数	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆ 绿道每年的慢行交通出行次数的绩效目标</li> <li>◆ 绿道每年的慢行交通出行次数的绩效目标实现情况</li> </ul>	《焦作绿色交通项目竣工决算报告竣工（修改版）5.9》 项目实施完工报告	案卷研究 座谈会 实地调研 面访 现场观测
			建设的绿道走廊长度	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆ 建设的绿道走廊长度的绩效目标</li> <li>◆ 建设的绿道走廊长度的绩效目标实现情况</li> </ul>	《焦作绿色交通项目竣工决算报告竣工（修改版）5.9》 《项目可研报告》 《世行贷款焦作绿色交通及交通安全综合改善项目工作成效》 《省发改委可研批复145号》	案卷研究 座谈会 实地调研 面访

评价准则	关键评价问题	评价指标		证据	证据来源	证据收集方法
					项目实施完工报告	
	3.1.3 公交基础设施建设及子项目预期绩效目标完成率	过夜停车能力	配备车载智能公交系统装置的公交车比例	◆ 过夜停车能力的绩效目标 ◆ 过夜停车能力的绩效目标实现情况	项目实施完工报告 世行检查团备忘录	案卷研究 座谈会 实地调研 面访
		绿色环保公交车采购数量		◆ 配备车载智能公交系统装置的公交车比例的绩效目标 ◆ 配备车载智能公交系统装置的公交车比例的绩效目标实现情况 ◆ 绿色环保公交车采购数量的绩效目标 ◆ 绿色环保公交车采购数量的绩效目标实现情况	项目实施完工报告 《焦作绿色交通项目竣工决算报告（修改版）5.9》 项目实施完工报告 《世行贷款焦作绿色交通及交通安全综合改善项目工作成效》 《省发改委可研批复145号》 《预评估团备忘录》 审计报告	案卷研究 座谈会 实地调研 面访
		道路安全指导委员会职能行使情况	◆ 道路安全指导委员会职能行使情况的绩效目标 ◆ 道路安全指导委员会职能行使情况	《焦作绿色交通项目竣工决算报告（修改版）5.9》 《世行检查团备忘录》 项目实施完工报告	案卷研究 座谈会 实地调研 面访	
		3.1.4 机构能力建设子项目预期绩效目标完成率				

评价准则	关键评价问题	评价指标		证据	证据来源	证据收集方法
				况的绩效目标实现情况 ◆ 受培训官员和员工人数的绩效目标	《世行贷款焦作绿色交通及交通安全综合改善项目工作成效》	
			受培训官员和员工人数	◆ 受培训官员和员工人数的绩效目标实现情况	项目实施完工报告	案卷研究 座谈会 实地调研 面访
	3.2 项目实际受益群体是否是项目的目标受益群体	3.2.1 项目对目标受益群体的瞄准度	女性瞄准度	◆ 项目评估目标受益群体 ◆ 项目实际目标受益群体	项目实施完工报告	案卷研究 座谈会 实地调研 面访 使用者调查
		3.2.2 项目受益群体满意度		◆ 项目评估目标受益群体数量 ◆ 项目评估目标受益群体满意人数	《世行贷款焦作绿色交通及交通安全综合改善项目工作成效》 项目实施完工报告 世行绩效、合规问题和发展成果风险	案卷研究 实地调研 使用者调查
可持续性	4.1 项目财务是否具有可持续性	4.1.1 运营和维护经费能否持续满足需要	项目资金能否满足项目实施需要	◆ 项目资产投资 ◆ 后期维护运营成本	项目可研报告 座谈会与实地调研记录	案卷研究 座谈会 实地调研
		4.1.2 能否按时偿还贷款	省级到期还款率	◆ 贷款协议签署情况 ◆ 还贷责任落实情况	贷款协议 转贷协议 座谈会与实地调研记录	案卷研究 座谈会 实地调研

评价准则	关键评价问题	评价指标		证据	证据来源	证据收集方法
				况		
			地(市)到期还款率(%)	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆ 贷款协议签署情况</li> <li>◆ 还贷责任落实情况</li> </ul>	贷款协议 转贷协议 座谈会与实地调研记录	案卷研究 座谈会 实地调研
			项目单位到期还款率(%)	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆ 贷款协议签署情况</li> <li>◆ 还贷责任落实情况</li> </ul>	贷款协议 转贷协议 座谈会与实地调研记录	案卷研究 座谈会 实地调研
			财政资金垫付率(%)	◆ 地方财政换代准备金的情况	焦作市外债还贷准备金情况 座谈会与实地调研记录	案卷研究 座谈会 实地调研
			还款准备金充足率(%)	◆ 还款准备金情况	贷款协议 转贷协议 座谈会与实地调研记录	案卷研究 座谈会 实地调研
	4.2 项目后期运营是否具有可持续性	4.2.1 政策的可持续性	项目运营政策的可持续性	◆ 项目政策的可持续性	项目可研报告 座谈会与实地调研记录	案卷研究 座谈会 实地调研
		4.2.2 运营机构及管理的可持续性	负责项目完工后运行管理工作的机构及制度存在与否	◆ 机构及管理制度的安排情况	项目可研报告 座谈会与实地调研记录	案卷研究 座谈会 实地调研
	4.3 项目绩效是否具有可持续性? 或者项	4.3.1 产出有效利用率	正常使用率	◆ 公交站点、交通安全基础设施和采购、安装的设备、	项目可研报告 座谈会与实地调研记录	案卷研究 座谈会 实地调研

评价准则	关键评价问题	评价指标		证据	证据来源	证据收集方法
	项目创新内容是否具有示范性和可推广性？			新建和改扩建的城市路网使用情况		
		4.3.2 项目产出能否得到及时维护	项目产出运行和维护的资金充足与否	◆ 项目产出持续情况	项目可研报告 座谈会与实地调研记录	案卷研究 座谈会 实地调研
			项目产出运行和维护的保障制度存在与否	◆ 项目产出维护制度	项目可研报告 座谈会与实地调研记录	案卷研究 座谈会 实地调研
		4.3.3 项目创新内容能否在其他地市复制		◆ 其他城市项目案例	项目可研报告 座谈会与实地调研记录	案卷研究 座谈会 实地调研



