

广西“十四五”农村公路发展规划

广西壮族自治区公路发展中心

2022 年 11 月

前 言

“十三五”期间，自治区党委和政府坚持农业农村优先发展，推进农业供给侧结构性改革，坚决打赢打好脱贫攻坚战，实施乡村振兴战略，深入开展农村人居环境整治，农业综合生产能力和质量效益明显提升，农民持续稳定增收，形成了农业产业升级、乡村美丽、农民富足的广西现代特色“三农”发展新格局。

农村公路是公路网重要组成部分，是覆盖范围最广、服务人口最多、提供服务最普遍、公益性最强的交通基础设施，是与“三农”关系最为直接的交通基础设施之一，对于加快推进农业农村现代化、农民实现增收具有重大意义。五年来，全区持续加大农村公共基础设施建设力度，扎实有效推进交通精准扶贫脱贫工作，农村公路网不断完善，乡镇和建制村全部实现通达通畅，农村公路安全隐患得到有效处置，通过推进“四建一通”工程，农村公路发展质量有效提升，为脱贫攻坚提供了坚实交通保障。但是，全区农村公路在路网规模、通达深度、路网结构等方面仍与先进地区发展水平存在一定差距，仍需进一步加强农村公路对乡村振兴战略的支撑力度。

“十四五”时期是我国全面建成小康社会、实现第一个百年奋斗目标之后，我区全面加快建设交通强区的第一个五年规划期，是实现全区建成“全国前列、西部领先”的“交通大省”目标，以及未来五年巩固拓展脱贫攻坚成果同乡村振兴战略有效衔接的战略部署。为科学指导全区“四好农村路”高质量发展，持续发挥好交通运输的“先行官”作用，有效服务全区乡村振兴、加快建设交通强区、实现全面共同富裕，特制定本规划。本规划旨在明确提出“十四五”时期农村公路发展方向、目标任务及保障措施，为未来五年全区农村公路发展提供工作指引。

《规划》主要包括发展基础、发展要求、总体思路、主要任务、实施安排和保障措施 6 个部分。第一部分为发展基础。主要总结了“十三五”期农村公路取得的成就，以及当前农村公路发展存在的问题。第二部分为发展要求。主要分析了当前广西农村公路的发展环境、阶段特征及发展需求。第三部分为总体思路。从谋全局、管长远的角度出发，提出了“十四五”时期，全区农村公路供给能力、服务能力、治理能力和保障能力大幅提升，农村公路网络安全水平和系统韧性得到持续增强，基本形成畅通城乡、入村串

组（屯）、服务优质、安全宜人的农村公路发展新格局，实现“路优景美，路畅民富”的乡村振兴发展新景象等发展目标。第四部分为主要任务，主要立足全区农村公路建设重点，从建设好、管理好、养护好、运营好、融合好、示范好六个方面主要任务。第五部分为实施安排，重点围绕自然村（屯）通畅工程、自然村（屯）提升工程、乡村道路安全生命防护工程、乡镇通三级及以上公路建设、通建制村双车道公路建设、资源路旅游路产业路和农村公路危桥进行了安排和部署，并对“十四五”期间全区农村公路建设资金进行了测算。第六部分为保障措施。为确保《规划》中各项任务能够落地并取得实效，从组织保障、制度保障、考核评估、安全监管、资金保障及人才保障等6个方面提出了保障措施，确保规划顺利实施。

目 录

一、发展基础	1
(一) “十三五”发展成绩	1
(二) 存在问题	8
二、发展要求	12
(一) 发展环境	12
(二) 阶段特征	16
(三) 发展需求	18
三、总体思路	21
(一) 指导思想	21
(二) 基本原则	22
(三) 发展目标	23
四、主要任务	26
(一) 建设好，提升供给能力	26
(二) 管理好，提升治理能力	28
(三) 养护好，提升保障能力	31
(四) 运营好，提升服务能力	33
(五) 融合好，助力乡村振兴	34
(六) 示范好，增强引领作用	35
五、实施安排	37
(一) 资金政策	37
(二) 投资估算	42

六、保障措施 ----- 44

 （一）加强组织保障 ----- 44

 （二）加强制度保障 ----- 45

 （三）加强考核评估 ----- 46

 （四）加强安全监管 ----- 48

 （五）加强资金保障 ----- 48

 （六）加强人才保障 ----- 50

一、发展基础

(一) “十三五” 发展成绩

1. 农村公路路网水平全面提升。

全区不断加大资金投入，顺利完成“十三五”期农村公路规划任务。农村公路固定资产投资五年累计完成 **464** 亿元，共计新改建农村公路 35739 公里，建设资源路、旅游路、产业路等县乡联网路 3869 公里，完成建制村优选通达路线窄路基路面拓宽改造 10353 公里、农村公路连通工程建设 10109 公里，处治安全隐患 4.82 万公里，改造危桥 852 座，全区 928 个乡镇通二级（三级）公路，14229 个建制村全部通硬化路、通客车，提前完成“两通”任务目标。

表 1-1 广西 2020 年农村公路等级情况表（单位：公里）

类别	项目	合计	县道	乡道	村道	专用公路
划分	总计	105088	17979	28581	58527	11
按技术等级分	等级公路	97749	17765	27957	52026	11
	其中：高速公路	0	0	0	0	0
	一级公路	193	153	33	8	11
	二级公路	1984	1604	315	65	-
	三级公路	6538	5061	1111	367	-
	四级公路	89034	10948	26500	51587	-

类别	项目	合计	县道	乡道	村道	专用公路
	等外公路	7339	214	624	6501	-
按路面类型分	沥青混凝土路面	1514	884	382	237	11
	水泥混凝土路面	79449	10698	25171	43581	-
	简易铺装路面	7891	6022	1307	561	-
	未铺装路面	16245	375	1722	14148	-

通过五年建设，全区路网结构持续优化，通达深度不断提升，发展水平较“十二五”末实现大幅跃升。截至2020年底，农村公路总规模已达10.5万公里，农村公路人口密度、面积密度分别达21公里/万人、43公里/百平方公里，农村公路等级化率93.0%，其中县道、乡道、村道的等级化率分别达到98.8%、97.8%和88.9%。与“十二五”末相比，全区农村公路总里程增加8833公里，新增等级路8307公里，三级及以上农村公路占比从6.7%提高到7.9%，等外路减少4261公里，未铺装路面公路里程减少10329公里。

表 1-2 广西“十二五”“十三五”农村公路发展对比表

序号	指标名称	2016 年	2020 年	增幅（降幅）
1	农村公路固定资产五年累计投资	227.7 亿元（“十二五”期）	464 亿元（“十三五”期）	236.3 亿元
2	农村公路养护资金五年累计投入	49.4 亿元（“十二五”期）	72.2 亿元（“十三五”期）	22.8 亿元
3	农村公路总里程	9.62 万公里	10.51 万公里	8833 公里
4	三级及以上公路比重	6.71%	7.87%	1.16%
5	建制村通达率	99.97%	100%	0.03%

序号	指标名称	2016 年	2020 年	增幅（降幅）
6	建制村通畅率	95.77%	100%	4.23%
7	有铺装路面率	77.96%	84.54%	6.58%
8	未铺装路面里程	26574 公里	16245 公里	-10329 公里
9	农村公路等级化率	88.31%	91.3%	2.99%
10	农村公路列养率	100%	100%	0

2. “四好农村路”向高质量发展迈进。

“十三五”期间，全区深入贯彻落实习近平总书记有关农村公路的重要指示精神，积极出台《联合开展“四好农村路”示范县创建活动实施方案》，以“四好农村路”全国示范县发展为载体，扎实推进农村公路高质量发展。五年来，全区共创建“四好农村路”自治区级示范县 30 个，其中融水县、青秀区、荔蒲市、平南县、凤山县等 5 个县市区成功纳入全国示范县。在示范试点成果的带动下，全区农村公路建设、管理、养护、运营等方面发展水平实现大幅提升。

在建设方面，全区集中力量和资金，围绕交通运输部“十三五”农村公路重点支持方向，推进县乡道改造、剩余建制村通硬化路、“畅返不畅”工程、窄路加宽、生命安全防护工程等重点工程，基本形成了以县道为骨架、乡道为分支、村道为脉络的农村公路网络体系，农村“出行难、运输难”问题得到了有效改善，全区农村公路建设水平得到大幅提

升。

在管理方面，全区农村公路养护管理体制改革的有序推进，管养体制机制进一步理顺，基本构建起了县乡两级养护管理机构，各级业务主管部门一线贯穿，紧密结合。先后编制出台《广西壮族自治区农村公路管理办法》《广西深化农村公路管理养护体制改革推进“四好农村路”高质量发展实施方案》等多个政策文件，印发了8个“四好农村路”高质量发展配套工作规则，建立并形成了政府主导、部门协同的良好长效管理机制，农村公路管理从“行业主导”向“政府主导”进一步转变。“路长制”建设取得阶段性进展，融水县、青秀区、凤山县、武宣县等国家和自治区级“四好农村路”示范县已全部建立起县乡村三级路长制。农村公路自动化检测覆盖率逐步提高，管理信息化程度进一步提升。

