# 全面提升农村公路交通促进共同富裕能力

全面推进乡村振兴，促进农民农村共同富裕，是实现全体人民共同富裕的主要任务。公路交通作为农村地区最主要甚至是唯一的交通方式，是乡村振兴的基础性、先导性条件，是促进农民农村共同富裕的重要支撑保障。围绕促进农民持续增收、降低农村地区生产生活成本，以及不断增强农民群众的交通获得感、满足感和幸福感，进而促进农民农村物质富裕与精神富足，结合农村公路交通在促进农民农村共同富裕方面的主要短板弱项，建议着力从改善乡村整体对外交通条件、改善乡村内部产业振兴交通运输条件、改善终末端村民基本交通出行条件、降低农村客运出行成本与物流费用等四大方面，推动农村公路交通建设与发展。

支撑引领共同富裕 农村公路交通四方面能力待提升

乡镇出口路服务品质有待提升。乡镇一端连着城市、一端连着农村，是沟通城市、联结农村的枢纽，是撬动乡村振兴的关键支点。随着乡村振兴战略深入实施，乡镇日趋成为乡村产业园区建设及优势特色产业集聚发展、新型城镇化及小城镇建设的重要依托，成为乡村产业和人口的主要聚集地，乡镇对外交通需求与服务要求明显提高。在乡村通达通畅工程背景下建设的通乡硬化路，已经投入使用10余年，不少路面状况较差、通行能力不足、服务水平较低。

农村公路产业服务能力有待提升。产业振兴是乡村振兴的首要任务，也是促进农民农村共同富裕的重要物质基础。改善乡村优势特色产业发展的交通运输条件，培育壮大乡村产业，可以有效促进农民就近就地就业和稳定增加农民收入，是推动农民农村物质富裕的原动力。2003年以来我国大规模农村公路建设，主要围绕乡镇、建制村等行政节点的对外连通展开，着力解决的是农民群众生产生活基本交通出行问题，对乡村产业的连通覆盖、服务支撑及融合发展有待加强。

部分村民“最后一公里”出行问题尚未解决。促进农村基本交通服务均等化，让交通发展成果更多更公平地惠及全体农村居民，使农民群众有更多更直接的交通获得感、满足感和幸福感，是促进农民农村共同富裕尤其是精神富足的重要内容，也是促进农村义务教育、基本医疗等公共服务均等化的必要条件。虽然全国已经实现乡镇、建制村通硬化路，但由于村民居住分散，一些远离建制村的零散自然村村民“最后一公里”出行问题尚未完全解决。据全国函调摸底统计，截至2020年年底全国仍有约30%的自然村（不含建制村）不通硬化路，大约涉及4000万左右农民群众。

相对于城市，农村公共客运出行成本与物流费用明显偏高。降低农村居民生产生活成本与物流费用，与有效增加农民收入，是两条相向而行促进农民农村共同富裕的主要途径。目前，除部分实施城乡客运公交一体化改造、实行公交票价的农村客运线路，以及少量享受地方公共财政运营补贴政策的农村客运线路的票价相对较低以外，其他仅享受国家燃油补贴政策的农村班线客运线路的票价普遍在每公里0.4元至0.5元，明显高于城市公交客运每公里0.1元至0.2元的票价水平。农村物流尤其是村级物流配送“最后一公里”普遍存在成本费用高、村级覆盖率低、服务不充分等问题，不少村民仍然需要前往乡镇取寄快递，发往乡村或自乡村寄出的快递价格明显高于城市。

农村公路交通促进农民农村共同富裕发展建议

推动乡镇主要出口路提档升级与便捷上高速公路。一是着力推动具备条件的乡镇通三级及以上公路建设，推动有条件的地区乡镇对外双通道或多通道公路建设，努力提高乡镇主要出口路的服务能力和服务品质。二是通过对既有高速公路新增出入口及连接线、利用既有高速公路服务区增设出入口及连接道路、新建高速公路充分考虑乡镇连通需求等多种举措，推动乡镇便捷上高速公路。

加强农村经济干线公路网规划建设。一是加强乡村主要经济节点的对外快速连通公路建设，为乡村旅游、特色资源开发及乡村产业发展提供良好的交通运输条件，进而带动产业发展、农民致富。二是结合乡村资源分布、产业布局、特色村镇建设与乡村旅游发展，规划建设有效串联乡村主要经济节点的环线公路或联网路，更好服务乡村优势特色资源一体化开发及乡村产业一体化发展。

解决好人口聚居村庄“最后一公里”出行问题。着力推动尚未通硬化路的人口聚居自然村通硬化路建设。据住房和城乡建设部统计，2020年年底全国共有自然村庄236.3万个，扣除建制村49.3万个，其他一般自然村约187万个。随着“撤村并居”及村庄逐步朝城郊融合类、集聚提升类、特色保护类、搬迁撤并类等方向分化发展，预计未来村民聚居、需要公路连通的自然村庄总数将逐步减少并稳定在200万个左右。扣除49.3万个建制村及目前已通硬化路的自然村（约130万个），未来还有20万个左右一般自然村需要安排通硬化路建设，约需新改建里程40万公里。为更好推动自然村通硬化路建设，建议：一是鉴于各地自然村形态及演变发展趋势差异较大，国家层面不统一规定全国自然村通硬化路建设的自然村户数或人口数，由各地因地制宜合理确定；二是统筹协调交通运输、住建、农业农村、乡村振兴等相关部门形成合力，并充分调动农民群众的积极性，共同推动自然村通硬化路建设。

有效降低农村居民公共客运出行成本与物流费用。着力完善财政转移支付制度和公共财政补贴政策，推动城乡共享低票价公共客运服务，加强农村物流末端配送服务体系建设，有效降低农村居民公共客运出行成本与农村物流运输费用。

一是明确农村客运作为城乡公共服务的公益属性，在继续完善国家燃油补贴政策的基础上，进一步研究构建省级、地市级财政支持农村客运发展的政策制度，以及基于公共财政框架的农村客运政策性低票价运营亏损地方财政预算保障制度，补齐农村客运政府补贴制度短板，降低农村客运票价水平，让农村居民平等共享公共客运出行优惠支持政策，让农民群众有更多更直接的交通获得感、满足感和幸福感。

二是研究构建中央资金专项投入支持政策，完善地方财政、税收、金融等相关支持政策，加快推动农村物流配送网络建设，努力改善农业生产资料、农副产品、农村生活消费品的物流配送条件，明显降低农村地区的货物运输成本与快递物流费用，既有效降低农村居民的生产生活成本，也让农民群众以较低的运输费用将好产品卖出好价钱、获得好收益。

三是将农村客运地方财政预算保障制度、农村物流地方财政支持政策作为“四好农村路”、城乡交通运输一体化全国示范创建评比的重要内容，引导地方建立完善相关支持政策。

中国交通报2022-8-14