### 附件 3 绩效评价标准体系与打分标准

评价准则（权重）	关键评价问题	二级指标	三级指标	评分标准	证据	评价得分（百分制）	加权平均得分
1.相关性（10%）		1.1.1 项目目标与中国和焦作市战略和政策重点的相符程度（50%）	1.1.1.1 项目目标与中国交通发展战略和政策重点的相符程度（50%）	100分：项目目标能体现、反映中国交通发展的相关战略、政策，能在国家级战略、政策文本中找到对应的内容。 0分：项目目标不能体现、反映中国交通发展的相关战略、政策，不能在国家级战略、政策文本中找到对应的内容。	项目目标：改善焦作市选定交通走廊的交通安全和效率，促进试点绿道慢行交通出行量。 《交通运输“十二五”发展规划》：加快交通基础设施网络建设、提高运输服务水平、强化交通科技进步和信息化建设、构建绿色交通体系、提高安全与应急保障能力。 《国务院关于促进资源型城市可持续发展的若干意见》中提出对资源已经或濒临枯竭的城市，国家给予必要的资金和政策支持，帮助解决历史遗留问题，补偿社	100	1.25

评价准则（权重）	关键评价问题	二级指标	三级指标	评分标准	证据	评价得分（百分制）	加权平均得分
					<p>会保障、生态、人居环境和基础设施建设等方面的欠账。焦作被国家发改委确定为首批 12 个资源枯竭型城市之一。自此，国家和省级政府持续向焦作提供财政支持，占焦作每年可支配收入的 40%以上。</p> <p>《城市公共交通“十三五”发展纲要》：到 2020 年，初步建成适应全面建成小康社会需求的现代化城市公共交通体系。城市公交行业体制机制改革深入推进，政府购买城市公交服务等重点领域的制度建设和落实取得实质进展；行业发展活力和可持续发展能力显著增强；城市公交供给侧改革取得突破，服务针对性和</p>		

评价准则（权重）	关键评价问题	二级指标	三级指标	评分标准	证据	评价得分（百分制）	加权平均得分
					精准性显著提升，优选公交成为出行习惯，广大群众出行更安全、更高效、更舒适、更便捷。		
			1.1.1.2 项目目标与焦作市相关战略和政策重点的相符程度（50%）	<p>100分：项目目标能体现、反映当前焦作市发展的相关战略、政策，能在国家级战略、政策文本中找到对应的内容。</p> <p>0分：项目目标不能体现、反映当前焦作市发展的相关战略、政策，不能在国家级战略、政策文本中找到对应的内容。</p>	<p>《河南省“十三五”现代综合交通运输体系发展规划》中“绿色安全”的发展目标：交通运输体系绿色低碳建设成果显著，资源集约节约利用水平显著提升，清洁能源与新能源运输装备得到推广应用，新增清洁能源、新能源公交车比例提高到75%。</p> <p>《焦作市国民经济和社会发展规划第十三个五年规划纲要》实施公交优先战略，强力推进公交示范城市建设，建设方便快捷的大容量公交系统，推进世界银行贷款焦</p>	100	1.25

评价准则（权重）	关键评价问题	二级指标	三级指标	评分标准	证据	评价得分（百分制）	加权平均得分
					<p>作绿色交通及交通安全综合改善项目。开展人民路快速公交系统（BRT）前期，购置绿色环保公交车。到2020年，市区万人公交拥有量达到16标台以上，实现公交站点500米全覆盖、公共交通占机动化出行比重达到60%以上。</p> <p>《焦作市人民政府关于进一步优先发展城市公共交通实施意见的通知》：着力构建政府主导、保障有力、节能环保、便捷高效的城市公共交通系统，提高公共交通的吸引力，同时积极改善步行、自行车出行条件。到2020年，建立完善以综合交通枢纽为节点、大容量公共交通为主体、公交专用道</p>		

评价准则 (权重)	关键评价问题	二级指标	三级指标	评分标准	证据	评价得分 (百分制)	加权平均得分
					<p>为保障、其它交通方式为补充、运能与需求相适应的绿色、安全、高效、便捷的城市公共交通系统,使公共交通出行成为群众机动化出行的主要方式。</p> <p>《焦作市城市综合交通体系规划(2011-2020)》的目标为:绿色出行方式比例(公交和慢行)达到70%以上,其中慢行出行方式占55%,实现以公共交通和慢行交通为主导的出行模式。同时,建设绿道将城市多样性的旅游景点连接成网,可以吸引市民、游客亲近景区,整合提升现有的城郊旅游资源,促进区域经济发展。</p>		
		1.1.2 项目产出	1.1.2.1 改善选定交	100分:项目完工后有效的改善选定交通走廊的	指标分析主要集中在三个相关的项目发展目标指标	100	0.8

评价准则 (权重)	关键评价问题	二级指标	三级指标	评分标准	证据	评价得分 (百分制)	加权平均得分
		设计能否针对性解决所在城市交通发展面临的实际问题 (40%)	通走廊沿线的交通安全和交通效率 (40%)	<p>沿线交通安全和交通效率，并且实现计划指标。</p> <p>50分：项目完工后有效的改善选定交通走廊的沿线交通安全和交通效率，但没有实现计划指标。</p> <p>0分：项目完工后不能有效的改善选定交通走廊的沿线交通安全和交通效率。</p>	<p>上：项目走廊沿线的年交通相关死亡人数、项目走廊高峰期公共交通出行时间、公共交通服务使用者满意率。这些项目发展目标指标的所有目标均已实现或超过。按照项目走廊沿线的三年滚动平均值计算，交通相关死亡人数从基线值的4.7人下降到完工时的2.3人。高峰时段公共交通出行时间，解放路从20.5分钟减少到16.8分钟，人民路从17分钟减少到16分钟，塔南路从17.6分钟减少到12.2分钟。用户满意度由69.6%提高到90.28%。</p>		
			1.1.2.2 促进所在城市试点绿	100分：项目完工后能促进所在城市十点绿道慢交通的出行量，并且实现	由走廊沿线安装的22个交通计数器收集。走廊沿线每年的慢行交通出行量约为	100	0.8

评价准则 (权重)	关键评价问题	二级指标	三级指标	评分标准	证据	评价得分 (百分制)	加权平均得分
			道慢行交通的出行量 (40%)	<p>计划指标。</p> <p>50分：项目完工后能促进所在城市十点绿道慢交通的出行量，但没有实现计划指标。</p> <p>0分：项目完工后不能促进所在城市十点绿道慢交通的出行量。</p>	1151.4 万人次。		
			1.1.2.3 加强所在城市相关机构能力 (20%)	<p>100分：项目完工后能加强所在城市相关机构能力。</p> <p>0分：项目完工后不能加强所在城市相关机构能力。</p>	<p>项目加强了焦作市和项目办的机构能力，尤其是在采购和项目管理方面。1、该项目涉及复杂的采购安排，包括土建工程、新公交车、智能交通系统 (ITS)、GPS 装置和公交车机械诊断设备，以及事故后医疗应急服务设备和救护车。在采购代理、项目管理咨询顾问、项目实施单位和相关政府部门的协助下，本项目的采购</p>	100	0.4