在养护方面，农村公路养护投资逐年增加，养护成效不断提升。截至2020年底，全区农村公路各类养护作业投资总额达到72.2亿元，养护里程达到10.5万公里，列养率达到100%，已实现全面养护，农村公路中等及以上路率达到76%，农村公路路况持续改善。“县乡为主、行业指导、部门协同、社会参与”的农村公路养护工作机制已基本建立起来，基本形成了大中修采用招标方式，小修保养和日常养护因地制宜地采用直接委托、农民承包养护的养护模式。零星小修与日常保养划片区捆绑招标、“中心养护站+养护道班”

等多元化养护模式探索取得积极成效。农村公路养护规模和质量全面提升，养护里程由 2016 年的 9.59 万公里升至 10.5 万公里，农村公路优良中路率达到 76.6%，比 2016 年的 71.5%提升 5.1%。

在运营方面，以各地市为中心，以各县市区为节点，由市至县、县至乡镇、乡镇至村的道路客运网络初步形成。全区已建成 685 个乡镇客运站和 397 个便民候车亭，覆盖率分别达到 61.3%和 59%。通过积极推行农村客运片区化经营，引导运输企业采取“公司化运营、公交化运作”的理念，全区共计开通农村客运班线 3156 条，日均发送 3.6 万个班次，农民群众出行体验感逐步增强。

3. “四建一通”建设成效显著。

自治区党委和政府高度重视农村公路发展，为助力脱贫攻坚和乡村振兴，补齐交通发展短板，于 2019 年出台《加快“四建一通”工程建设 推进“四好农村路”高质量发展工作方案（2019-2021 年）》， “四建一通”工程总投资 742.61 亿元。全区“一盘棋”推进乡乡通二级或三级公路建设工程、农村公路安全生命防护建设工程、农村公路“畅返不畅”整治建设工程、建制村窄路拓宽改造建设工程和建制村通客车工程。全区多措并举推动“四建一通”工程实施。从组织模式来看，通过强化组织协调、加强绩效管理、坚持

统筹管理推进各项工作。在要素保障来看，自治区安排本级补助资金 288 亿元的同时，不断创新投资模式，拓宽资金筹措渠道，积极探索采取与社会资本合作、建设养护一体化等模式，通过“土地增减挂+公路”融资模式、以奖代补、合作建设等多种方式破解资金难题。通过简化土地审批流程，对符合土地利用现状分类的农村公路，作为设施农用地办理用地手续，不纳入农用地转用范围，不再占用建设用地指标，有效缓解了农村公路建设用地压力。

2019 年全区完成了现有乡镇和建制村公路“畅返不畅”整治工作；**2020** 年全区“四建一通”工程在建项目 **10294** 个，开工项目 **10268** 个，开工率 **99.8%**，其中完工项目 **9964** 个，完工率 **97%**。全区全年完成整治安全隐患路段 **2.8** 万公里、危桥改造项目 **358** 座、窄路拓宽改造里程 **2132** 公里，乡镇通二级或三级公路比例达 **83%**；新增剩余 **163** 个建制村通客车，完成全区建制村全部通客车目标任务。**2020** 年底全区建制村全部通客车，基本完成现有农村公路安全生命防护设施建设、建制村窄路拓宽改造，完成大部分现有农村公路危桥改造项目。

4. 农村公路助力脱贫攻坚取得成效。

广西作为全国脱贫攻坚的主战场之一，自治区一直将农村公路作为脱贫攻坚、乡村振兴、县域经济发展的基础工程、

先行工程，以农村公路建设为抓手，有效保障了全区脱贫攻坚工作实施。

一是全面补齐交通基础设施短板。全区共完成窄路加宽项目里程 **10353** 公里，建设县乡道联网路 **3869** 公里，处治安全隐患里程 **4.82** 万公里，危桥改造 **852** 座，通客车建制村数量达到 **14229** 个，提前全面实现两通目标，超额完成交通运输部《“十三五”交通扶贫规划》下达的任务目标。

二是全力完成行业扶贫工作。推进实施《广西壮族自治区交通运输厅关于鼓励吸纳贫困人口参与农村公路养护项目的指导意见》，鼓励将各地困难群众吸纳到农村公路建设、养护工作中，除专职人员外，全区通过以工代赈等多种方式，在落实交通扶贫工作的同时不断推动农村公路养护力量向基层发展。截止 2020 年 12 月，共计落实公益性岗位 **1287** 个、非公益性岗位 **8757** 个。贫困地区群众逐步成为农村公路的参与者、受益者和拥护者。

三是积极推广农村公路+扶贫模式。全区各地以深入开展“四好农村路”示范县创建工作为契机，拓展“农村公路+产业、+旅游、+文化”等富民新模式。通过建设 3869 公里县乡联网路、特色产业路、资源路、生态路、景观路、旅游路建设，有效连接贫困地区农业产业园、种养基地等重要节点，引领和服务“三农”发展的能力显著提升，成功打造脱贫致富路，走出了具有各地特色的发展新路。

5. 持续支撑“美丽广西”乡村建设。

全区根据《“美丽广西”乡村建设重大活动规划纲要（2013-2020）》相关要求，自“十二五”起按照“清洁乡村”“生态乡村”“宜居乡村”“幸福乡村”四个阶段推进乡村工作。农村公路在“美丽广西”乡村建设中发挥了重要保障作用。“十三五”期间，全区将“美丽广西”乡村建设道路硬化专项活动作为重点实施内容，全力推进“美丽广西”系列专项活动中农村公路隐患整治工作，为全区加快推进社会主义新农村建设、生态文明建设和美丽广西建设奠定了坚实基础。“十三五”期间，全区累计新增建制村通硬化道路**6661**公里，实现通水泥（沥青）建制村**953**个，累计处治安全隐患里程**4.82**万公里，提前完成全部建制村通硬化路、通客车任务。围绕“美丽广西”乡村建设升级版目标开展工作，自治区已将**400**个农村公路便民候车亭建设工作计划及农村客运站建设计划列入重点工作中。通过出台相关方案推动各项工作的有序开展，为落实乡村振兴战略，推进宜居乡村、幸福乡村建设，实现产业兴旺、生态宜居、乡风文明、治理有效、生活富裕的总要求奠定了基础。

（二）存在问题

广西是全国脱贫攻坚的主战场之一，经过“十二五”和“十三五”两个五年的艰苦奋斗，全区乡镇和建制村农村公

路“通达”“通畅”等基本短板问题已逐步得到化解，基本满足农民群众出行需求。但是在通达深度，农村公路等级化、路面铺装、投资结构、优良路率和公路管理人员投入等方面与全国和西部地区省份仍有一定差距，自然村屯通硬化路率也不高、路面宽度窄。

1. 通达深度不足，通自然村屯道路不能有效满足经济社会发展及农村出行要求。

农村公路技术等级不能满足车流量发展需求，存在大量低等级和宽度较窄公路。据 2020 年统计年报显示：全区四级和等外路占比达到 **91.7%**，**80%**以上的农村公路路面宽度为 **3.5** 米，仍有 **1.6** 万公里为未铺装公路。三级及以上农村公路不足 **9000** 公里，村道超 **99%**为四级路或等外公路，路面不足 **4.5** 米的农村公路硬化路占比超过一半。通屯路方面：全区共有通自然村（屯）道路 **17.56** 万公里（含年报内 **8.79** 万公里）。其中，未硬化 **2.13** 万公里，已硬化 **15.43** 万公里。已硬化道路中路面宽度小于 **3.5** 米的 **2.38** 万公里，大于等于 **3.5** 米且小于 **4.5** 米的共 **8.07** 万公里。进出乡镇、人口较大建制村及自然村（屯）道路会车难的问题日益严重，通行能力不理想，难以高效支撑乡村振兴战略实施，与全区发展生态特色农业，支撑农业机械化生产、农业现代化建设的需求不相符。

