



中银研究：我国公路基础设施养护发展情况、问题与建议





世界银行在 1994 年《世界发展报告》针对基础设施的研究指出，基础设施的增加对提高生产率、改善生活条件具有重要作用，但许多发展中国家往往忽视基础设施的维护，这不仅会带来直接的经济损失，还会降低服务质量、提高用户成本。但当时对于基础设施维护的问题关注并不多。近年来，美国等发达国家面临基础设施老化严重、更新改造资金缺口大等问题，为我国基础设施建设敲响了警钟。20 世纪 90 年代以来，我国交通基础设施建设不断加快，这对拉动我国经济增长发挥了重要作用，也是我国经济快速发展成果的重要体现。随着我国基础设施存量规模的增大，相关的维修养护需求不断增加。公路是我国主要的交通运输方式之一，也是

我国基础设施建设的重点。本文将主要聚焦公路基础设施，分析其养护情况、未来养护需求空间及主要问题，并提出相关政策建议。

一、中国公路基础设施养护发展情况

（一）公路养护管理体制不断完善

我国较早关注公路的养护管理工作，出台了一系列的相关政策。1995年交通部发布的《关于全面加强公路养护管理工作的若干意见》指出经过数十年的探索和发展已经基本形成了省、地（市）、县三级公路养护管理体制。此后公路养护管理体制不断完善，养护技术不断进步。一是养护管理理念逐步向专业化、绿色化、智能化发展，养护新技术、新材料、新工艺、新设备不断涌现，相关技术规范和技术标准不断完善，国家公路网综合养护管理系统初步搭建。二是高度重视农村公路管理养护体制的完善。出台针对农村公路养护管理的相关政策，各地基本建立“以县为主、分级负责、群众参与、保障畅通”的农村公路管理养护体制，2018年县、乡农村公路管养机构设置率达到99.9%、92.9%。

表 1：公路养护相关政策

时间	文件	主要内容
1991	《公路科学养护与规范化管理纲要（1991-2000 年）》	全面规划，协调发展，加强养护，积极改善，科学管理，提高质量，以法治路，保障畅通
1995	《关于全面加强公路养护管理工作的若干意见》	建养并重，协调发展，深化改革，强化管理，提高质量，保障畅通
2001	《公路养护与管理发展纲要（2001-2010 年）》	确立“建养并重、强化管理，深化改革、调整结构，依靠科技、提高质量，依法治路、保障畅通”指导方针，坚持“统一领导、分级管理”，引导公路养护工作向专业化、机械化、市场化方向发展
2005	《农村公路管理养护体制改革方案》	建立健全以县为主的农村公路管理养护体制，建立稳定的农村公路养护资金渠道，实行管养分离
2016	《“十三五”公路养护管理发展纲要》	以专业化、市场化、绿色化养护和人本化、规范化、智能化管理服务为重点，着力改革攻坚、推进养护转型、强化管理升级、促进服务提质
2018	《公路养护工程管理办法》	对养护工程管理、分类、设计、分工、验收等进行规范
2019	《关于深化农村公路管理养护体制改革的意见》	完善农村公路管理养护体制，强化农村公路管理养护资金保障，建立农村公路管理养护长效机制
2020	《交通运输部关于推动交通运输领域新型基础设施建设的指导意见》	鼓励应用公路智能养护设施设备，提升在役交通基础设施检查、检测、监测、评估、风险预警以及养护决策、作业的快速化、自动化、智能化水平

资料来源：中国银行研究院整理

（二）公路养护覆盖面不断提高

2000 年以来我国公路养护里程总体稳中有升，2005 年养护里程占比上升到 95.3%，2006 年开始村道正式纳入公路里程统计，当年公路养护里程占比降至 77.6%，这意味着农村道路养护明显较低。此后随着对农村道路养护工作的不断改进，公路养护里程覆盖率加快提升，2008 年上升到 94%，此后稳步提升，2020 年公路养护里程占比达到 99%。

图 1：公路养护里程及占比情况



资料来源：中国交通运输部

（三）公路养护市场化改革不断推进

我国较早就开始进行公路养护市场化改革的探索，1995 年《关于全面加强公路养护管理工作的若干意见》就提出要“实行事业单位企业化管理或逐步转为企业，允许和鼓励组建不同所有制形式的养护工程专业队或公司”。2003 年《公路养护工程市场准入暂行规定》的发布加快了公路养护市场开放步伐。《“十三五”公路养护管理发展纲要》提出“将公路养护领域适合的事项从‘直接提供’转由向社会‘购买服务’”“建立政府与市场分工合理的养护生产模式”。目前高速公路养护的市场化程度较高，技术服务、养护工程、保洁绿化等主要市场提供，日常养护、应急抢通以及质量监管等主要由运营管理机构承担。普通国省干线的养护工程、技术服务类大部分由市场提供，管理机构主要进行质量管理、日常养护，部分地区还承担小规模中修和预防性养护，将日常养护工作承包给当地的改制企业。农村公路养护相对分割和封闭，市场化程度较低，多数采取专业养护与群众养护、常年养护与季节性养护相结合的方式。

