

项目支出绩效自评报告

项目名称：2025 年西部陆海新通道支持资金

评价年度：2025 年

评价单位（公章）：陆海新通道运营湛江有限公司

填报日期：2026 年 5 月 12 日



2025 年西部陆海新通道 市级财政资金绩效评价报告

根据《湛江市财政局关于开展 2026 年市级财政资金绩效自评工作的通知》（湛财绩〔2026〕2 号）和《湛江市交通运输局关于印发 2025 年市级财政资金绩效评价工作方案的通知》文件要求和工作部署，我司高度重视，认真对 2025 年西部陆海新通道市级财政资金执行情况开展绩效自评工作。现将绩效评价结果报告如下：

一、基本情况

（一）项目概况及实施背景。

1. 西部陆海新通道建设背景和由来

2017 年以来，重庆、广西等西部省（区、市）共建“一带一路”、加强与东南亚国家经贸合作，形成自重庆、成都分别经贵阳、怀化、百色至北部湾港的三条铁路运输线，与中欧班列衔接后上升为国家战略，即西部陆海新通道。国家推动形成“13+2”省（区、市）共建机制。

根据省政府《支持湛江建设发展专题协调会议纪要》（省政府工作会议纪要〔2022〕34 号）：“要大力支持湛江深度融入西部陆海新通道建设，联动粤港澳大湾区和海南自贸港，促进区域经济协调发展，推动引导湛江市加快发展海铁联运和港口集疏运体系，为更好更快融入西部陆海新通道创造有利条件。”湛江市

积极响应国家战略政策，抢抓效应机遇，发挥陆海新通道西南传统出海口作用，2022年3月，由湛江交投集团代表市政府（出资2300万元，占股46%）联合湛江港集团（股份）有限公司（出资1650万元、占股33%），邀请陆海新通道运营有限公司（下称“重庆总平台公司”）（出资1050万元、占股21%）共同组建陆海新通道运营湛江有限公司（下称“湛江平台公司”），注册资本5000万元。确定以湛江平台公司作为西部陆海新通道建设的实施、政府扶持政策和资金的承接、与新通道沿线企业交流合作的主体，全面融入国家发展战略的“13+2”省际协商合作机制。

近年来，依据《湛江市促进西部陆海新通道物流发展的若干措施》，积极拓宽新通道货源组织开发及“一口价”产品落实，推动湛江港的海铁联运业务发展，深度共建西部陆海新通道。主营业务由海铁联运、散改集、本地货源公改铁、跨境班列四个板块组成，并始终以海铁联运业务为依托，拟定经行湛江，辐射云贵川渝等西南地区、湖南、海南等区域的全程物流“一口价”班列线路定价产品，如重庆货物经行湛江往海南出境运输为例，重庆-湛江段实施“站-港”式一口价定价，价格包含重庆段站内转运、铁路运输、湛江港内转运等有关操作，该价格参照广西北部湾港既定运价执行，确保钦州、湛江通道运营定价一致，由此产生的运输成本与定价差额则由湛江市所给予的扶持资金进行补贴，且对经行湛江通道运输海铁联运集装箱的有关企业按照运营量情况从扶持资金内支出定额奖励。2022-2025年期间累计投用

于湛江市融入西部陆海新通道发展的支持资金达 8875 万元（目前省每年补助财政资金约 2000 万元），累计开行班列 2410 列，集装箱重箱收发总量超 12 万标箱，运营货值突破 144 亿元，累计为实体经济客户节约物流成本约 2.36 亿元。

（二）实施依据

1. 《湛江市人民政府关于印发湛江市促进西部陆海新通道物流发展的若干措施的通知》（湛府函〔2023〕121 号）。

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

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

4. 《支持湛江市发展集装箱海铁联运工作措施》的通知（粤交运函〔2022〕604 号）。

5. 《广东省财政厅关于提前下达 2025 年湛江海铁联运集装箱运费补贴资金的通知》（粤财综〔2024〕87 号）。

（三）评价年度项目绩效目标设定情况

根据《湛江市人民政府关于印发湛江市促进西部陆海新通道物流发展的若干措施(试行)的通知》、《湛江市人民政府关于印发湛江市促进西部陆海新通道物流发展的若干措施的通知》（湛府函〔2023〕121 号），为深度参与西部陆海新通道建设，联动粤港澳大湾区、与海南相向而行、全面对接 RCEP 市场。