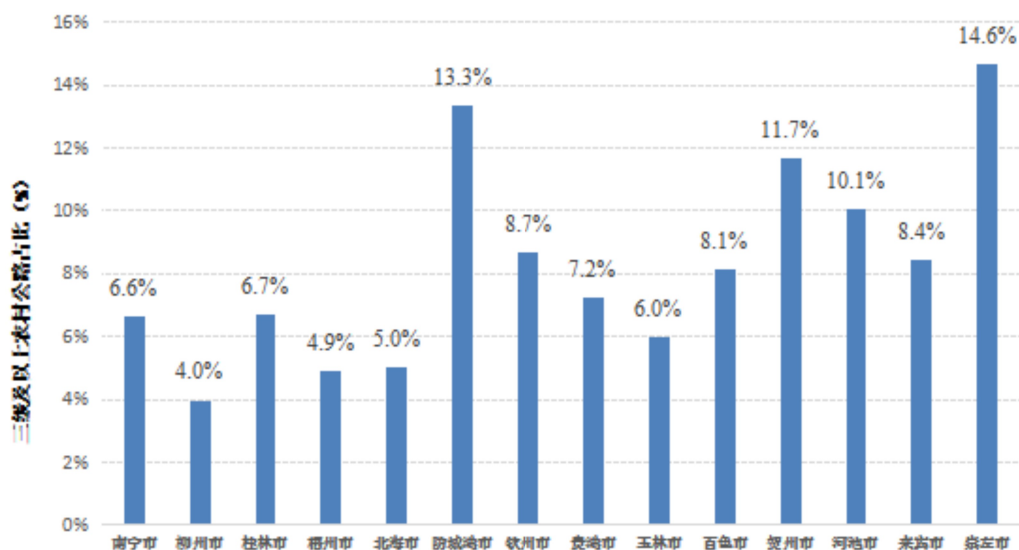


图 1-1 广西各市三级及以上农村公路占比情况

2. 农村公路建养资金压力不断加大。

随着建养需求日益增长，投融资空间在不断的收缩，农村公路的建设需求与资金配给不匹配的矛盾逐步加大。原材料价格上涨成为常态，农村公路建设和养护成本进一步提高，地方资金配套压力极大。“提高国税起征点、个人所得税起征点”“取消农业税和农业特产税”等改革政策造成县级财政直接、间接获得财政收入和财政性资金大幅减少，“两不愁三保障”项目进一步加大了地方财政压力，部分地区配套资金占财政支出较 4 年前提高了 4 倍，个别地方已无举债空间。“十四五”期在原有存量养护需求未得到有效解决的情况下，全区农村公路增量需求仍在扩大，建设和养护资金压力将进一步加大。

3. 农村公路养护水平仍然不高。

全区农村公路养护水平与全国平均仍有差距。据统计，“十三五”期全区年均养护工程比例只能维持约 **0.45%**，距离交通运输部“四好农村路”高质量发展指导意见中提出的“农村公路年均养护工程比例不低于 **5%**”的要求仍有巨大差距。全区修复性养护资金严重缺乏，同时预防性养护无法开展，导致公路病害无法得到及时修复，农村公路路况水平整体不高。

4. 农村公路安全形势依然严峻。

广西属亚热带和热带季风气候，地跨珠江、长江、红河、滨海四大水系，地形复杂，气候湿润多雨，降雨集中，雨源性水系发育，水土流失严重，每年 **4-8** 月是全区地质灾害频发期，公路水毁灾害最为严重。随着全球气候变暖、境内大型工程建设项目日渐兴盛，全区地质灾害发生率日益频繁，农村公路水毁治理压力非常大，加之每年用于农村公路灾毁的资金有限，资金缺口逐步增大，部分安全隐患不能及时得到处置的情况时有发生。在县乡公路安防设施不断完善的情况下，涉及面更广的村道安防设施缺失的情况也日益突出，大部分乡村道仍缺乏相应的警示灯、警告牌以及防撞墙等生命安全防护设施，也存在着生命安全防护设施设置不合理的现象，加之每年都有一定危桥增量，全区农村公路安全生产形势仍较为严峻。

二、发展要求

（一）发展环境

1. 加快构建新发展格局，要求继续发挥好农村公路基础保障作用。

加快构建以国内大循环为主体、国内国际双循环相互促进的新发展格局，是我国与时俱进提升经济发展水平、重塑经济发展竞争新优势的重要战略抉择。农村公路作为综合交通运输体系中规模最大、覆盖面最广、受益人口最多的交通基础设施，在我国构建新发展格局中具有重要基础保障作用。需要补齐农村公路基础设施短板，促进全区乡村经济与城市经济的双向循环，促进城乡间的人流和物流往来，并带动消费增长，实现上下游产业和刺激城乡消费的“双升级”，稳住农村公路建设和投资，将为做好全区“六稳”、落实“六保”任务，保持经济社会的持续良性循环提供强有力支撑。

2. 交通强国战略全面开启，要求农村公路支撑好广西交通强区建设。

“十四五”时期是交通运输行业开启建设交通强国的第一个五年，《交通强国建设纲要》针对农村公路更是明确提出“形成广覆盖的农村交通基础设施网，全面推进‘四好农

村路’建设，加快实施通村屯硬化路建设”等要求。《广西贯彻落实〈交通强国建设纲要〉实施方案》明确提出分阶段、分步骤推进交通强区建设，到**2035**年，全区现代化综合交通体系基本形成，城乡区域交通协调发展达到新高度。“十四五”时期，全区将力争实现**1118**个乡镇**100%**通二（三）级公路、新（改）建其他县乡联网路项目及人口较大规模建制村通双车道项目约**2000**公里、实现全区具备条件的自然村（屯）基本通硬化路，进一步完善农村公路网，加快城乡交通运输一体化发展，有效支撑交通强区建设。

3. 乡村振兴战略步入深入实施阶段，要求广西农村公路整体提质。

乡村振兴是稳定经济、改善民生的重要“稳定器”，是解决好“三农”问题的重要抓手，乡村产业兴旺、乡村消费升级、城乡统筹发展、农民增收等方面对建立强大内需市场产生积极影响，乡村振兴战略将决定着我国乡村经济社会的发展走向。“十四五”时期，全区将继续巩固拓展脱贫攻坚成果，推进农业农村现代化进程，抓好粮食和重要农副产品生产供给，大力发展现代农业、全面实施乡村振兴战略，促进农业高质高效、乡村宜居宜业、农民富裕富足。农业强不强、农村美不美、农民富不富，农村公路建设是基础和关键，这也对农村公路发展提出了更高和更具体的发展要求。

4. 农村公路改革环境逐步成熟，要求广西增强自身发展内劲。

“十四五”时期，机构改革、行政事业单位改革、事权改革和财税体制改革深入推进，国务院和自治区人民政府先后出台《国务院办公厅关于深化农村公路管理养护体制改革的意见》《广西深化农村公路管理养护体制改革推进“四好农村路”高质量发展实施方案》，农村公路改革逐步深化。自治区农村公路发展需要充分利用好改革创新的源动力，推进好与农村公路紧密相关的诸多改革工作，逐步落实地方对于农村公路建设、管理、维护和运营的主体责任，结合交通运输行政事业单位改革的深入推进，做好机构、人员和职能的承接，妥善处理好改革进程中的矛盾，积极构建好适应新环境新机制的管理保障体系，提升自治区农村公路发展的内劲。

5. 地方债务压力日益趋紧，需要广西稳定农村公路资金来源。

解决建设和养护资金的问题是农村公路发展的长期矛盾，更是“十四五”全区农村公路的“重”中之“重”，县级人民政府作为农村公路责任主体，承担了建养资金大部分压力。地方财政赤字风险和债务风险高，基层入不敷出的财政运行风险问题一直存在。广西经济近年虽然仍保持较快发

展态势，但经济实力依然有限，农村公路基本项目资金和基础设施建设资金缺口日益加大，地方财政面临过度“透支”的压力。在中央资金用于农村公路建设的规模将面临收窄、全区农村公路“补短板”任务依然繁重的情况下，在保障县级人民政府承担主体责任的同时，要求自治区、市两级政府也需科学引导、有效帮扶、重点支持，积极拓展资金渠道，保持农村公路持续和稳定发展。

6. 推进行业治理体系和治理能力现代化，需要广西提升农村公路治理效能。

党的十九届五中全会提出，我国将坚定不移推进改革，加强国家治理体系和治理能力现代化。“十四五”时期，随着公路事权与支出责任划分改革的深入，一些长期困扰公路交通行业发展的矛盾和潜在风险将进一步凸显，发展环境面临深刻复杂变化，行业治理面临更严峻挑战。农村公路管理逐步精细化和精准化，农村公路建设和养护目标任务的完成情况 and 建设投资情况的量化考核成为中央奖补资金支持的重要依据。要求全区农村公路发展积极推进精细化管理，完善统计监测体系，与交通运输部同步创新管理手段，借助数字化技术，强化农村公路的事中事后监督管理，顺应当前政府职能转变的大趋势。

7. 科技创新引领产业变革，需要广西农村公路实现创

新发展。

以新一代信息技术为代表的科技创新产业空前活跃，不断催生行业发展新技术、新产品、新模式，推动全球经济格局和产业形态深度变革。改革创新的动力逐步释放，要求交通运输行业以科技创新为引领，加快推进交通运输质量变革、效率变革和动力变革。科技创新也将在推进全区“四好农村路”实现高质量发展、实现自治区农村公路“弯道超车”中发挥重要作用，成为追赶全国大部队和先头部队最有力、也是最有效的“交通工具”。要求全区农村公路发展借助数字化技术、移动通信技术等手段补齐管理环节上的短板，强化新材料和新技术在建设和养护中的应用，支撑农村公路走上创新发展之路。