评价准则 (权重)	关键评价问题	二级指标	三级指标	评分标准	证据	评价得分 (百分制)	加权平均得分
					<p>工作由项目办负责。世行团队定期为可能参与采购的局级工作人员提供培训机会和研讨会。随着项目生命周期内采购持续时间的减少。2、该项目帮助项目办和项目实施单位熟悉与承包商的合作,并了解不同实施活动的合同管理和监督,3、该项目增强了项目办和项目实施单位对保障要求的熟悉程度,增强了他们实施保障政策的能力。提供了安全保障培训,并聘请了一家环境监理咨询公司作为第三方机构,以确保施工期间遵守环境管理计划。4、该项目为财务人员提供了财务管理培训,包括现场培训和咨询专家指导。设在焦</p>		



评价准则 (权重)	关键评价问题	二级指标	三级指标	评分标准	证据	评价得分 (百分制)	加权平均得分
					作市财政局的项目办, 开始不熟悉复杂的项目安排, 在监管专用账户, 发布财务管理手册、规范项目财务管理程序、管理合同变更和支付程序方面经历了一段学习过程。		
		1.1.3 项目中期拟调整内容设计是否优化项目目标, 是否更有利于项目目标的实现? (10%)	1.1.3.1 是否优化项目目标 (50%)	100分: 项目中期拟调整内容优化项目目标。 0分: 项目中期拟调整内容没有优化项目目标。	项目中期拟调整内容: 走廊外交叉口改善、绿道路由优化、土建项目支付比例、关账日期延后。 对绿道的路线进行了调整, 以确保世行安保政策得到充分实施, 采购和实施进度符合实际, 并满足焦作市不断变化的需求。随着调整路线和替换山区段, 绿道所需的所有土地均为国有。节约了不少资金。 通过优化设计, 走廊沿线的	100	0.25

评价准则 (权重)	关键评价问题	二级指标	三级指标	评分标准	证据	评价得分 (百分制)	加权平均得分
					大部分树木得到了保护。作为完工报告准备工作的一部分进行的访谈表明, 树木移植和绿化管理是有效的, 将树木移植的损失降到了最小。该项目非常重视水土保持, 并在保护环境和保护树木方面考虑了当地特色。		
			1.1.3.2 是否更有利于项目目标的实现? (50%)	100分: 项目中期拟调整内容更有利于项目目标的实现。 0分: 项目中期拟调整内容不影响项目目标的实现。	土建项目支付比例调整可保证在贷款期限内用足用完贷款资金、如期完成既定项目内容和降低焦作地方配套资金安排压力。 对绿道的路线进行调整, 以确保世行安保政策得到充分实施, 采购和实施进度符合实际, 并满足焦作市不断变化的需求。随着调整路线和替换山区段, 绿道所需的所有土地均为国有。征地方	100	0.25

评价准则 (权重)	关键评价问题	二级指标	三级指标	评分标准	证据	评价得分 (百分制)	加权平均得分
					面的阻碍减少许多。另外,考虑到项目实施报账的需要,关账日期应该在原来的基础延期。		
	1.2 项目目标受益群体定位(及其首要需求的确定)是否适当? (50%)	1.2.1 项目产出是否符合当前所在城市及周边受益群体的需求? (50%)	1.2.1.1 项目瞄准的目标受益群体及其亟待解决的实际问题和需求是否合理适当?	100分:项目产出能满足目标受益群体的当前需求。 0分:项目产出不能满足目标受益群体的当前需求。	目标收益群体包含:道路使用者、行人和骑自行车、公共交通使用者、居民、公交公司、游客、政府机构。 1、通过实施安全系统综合走廊项目,示范带动项目区乃至全市的绿色交通发展,改善城市交通安全状况。 2、通过项目建设,对于帮助焦作市大幅改善公共交通系统服务质量,支持建设绿色城市目标至关重要。通过纳入各种要素,包括提供更方便的换乘设施、先进的运行管理系统、绿色舒适的公交车,以及更好的停车保	100	2.5

评价准则 (权重)	关键评价问题	二级指标	三级指标	评分标准	证据	评价得分 (百分制)	加权平均得分
					<p>养设施,从而保证全面改善公交系统,吸引更多乘客</p> <p>3、结合目前焦作市打造旅游城市的整体定位,项目旨在通过建设一条具有旅游休闲功能的自行车专用道,示范带动焦作市旅游交通发展,优化焦作市旅游交通方式。</p>		
		1.2.2 项目产出是否符合未来所在城市及周边受益群体的需求? (50%)	1.2.2.1 项目瞄准的目标受益群体范围是否考虑项目区域的现状和未来变化趋势?	<p>100分:项目瞄准的目标受益群体范围考虑了项目区域的现状和未来变化趋势。</p> <p>0分:项目瞄准的目标受益群体范围没有考虑项目区域的现状和未来变化趋势。</p>	<p>现状:机动车优先于行人和非机动车。焦作市77%的公交车使用柴油,而且许多公交车已经老化,既存在严重的安全问题,又对空气造成严重污染。此外,由于安全意识薄弱、执法能力差以及道路设计不当,交通安全是一个严重的问题。焦作市区每年平均有40人因交通事故死亡。</p>	100	2.5

评价准则（权重）	关键评价问题	二级指标	三级指标	评分标准	证据	评价得分（百分制）	加权平均得分
					<p>未来变化趋势：建立以公共交通为主体，各种交通方式相结合的多层次、多类型的城市综合交通体系，方便不同交通方式的换乘。做好停车场规划布局，推动城市停车场建设。</p> <p>《综合运输服务“十四五”发展规划》：深入实施公交优先发展战略，提高城市轨道交通服务能力，加快完善慢行交通系统，打造高效衔接、快捷舒适的公共交通服务体系，积极引导公众选择绿色低碳交通方式。</p> <p>《中华人民共和国国民经济和社会发展第十四个五年规划》中在推进新型城市建设方面，要求科学规划布局城市绿环绿廊绿楔绿道，</p>		

