

(上接第六版)

完善可持续发展政策。农村地区客运服务需求点多、面广、运营成本高,为实现农村客运可持续运营,建立了农村客运补贴制度,对农村客运车辆购置、平台建设和运营过程进行补贴,不断探索政府购买服务、“以奖代补”等新模式。在客流相对较少的地区,根据经营区域内群众出行需求灵活采用区域经营、预约响应等农村客运形式,实现服务质量与运营成本双赢。

提升农村客运服务质量。为了最大程度满足广大农民群体性、潮汐性、季节性出行需求,不断创新农村客运运营模式,在重点时段开通学生班、赶集班、春班班、秋收班、旅游专线等特色服务。推动城镇化水平较高的地区公交线路向乡村延伸和农村客运班线公交化改造,不断提升城乡客运均等化水平。在农村客运车辆安装动态监控终端,因地制宜建设农村客运信息系统,农村客运服务的精准性和安全性进一步提升。农村客运车辆车况明显提升,截至2023年底,农村客运车辆达34.2万辆,新能源、中高等级车辆比重不断提高。高效、便捷、实惠的农村客运服务,充分赢得了人民群众的认可和口碑。

(二)农村物流“活”起来
通过建节点、拓网络、抓服务,全力破解农村物流发展的短板和瓶颈,“城货下乡、山货进城、电商进村、快递进村”城乡双向运输进一步打通,为农业农村现代化注入新动能。

构建农村物流网络节点体系。统筹城乡物流发展,加大对农村物流节点建设资金支持力度,截至2023年底,各地整合客运站、货运站、邮件快件处理场地、供销合作社仓储物流设施、电商仓储场地等建成1267个县级寄递公共配送中心,整合利用邮政、快递、供销、电商等村内设施资源建设28.9万个村级寄递物流综合服务站,推动完善城乡物流服务设施体系,有效促进了城乡物流的畅通快捷。

创新农村物流服务模式。深化农村物流与客运、邮政、商贸融合发展,因地制宜打造适合当地发展实际的特色农村物流服务模式,提高农村地区物流资源整合效率,先后打造4批150个农村物流服务品牌,“客运+货运两网合一”“网络平台货运+农村物流”“特色产业+农村物流”“电子商务+农村物流”等农村物流新模式蓬勃发展,以点带面提升农村物流综合服务能力。

(三)城乡交通运输更均衡
统筹推进城乡交通运输体系协调发展,稳步提升城乡交通运输均等化服务水平,加速人流、物流在城乡间流动,为县域经济发展注入新活力。

完善城乡交通运输发展保障体系。科学进行顶层设计,发布《关于稳步推进城乡交通运输一体化提升基本公共服务水平的指导意见》,加快推进城乡交通运输基础设施一体化、城乡客运服务一体化、城乡货运物流服务一体化建设,营造城乡交通运输一体化发展环境。建立考核评估机制,开展城乡交通运输一体化发展水平年度评估工作,有针对性地推进城乡交通运输一体化发展。城乡交通运输一体化发展水平达到良好以上(含优秀)级别的县级行政区占比达93.6%。

加强城乡交通运输服务网络衔接。实现城乡客运服务网络与重点铁路客运站场、机场、码头的一体化衔接和换乘,提升城乡交通运输服务网络运营水平。针对农业产业发展需求,实现城乡物流一体化配送。根据农村产业特点,推动专业化和综合性城乡物流体系建设,尤其是电商、专业配送、冷链配送等服务体系,提高农产品流通效率。加强交通运输资源整合,促进跨界融合发展,推进城乡交通运输“路、站、运、邮”协调发展,以“城乡交通+”为范式持续推进城乡交通服务产业融合发展。

加快推进农村客货邮融合发展。为统筹解决农村客运可持续运营、快递下乡进村和农产品出进村难题,发布《关于加快推进农村客货邮融合发展的指导意见》,坚持“政府引导、市场主导”,深入推进农村客货邮运行机制、基础设施、运输线路、运营信息等共建共享,加强资源统筹利用,推动融合发展(见专栏8)。截至2023年底,所有省份和超70%地级以上城市建立了交通运输、邮政、商务、供销等部门共同参与的工作机制,共开通农村客货邮合作线路1.1万余条,共建成县、乡、村三级客货邮服务站9万余个,形成“客邮融合”“货邮同网”等典型模式,有效巩固了通车成果,农村物流、邮政快速降本增效取得明显进展,带动了农村电商、特色产业等蓬勃发展。