（二）阶段特征

“十四五”时期是我国交通运输发展开启交通强国建设两个阶段的第一个五年，交通运输将步入新的历史发展阶段，农村公路建设也将面临较大变化，主要体现在以下几个方面：

一是重质量效益。未来五年是我国交通运输行业转型发展的关键转折期，发展方式在转变，农村公路发展也正从追求建设规模和建设速度向追求更高服务质量和更高的经济

社会效益转变，以补短板、促发展、助增收、提服务、强管养、重示范、夯基础、保安全“八大工程”为重点，聚焦突出问题，完善政策机制，加快农村公路从规模速度型向质量效益型转变，农村公路路网要更优，功能属性要更强，与产业、资源和旅游等产业衔接更紧密，为人民群众提供的基础保障能力要更强

二是重融合发展。建管养运融合、产业融合、城乡融合将是未来发展的主体方向。在“四好农村路”高质量发展的基本理念已贯穿农村公路各项工作始终的情况下，农村公路与产业、园区、乡村旅游等经营性项目一体化开发实现利益共享，多规合一背景下建立城乡公路一体规划、一体建设、一体管护的协调机制都是未来趋势。

三是重差异化发展。农村公路建设正在从过去整体推进的方式，向突出个性特点的差异化发展方向转变。从资源统筹、生态发展、多规合一的角度来看，农村公路发展策略要与当地发展实际相匹配，突出公路建设的针对性和实用性。农村公路发展势必要根据乡村振兴战略规划的要求，着重突出乡村个性化需求，按照集约提升、城郊融合、特色保护、搬迁撤并等不同类型的村庄的资源条件，分类指导、精准规划。

四是重创新治理。我国政府管理方式和手段自“十九大”以来已逐步由过去强调事前逐步向侧重事中事后管理转变。

随着机构、行政事业单位、事权等诸多重大改革的逐步明朗，交通运输行业承担行政职能事业单位改革，政事分开、事企分开，市场经营业务要逐步剥离，交通领域事权财权日渐清晰，考核体系和信用体系将发挥重要作用，政府、行业、市场三者之间的关系将重构，农村公路管理向“治理”转变，治理手段也在向“重考核”转变。

（三）发展需求

1. 全面提升群众出行服务水平对扩大农村公路覆盖面的需求。

按照“政府主导、有序推进、建养并重”的原则，启动实施乡村道路“三项工程”，对 2.13 万公里通自然村（屯）道路进行硬化，对 363 公里已硬化但路面严重破损的通自然村（屯）道路进行重建，对 8.97 万公里已硬化但路面宽度过窄的通自然村（屯）道路进行加宽，对 5.6 万公里存在安全隐患的乡村道路进行隐患治理。全面扩大乡村道路覆盖面，全面提升农村生产保障能力，全面提升群众出行服务水平，助力加快建设新时代中国特色社会主义壮美广西。

2. 通建制村路面拓宽的需求在不断增长。

随着汽车普及率大幅提高，自治区民用汽车保有量呈现出高增长态势，很大一部分汽车增量源自农村。近年来，全

区较大人口乡村在周末和节假日期间出现严重的村口堵车、停车难的情况日益严重，原有“十二五”期间建设的通建制村道路宽度已经难以满足人民群众日益增长的出行需求，同时也难以满足适应农业现代化发展要求的大型农用机械的进出。从节约成本、统筹实际出发，初步估算“十四五”期间，全区较大人口建制村需要实施的通双车道硬化路的建设里程约为 **1000** 公里，建设资金需求达到 **84** 亿元。

3. 亟待解决管养资金筹措难落实难问题。

经过十余年农村公路大规模建设，全区“十四五”期间的农村公路养护资金压力将进一步加大。全区每年获得成品油价格和税费改革中央转移支付资金基数多年不变，为 **40.26** 亿元，近三年每年增加资金均为 **19.23** 亿元，而用于农村公路养护的资金不能得到有效保障，加之地方政府财力有限，难以满足当前 **10** 万公里的农村公路养护需求。根据《广西深化农村公路管理养护体制改革实施方案》初步测算，全区“十四五”期间大中修路面工程预计亟需养护资金约 100 亿元。此外，在“十四五”期中央资金对于普通公路灾毁重建政策调整的条件下，对农村公路灾毁治理资金的筹措也提出了新的要求，亟待“十四五”期间加以解决。

4. 亟待解决农村公路安全隐患。

经过十余年的快速发展，农村公路建设进入了集中攻坚阶段，逐步从规模扩张向路网优化、质量和效益并重的方向进行转变，增强生命安全防护能力成为了新阶段农村公路发展的重要任务。“十三五”期间，交通运输部印发《现有公路实施安全生命防护工程方案》，要求各地排查农村公路安全隐患。“十四五”期间，自治区农村公路仍将面临较大乡村道安全隐患治理压力，经初步估算，在完成“十三五”目标的情况下，预计全区未来 5 年仍将解决约 7000 公里的存量安全隐患路段和 420 座的危桥改造工程，并逐步治理完善新增通自然村（屯）道路安全隐患，其中处治存量安全隐患路段约需 17 亿元，危桥改造约需 8.4 亿元。此外，根据广西发展实际，全区尚需建设一部分的渡改桥和新建桥梁工程，打通尚未联通的乡村联网路，有效实现农村公路真正的网络化发展。

5. 亟需通过数字化手段提升管理效能。

经过多年发展，全区农村公路列养里程已经突破 10 万公里，管理和养护压力在逐年提升。全区虽已基本建立起“县道县管、乡村道乡村管”的机制，但仍然无法面临着农村公路基层管护“人少、里程长”、农村公路管理机构“人少、事情多”的客观瓶颈。自治区尚未建立起综合一体的农村公路信息化管理系统，尚不能满足各级行业管理部门庞大的工

作需求。“十四五”期间，为适应自治区农村公路高质量发展需求，实现管理技术手段的融合创新，亟需通过推进农村公路管护信息化建设解决技术人员和管理人员少的问题，实现农村公路精细化、科学化、信息化管理。

三、总体思路

（一）指导思想

以习近平新时代中国特色社会主义思想为指导，全面贯彻落实党的十九大和十九届二中、三中、四中、五中和六中全会精神，深入贯彻落实习近平总书记视察广西“4·27”重要讲话精神和对广西工作的系列重要指示要求，深入贯彻习近平总书记关于“四好农村路”的重要指示精神，坚持以人民为中心的发展思想，以改革创新为根本动力，立足新发展阶段，完整、准确、全面贯彻新发展理念，构建新发展格局，持续推动“四好农村路”高质量发展，着力**促建设、重养护、提服务、保安全、强治理**，服务巩固拓展脱贫攻坚成果同乡村振兴有效衔接，为加快建设交通强区夯实基础，为建设壮美广西共圆复兴梦想当好先行，为谱写共同富裕的广西篇章提供有力保障。

（二）基本原则

1.坚持政府主导，行业指导。

遵循农村公路属于地方财政事权的实际，压实地方推进农村公路健康发展的主体责任，强化公共财政资金投入保障，完善政府投入机制和管理机制，推动农村公路发展由行业行为向政府行为、社会行为转变，政府主导，行业指导，部门联动。

2.坚持以人为本、高质发展。

牢固树立以人民为中心发展理念，把共享发展成果摆在农村公路发展的突出位置，以品质促提升，以质量促发展，推动人民群众的广泛参与农村公路建设、管理和养护，完善公共服务体系，让农民群众有更多、更直接的交通获得感和幸福感，充分实现全区农村公路的共享、共管、共养和共赢。

3.坚持深化改革，创新发展。

持续深化农村公路管理养护改革，以改革为基本动力，以科技创新引领行业现代化发展，切实推动公路服务转型升级，全面提升行业技术和管理服务水平，努力破除农村公路在服务构建新发展格局中的制度性障碍。

4.坚持绿色发展，安全发展。

强化安全生产红线意识和环境保护的底线思维，把安全生产和环境保护理念贯穿于交通运输各领域和各环节。按照全生命周期理念推进农村公路建设，促进农村公路发展与生态环境的和谐统一，以防事故、保安全、保畅通为目标，不断完善安全设施，化解风险隐患、满足公众安全出行基本需要。

（三）发展目标

总体目标：

到 2025 年，建成“全国前列、西部领先”的“交通大省”，全区农村公路供给能力、服务能力、治理能力和保障能力大幅提升，农村公路网络安全水平和系统韧性得到持续增强，基本形成**畅通城乡、入村串组（屯）、服务优质、安全可靠**的农村公路发展新格局，助力实现**路优景美，路畅民富**的乡村振兴发展新景象，有力支撑交通强区建设，高水平适应经济高质量发展要求，满足人民美好生活需要。