评价准则 (权重)	关键评价问题	二级指标	三级指标	评分标准	证据	评价得分 (百分制)	加权平均得分
					推进生态修复和功能完善工程, 优先发展城市公共交通, 建设自行车道、步行道等慢行网络。		
2. 效率 (30%)	2.1 项目是否按计划进度实施和完工, 并实现了所有预期产出? (30%)	2.1.1 项目是否按计划周期实施并完工 (50%)	2.1.1.1 开工时间吻合度 (25%)	<p>90~100 分: 实际开工时间与计划开工时间相差的月数为 0-1 个月以内。</p> <p>80~89 分: 实际开工时间与计划开工时间相差的月数为 1-6 个月 (含) 以内。</p> <p>60~79 分: 实际开工时间与计划开工时间相差的月数为 7-12 个月 (含) 以内。</p> <p>0~59 分: 实际开工时间与计划开工时间相差的月数为 12 个月以上。</p>	<p>按照安全系统综合走廊建设及改善 (完工时为 8103 万美元, 占比 60.38%), 建设和改善绿色旅游通道 (完工时为 430 万美元, 占比 3.2%), 公共交通基础设施改善 (完工时为 4548 万美元, 占比 33.89%), 机构加强 (完工时为 338 万美元, 占比 2.52%) 等 4 个子项实际金额占完工时金额比例分配权重。</p> <p>安全系统综合走廊建设及改善子项目于 2018 年 4 月份陆续开工, 得 30 分, 利用资金权重计算为 18.11。</p>	42.52	0.48

评价准则 (权重)	关键评价问题	二级指标	三级指标	评分标准	证据	评价得分 (百分制)	加权平均得分
					<p>绿色旅游走廊建设及改善子项目于 2019 年 3 月份陆续开工, 得 59 分, 利用贷款资金权重计算为 1.89。</p> <p>公共交通基础设施建设及改善子项目于 2017 年 5 月份陆续开工, 得 59 分, 利用贷款资金权重计算为 20</p> <p>机构能力建设子项于 2016 年 6 月份开始签订合同, 得 100 分, 利用贷款资金权重计算为 2.52。</p> <p>总得分 42.52。</p>		
			2.1.1.2 完工时间吻合 (25%)	<p>90~100 分: 实际完工时间与计划完工时间相差的月数为 0-1 个月以内。</p> <p>80~89 分: 实际完工时间与计划完工时间相差的月数为 1-6 个月 (含) 以内。</p>	项目实施过程中受疫情、方案变更、环保等因素影响, 形成了一定的延误, 但在世行关账前完成所有建设内容。	60	0.68

评价准则 (权重)	关键评价问题	二级指标	三级指标	评分标准	证据	评价得分 (百分制)	加权平均得分
				<p>60~79分: 实际完工时间与计划完工时间相差的月数为 7-12 个月 (含) 以内。</p> <p>0~59分: 实际开工时间与计划开工时间相差的月数为 12 个月以上。</p>			
			2.1.1.3 项目预期和实际的实施周期相符程度 (50%)	<p>90~100分: 实际实施周期与计划实施周期相差的月数为 0-1 个月以内。</p> <p>80~89分: 实际完工时间与计划完工时间相差的月数为 1-6 个月 (含) 以内。</p> <p>60~79分: 实际完工时间与计划完工时间相差的月数为 7-12 个月 (含) 以内。</p> <p>0~59分: 实际开工时间与计划开工时间相差的</p>	项目实施过程中受疫情、方案变更、环保等因素影响, 形成了一定的延误, 但在世行关账前完成所有建设内容。	60	1.35



评价准则 (权重)	关键评价问题	二级指标	三级指标	评分标准	证据	评价得分 (百分制)	加权平均得分
				月数为 12 个月以上。			
		2.1.2 项目是否实现了预期产出(50%)	2.1.2.1 安全系统综合走廊建设及改善子项目完成率 (60.38%)	<p>90~100 分: 项目产出进度与预期进度一致或提前开始。</p> <p>80~89 分: 项目产出进度比预期进度延迟在 20% (含) 以内。</p> <p>60~79 分: 项目产出进度比预期进度延迟在 40% (含) 以内。</p> <p>0~59 分: 项目产出进度比预期进度延迟在 40% 以上。</p>	<p>安全系统基础建立, 实现预期产出;</p> <p>项目走廊改善长度原始目标 18.4 公里, 竣工时实际完成 18.6 公里, 超额完成目标值, 项目实现预期产出;</p> <p>道路安全意识提高的人数原始目标 60000 人, 竣工时实际完成情况为 60298 人, 超额完成目标值, 项目实现预期产出。</p>	100	2.72
			2.1.2.2 绿色旅游走廊建设及改善子项目完成率 (3.2%)	<p>90~100 分: 项目产出进度与预期进度一致或提前开始。</p> <p>80~89 分: 项目产出进度比预期进度延迟在 20% (含) 以内。</p>	<p>建设的绿道走廊长度原始目标 16.9 公里, 竣工时实际完成情况 17.35 公里, 项目超出了目标值, 实现了预期产出。</p>	100	0.14

评价准则 (权重)	关键评价问题	二级指标	三级指标	评分标准	证据	评价得分 (百分制)	加权平均得分
				<p>60~79 分: 项目产出进度比预期进度延迟在 40% (含) 以内。</p> <p>0~59 分: 项目产出进度比预期进度延迟在 40% 以上。</p>			
			2.1.2.3 公交基础设施建设及子项目完成率 (33.89%)	<p>90~100 分: 项目产出进度与预期进度一致或提前开始。</p> <p>80~89 分: 项目产出进度比预期进度延迟在 20% (含) 以内。</p> <p>60~79 分: 项目产出进度比预期进度延迟在 40% (含) 以内。</p> <p>0~59 分: 项目产出进度比预期进度延迟在 40% 以上。</p>	<p>过夜停车能力加强原始目标 1027 辆, 竣工时实际完成情况 1114 辆, 超出目标值, 项目实现预期产出;</p> <p>配备了车载智能公交系统装置的公交车比例原始目标 93%, 竣工时实际完成情况 100%, 项目实现预期产出;</p> <p>年公交车载客量原始目标 128 百万人次, 竣工时实际完成情况 44.4 百万人次, 未达到预计目标值, 项目未实现预期产出。</p>	70	1.07

评价准则 (权重)	关键评价问题	二级指标	三级指标	评分标准	证据	评价得分 (百分制)	加权平均得分
			2.1.2.4 机构能力建设子项目完成率 (2.52%)	<p>90~100分: 项目产出进度与预期进度一致或提前开始。</p> <p>80~89分: 项目产出进度比预期进度延迟在20% (含) 以内。</p> <p>60~79分: 项目产出进度比预期进度延迟在40% (含) 以内。</p> <p>0~59分: 项目产出进度比预期进度延迟在40% 以上。</p>	<p>道路安全指导委员会行使职能;</p> <p>受培训官员和员工人数原始目标112人, 竣工时实际完成情况584人, 超出目标值, 项目实现预期产出。</p>	100	0.11
	2.2 项目预算是否按计划投入和使用 (20%)	2.2.1 预算执行吻合度 (50%)	2.2.1.1 安全系统综合走廊建设及改善子项目实际资金使用与预算吻合度	<p>90~100分: 项目资金使用与预算一致。</p> <p>80~89分: 项目资金使用偏离预算在20% (含) 以内。</p> <p>60~79分: 项目资金使用偏离预算在40% (含) 以内。</p>	<p>该项目实际完成总投资(含增值税)535,790,826.94元, 与设计概算金额639,045,693.40元比较, 节约金额103,254,866.46元, 节约比率16.16%。</p>	85	1.54