六、道路通达促进百业兴、农民富、乡村美

修建一条农村公路,串联一路美景、带动一片产业、发展一地经济、造福一方百姓。农村公路的建设和发展,有力支撑了农村经济社会的全面发展,为助力乡村全面振兴、加快农业农村现代化步伐提供坚强服务保障。

(一)打开农民“致富之门”
“要想富,先修路”。在扶贫相关规划与政策指引下,以超常规举措和力度,加快贫困地区农村交通发展。2014年以来,贫困地区新改建农村公路超过140万公里,新增超过4.5万个乡镇和建制村通客车,2019年实现具备条件的乡镇和建制村通硬化路,2020年实现具备条件的建制村通客车,兑现了小康路上不让任何一地因交通而掉队的承诺,破解了长期以来制约贫困地区经济社会发展的瓶颈,为广大农民迈入全面小康奠定了坚实基础。

农村地区交通条件的持续改善吸引资本、项目和人才向农村流动,创造更多就业机会,拓宽农民增收致富增收渠道。各地还通过农村公路建设项目以工代赈(见专栏9)、开发农村公益性岗位等方式进一步拓宽农民就业渠道,实现农民就近就地就业增收。目前,农村公路建设项目以工代赈方式年吸纳农村劳动力约8万人,人均年增收约8500元;农村公路管理与养护领域提供就业岗位约85万个,人均年收入约1.3万元。

(二)推进乡村全面振兴
产业兴旺是乡村振兴的重要基础。坚持把农村公路融入农村地区经济发展全局,推动农村地区“因路而兴”“因路而富”“因路而美”。促进乡村产业现代化。立足农村地区资源禀赋,结合县乡级国土空间规划,引导农村公路与产业园区等协同布局,加快通往主要特色产业节点的农村公路建设,改善农村主要经济节点对外交通条件,发展“农村公路+特色产业”,保障农业现代化发展。

助推乡村旅游发展。结合地方自然景观、文化底蕴,合理规划农村公路,加强农村公路与乡村文旅资源对接,打造精品主题旅游线路(见专栏10),全面拓展农村公路建设,改善农村主要经济节点对外交通条件,发展“农村公路+特色产业”,保障农业现代化发展。

盘活农村地区特色资源。推进“农村公路+特色资源”,将农村公路发展与当地能源矿产等自然资源相融合,坚持公路围绕产业建,实现路产融合,为乡村经济发展提供新动能。

(三)助力宜居宜业和美乡村建设
建设基础设施完备、公共服务普惠、乡村文明繁荣的宜居宜业和美乡村,是让农民就地过上现代生活的迫切需要,也是焕发乡村文明新气象的内在要求。

让乡村因路而美。农村公路规划设计时注重与自然环境、风土人情、人文文化等和谐交融。持续推进农村公路路域环境治理,不断加强农村公路绿化美化。美丽农村路接山川、连林田,与特色村居相映成趣,助力形成一大批宜居宜业的特色村镇,绘就和美乡村新画卷。

推动基本公共服务增值。安全、便捷、高效的农村交通为教育、医疗等基本公共服务向农村地区延伸提供了条件。农村交通的发展,让农民群众就医出行更加便捷安全,“护学专线”“定制校车”等个性化运输服务,有效缓解了偏远地区学生“上学难”问题,促进城乡教育均等化发展。

促进城乡交流融合。农村公路发展有效缩短城乡时空距离,促进人员、物资、资金、信息、文化等在城乡间双向流通,推动以城带乡、以乡促城,改变了农村生产生活方式和社会面貌,拓宽了农民群众视野

认知,助推形成城乡互补、协调发展、共同繁荣的新型城乡关系。

七、为发展中国家农村交通发展贡献中国力量

当前,许多发展中国家仍然面临贫困的考验,在发展的困境中寻路,农村交通仍然是制约经济社会发展的瓶颈之一。中国注重加强与国际社会在交通领域的互利合作。2018年,在中国的倡议和推动下,联合国大会通过了“消除农村贫困,落实2030年可持续发展议程”的决议,强调通过基础设施建设等措施加大减贫力度。长期以来,中国通过国际合作机制与其他国家交流分享发展经验,援建发展中国家农村公路基础设施,为世界消除贫困、改善民生和可持续发展作出积极贡献。