具体目标：

农村公路基础设施网络得到全面完善。全区农村公路路网总规模达到 18 万公里，农村公路等级化率超过 95%，乡镇通三级及以上公路比重达到 100%，乡村振兴重要经济节点实现双车道公路连通，全区具备条件的自然村（屯）基本

通硬化路，实现城乡互联、乡村互联、村村互联、村组互联。

农村公路养护科学决策水平大幅提升。农村公路技术状况检测实现自动化、标准化、规范化和常态化，至 2022 年，农村公路路面自动化检测比例达到 40% 以上，至 2025 年基本实现具备检测条件的农村公路路面自动化检测全覆盖。优良中等路率超过 85%，农村公路基本实现“有路必养、养必到位”。

农村公路客货运输服务水平显著提高。乡镇等级客运站设置率明显提升，农村客货邮实现融合发展，镇村公交有序推进，城乡交通一体化水平进一步提升，县乡村三级物流体系进一步健全完善。

农村公路养管体制改革全面深化。全面实现“县道县管、乡村道乡村管”，农村公路管理机构运行经费和人员支出全部纳入一般公共预算。基本实现农村公路“路长制”全覆盖，基本建立“县有路政员、乡有监管员、村有护路员”的三级农村公路路产路权保护队伍，爱路护路的乡规民约、村规民约制定率达到 100%。

农村公路养护能力显著增强。让全区群众走好路、过好桥、行好车。各级养护资金基本落实，生命安全防护工程到位率达到 100%，推进 2020 年剩余 420 座存量危桥加固和改造工程，基本消除农村公路上的四、五类存量危桥，新发现危桥及时处置率达到 100%，农村公路年均养护工程实

施比例达到 **5%**，机械化养护和市场化养护程度有效提高。
农村公路路面技术状况逐年上升，农村公路维持全面列养。

农村公路安全保障水平进一步提升。打造平安农村路、美丽农村路，夯实农村公路交通安全基础，营造美丽宜人并具有文化氛围的农村交通出行环境。全面降低农村公路道路运输事故数量，加强农村公路交通安全隐患治理，完善农村公路交通标志、标线，加强农村客、货运营车辆技术维护与安全监管。路网运行监测覆盖范围更加广泛，公路交通应急救援体系基本建成。

表 3-1 广西“十四五”农村公路规划目标表

发展 导向	指标	单位	现状	规划目标	属性
建得 更好	自然村屯通硬化路率	%	74	具备条件的 基本全通	预期
	乡镇通三级及以上公路比重	%	83	100	预期
	建制村通双车道公路率	%	25	≥27	预期
管得 更好	县乡村“路长制”覆盖率	%	20	100	预期
	农村公路自动化检测率	%	23	具备检测 条件的全 覆盖	预期
养得 更好	优良中等路率	%	77	≥85	预期
	年均养护工程实施比例	%	0.5	≥5	预期
	危桥处置	座	420	存量 420 座（新增 100%）	预期
运营 得更 好	乡镇等级客运站设置率	%	61.4	64.1	预期
	城乡交通一体化 4A 及以上县占	%	86.2	92.0	预期

发展导向	指标	单位	现状	规划目标	属性
	比				
示范 得更 好	全国“四好农村路”建设市域突出单位	个	0	3	预期
	“四好农村路”自治区示范市覆盖率	%	0	≥50	预期
	“四好农村路”自治区示范县覆盖率	%	27	≥50	预期

四、主要任务

“十四五”时期，围绕全区乡村振兴“产业兴旺、生态宜居、乡风文明、治理有效、生活富裕”的总体要求，巩固拓展脱贫攻坚和“四建一通”建设成果，大力实施建设好、管理好、养护好、运营好、融合好、示范好“六好工程”。

（一）建设好，提升供给能力

1. 构建覆盖面更广的农村公路普惠网。

按照《广西壮族自治区人民政府办公厅关于印发广西实施乡村道路“三项工程”深化“四好农村路”高质量发展实施方案的通知》（桂政办发〔2022〕2号）及相关技术规范，加快推进2.13万公里¹的自然村（屯）硬化路建设，对8.97万公里²已硬化但路面宽度过窄的通自然村（屯）道路进行加

¹ 其中，通30户（含）以上的自然村（屯）道路，按路面宽度4.5米标准建设；通30户以下的自然村（屯）道路，按路面宽度3.5米标准建设（含错车道）。

² 其中，对通50户以上（含）的自然村（屯）道路，路面宽度低于4.5米的，按4.5米标准加宽。对通30户（含）至50户的自然村（屯）道路，路面宽度低于3.5米的，按4.5米标准加宽；路面宽度3.5米以上（含）至4.5米以下的，每公里建设3个错车道。对通30户以下的自然村（屯）道路，路面宽度低于3.5米的，按3.5米标准（含错车道）加宽；路面宽度3.5米以上（含）至4.5米以下的，每公里建设3个错车道。

宽，对 5.6 万公里（含 7000 公里的存量）有安全隐患的乡村道路进行隐患治理。力争到 2025 年底，实现全区具备条件的自然村（屯）基本通硬化路，基本完成已硬化路面严重破损或路面宽度过窄的通自然村（屯）道路改造，基本完成乡村道路安全隐患治理，将达到等级公路标准的自然村（屯）道路全部纳入村道进行管养。

2. 加快完善能力充分的农村公路骨架网。

优化农村干线路网结构，强化节点衔接，提升农村公路骨干网络的通行能力，进一步强化全区农村公路干线网功能，提升服务乡村振兴的能力。完善县域对外运输通道、强化内部联接，提升自治区各乡镇节点间联通能力，重点对衔接剩余约 190 个乡镇约 3000 公里县乡公路进行提级改造，原则上均按照三级及以上标准建设。力争“十四五”期实现全区乡镇 100%通三级公路，全面完成乡乡通二级或三级公路建设任务。

3. 消除城乡协调发展农村路网制约瓶颈。

适应城乡一体化发展趋势，加强与乡村国土空间规划的衔接，强化城乡统筹，改善城乡人流和物流双向流动瓶颈制约，对人口较多、经济发展条件较好的建制村周边道路实施约 1000 公里通双车道硬化路改造工程，同步打通“断头路”。

预计到 2025 年，全区约 27%的建制村实现通双车道硬化路。

（二）管理好，提升治理能力

1. 全面深化农村公路管理养护体制改革。

进一步压实各级农村公路养护职责。根据自治区政府《广西深化农村公路管理养护体制改革推进“四好农村路”高质量发展实施方案》明确的责任清单，落实各级政府和行业管理部门责任。积极争取自治区人民政府的资金和政策支持，加强养护管理机构建设。继续压实县级人民政府履行农村公路管理的主体责任，按照“县道县管、乡村道乡村管”的原则，建立健全农村公路管理养护责任制，明确县级相关部门、乡级人民政府农村公路管理养护权力和责任清单，并指导监督相关部门和乡级人民政府履职尽责。村（居）民委员会在乡镇人民政府（街道办事处）的指导下，协助做好乡道、村道的建设和养护等相关工作，将村道的保护纳入村规民约，增强村民爱路、养路、护路意识。

2. 强化农村公路管养机构和队伍建设。

健全县乡两级农村公路养护机构，进一步完善养护机构管理制度，加强养护机构标准化、制度化、高素质养护队伍建设，结合机构改革进程，推进县乡两级农村公路养护管理

人员设置率达到 **100%**。完善全区“路长制”运行长效机制，强化组织，设立党委领导、政府主导的领导组织机构，落实地方各级责任，各市人民政府制定出台辖区内县乡村三级农村公路“路长制”方案，到 2022 年底建立起覆盖全区的县、乡、村道的“路长制”组织管理体系。

3. 加快推进农村公路管理数字化转型。

创新地方数据采集手段，推动自动化、智能化设备应用，加快农村公路路面状况自动化检测常态化、规范化，提升农村公路基础数据的真实性、准确性和完整性。加紧出台适应交通运输部农村公路养护绩效考核要求的农村公路路面技术状况自动化检测实施意见和检测规程，鼓励各县采取政府购买服务、租赁共享等多种方式开展农村公路路面技术状况检测。

充分借助互联网、大数据、卫星遥感等信息化技术，汇聚农村公路建设、管理、养护、运营等全流程业务信息，搭建业务统筹、分级管理、协调有序、运转高效、智慧互融的农村公路数字服务体系，推动农村公路管理智能化升级。完成自治区农村公路信息化综合监管平台建设，落实“以奖代补”考核管理要求，推进全区农村公路数据共建共享共管，与部级农村公路信息化综合监管平台实现无缝对接。

4. 完善农村公路执法体系。

建立“县有路政员、乡有监管员、村有护路员”三级路产路权保护队伍。健全乡级人民政府与执法部门的协作机制，落实执法监督主体责任，建立日常监管巡查制度，加强路产路权保护，强化执法工作的配合协调。严厉打击超限超载、非法侵占、破坏沿线设施等各类违法行为。健全政策制度体系，强化政策引导和能力建设指导，按需依法依规设置乡道、村道限高、限宽设施及警示标志，爱路护路乡规民约和村规民约制定率达到100%。