评价准则 (权重)	关键评价问题	二级指标	三级指标	评分标准	证据	评价得分 (百分制)	加权平均得分
			(60.38%)	0~59 分: 项目资金使用偏离预算在 40%以上。			
			2.2.1.2 绿色旅游走廊建设及改善子项目实际资金使用与预算吻合度(3.2%)	90~100 分: 项目资金使用与预算一致。 80~89 分: 项目资金使用偏离预算在 20% (含) 以内。 60~79 分: 项目资金使用偏离预算在 40% (含) 以内。 0~59 分: 项目资金使用偏离预算在 40%以上。	该项目实际完成总投资(含增值税) 23,339,678.81 元, 与概算金额 179,463,965.86 元比较, 节约金额 156,124,287.05 元。虽然节约比率 86.99%, 但项目实际投资与预算批复差异较大。	0	0
			2.2.1.3 公交基础设施建设及子项目实际资金使用与预算吻合度 (33.89%)	90~100 分: 项目资金使用与预算一致。 80~89 分: 项目资金使用偏离预算在 20% (含) 以内。 60~79 分: 项目资金使用偏离预算在 40% (含) 以内。	该项目实际完成总投资(含增值税)300,749,340.07 元, 与设计概算金额 357,731,235.54 元比较, 节约金额 56,981,895.47 元, 节约比率 15.93%。	85	0.86

评价准则 (权重)	关键评价问题	二级指标	三级指标	评分标准	证据	评价得分 (百分制)	加权平均得分
				0~59 分: 项目资金使用偏离预算在 40%以上。			
			2.2.1.4 机构能力建设子项目实际资金使用与预算吻合度 (2.52%)	90~100 分: 项目资金使用与预算一致。 80~89 分: 项目资金使用偏离预算在 20% (含) 以内。 60~79 分: 项目资金使用偏离预算在 40% (含) 以内。 0~59 分: 项目资金使用偏离预算在 40%以上。	该项目实际完成总投资 (含增值税) 22,595,794.09 元, 与设计概算金额 19,522,700.00 元比较, 超支金额 3,073,094.09 元, 超支比率 15.74%。	85	0.06
		2.2.2 资金到位率 (30%)	2.2.2.1 世行贷款资金到位率 (%) (50%)	90~100 分: 按计划到位率 $\geq 90\%$ 。 80~89 分: 按计划到位率 80%-89%。 60~79 分: 按计划到位率 60%-79%。 0~59 分: 按计划到位率 $< 60\%$ 。	根据《河南省发展和改革委员会关于世行贷款河南焦作绿色交通及交通安全综合改善项目总体可行性研究报告的批复》【豫发改外资〔2014〕145号】，资金来源为：“申请世行贷款 1 亿美元，约合人民币 6.1 亿	100	0.9

评价准则 (权重)	关键评价问题	二级指标	三级指标	评分标准	证据	评价得分 (百分制)	加权平均得分
					元; 国内配套人民币 6.11 亿元。截至 2022 年 4 月 30 日项目资金实际到位金额为人民币 882,592,027.51 元, 世界银行贷款人民币 670,965,434.55 元, 实际已全部到位。		
			2.2.2.2 配套资金到位率 (%) (50%)	90~100 分: 按计划到位率 $\geq$ 90%。 80~89 分: 按计划到位率 80%-89%。 60~79 分: 按计划到位率 60%-79%。 0~59 分: 按计划到位率 < 60%。	根据《河南省发展和改革委员会关于世行贷款河南焦作绿色交通及交通安全综合改善项目总体可行性研究报告的批复》【豫发改外资〔2014〕145 号】, 资金来源为: “申请世行贷款 1 亿美元, 约合人民币 6.1 亿元; 国内配套资金人民币 6.11 亿元。截至 2022 年 4 月 30 日项目资金实际到位金额为人民币 882,592,027.51 元, 世界银	100	0.9

评价准则 (权重)	关键评价问题	二级指标	三级指标	评分标准	证据	评价得分 (百分制)	加权平均得分
					行贷款人民币 670,965,434.55 元, 地方配套资金为 211,626,592.96 元 (其中: 地方财政预算资金人民币 70,586,592.96 元, 一般地方债券人民币 141,040,000.00 元), 实际已全部到位。		
		2.2.3 资金使用合法性 (20%)	2.2.3.1 项目违规资金总额占项目资金总额的比重 (%) (100%)		根据历年审计报告, 安排的项目配套资金没有挤占、挪用、损失浪费的现象, 根据项目进度按照财务规定用于各个子项目。	100	1.2
	2.3 项目管理机构设置(和实施机构选择)是否适	2.3.1 是否在省、市、县相关各级有专门的项目管理办公室, 并配备足够的人员, 是否促进项目协调推进		90~100 分: 设立专门的管理机构, 机构设立、管理规范, 人员配备足够。 80~89 分: 设立专门的管理机构, 机构设立、管理	项目的实施机构主要采用了以领导小组、领导小组办公室、各子项目办为主的三级管理体制。本项目建设期管理人员共设置 21 人。其	100	1.5

评价准则 (权重)	关键评价问题	二级指标	三级指标	评分标准	证据	评价得分 (百分制)	加权平均得分
	当、项目管理及内部控制是否到位并能确保项目有效实施 (20%)	(25%)		不规范,人员配备一般。 60~79分: 设立专门的管理机构,机构设立、管理不规范,人员配备不够。 0~59分: 没有设立专门的管理机构,或机构设立、管理不规范,没有配备人员。	中市项目办 15 人, 子项目单位 6 人。人员来源为市住建局 1 人, 市规划局 1 人、市园林局 1 人、市国土局 1 人、市旅游局 1 人、市交通局 1 人。运营期由市城管局负责。市项目管理办公室设在焦作市财政局。各子项目单位也分别成立了各自的项目办公室。在市项目办的领导下, 这些职能部门作为项目实施单位将按照世行的指南要求开展项目的工程设计、与相关部门的协调、征地拆迁和移民安置、施工管理以及监测和评估。		
		2.3.2 是否分类制定了相关的管理制度和实施细则, 并落实到位 (25%)		90~100分:建立了严格、规范、完整的项目管理制度和实施细则,并落实到位。	项目制定了《提款报账管理规程》、《会计档案管理办法》、《工程资料管理规程》、《项目办内部业务处理规	100	1.5