(一)提供符合国情、切实可行的公路技术标准
标准是人类文明进步的成果,是世界通用的技术语言,促进世界的互联互通。近年来,中国大力开展标准化工作,通过标准驱动创新、合作、绿色、开放共同发展。随着中国公路基础设施的快速发展,相应建立起具有中国特色、世界先进水平的公路行业技术标准规范体系。这些标准是中国交通建设工程经验的总结,体现了中国公路工程建设领域的理论和工艺、设备、材料等技术创新成果。同时,中国幅员辽阔,地质地形复杂,工程类型丰富,中国标准具有很强的适用性和经济实用性。中国坚持“与世界相交、与时代相通”,为适应日益增长的全球交通运输发展的需求,增进世界连接,促进知识传播与经验分享,在加强与有关国家基础设施“硬联通”的同时,着力推进“中国标准”与世界的“软联通”。

自2012年中国正式发布《公路工程技术标准》(公路桥涵设计通用规范)《小交通量农村公路工程技术标准》等首批10项公路工程行业标准外文版以来,目前已累计发布73项外文版标准,包括英、法、俄三个语种,涵盖公路、桥梁、隧道的勘察、设计、施工、养护、质量检验评定等主要专业技术领域,中国公路工程行业标准外文版体系已经基本形成,为发展中国家公路建设贡献了中国方案。中国公路标准在全球数十个国家数百个项目中得到应用,印尼泗水大桥、莫桑比克马普托大桥等都是采用中国标准建设的典范项目。中国在尼泊尔、莫桑比克等发展中国家援建的农村公路也均采用中国标准建设,以其经济、耐久、安全、舒适等技术特点造福当地百姓(见专栏11)。

(二)分享交流农村公路发展经验
中国坚持以全人类福祉为目标,发挥大国作用,主动为全球交流合作搭建新平台,构建新机制,推动知识经验分享,以务实行动展现大国担当。

搭建交流合作平台。2021年中国成功举办第二届联合国全球可持续交通大会,聚焦减贫脱贫、交通先行,2023年举办全球可持续交通高峰论坛,聚焦“共同发展——不让任何一国、任何一人掉队”,与其他国家分享经验,在更广泛、更细化领域展现中国农村交通事业发展的决心和担当作为。建立中国国际可持续交通创新和知识中心,积极搭建交流合作平台,向国际社会宣介中国农村公路发展实践和成功经验。

参与国际组织相关工作。中国选派专家参加世界道路协会农村公路技术委员会工作,并通过联合国亚太经社会、上海合作组织、中亚区域经济合作组织等国际性组织广泛分享中国农村公路发展经验,推动各国提升对农村公路的安全性、可达性等的重视。

积极开展国际合作培训。中国积极为发展中国家培育专业技术力量,为各国公路可持续发展作出贡献。实施博茨瓦纳乡村公路设计与管理海外研修班、“一带一路”公路工程高级研修班、发展中国家公路建设技术人员培训班、公路网络规划研修班等28期培训班,培训相关领域人才800余名。

(三)支持发展中国家农村公路建设
中国积极支持并参与发展中国家的农村公路建设项目,在其他发展中国家援建了大批农村公路基础设施项目,向世界农村公路领域分享中国方案、中国经验。通过参与项目建设、提供技术支持和人力资源,帮助当地改善农村地区道路基本条件(见专栏12),极大方便当地人民出行,大幅度降低物流成本,增强城乡互动,促进当地农产品的流通和市场接入,对消减贫困、改善民生、提升人民群众的生活水平,促进当地经济社会发展具有重要意义,深受当地百姓好评,如中国无偿援建的马达加斯加首都郊区公路项目,便利了马哈扎孔镇鸡蛋运输,促进了当地蛋鸡养殖业发展,这条路被当地人亲切地称作“鸡蛋路”。

据不完全统计,2018年以来,中国共支持柬埔寨、塞尔维亚、卢旺达、纳米比亚、瓦努阿图、尼日尔等24个国家实施公路与桥梁建设整修,帮助发展中国家改善交通基础设施条件。