5. 建立共享共治的群众参与体系。

充分调动自治区各方特别是农民群众的积极性，在小型交通基础设施建设领域积极推广以工代赈，进一步开发“四好农村路”各类公益性岗位，帮助农民创收增收。落实“七公开”制度，引导农民群众参与农村公路工程监督和项目验收，切实提升农民群众的话语权，让群众成为农村公路发展的参与者、监督者和受益者。

6. 加强农村公路信用体系建设。

积极推广信用承诺制度，推进分级分类监管和精准监管，构建以信用为基础的新型监管机制。严格执行农村公路建设质量、安全监督管理相关法规规定，实行建设、勘察、设计、施工、监理、检测六方质量责任终身制。加强部门联

动，依法公开信息，建立有效的信息共享制度，充分利用“互联网+监管”系统信息归集共享作用，促进和实现各部门、各组织和各地方之间信用信息的互联互通和信息共享。自2021年起，全区各级交通运输主管部门要建立以质量为核心的信用评价机制，实施守信联合激励和失信联合惩戒，提升企业信用意识和管理水平，有效限制失信企业行为，使失信者在交通行业受到制约。

（三）养护好，提升保障能力

1. 按照全生命周期理念强化农村公路养护工程。

根据《广西深化农村公路管理养护体制改革推进“四好农村路”高质量发展实施方案》安排，到2022年全区农村公路年均养护工程比例不低于5%。要持续重视和加强日常养护工程，严格执行农村公路日常养护巡查制度，及时修复农村公路设施病害，做好公路保洁、绿化和路基防护工作。有序推进符合广西山地和石漠化地区实际环境的农村公路预防性养护技术标准或导则，明确预防性养护相关技术要求和质量标准，推进农村公路预防性养护技术升级。

2. 扎实推进“消危除患”工程。

按照“消除存量、不增新量”的思路，结合“四好农村路”建设，在完成“十三五”开展的县乡公路安全排查和治

理的基础上，持续推动农村公路安防升级工程。进一步提升全区农村公路桥梁安全水平，集中力量推进 2020 年剩余 420 座存量危桥加固和改造工程，基本消除农村公路上的四、五类存量危桥，新发现危桥及时处置，处置率达到 100%，将全区农村公路危桥数量控制在较小区间。对村道上约 0.7 万公里的存量风险路段以及通屯路预计新增的 4.9 万公里风险路段进行安全隐患点排查和治理。按照县道“全覆盖”，乡道、村道加强配置的要求，加快推进农村公路实现车道及警示设施配置，保障所有县道标志标线完整清晰。

3. 强化农村公路灾毁处置。

适应广西独特地质自然条件和夏季雨水灾害多发的客观条件，全面推行广西农村公路灾毁保险工作。建立事前防灾减损机制，充分发挥保险“以丰补歉”的补偿功能，平滑降低各级财政应对灾损的资金压力，构建防灾抗灾减灾长效机制，提升农村公路应急保障能力，巩固拓展交通脱贫攻坚成果，服务乡村振兴战略，确保群众安全畅通出行。出台农村公路灾毁保险制度，建立完善农村公路灾毁保险评估调整机制，2023 年起，扩大农村公路灾毁保险覆盖面，逐步扩大保障范围，实现农村公路灾毁保险应保尽保，农村公路事前防灾减损机制有效发挥，农村公路抗灾抢修能力明显提高。

4. 有序推进农村公路养护市场化。

分类施策、有序推进农村公路养护市场化改革，逐步建立政府与市场合理分工的养护生产组织模式，将人民群众满意度和受益程度、养护质量和资金使用效率作为衡量标准。引导符合市场属性的事业单位转制为现代企业，支持养护企业跨区域参与市场竞争。鼓励通过签订长期养护合同、招投标约定等方式，引导专业养护企业加大投入，提高养护机械化水平。

（四）运营好，提升服务能力

1. 开展农村客运服务品质提升工程。

优化城乡客运网络体系。巩固具备条件的建制村通客车建设成果，做好自治区村村通班车线网规划，分片区确定经营主体，分阶段、分批次优化村村通班车的运力部署。进一步完善自治区内县际、县内班线客运网络，努力做好城市公交与县际、县内客运班线的衔接。鼓励农村客运班线实行公司化经营，发展农村定制班车、网络预约出租汽车、汽车租赁等新型服务模式，积极引导交通运输新消费，提高线路运行效率和经营效益。推动城市公交、城乡公交、镇村公交协调发展。在自治区主要乡镇设立城乡班车客运首末站，进一步改善城乡出行便捷性。推动城市公共交通线路向城市周边

延伸，推进有条件地区实施农村客运班线公交化改造。推进交通一卡通在农村客运的应用，建立农村客运政府购买服务或运营补贴机制，实现农村客运可持续稳定发展。

2. 加快推进农村公路智慧化运营。

加快推进自治区智慧交通发展，推动农村公路基础信息数字化，分阶段逐步推进建立农村客运班车数字定位监控平台、乡镇客运站场视频监控系统、城乡一体化公交车车载视频监控系统、智慧物流监测系统等智能化信息平台，建立数据采集、处理的长效机制及信息资源共享交换，完善农村公路综合监管能力，提升农村客货运输信息化服务水平。

（五）融合好，助力乡村振兴

1. 推进“农村公路+”融合发展。

按照“农村公路+”融合发展理念，充分发挥公路基础设施对经济社会发展的基础性、先导性作用，继续加快旅游路、产业路、资源路建设，强化交通基础设施对农村重要经济节点对外联通的支撑，服务全区乡村振兴建设。鼓励依托广西旅游强区建设，提升交通设施水平，与运输服务、旅游服务相结合，共同打造广西独特旅游公路品牌。充分结合全区产业转型升级示范区，强化与农业种养殖基地、农产品精深加工产业基地、现代农业服务产业基地的衔接，打通农村地区产

业发展和资源外输通道，挖掘乡村经济发展潜力。

2. 推动农村客货邮融合发展。

积极推广“一车多运、一站多能、一网多用”等功能集约、便利高效的农村运输发展模式。按照适度发展的原则，合理布局自治区乡村农村物流节点，推广“多站合一”，鼓励发展“货运班线”等服务模式，有力支撑工业品下乡、农产品进城。依托乡镇综合服务站网点，开通客货邮合作线路，采用客货兼顾、安全可靠、经济适用车型，实现客运车辆代送邮件快件。

3. 深挖农村公路路衍经济潜能。

积极拓展农村客货场站、服务区、养护道班等综合服务功能，实现农村公路从“输血”转向“造血”。探索农村公路与经营性项目一体化开发，鼓励利用农村客货场站、养护道班等设施，充分与周边景区、特色小镇等资源结合，鼓励引入社会资本在场内提供新能源车辆充电、停车场、商品售卖等服务，在适宜位置增设服务设施，拓展路域旅游服务功能，助力农民农村共同富裕。

（六）示范好，增强引领作用

1. 创建“四好农村路”示范区。

以创建广西交通强国试点为统领，完善自治区“四好农村路”示范创建机制，发挥典型示范的先锋引领作用，扩大示范创建范围，紧抓交通运输部《深化“四好农村路”示范创建工作的意见》《交通运输部 财政部 农业农村部 国家乡村振兴局关于深化“四好农村路”示范创建工作的意见》等政策机遇，各级交通运输主管部门完善“四好农村路”示范创建机制，扩大示范创建范围，开展示范市、示范县、示范乡镇等示范创建工作。到**2025**年前，全区至少创建**3**个以上全国“四好农村路”建设市域突出单位，**10**个以上国家级示范县。并联合自治区财政厅、农业农村厅、乡村振兴局，同步开展自治区级示范市、示范县创建争优工作，力争到**2025**年，实现全区“四好农村路”自治区示范市覆盖率达**50%**，各市“四好农村路”自治区示范县覆盖率达**50%**。

2. 深化“美丽农村路”建设。

结合全区“壮美公路”建设，加快推进“美丽农村路”建设工作。充分衔接《美丽农村路建设指南》，聚焦农村公路“品质高、网络畅、服务优、路域美”发展目标，强化“质量过硬、路通民富、出行便利、绿化优美、路域和谐”导向，创建一批宜居宜业宜游的“美丽农村路”，各市组织开展“美丽农村路”评选工作，并将评选结果报自治区交通运输厅，力争“十四五”实现乡乡都有一条“美丽农村路”。鼓励各

级人民政府积极参与交通运输部组织的“我家门口那条路”活动和“十大最美农村路”评选活动，向社会展现广西农村公路之美。

五、实施安排

（一）资金政策

充分利用好中央财政转移支付补助、自治区财政补助和保险等多渠道资金，落实好农村公路“以奖代补”等相关资金政策要求，坚持项目跟着规划走、资金和要素跟着项目走，做好“十三五”扶贫攻坚和“十四五”乡村振兴政策的有效衔接，确保各项项目按进度实施。