根据《湛江市人民政府关于报送 2025-2027 年湛江市海铁联

运发展相关补贴资金申请报告等相关资料的函（代拟稿）》湛交报〔2024〕482号，及其附件3-1《2025-2027年湛江市海铁联运发展相关补贴资金事前绩效评估报告》关于投入经济性内所述，2025年原定需投入扶持资金4000万元，预测对应完成3.9万TEU箱量目标。另2025年财政年度初期预算安排500万元，剩余部分视财政情况逐步安排。

二、绩效自评工作开展情况

根据《湛江市财政局关于开展2026年市级财政资金绩效自评工作的通知》（湛财绩〔2026〕2号）和《湛江市交通运输局关于印发2025年市级财政资金绩效评价工作方案的通知》文件要求和工作部署，我司高度重视，成立绩效评价小组，制定绩效评价工作方案，合理分解绩效自评工作任务，及时布置自评工作，明确分工，落实责任，认真开展自评自查工作，填写专项支出绩效自评表，并配合湛江市交通运输局开展支持资金专项审计工作。

经我司自查，2025年累计完成集装箱重箱量37858TEU，其中使用政府扶持资金箱量33122TEU，合计使用支持资金25,998,096.16元（含市级财政资金拨付西部陆海新通道支持资金5,000,000.00元）。

我司通过政策扶持，积极融入西部陆海新通道，鼓励湛江港口集装箱海铁联运、散改集和本地集装箱业务的发展，巩固和拓展枢纽对枢纽的多式联运双向班列模式，将湛江打造成为西部陆海新通道、海南自由贸易港、粤港澳大湾区三大国家战略的枢纽，

更好地推动湛江与新通道沿线产业协同发展，助推湛江经济高质量发展，取得良好效益。

三、绩效自评结果

绩效自评分数为 92.28 分，等级为优。

四、项目资金使用绩效

（一）资金投入情况

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

2. 资金执行情况。支出 500 万元，下达资金已全部支出，资金直接投用于西部陆海新通道运营，拨付率 100%。

3. 资金管理情况。资金拨付合法合规，手续齐全。

（二）绩效目标完成情况

1. 产出指标完成情况。

（1）数量指标：

指标期望：年度集装箱吞吐量 ≥ 165 万 TEU/年，西部陆海新通道重箱总量 3.9 万 TEU，新开通海铁联运班列 2 条。

实际完成：年度集装箱吞吐量可完成 157.6 万 TEU/年，西部陆海新通道重箱总量 3.79 万 TEU，开通海铁联运班列 3 条。

未达指标预期原因：一是湛江市 2025 年集装箱吞吐量未达量主要是受湛江晨鸣停产等因素影响，航线运营持续承压，对湛江港集装箱货源箱量和航线稳定带来较大冲击。具体因湛江晨鸣自 2024 年 11 月停产至今 2026 年方才恢复，全年已造成约 12 万箱

量缺口，影响全市累计集装箱吞吐量增速，鉴于该企业复产时间尚不确定，货源缺口短期内难以有效填补，且在美国关税政策反复、地缘政治动荡等因素影响下国际贸易局势紧张加剧，市场运价持续攀升，亚洲区域航线舱位紧缺，推涨集装箱海运价格，舱位和空箱资源优先满足基本港，湛江作为支线港口运力相对不足，制约湛江港集装箱业务发展，内需疲软叠加散货船及铁路运输低价竞争，导致本地基础货类集装箱海运箱量同比下行。**二是**指标预测 2025 年西部陆海新通道运营重箱量 3.9 万 TEU 已较 2024 年增长近 28%，对应测算约需支持资金 4000 万元。但年内支持资金预算仅安排 2500 万元，未能达到预期支持资金需求。且由于可投用资金不足，既难以全面推广“一口价”服务以吸引货源，又面临北部湾港等其他新通道沿线省市凭借政策与价格优势加剧货源分流的竞争压力，故该指标值未达预期。

(2) 质量指标:

指标期望：西部陆海新通道重箱总量完成率 100%，补贴资金发放差错率 $\leq 3\%$

实际完成：西部陆海新通道重箱总量完成率 100%，补贴资金发放差错率 $\leq 3\%$ 。湛江市参与西部陆海新通道建设仅将支持资金释放于重箱进出口运营，故重箱完成率 100%，补贴资金发放情况无差错。

(3) 时效指标:

指标期望：项目实施期限为一年

实际完成：2025 年湛江市参与西部陆海新通道建设实际实施期限一年，指标顺利完成。

2. 效益指标完成情况。

(1) 经济效益指标：

指标期望：促进湛江港集装箱吞吐量增长 $\geq 3\%$

实际完成：2025 年湛江港集装箱吞吐量完成 122.7 万 TEU，较 2024 年同比未能呈现增长率超 3%。

未达指标预期原因：**一是**由于晨鸣纸业该重大客户停产所预计减少的全年 13 万 TEU 箱量影响，若该部分箱量如期运营，则湛江港 2025 年集装箱吞吐量将预期完成 136 万 TEU，同比增长率达 3.03%。**二是**湛江港年度海铁联运吞吐量将实现同比 15% 增长，且西部陆海新通道海铁联运箱量也将突破万箱水平，预期全年完成 1.2 万 TEU，同比增长 55.8%。均不同程度对该项指标执行期望有所助力。

(2) 社会效益指标：

指标期望：促进湛江本地企业在新通道沿线市场竞争力得到有效提升。

实际完成：指标顺利完成，情况优秀。

(3) 生态效益指标：

指标期望：湛江本地货源公改铁促进绿色环保。

实际完成：指标顺利完成，情况优秀。

(4) 可持续影响指标：

指标期望：为本地企业节约物流成本。

实际完成：指标顺利完成，情况优秀。

上述社会效益、生态效益、可持续影响等三个指标完成情况体现于多个维度：**一是**湛江平台公司持续优化“一口价”政策体系，与陆海新通道运营重庆有限公司建立双向对等补贴合作，创新渝湛跨区域合作模式，港口服务竞争力显著提升，成功承接西南内陆及本地企业运输需求，带动铁矿石、化肥等大宗散货增量约 8.8 万吨（2948TEU）；**二是**依托物流网络优势及铁路运价优惠政策，为本地企业提供稳定便捷运输保障，年内完成本地货源箱量 20868TEU，运营货物总值达 9.18 亿元，累计为企业节约物流成本约 4392.2 万元，助力本土品牌拓展市场份额；**三是**推广“公改铁”运输模式，有效减少公路货运尾气排放与噪声污染，为区域绿色物流体系建设及“双碳”目标落地贡献力量；**四是**通过整合港口、海运、铁路运输以及研究区域通道政策叠加等多渠道举措，切实有效的降低各物流链费用、减少中间物流环节加价，有效降低经湛江进出口物流成本，减轻企业经营压力，进一步打造湛江通道更具吸引力的运价优惠体系，逐步提升企业盈利空间与市场抗风险能力。

3. 满意度指标完成情况。

（1）服务对象满意度指标：

指标期望：货主满意率 $\geq 90\%$ ，

实际完成：实际项目运营普遍受到各合作企业一致认可，形

成系列可持续性深远影响，指标顺利完成。

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

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

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

五、主要经验、存在的问题和偏离绩效目标的原因分析

（一）资金需求性仍然迫切

依据《湛江市人民政府关于报送 2025-2027 年湛江市海铁联运发展相关补贴资金申请报告等相关资料的函(代拟稿)》的请示（湛交报〔2024〕482 号）及其附件 3-1《2025-2027 年湛江市海铁联运发展相关补贴资金事前绩效评估报告》关于投入经济性内容所述，2025 年原定需投入扶持资金 4000 万元方可支撑 3.9 万 TEU 箱量目标，但根据《广东省财政厅关于提前下达 2025 年湛江海铁联运集装箱运费补贴资金的通知》（粤财综〔2024〕87 号），实际到位资金不足，制约市场拓展及货源引流的组织力度，导致部分绩效目标产生偏离，尤其当前通道培育处于关键攻坚阶段，资金支持不足成为制约发展的核心瓶颈。