结束语

当前,中国已迈上以中国式现代化全面推进中华民族伟大复兴的新征程,农村公路事业迎来重大历史机遇期。中国将实施好路网提升行动、安全提升行动、运输提升行动、治理能力提升行动、出行服务提升行动、和美乡村提升行动、助力产业提升行动、就业增收提升行动等新一轮农村公路提升行动,加快完善现代化农村交通运输体系,奋力书写好加快建设交通强国农村公路新篇章。

到2035年,随着中国式现代化的不断推进,中国将建成“规模结构合理、设施品质优良、治理规范有效、运输服务优质”的农村公路交通运输体系。到本世纪中叶,随着社会主义现代化强国的全面建成,中国将建设与农业农村现代化发展相适应、与生态环境和乡村文化相协调、与现代信息通信技术相融合、安全便捷绿色美丽的农村公路交通运输体系。

中国将秉持开放、合作、共赢的理念,加强与各国在农村公路领域的交流与合作,共同探索农村公路发展的新模式、新路径,继续为全球农村公路和减贫事业贡献智慧与力量,共同绘制人类命运共同体的美好画卷。

(注1)本书统计数据暂未包含我国的港澳台地区,下同。
(注2)“等级路”指按《公路工程技术标准》,技术等级为高速、一级、二级、三级、四级公路。
(注3)“直过民族”是云南省对部分民族的特定称谓,源于这些民族跨越一个或几个发展阶段直接进入社会主义社会。
(注4)“优良中等路率”是指评定结果为优等、良等和中的比例。
(注5)“一二三类桥梁”是指评定结果为一类、二类、三类的桥梁。按《公路桥梁技术状况评定标准》,桥梁总体技术状况等级评定结果为一类、二类、三类、四类、五类。评定结果为四类、五类的桥梁为“危桥”。

(新华社北京11月29日电)