评价准则 (权重)	关键评价问题	二级指标	三级指标	评分标准	证据	评价得分 (百分制)	加权平均得分
				<p>80~89分:建立了较严格、规范、完整的项目管理制度和实施细则,并落实到位。</p> <p>60~79分:建立了一般的项目管理制度和实施细则,未落实到位。</p> <p>0~59分:未建立项目管理制度或制度不规范和实施细则。</p>	<p>程》、《项目办岗位职责分工制度》、《项目竣工验收管理办法》《工程项目管理办法》、《竣工验收办法》等进度管理、财务管理、采购管理、质量管理制度。</p>		
		2.3.3 各级管理机构职责是否清晰、适当 (25%)		<p>90~100分:项目管理机构职责清晰、适当。</p> <p>80~89分:项目管理机构职责较清晰、适当。</p> <p>60~79分:项目管理机构职责基本清晰、适当。</p> <p>0~59分:项目管理机构职责不清晰、不适当。</p>	<p>焦作市项目办职责:负责汇总各子项目单位的采购计划,制定项目整体采购计划及分年采购计划;负责提交市财政局审核后报世行审查通过;负责组织实施采购计划。</p> <p>各子项目单位职责:负责从工程实际需求出发,根据工程实施总体安排,提出采购</p>	100	1.5

评价准则 (权重)	关键评价问题	二级指标	三级指标	评分标准	证据	评价得分 (百分制)	加权平均得分
					需求, 并确定本子项目的采购计划及实施安排; 负责根据需要调整年度采购计划, 报送交通项目管理中心汇总后统一上报。		
		2.3.4 是否有有效的信息收集及反馈渠道 (25%)		<p>90~100 分: 有全面、系统、通畅的信息收集渠道。</p> <p>80~89 分: 信息收集渠道较全面、系统、通畅。</p> <p>60~79 分: 信息收集渠道全面性、系统性、通畅性一般。</p> <p>0~59 分: 无信息收集渠道或渠道不系统、不畅通。</p>	通过项目实施数据库, 内部检测报告, 外部检测报告, 抽样调查等有效的信息收集渠道获得项目所需信息。项目与各利益相关人建立了良好的沟通机制。还有社会公众进行监督, 发现问题可及时举报或提出建议。	100	1.5
	2.4 项目的资源投入是否经济有效、项目内容设计和实施	2.4.1 项目实际经济内部收益率与预期经济内部收益率的相符程度 (50%)		<p>90~100 分: 项目实际经济内部收益率与预期经济内部收益率一致或超出。</p> <p>80~89 分: 项目实际经济内部收益率偏离预期经济内部收益率在 20%(含)</p>	项目完工时整体经济内部收益率为 22.93%, 经济净现值达到 6520 万美元。经济内部收益率大于世行评估时项目整体经济内部收益率 17.39%, 并且在各种	100	4.5

评价准则 (权重)	关键评价问题	二级指标	三级指标	评分标准	证据	评价得分 (百分制)	加权平均得分
	机制是否具有一定的创新性。 (30%)			以内。 60~79 分:项目实际经济内部收益率偏离预期经济内部收益率在40%(含)以内。 0~59 分:项目实际经济内部收益率偏离预期经济内部收益率在40%以上。	敏感因素方案下的经济内部收益率都大于 12%的经济折现率。		
		2.4.2 项目的创新性设计提高效率和效果的程度 (50%)		90~100 分:项目的创新性设计和实施机制大幅提高效率和效果。 80~89 分:项目的创新性设计和实施机制提高效率和效果良好。 60~79 分:项目的创新性设计和实施机制提高效率和效果一般。 0-59 分:项目的创新性设计和实施机制提高效率和效果不明显。	建设和管理机制创新, 交通系统设备智能化。在公交公司安装智能管理系统, 强化其管理能力, 从而提供可靠车头时距、准点率更高的优质服务。通过更好地分配人员和车辆资源, 削减运营费用。并配以乘客服务信息系统, 为乘客提供及时的车辆信息, 提升了公交服务水平。 社会效益: 缩短急救半径,	100	4.5

评价准则 (权重)	关键评价问题	二级指标	三级指标	评分标准	证据	评价得分 (百分制)	加权平均得分
					<p>提高院前急救的服务覆盖面; 缩短急救反应时间, 提高急救效率, 提高交通伤员的康复率, 从而降低因交通事故造成的人员伤害及社会损失;</p> <p>经济效益: 提高交通事故的接诊量和治疗人次, 提高医院的收益;</p> <p>高效的紧急救援能显著缩短交通延误, 由此产生一定的经济效益。</p> <p>环境效益: 减少与事故有关的交通延误, 降低燃油耗费和汽车尾气的排放。</p>		
	3.1 项目是否实现了绩效目标 (60%)	3.1.1 安全系统综合走廊建设及改善	3.1.1.1 项目走廊沿线的年交通相关死亡人数的	<p>90~100 分: 较高水平完成。</p> <p>80~89 分: 中度水平完成。</p> <p>60~79 分: 低度水平完</p>	<p>项目走廊沿线的年交通相关死亡人数减少的绩效目标: 3 人。</p> <p>项目走廊沿线的年交通相关死亡人数减少的绩效目</p>	100	1.35

评价准则 (权重)	关键评价问题	二级指标	三级指标	评分标准	证据	评价得分 (百分制)	加权平均得分
3.效果 (30%)		子项目预期绩效目标完成率 (25%)	减少 (30%)	成。 0~59 分: 完全未完成。	标实现情况: 2.3 人。		
			3.1.1.2 项目走廊改善长度 (30%)	90~100 分: 较高水平完成。 80~89 分: 中度水平完成。 60~79 分: 低度水平完成。 0~59 分: 完全未完成。	项目走廊改善长度的绩效目标: 18.4km。 项目走廊改善长度的绩效目标实现情况: 18.6km。	100	1.35
			3.1.1.3 项目走廊高峰期公共交通出行时间的减少 (40%)	90~100 分: 较高水平完成。 80~89 分: 中度水平完成。 60~79 分: 低度水平完成。 0~59 分: 完全未完成。	项目走廊高峰期公共交通出行时间减少的绩效目标: 49.4 分钟。 项目走廊高峰期公共交通出行时间减少的绩效目标实现情况: 45 分钟。	100	1.8
		3.1.2 绿色旅游走廊建设及改	3.1.2.1 绿道每年的慢行交通出行次数	90~100 分: 较高水平完成。 80~89 分: 中度水平完成。	绿道每年的慢行交通出行次数的绩效目标: 24.15 万 绿道每年的慢行交通出行次数的绩效目标实现情况:	100	3.75