（二）运营优势尚未充分释放

湛江平台公司依托财政预付资金推出的“一口价”服务虽已形成运输成本优势，但因资金有限的现状，以及与北部湾地区扶持资金的显著差距，湛江通道只能采取差异化竞争模式，既无法全面满足西南地区内陆腹地货物运输需求，也难以充分释放“一口价”优惠服务的红利，尤其在重庆、四川、湖南等陆海新通道沿线地区尚未铺开，形成空有价格而无法揽货的运营困境。

潜在货源情况			
区域	货类	运量 (TEU)	所需资金 (万元)
重庆	化工品、汽配件、粮油	6000	2200

四川	瓷砖、粮食	2000	600
合计	-	8000	2800

（三）货源流失风险加剧

近年广西北部湾港持续获得国家及省市政策的大力扶持，凭借价格优势不断扩大货源覆盖。其不仅稳固吸引西南区域货源，还分流了部分原经湛江港的货源，例如东南亚外贸进口橡胶、北粮南运相关货物等，货源流失总量规模达到 10000TEU，也充分表明湛江通道潜在货源充足，仍需获资金支持保障，以免产生更大货源分流影响。

流失货源情况			
区域	货类	运量 (TEU)	所需资金 (万元)
云南	非金属矿、化工、建材	1000	200
	粮食	1500	240
贵州	橡胶	5000	1060
	粮食	1500	200
	非金属矿	1000	160
合计		10000	1860

（四）省际间政策资助金支持情况差明显

国内同类通道建设均获得省级财政强力支撑，与湛江当前支持力度形成鲜明对比：

1. 湖南省《关于深度融入“一带一路”支持怀化国际陆港建

设实施方案》（湘政办发〔2022〕24号）明确，2022—2026年省级财政每年切块1亿元支持怀化国际陆港建设，其中省发改委、交通厅、商务厅分别安排0.3亿元、0.4亿元、0.3亿元，保障力度持续稳定。

2. 贵州省《关于支持贵阳国际陆港高质量发展的意见》（黔府办发〔2025〕10号）加大财政补贴力度，对贵阳国际陆港到发班列相关主体给予专项补贴，精准赋能通道运营，且据走访贵州省商务厅表示2026年预期资金支持将达到亿元水平。

相较于上述地区，湛江通道建设资金支持规模偏小，难以形成竞争优势，亟需加大扶持力度。

（五）下一步工作规划

1. 深化多维度协同联动

充分发挥湛江港通道优势，加强体系内港航物流资源的内部协同，进一步深入拓展西南铁水联运货源，并在此基础上，不断深化与海南相向而行，持续挖掘海南自贸港的进出岛货源，将湛江打造成为链接海南、粤港澳大湾区与西南地区经贸往来的重要物流节点。

2. 强化政策资源整合

一是加强与地方铁路局的沟通协调，强化路港航三方联合营销，利用好湛江“一港两局”的独特模式，搭建路港“共享、共建、共赢”平台，配合铁路主导的“一单制”业务模式，争取获得更多的运价下浮支持，降低支持资金使用依赖，多方共同开拓

市场，推动市场化运作。**二是**协同湛江市政府、湛江海关等单位在西南地区利用好湛江港“并行港”“启运港退税”“内陆段运费扣减”等叠加政策的推介会成果，充分宣贯湛江通道能力和优势，全面提升港口服务能级。**三是**若支持资金额度足够的情况下，可深入研究航线互动。海船运输作为海铁联运全程物流链的重要环节，其运营成本一直随市场影响产生波动，为达成湛江市海铁联运集装箱吞吐量增长的重要目标，探索建立环粤港澳大湾区如南沙、香港、蛇口，海南洋浦国际自贸港与湛江的多地间航线运营合作机制，研究将海船运营成本纳入一口价政策支持范围，达成与铁路运输相似的与量捆绑优价机制，推动形成货源聚集，利于湛江市布局新的航线辐射网络。

3. 拓展区域合作网络

以与陆海新通道运营重庆有限公司对等合作为基础，深化渝湛通道货源组织联动，形成海铁联运进出口良性循环；复制推广区域合作模式，与贵州、怀化等重点区域运营公司建立新型合作机制，构建跨区域通道联盟。

六、绩效自评结果拟应用和公开情况

绩效自评结果将按照政府信息公开有关规定，在规定范围内公开。