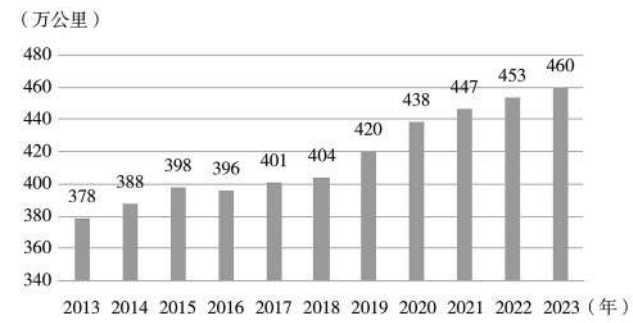


图1 农村公路里程变化情况

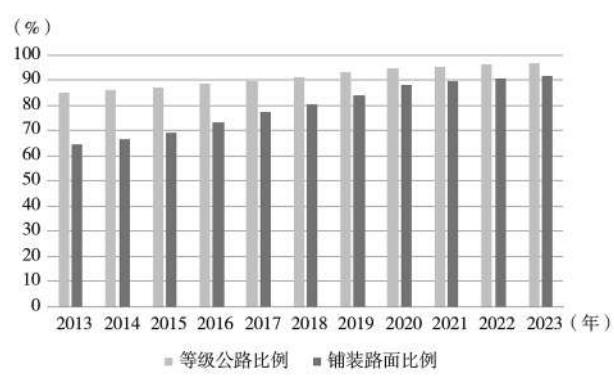


图2 农村公路等级公路和铺装路面比例变化情况

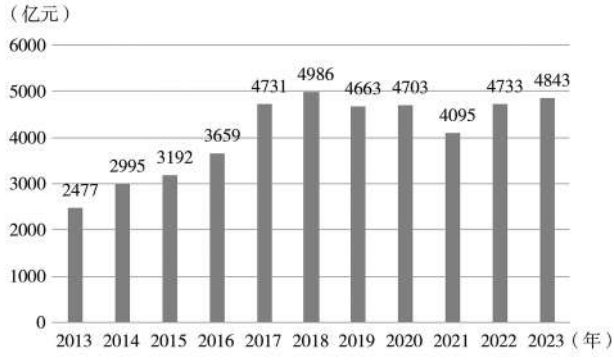


图3 农村公路固定资产投资情况

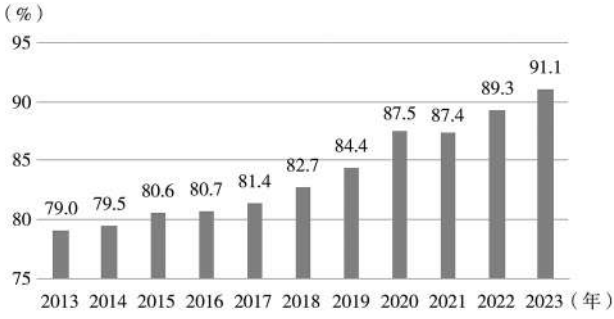


图4 农村公路优良中等路率变化情况

| 专栏1 小康路上不让任何一地因交通而掉队 |
|---|
| <p>响应广大农民群众致富奔小康的期盼,逐步推进具备条件的乡镇和建制村通硬化路,十年来,累计解决了821个乡镇、7.06万个建制村通硬化路难题。</p> <p>阿布洛哈村,位于四川省凉山彝族自治州布拖县。阿布洛哈,彝语意为“人迹罕至的地方”。该村三面环绕着海拔3000米以上的山,一面朝江临崖。修路前村民需沿陡峭的山路步行3个多小时才能出村。为解决村民出行难题,实施了全长近4公里的通村路项目。项目全线地质结构复杂,施工难度大,最终动用重型运输直升机吊装设备修路。公路建成后,村民坐车10多分钟就可出村。</p> <p>跨山越岭、过河穿沙。农村地区“行路难”问题得到历史性解决,助力亿万农村贫困人口全部脱贫,确保小康路上不让任何一地因交通而掉队。</p> |

| 专栏2 各时期农村公路建设重点任务 |
|---|
| <p>“十二五”时期:(一)推进以西部建制村通沥青(水泥)路等为重点的全国通达、通畅建设任务,满足农民群众基本出行需求。(二)完善农村公路基础设施,包括桥梁新改扩建工程、安保工程等,提高农村公路的抗灾能力和安全水平。(三)改善农村公路网络状况,包括县乡道改造、连通工程等,提高农村公路的网络化水平和整体服务能力。</p> <p>“十三五”时期:(一)按照全面建成小康社会和扶贫开发基本要求,以西部地区、集中连片特困地区、“老少边穷”地区为主战场,全面完成具备条件的剩余乡镇、建制村通硬化路任务。(二)按照建制村通客车要求,加强农村公路窄路基窄路面路段改造。(三)有序推进人口仍然聚居的撤并建制村通硬化路建设,继续实施农村公路渡改桥工程。结合农村经济发展和村镇建设,实施一批旅游路、资源路、产业路和新型村组出入口路等县乡道改造和联网路。</p> <p>“十四五”时期:(一)推动交通建设项目更多向进村入户倾斜,因地制宜推进较大人口规模自然村(组)通硬化路建设。(二)实施建制村通双公路建设和过窄农村公路拓宽改造。(三)加强通村公路和村内道路连接,统筹规划实施农村公路穿村路段,灵活运用技术标准,兼顾村内主干道功能。(四)改善农村主要经济节点对外公路交通条件,服务乡村振兴发展。加强老旧县乡道改造,提高乡村骨干路网通行能力和运行效率。</p> |

① “老少边穷”是指革命老区、民族地区、边疆地区、贫困地区。

| 专栏3 “溜索改桥” |
|---|
| <p>溜索是一种渡河工具,它以一种钢索或粗绳连接山谷两侧,一头高、一头低,人、货物、牲畜等可由高向低滑过河谷。溜索安全隐患大,运输效率低。在很多偏远地区,群山横亘、江河交错,人们出山得靠溜索,否则就要翻山越岭大费周折。</p> <p>交通基础设施建设具有很强的先导作用,特别是在一些贫困地区,改一条溜索、修一段公路就能给群众打开一扇脱贫致富的大门。为彻底改善溜索地区出行条件,交通运输部、国务院扶贫办联合制定并组织实施了《“溜索改桥”建设规划(2013—2015年)》,将云南、四川、贵州、陕西、甘肃、青海、新疆等7省(区)边远山区的溜索改成安全可靠的人行桥或车行桥。7个省(区)共计完成309个“溜索改桥”项目,配套建设近900公里的连接道路,惠及904个建制村的96万群众(其中贫困人口66万人)。</p> <p>“溜索改桥”工程实施,有效改善了边远深山沿江(河)地区的对外交通条件,显著提高了群众出行的安全性和便捷性,彻底结束了山里百姓依靠溜索往来的历史,曾经出行困难的村民们也由此走进了“大桥时代”新生活。</p> |