1. 建设资金。

统筹推进交通运输领域财政事权和支出责任划分改革，按照《车辆购置税收入补助地方资金管理暂行办法》《广西壮族自治区交通运输厅 广西壮族自治区财政厅关于印发“十四五”时期车辆购置税收入补助地方“以奖代补”资金及自治区补助资金支持普通省道和农村公路建设实施细则（试行）的通知》要求，中央车购税资金补助地方农村公路建设将以“以奖代补”的形式下达，资金主要向自然村（屯）通硬化路、乡镇通三级及以上公路、建制村通双车道公路、

农村公路安全升级工程等方向倾斜。

为补齐必要的农村人居环境整治和小型公益性基础设施短板，按照《广西财政衔接推进乡村振兴补助资金管理办法》，利用中央财政转移支付补助和自治区财政预算专项安排用于支持我区巩固拓展脱贫攻坚成果同乡村振兴有效衔接的资金，开展农业生产配套公路基础设施，以及进村入户道路等小型公益性生活设施建设，针对财政涉农资金试点工作的脱贫县继续按相关规定统筹整合使用资金。

按照《广西壮族自治区人民政府办公厅关于印发广西交通运输领域自治区以下财政事权和支出责任划分改革实施方案的通知》（桂政办发〔2019〕104号），自治区承担普通省道危旧桥梁及隧道改造项目中由自治区负责事项的相应支出，市县承担农村公路危旧桥梁及隧道改造项目中除自治区支出以外的其余支出。

——农村公路提级改造（资源路、旅游路、产业路）中央和自治区补助标准为：二级公路 300 万元/公里；三级公路 200 万元/公里；四级公路（双车道）国家乡村振兴重点帮扶县 70 万元/公里，自治区乡村振兴重点帮扶县 65 万元/公里，其他地区 60 万元/公里。补助资金以申请中央补助为主。

——农村公路危旧桥改造项目采用分区域补助方法，对于农村公路危旧桥改造中的重建类项目，按照国家乡村振兴

重点帮扶县 **4500** 元/平方米、自治区乡村振兴重点帮扶县（含 **4** 个参照县、市）**4200** 元/平方米、一般地区 **4000** 元/平方米的标准给予补助，且补助总额不超过建安费的 **85%**；对于农村公路危旧桥改造中的加固类项目按照国家乡村振兴重点帮扶县 **2700** 元/平方米、自治区乡村振兴重点帮扶县（含 **4** 个参照县、市）**2400** 元/平方米、一般地区 **2200** 元/平方米的标准给予补助，且补助总额不超过建安费的 **85%**。

——农村公路危旧隧道改造中五类隧道改造项目按照 **2700** 元/平方米的标准给予补助，且补助总额不超过建安费的 **75%**；农村公路危旧隧道改造中四类隧道改造项目按照 **810** 元/平方米的标准给予补助，且补助总额不超过建安费的 **75%**。

2. 管养资金。

养护工程资金。

一是严格贯彻落实《国务院办公厅关于深化农村公路管理养护体制改革的意见》（国办发〔**2019**〕**45**号）精神和《广西深化农村公路管理养护体制改革推进“四好农村路”高质量发展实施方案》（桂政办发〔**2020**〕**25**号）的相关要求，保障农村公路养护的财政资金投入。

——2021—2022 年全区实施农村公路路面大中修工程 1

万公里，自治区对县、乡、村道路面大中修工程按三档定额标准进行补助：第一档补助标准为县道 42 万元/公里、乡道 35 万元/公里、村道 28 万元/公里；第二档补助标准为县道 36 万元/公里、乡道 30 万元/公里、村道 24 万元/公里；第三档补助标准为县道 18 万元/公里、乡道 15 万元/公里、村道 12 万元/公里。

——自 2022 年起，成品油税费改革新增收入替代原公路养路费部分，不得低于改革基期年（2009 年）全国公路养路费收入占“六费”（公路养路费、航道养护费、公路运输管理费、公路客货运附加费、水路运输管理费、水运客货运附加费）收入的 79%。

——自 2022 年起，成品油税费改革转移支付原则上用于普通公路养护比例不得低于 80%，且不得用于新建公路，同时该项资金不再列支管理机构运行经费和人员经费等其他支出。除自治区按基数比例切块到市县的成品油价格和税费改革新增收入资金外，继续执行自治区关于农村公路养护工程的补助政策，从自治区本级替代养路费部分每年切块安排补助资金用于农村公路养护工程。当替代养路费部分不能满足普通公路养护资金需求时，全区各级人民政府应从本级一般公共财政预算列支养护工程经费。

二是按照《财政部 交通运输部关于印发〈政府还贷二级公路取消收费后补助资金管理暂行办法〉的通知》要求，取

消政府还贷二级公路收费后，将中央财政安排的补助资金用于奖励和支持农村公路在内的普通公路养护工作。养护资金只得用于普通公路养护等相关支出，不得列支管理机构运行经费和人员等相关支出。

日常养护资金。

一是自 2021 年起，全区农村公路日常养护不得低于县道每年每公里 1 万元、乡道每年每公里 5000 元、村道每年每公里 3000 元的标准。自治区采取以定额补助的方式，按每年每公里县道 3000 元、乡道 1500 元、村道 900 元的补助标准切块到市县，其余部分由市县共担。

二是自 2023 年起，自治区、市、县三级公共财政资金用于县、乡、村道养护工程的定额标准每年每公里分别不低于 3 万元、2.5 万元、2 万元。自治区采取以定额补助的方式，按每年每公里县道 9000 元、乡道 7500 元、村道 6000 元的补助标准切块到市县，其余部分由市县共同承担。

灾毁重建资金。按照《广西壮族自治区交通运输厅广西壮族自治区发展和改革委员会广西壮族自治区财政厅广西壮族自治区地方金融监督管理局中国银行保险监督管理委员会广西监管局关于印发广西普通公路灾毁保险实施方案的通知》要求，将农村公路，包括路基路面、桥梁、隧道、防护工程、安全设施、排水设施、养护管理房屋及建筑物等

纳入灾毁保险投保范围，村组（屯）道路及其他道路可结合实际自主选择投保。农村公路保费由市、县（市、区）人民政府负责，可通过安排一般公共财政预算、成品油价格和税费改革转移支付资金（切块到市县部分）、市场化方式多渠道筹措落实保费资金。自治区对国家、自治区乡村振兴重点帮扶县（以有关部门明确的重点帮扶县名单为准）按照保费的**50%**、一般县按照保费的**30%**比例安排保费补助资金，鼓励市县应保尽保。发生较大及重特大公路灾毁时，自治区按现行普通公路灾毁保通重建补助政策叠加支持。地方交通运输主管部门负责的农村公路，县乡道单次灾毁赔偿限额为每个县保费的**2**倍，村道单次灾毁赔偿限额为每个县保费的**3**倍。当承保区域发生特大暴洪等极端灾害造成普通公路重大灾毁且累计赔偿限额占修复资金比例低于**30%**时，经双方协商，承保机构应启动特大灾毁赔偿调整机制，提高累计赔偿限额按照不超过县级保费金额的**4**倍进行赔偿。

（二）投资估算

“十四五”期间，全区农村公路建设将着重安排自然村（屯）通畅工程、自然村（屯）提升工程、乡村道路安全生命防护工程、农村公路危桥改造、乡镇通三级及以上公路建设，同步推进建制村通双车道公路建设，以及资源路、旅游路、产业路等工程，共计约**17.2**万公里，另外完成危桥改

造工程 **420** 座。“十四五”时期，全区农村公路发展预计需投入约 **752.4** 亿元。

——**167000** 公里自然村（屯）通畅工程、自然村（屯）提升工程及乡村道路安全生命防护工程：项目估算总投资约 **463** 亿元，其中，自治区交通运输厅争取中央车辆购置税收入补助地方资金 **52** 亿元；自治区发展改革委、财政厅、乡村振兴局通过统筹自治区乡村振兴资金、一般公共预算、成品油税费改革转移支付增量资金、涉农资金、财政衔接推进乡村振兴补助资金等，筹集自治区补助资金 **293** 亿元（含预备资金 **10** 亿元）；各设区市、县（市、区）、乡（镇）人民政府及各行政村村民委员会通过整合其他涉农资金，采取资源开发、金融支持、捐助、捐款等方式，自筹资金 **118** 亿元。

——**3000** 公里乡镇通三级及以上公路建设：投资 **113** 亿元，申请国家补助资金 **35** 亿元，自治区本级财政安排 **39** 亿元，剩余 **39** 亿元由市县负责筹集。

——**1000** 公里通建制村双车道公路：投资 **84** 亿元，申请国家补助资金 **28** 亿元，自治区本级财政安排 **28** 亿元，剩余 **28** 亿元由市县负责筹集。