评价准则 (权重)	关键评价问题	二级指标	三级指标	评分标准	证据	评价得分 (百分制)	加权平均得分
		善子项目预期绩效目标完成率(25%)	(50%)	60~79分: 低度水平完成。 0~59分: 完全未完成。	1151.4万。		
			3.1.2.2 建设的绿道走廊长度(50%)	90~100分: 较高水平完成。 80~89分: 中度水平完成。 60~79分: 低度水平完成。 0~59分: 完全未完成。	建设的绿道走廊长度的绩效目标: 16.9km。 建设的绿道走廊长度的绩效目标实现情况:17.35km。	100	3.75
		3.1.3 公交基础设施建设及子项目预期绩效目标完成率(25%)	3.1.3.1 过夜停车能力(40%)	90~100分: 较高水平完成。 80~89分: 中度水平完成。 60~79分: 低度水平完成。 0~59分: 完全未完成。	过夜停车能力的绩效目标: 1027辆。 过夜停车能力的绩效目标实现情况: 1114辆。	100	3
			3.1.3.2 配备车载智能公交系	90~100分: 较高水平完成。 80~89分: 中度水平完	配备车载智能公交系统装置的公交车比例的绩效目标: 93%。	100	2.25

评价准则（权重）	关键评价问题	二级指标	三级指标	评分标准	证据	评价得分（百分制）	加权平均得分
			统装置的公交车比例（30%）	成。 60~79分：低度水平完成。 0~59分：完全未完成。	配备车载智能公交系统装置的公交车比例的绩效目标实现情况：100%。		
			3.1.3.3 绿色环保公交车采购数量（30%）	90~100分：较高水平完成。 80~89分：中度水平完成。 60~79分：低度水平完成。 0~59分：完全未完成。	绿色环保公交车采购数量的绩效目标：286辆。 绿色环保公交车采购数量的绩效目标实现情况：286辆。	100	2.25
		3.1.4 机构能力建设子项目预期绩效目标完成率（25%）	3.1.4.1 道路安全指导委员会职能行使情况（50%）	90~100分：较高水平完成。 80~89分：中度水平完成。 60~79分：低度水平完成。 0~59分：完全未完成。	道路安全指导委员会职能行使情况的绩效目标：能行使。 道路安全指导委员会职能行使情况的绩效目标实现情况：能行使。	100	3.75
			3.1.4.2 受培训官员	90~100分：较高水平完成。	受培训官员和员工人数的绩效目标：112人。	100	3.75

评价准则 (权重)	关键评价问题	二级指标	三级指标	评分标准	证据	评价得分 (百分制)	加权平均得分
			和员工人数 (50%)	80~89 分: 中度水平完成。 60~79 分: 低度水平完成。 0~59 分: 完全未完成。	受培训官员和员工人数的绩效目标实现情况: 584 人。		
	3.2 项目实际受益群体是否是项目的目标受益群体 (40%)	3.2.1 项目对目标受益群体的瞄准度 (40%)		90~100 分: 目标与实际受益群体高度一致, 受益较大。 80~89 分: 目标与实际受益群体高度一致, 受益较小。 60~79 分: 目标与实际受益群体部分一致, 受益较小。 0~59 分: 目标与实际受益群体不一致, 未受益。	目标受益群体包含: 道路使用者、行人和骑自行车、公共交通使用者、居民、公交公司、游客、政府机构。 项目的实际受益群体与项目目标受益群体完全一致。	100	4.8
		3.2.2 项目受益群体满意度 (60%)		90~100 分: 项目受益群体满意度与预期绩效目标一致或超出。 80~89 分: 项目受益群体	满意度基线值: 69.6%。 受益群体对项目的满意度为 89.4%。	100	7.2



评价准则 (权重)	关键评价问题	二级指标	三级指标	评分标准	证据	评价得分 (百分制)	加权平均得分
				<p>满意度偏离预期绩效目标 20%(含)以内。</p> <p>60~79 分:项目受益群体满意度偏离预期绩效目标 40%(含)以内。</p> <p>0~59 分:项目受益群体满意度偏离预期绩效目标在 40%以上。</p>			
4.可持续性(30%)	4.1 项目财务是否具有可持续性 (30%)	4.1.1 运营和维护经费能否持续满足需要 (50%)	4.1.1.1 项目资金能否满足项目实施需要 (100%)	<p>100 分:项目资金能满足项目实施的需要。</p> <p>0 分:项目资金不能满足项目实施的需要。</p>	项目资产投资人民币 882,475,639.91 元,项目完工后交付对应职能部门,项目运维费列入相应职能部门年度部门预算中,能够持续满足项目实施的需要。	100	4.5
		4.1.2 能否按时偿还贷款 (50%)	4.1.2.1 省级到期还款率 (20%)	<p>90~100 分:省级到期还款率接近或达到 100%。</p> <p>80~89 分:省级到期还款率偏离预期绩效目标在</p>	项目到期贷款本息人民币 10,925.02 万元已由焦作市财政和项目单位全额偿还,视同省级财政已全额还款,	100	0.9

评价准则 (权重)	关键评价问题	二级指标	三级指标	评分标准	证据	评价得分 (百分制)	加权平均得分
				20% (含) 以内。 60~79 分: 省级到期还款率偏离预期绩效目标在 40% (含) 以内。 0~59 分: 省级到期还款率偏离预期绩效目标在 40% 以上。	省级到期还款率 100%。		
			4.1.2.2 地 (市) 到期还款率 (20%)	90~100 分: 市级到期还款率接近或达到 100%。 80~89 分: 市级到期还款率偏离预期绩效目标在 20% (含) 以内。 60~79 分: 市级到期还款率偏离预期绩效目标在 40% (含) 以内。 0~59 分: 市级到期还款率偏离预期绩效目标在 40% 以上。	项目到期贷款本息人民币 10,925.02 万元由焦作市财政和项目单位全额偿还, 市级到期还款率 100%。	100	0.9
			4.1.2.3 项目单位到	90~100 分: 项目办到期还款率接近或达到 100%。	项目到期贷款本息人民币 10,925.02 万元由焦作市财	100	0.9

评价准则（权重）	关键评价问题	二级指标	三级指标	评分标准	证据	评价得分（百分制）	加权平均得分
			期还款率（20%）	80~89分:项目办到期还款率偏离预期绩效目标在20%（含）以内。 60~79分:项目办到期还款率偏离预期绩效目标在40%（含）以内。 0~59分:项目办到期还款率偏离预期绩效目标在40%以上。	政和项目单位全额偿还,项目到期还款率100%。		
			4.1.2.4 财政资金垫付率（20%）	90~100分:财政资金垫付率与预期绩效目标一致或超过。 80~89分:财政资金垫付率偏离预期绩效目标在20%（含）以内。 60~79分:财政资金垫付率偏离预期绩效目标在40%（含）以内。 0~59分:财政资金垫付率偏离预期绩效目标在	项目贷款到期本息人民币10,925.02万元,全部由焦作市本级财政预算安排资金支付,财政资金支付率100%。	100	0.9