| 专栏4 农村公路“路长制” |
|---|
| <p>为夯实政府责任,特别是压实县级政府主体责任,中国建立了农村公路“路长制”。</p> <p>2020年,印发《关于全面做好农村公路“路长制”工作的通知》,按照“政府主导、属地管理”的原则,建立“总路长+三级路长”体系。在县域内设立总路长,由县级人民政府主要负责人担任,设立县、乡、村三级路长,分别由县领导、乡镇负责人、村委会负责人担任。实行各级路长对总路长负责、下级路长对上级路长负责的责任分工制度。各级路长负责推进农村公路设施建设,开展农村公路管理养护,提升运输服务水平,进行沿线隐患排查,加强路域生态环境保护,强化交通运输安全管理等。</p> <p>农村公路“路长制”的实施,完善了农村公路县、乡、村三级管理体系,打通农村公路治理“最后一公里”。截至2023年底,共有各级路长68万人,有农村公路管理任务的县级行政单位实现了农村公路“路长制”全覆盖。</p> |

| 专栏5 农村公路建设养护资金筹措创新做法 |
|---|
| <p>地方政府积极探索,在农村公路建设养护资金筹措方面采取创新性举措,一定程度上缓解了农村公路资金短缺的难题。</p> <p>福建省永安市创新推广“福路贷”融资模式,积极争取政策性金融支持,将农村公路建设与沿线配套设施完善、产业园区和古镇旅游景区开发一体推进,产生的综合收益作为还款来源,保障还本付息,拓宽农村公路建设资金来源。</p> <p>浙江省丽水市积极探索山区农村公路灾险保险机制,全市农村公路修复资金到位率从“十二五”时期的27%提升到“十三五”时期的96%,显著提高了农村公路抵御风险和应急抢险能力。</p> <p>陕西省汉中市全力争取各级财政、债券等资金,通过资金补助、先养后补等多种方式支持农村公路建设和养护,同时积极探索交旅融合反哺、交通旅游打捆招商、农村经济开发等市场化手段,推动项目与资金有效对接,解决自筹资金难题。</p> |

| 专栏6 农村公路车购税“以奖代补” |
|--|
| <p>车辆购置税收入补助农村公路建设,是中央财政支持农村公路发展的重要方式。2021年,为进一步加强车辆购置税收入补助地方资金管理,提高资金使用效益,财政部、交通运输部颁布《车辆购置税收入补助地方资金管理暂行办法》,采用“以奖代补”方式实施车辆购置税收入补助农村公路建设。</p> <p>按“以奖代补”方式,车辆购置税收入补助地方资金年度奖补资金先按一定比例预拨,后清算下达。清算资金基于上一年度各省份考核目标任务完成情况,包括建设任务完成情况、养护任务完成情况、地方财政投入情况等。</p> <p>该政策强化绩效导向,将全面预算绩效管理贯穿资金管理全过程,有力发挥了中央资金的杠杆作用,健全地方科学谋划农村公路发展的长效机制。</p> |

| 专栏7 示范创建 |
|---|
| <p>在农村公路相关领域先后开展了“四好农村路”全国示范县、城乡交通运输一体化示范县等示范创建活动,以县级以上行政单位为主体,以示范引领、典型带动,推动“四好农村路”高质量发展,城乡交通运输一体化水平全面提升。</p> <p>示范创建围绕增强治理能力、完善基础设施网络、提升综合运输服务能力、营养保障责任落实、提高安全保障能力、促进融合发展等方面,指导县级以上开展创建活动,推动区域“四好农村路”高质量发展,全面提升城乡交通运输一体化发展水平。</p> <p>通过示范创建工作,涌现了一大批发展基础厚实、成效经验突出、示范作用显著的示范县,形成当示范、争典型、比学赶超的生动局面,服务保障乡村振兴战略全面实施。</p> |