——**1000** 公里资源路旅游路产业路建设项目：投资约 **84** 亿元，申请国家补助资金 **25.2** 亿元，自治区本级财政安

排 29.4 亿元，剩余 29.4 亿元由市县负责筹集。

——420 座农村公路四五类危桥改造工程：投资 8.4 亿元，申请国家补助资金 2.8 亿元，自治区本级财政安排 2.8 亿元，剩余 2.8 亿元由市县负责筹集。

表 5-1 广西“十四五”农村公路发展投资估算表

项目类型	建设规模	金额（亿元）
农村公路建设投资小计	172000 公里/420 座	752.4
自然村（屯）通畅工程	21300 公里	463
自然村（屯）提升工程	89700 公里	
乡村道路安全生命防护工程	56000 公里	
乡镇通三级及以上公路建设	3000 公里	113
通建制村双车道公路建设	1000 公里	84
资源路旅游路产业路	1000 公里	84
农村公路危桥	420 座	8.4

六、保障措施

（一）加强组织保障

1. 统筹协调。

自治区各级人民政府要高度重视农村公路在支撑乡村振兴战略，提升民生发展质量上发挥的重要作用。建立规划

推动领导工作小组和联动协调机制，强化各级人民政府的责任意识、担当意识，形成上下联动、密切合作、多方协作的工作机制，共同推进农村公路全面、协调、可持续发展。各市要将“十四五”农村公路发展规划作为重要工作目标，强化组织和指导，各县级人民政府应发挥好农村公路建设的主体责任，明确工作安排，细化工作部署。

2.压实职责。

自治区级强化农村公路有关工作的统筹协调和政策指导。各市人民政府应发挥好承上启下作用，落实本级管理职责，为县级人民政府履行主体责任创造有利环境，强化对县级人民政府的工作考核。县（市、区）人民政府积极落实农村公路发展的主体责任，并强化发展改革、财政、交通运输、农业农村、住建等多部门的合力。乡（镇）人民政府按照县级人民政府确定的职责，负责辖区内乡道、村道的建设管理养护工作。

（二）加强制度保障

1.完善制度建设。

紧跟国家《公路法》《农村公路条例》制修订进度，出台《广西壮族自治区农村公路条例》，探索通过民事赔偿保护路产路权，规范农村公路执法标准。进一步研究出台适应

现代化治理的行业管理制度和工作实施意见。强化制度建设，适应农村公路高质量发展要求，补齐行业制度建设瓶颈制约，提升管理效率，基本形成由国家和行业法律、法规和地方性法规、规章共同构成的农村公路法规制度体系。

2.强化规范标准建设。

建立并完善适合广西农村公路发展实际的技术指导体系，因地制宜，推动地方标准规范建设，加快构建绿色、美丽公路指标体系，加大公路建养技术指导力度，大力推广农村公路科技成果。积极推进农村公路建设、管理、养护和运营的全面标准化，建立覆盖事前、事中、事后全流程监督的评估体系，研究编制《广西“四好农村路”技术指南》《广西农村公路路面状况技术评价标准》《广西“美丽农村路”建设标准》等标准和规范性文件，规范全区农村公路各项工作，为提升提高农村公路建养质量、提高管理效率、理顺各项管理规程提供强有力技术依据和技术保障。

（三）加强考核评估

1.建立考核体系。

建立健全符合《广西壮族自治区人民政府办公厅关于印发广西深化农村公路管理养护体制改革推动“四好农村路”高质量发展实施方案的通知》要求和“十四五”农村公路“以

奖代补”条件的绩效考核体系，督促地市人民政府完善支持政策和资金补助机制。根据交通运输部有关中央资金以奖代补支持农村公路建设的相关规定、“四好农村路”高质量发展、农村公路绩效考核要求和每年重点工作目标任务，强化责任落实，建立考核结果与财政资金安排相挂钩的考核机制。农村公路工作主要指标纳入各级人民政府绩效考核范围，确保农村公路工作顺利开展、责任落实到位。

2.规范考核手段。

制定自治区、市、县（市、区）农村公路管理部门的考核工作实施方案，明确具体考核内容、考核指标、评分标准和奖励措施，细化考核流程和要求。考核工作坚持近期重点与远期规划相结合、自评自查与综合评定相结合、过程监管与成效考核相结合、定性评估与定量评价相结合、政府主导与群众参与相结合。重点考核内容包括路况水平、运行机制、资金保障、服务效益等方面，并根据农村公路发展情况适时调整。将“路长制”考核纳入政府绩效考核，并作为干部任命的重要依据。

3.强化技术支撑。

鼓励使用信息化等技术手段，实现农村公路绩效管理考核工作平台化和信息化。与交通运输部同步完善农村公路信

息化标准，统一农村公路综合监管信息化数据格式标准和接口规范，提升农村公路信息化建设水平。加强农村公路基础数据统计工作和数据归集过程管理，确保数据真实准确。发挥数据分析结果导向作用，将量化结果作为农村公路绩效考核管理的重要依据。

（四）加强安全监管

1.加强安全生产管理。

根据《农村公路建设质量管理办法》（交安监发〔2018〕152号）相关要求，实行政府主导、企业主责、社会参与、有效监督，提升建设质量和服务品质。认真做好前期工作，建立严格科学的质量保证机制，规范和整顿竞争秩序，建立纪检人员和专业特长工作人员参与工程全过程的监督管理机制，杜绝违纪违规现象的发生。严格执行农村公路建设质量、安全监督管理相关法规规定，实行建设、勘察、设计、施工、监理、检测六方质量责任终身制。建立健全信用评价制度，构建以质量为核心的信用评价机制。严格执行安全设施“三同时”制度。

2.落实质量安全管理责任。

逐级落实责任，交通运输管理部门具体负责组织本辖区质量监督工作，督促项目业主落实质量安全主体职责、质量

问题举报调查办理等监管制度。加强公路建设施工现场管理，实行公路建设施工过程管理制度，确保建设施工安全。

（五）加强资金保障

1.争取多渠道利用资金。

继续利用中央车购税资金、广西财政衔接推进乡村振兴补助资金等现有渠道支持自治区农村公路建设，规范用好完善成品油税费改革转移支付政策。建立以公共财政分级投入为主、多渠道筹措为辅的农村公路建设资金筹措机制，将农村公路建设、养护资金及管理机构运行经费和人员基本支出纳入一般公共预算。自治区、市、县（市、区）各有关部门制定出台相关资金支持政策，逐步建立“统筹引领，区级兜底，市县开花，社会参与”的农村公路建设资金筹措保障体系。自治区级综合考虑市县财政能力和发展重点等因素，统筹农村公路建设补助资金，并将相应资金与建设项目验收结果、考核成绩等挂钩。进一步争取将涉农资金整合用于农村公路建设，采取资金补助、先建后补、以奖代补、无偿提供料场等多种方式支持农村公路养护。

2.确保资金落实及到位。

自治区对地方各级公共财政用于农村公路养护的资金实施全过程预算绩效管理，确保及时足额拨付到位。县级以上

人民政府应当将农村公路规划、建设、养护、运营和管理经费列入本级财政预算，并结合物价、里程、财力等因素，建立以财政预算安排为主、其他渠道筹措为辅的资金筹措机制。

3.充分利用社会资本和金融资本。

鼓励通过社会捐助捐款、土地出让收益、企事业单位自筹、建立交通发展基金、村民“一事一议”等方式拓宽筹资渠道，多元化筹措农村公路建设资金，完善落实人地钱“双挂钩”政策。鼓励通过购买地方政府一般债券等方式合法合规参与农村公路建设发展，拓宽筹资渠道。推进农村公路养护与产业开发融合，支持养护企业跨区域参与市场竞争。将农村公路与产业、园区、乡村旅游等经营性项目实行一体化开发，运营收益用于农村公路养护。

4.加强行业债务风险防控。

把防范和化解行业债务风险放在更加突出的位置，找准投资与防风险的平衡点，强化规划引导和政策支持，监督地方政府合理把握交通建设节奏，避免安排形象工程，不鼓励超出自身财力、资金难以落实的项目，防止新增地方政府隐性债务风险。

（六）加强人才保障

1.强化专业化人才队伍建设。

建设专业化人才队伍。根据交通行业特别是农村公路发展工作需要，针对性开展建设、管理、养护、运营干部队伍教育培训工作，确保培训内容贴合实际，切实提升干部业务能力。注重领军人才培养，有计划的选派年轻干部到基层站所和项目建设一线实岗锻炼和挂职学习。

2.优化人才发展环境。

进一步优化人才发展环境，拓宽人才引进渠道建立工作激励机制，将工作考核成果与激励措施相结合，加强人员激励机制建设，加大激励力度，拉开激励层次，激发人才积极性、主动性。主动加强与重点院校和周边省市的对接，优化人才交流模式。