(四) 近年来公路养护支出占比逐步提高

根据《公路养护工程管理办法》，非收费公路养护工程资金主要通过各级财政资金解决，收费公路养护工程资金主要从车辆通行费中解决。2009 年以前财政的公路养护资金主要来自养路费。2009 年我国实施成品油价格和税费改革，在提高成品油消费税单位税额的同时，取消公路养路费等六项收费，逐步有序取消政府还贷二级公路收费，新增税收收入以转移支付方式分配给地方，优先用于替代公路养路费等六项收费、补助还贷二级公路收费。近年来，用于公路养护的财政支出占公路水路运输财政总支出的比重略有上升。2019 年财政公路养护支出为 833 亿元，占公路水路运输财政总支出的比重为 16.4%，占比较 2016 年上升 1.5 个百分点。

收费公路支出中，80%左右用于还本付息，养护经费占比近年来有所上升。2019 年养护经费支出为 826 亿元，占收费公路总支出的 7.7%，较 2016 年提升 2.2 个百分点；占通行费收入的 13.9%，较 2016 年上升 3.4 个百分点。

图 2：财政公路养护支出情况



图 3：收费公路养护经费支出情况



资料来源：Wind，中国银行研究院

二、未来公路基础设施养护面临较大的资金压力

我国公路里程位居世界前列，公路里程从改革开放初期的 89 万公里上升到 2020 年的 519.8 万公里，其中高速公路里程位列世界首位，2020 年为 16.1 万公里。随着我国基础设施存量规模的增大，未来相关的维修养护需求将大量增加，养护将面临更大的资金压力。

（一）中短期公路基础设施仍有建设需求，长期看新建增速将逐步放缓

改革开放以来，经过多轮的规划建设，我国公路交通网络基本形成，未来几年公路建设仍存在一定需求，但长期来看将逐步走向通道扩容和改造升级，新建增速将有所放缓。

近两年农村公路建设较快，未来农村公路网建设仍将推进。根据 2021 年发布的《农村公路中长期发展纲要》，到 2035 年农村公路总里程稳定在 500 万公里左右。2020 年农村公路里程为 438.2 万公里，按 1.5% 左右的增速预测，未来 5-10 年农村公路将达到 500 万公里左右。

表 2：不同行政级别道路里程新增情况（万公里）

年份	国道	省道	县道	乡道	村道	农村公路
2007	0.37	1.56	0.79	1.08	8.95	10.83
2008	1.82	0.8	-0.21	1.27	9.95	11
2009	0.32	0.28	0.72	0.85	10.9	12.47
2010	0.55	0.38	3.45	3.52	6.77	13.75
2011	0.54	3.42	-2.04	1.12	6.67	5.74
2012	0.4	0.81	0.59	1.07	9.78	11.44
2013	0.34	0.58	0.73	1.38	8.52	10.64
2014	0.24	0.49	0.52	1.46	7.71	9.68
2015	0.61	0.69	0.23	0.81	8.86	9.9
2016	按照《国家公路网规划（2013—2030 年）》，结合各省（区、市）路网调整，国道、省道、县道、乡道、村道里程的统计口径作了部分调整，不可比					
2017	0.36	2.05	-1.14	1.05	5.03	4.95
2018	0.46	3.84	-0.1	1.61	1.54	3.04
2019	0.31	0.26	3.06	2.44	10.58	16.08
2020	0.46	0.79	8.11	4.03	6.04	18.18

资料来源：交通运输部，中国银行研究院

与农村公路相比，近年来国道、省道新增里程较低。随着我国高速公路网络逐步完善，国家高速公路建设速度将有所放缓。根据《国家综合立体交通网规划纲要》，到 2035 年国家高速公路网将达到 16 万公里左右，这意味着年均要增加里程约 3100 公里，这要低于 2010-2020 年的年均 5500 公里。同时新增里程除了新建还将通过省级高速公路升级改造等方式扩充。从不同区域看，近些年高速公路新增主要在西部地区。未来东部地区新增里程将有所放缓，中西部地区高速公路建设仍有空间。

预览已结束，完整报告链接和二维码如下：

https://www.yunbaogao.cn/report/index/report?reportId=1_32664