评价准则 (权重)	关键评价问题	二级指标	三级指标	评分标准	证据	评价得分 (百分制)	加权平均得分
				40%以上。			
			4.1.2.5 还款准备金充足率 (20%)	90~100 分:还款准备金充足率接近或达到 100%。 80~89 分:还款准备金充足率偏离预期绩效目标在 20% (含) 以内。 60~79 分:还款准备金充足率偏离预期绩效目标在 40% (含) 以内。 0~59 分:还款准备金充足率偏离预期绩效目标在 40%以上。	还款准备金准备充足。	100	0.9
	4.2 项目实施是否具有可持续性 (40%)	4.2.1 政策的可持续性 (50%)	4.2.1.1 项目运营政策的可持续性 (100%)	100 分:负责项目完工后政策的可持续。 0 分:负责项目完工后政策的不可持续。	国家及地方出台的相关制度政策为其提供政策支持。	100	6
		4.2.2 运行机构	4.2.2.1 负责项目完	100 分:负责项目完工后运行管理工作的机构及	各子项目存在负责项目完工后运行管理工作的机构。	70	4.2

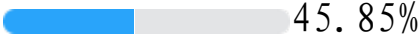
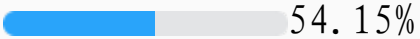
评价准则 (权重)	关键评价问题	二级指标	三级指标	评分标准	证据	评价得分 (百分制)	加权平均得分
		及管理的可持续性 (50%)	工后运行管理工作的机构及管理制度存在与否 (100%)	制度存在。 0分:负责项目完工后运行管理工作的机构及制度不存在。	该项目运行维护管理机构设置合理,权责对等,但由于尚未完成资产移交手续,相关运营管理制度并未明确。		
	4.3 项目绩效是否具有可持续性? 或者项目创新内容是否具有示范性和可推广性? (30%)	4.3.1 产出有效利用率 (30%)	4.3.1.1 正常使用率 (100%)	100分:项目产出得到正常和持续利用。 0分:项目产出未得到正常和持续利用。	各子项目建设的绿色安全综合交通走廊建设、公交站点、交通安全基础设施和采购、安装的设备均得到充分利用,不存在闲置问题。	100	2.7
4.3.2 项目产出能否得到及时维护 (40%)		4.3.2.1 项目产出运行和维护的资金充足与否 (50%)	100分:项目产出运行和维护的资金充足。 0分:项目产出运行和维护的资金不充足。	项目产出运行和维护的资金充足。	100	1.8	
		4.3.2.2 项目产出运行和维护	100分:存在项目产出运行和维护的保障制度。 0分:不存在项目产出运	项目产出运行和维护的保障制度。	100	1.8	

评价准则（权重）	关键评价问题	二级指标	三级指标	评分标准	证据	评价得分（百分制）	加权平均得分
			的保障制度存在与否（50%）	行和维护的保障制度。			
		4.3.3 项目创新内容能否在其他地市复制（30%）		100分：项目创新内容能在其他地市复制。 0分：项目创新内容不能在其他地市复制。	项目创新内容未来具有一定的推广价值，可以在其他城市复制。	100	2.7

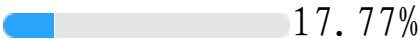
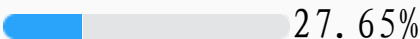
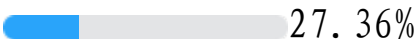
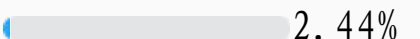
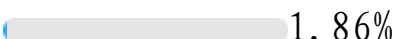
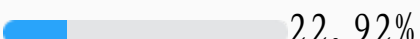
## 附件 4 项目满意度调查问卷

### 世界银行焦作绿色交通及交通安全综合改善项目 绩效评价调查问卷

1. 您的性别？ [单选题]

选项	小计	比例
男	320	 45.85%
女	378	 54.15%
本题有效填写人次	698	

2. 您最常用的出行方式是什么？ [单选题]

选项	小计	比例
步行	124	 17.77%
非机动车	193	 27.65%
公共交通	191	 27.36%
出租车	17	 2.44%
网约车	13	 1.86%
私家车	160	 22.92%
本题有效填写人次	698	

3. 您对我市近年来解放路、人民路、塔南路等主干道交通状况的总体评价？ [单选题]

选项	小计	比例
非常满意	365	52.29%
满意	225	32.23%
一般	91	13.04%
不满意	11	1.58%
很不满意	6	0.86%
本题有效填写人次	698	

4. 您认为我市近年来出行便捷程度改善如何？ [单选题]

选项	小计	比例
改善明显	390	55.87%
有所改善	270	38.68%
没什么变化	29	4.15%
有所退步	4	0.57%
严重退步	5	0.72%
本题有效填写人次	698	

5. 您对本市公共交通基础设施（公交枢纽、停保场、智能公交系统、绿色环保公交车）建设的满意度如何？ [单选题]

选项	小计	比例
非常满意	404	57.88%
满意	220	31.52%



一般	66	9.46%
不满意	4	0.57%
很不满意	4	0.57%
本题有效填写人次	698	

6. 您对本市近年来解放路、人民路和塔南路等主干道安全系统综合走廊（智能交通系统、交通安全教育基地、交通标志、路中式公交站点等）建设的满意度如何？ [\[单选题\]](#)

选项	小计	比例
非常满意	402	57.59%
满意	221	31.66%
一般	64	9.17%
不满意	3	0.43%
很不满意	8	1.15%
本题有效填写人次	698	

7. 您对本市绿色旅游走廊（连接缝山针公园、人民公园、龙源湖公园、大沙河公园等景点的步行、自行车专用绿道）建设的满意度如何？ [\[单选题\]](#)

选项	小计	比例
非常满意	431	61.75%
满意	214	30.66%

一般	48	6.88%
不满意	1	0.14%
很不满意	4	0.57%
本题有效填写人次	698	

8. 您对本市公共交通服务的满意度是如何？ [\[单选题\]](#)

选项	小计	比例
非常满意	410	58.74%
满意	229	32.81%
一般	44	6.3%
不满意	7	1%
很不满意	8	1.15%
本题有效填写人次	698	

9. 您认为本市绿色交通及交通安全仍存在哪些亟待改进的地方，请列示： [\[填空题\]](#)

填空题数据请通过[下载详细数据](#)获取