| 专栏8 加速客货邮融合,助力产业振兴发展 |
|--|
| <p>湖南省岳阳市汨罗市自开展农村客货邮融合工作以来,以“全域公交”服务体系为依托,整合邮政、供销、快递网点、商店超市等资源,建设市级客货邮融合发展运营中心和分拣中心,自主开发客货邮信息调度系统,设立专项引导资金,构建了资源共享、集约高效的农村客货邮融合发展体系,日均农村邮件快件数量达4万余件。</p> <p>汨罗市通过农村客货邮融合与电商协同发展,加快培育农村产品产业,带动特色农产品上行,推动客货邮融合更好地服务乡村振兴战略实施。2023年,农村客货邮体系助力新增销售额约5000万元,直接为农民创收近800万元。</p> |

| 专栏9 农村公路建设和养护领域推广以工代赈 |
|---|
| <p>“以工代赈”是指政府投资建设基础设施工程,受赈济者参加工程建设获得劳务报酬,以此取代直接赈济的一项扶持政策,主要目的是向参与工程建设的群众发放劳务报酬,开展技能培训,促进其就近就地就业增收。</p> <p>农村公路建设和养护投资规模大、受益面广、带动能力强,吸纳当地群众就业潜力大。近年来,我国强化组织指导,印发通知推广以工代赈,编制以工代赈实施指南,对以工代赈实施范围和对象、工作流程和主要内容等进行规范和说明。</p> <p>农村公路建设和养护领域推广以工代赈方式成效显著,实施项目数和吸引农村劳动力逐年增加,不仅帮助农民群众就近就地就业增收,也提升了劳动技能,激发其依靠自身劳动增收致富的内生动力。</p> |

| 专栏10 以路为媒,将旅游资源转化为农村经济增长点 |
|--|
| <p>鄂尔多斯市鄂托克前旗位于内蒙古自治区西部,是内蒙古自治区33个牧业旗之一,有着丰富的自然景观和人文历史。近年来,鄂托克前旗打造旅游环线、畅通资源路线、激活产业链条,开创了农村公路“路衍经济”发展的新路径。</p> <p>鄂托克前旗重点打造通史至城川、昂素至城川、城川至三段地等精品旅游示范路,将沿线的历史名胜、草原风情、民俗文化、大漠风光等串珠成线,辐射带动沿线1000多户农牧民吃上了“旅游饭”。2019年以来,鄂托克前旗承接游客约500万人次,实现旅游收入超过100亿元。</p> <p>农村公路的快速发展成为推动鄂托克前旗文旅产业发展和农牧民增收的新引擎,让当地群众走上康庄大道。</p> |

| 专栏11 应用中国标准建设的喀喇昆仑公路 |
|--|
| <p>中巴经济走廊上的重要陆路通道喀喇昆仑公路,因地质原因,建设技术复杂,工程难度大,采取中国标准,由中国企业承建的喀喇昆仑公路二期工程项目荣获ENR全球最佳工程奖。</p> <p>中巴两国签署的《中巴公路技术合作五年行动计划》中,巴基斯坦参考借鉴中国技术和标准规范,结合巴基斯坦实际情况以及双方科研项目合作成果,在中国的帮助下分期分批制定该国急需的相关公路工程标准。</p> |

| 专栏12 中国支持厄瓜多尔交通部灾后重建项目 |
|--|
| <p>厄瓜多尔交通部灾后重建一期项目位于厄瓜多尔中北部皮钦查省、因巴拉省、圣多明各省以及沿海地区埃斯梅拉达斯省四个省份的交界位置,施工内容包括对33.8公里的原有砾石道路进行升级改造及新建一座长177米大桥。项目建成后,该国中北部省份的主要交通干线完成整体性联通,成为连接中北部地区和西部太平洋沿海地区的最便捷通道。该项目周边为当地棕榈、甘蔗及可可等农作物主要产区,原有路面为天然砾石路面。项目的实施极大便利了区域内农产品的运输,提高了道路安全等级,促进了当地农村经济社会发展。</p> <p>该项目是落实习近平主席高访成果的首个项目,是中方支持厄瓜多尔2016年7.8级大地震灾后重建的重大成果。2023年项目竣工通车,不仅解决了沿线约150万居民的出行困难,同时为完善厄瓜多尔全国公路网、推动地方经济发展提供重要助力,是两国不断深化友好合作的又一例证。</p> |