

因路而兴 因路而富 因路而美

中国加快构建现代化公路体系

本报记者 严冰

公路是覆盖范围最广、服务人口最多的交通基础设施。党的十八大以来，公路建设取得历史性成就，为加快交通强国建设奠定了坚实基础。

日前举行的交通运输部新闻发布会，重点介绍了“党的十八大以来，加快构建现代化公路基础设施体系”有关情况。

高速公路通车里程稳居世界第一

交通运输部公路局副局长郭胜介绍，中国公路设施网络不断完善。截至2022年底，公路总里程达到535万公里，十年增长112万公里，其中高速公路通车里程17.7万公里，稳居世界第一。京沪、京港澳、沈海、沪昆等国家高速公路主线分段实施扩容升级，国家高速公路六车道以上路段增加1.84万公里。普通国道二级及以上占比、铺装路面占比达到80%和99%，较十年前分别提高约10%和13%，路网结构进一步优化。

重大工程建设举世瞩目。十年来，公路建设坚持服务国家战略，实施了一批标志性重大项目。以京雄高速、津石高速等为主骨架的雄安新区“四纵四横”对外骨干路网基本形成。由粤港澳三地首次合作共建的港珠澳大桥投入运营，南京五桥、芜湖二桥、武汉青山大桥等十余座跨越长江的通道相继建成，中俄合作建设的黑河大桥顺利建成通车，全长超2500公里的京新高速公路全线贯通，不断打造公路重大工程新标杆。

新理念引领取得新成效。十年来，全面贯彻新发展理念，组织实施绿色公路建设，打造30余个试点示范工程，推动公路可持续发展。以推动BIM（建筑信息模型）技术应用为切入点，探索智慧转型，制定出台系列政策文件，推动新建智慧公路超3500公里。扩大标准化设计、工厂化生产、装配化施工范围，推行工业化建造，加强公路钢结构桥梁推广应用，提升建设效率和质量水平。

建设技术迈上新台阶。十年来，公路建设不断攻坚克难，突破一系列工程技术瓶颈。例如，港珠澳大桥、深中通道等项目攻克了大尺寸沉管隧道建造、运输、沉放等关键技术；秦岭天台山隧道、天山胜利隧道等在超长山岭隧道设计、施工等方面保持世界领先；大型TBM、超高强度钢丝等国产标志性材料装备经受了实践考验。十年来，公路工程技术标准由88本增加到158本，形成完备的指标体系和标准体系。

下一步，交通运输部将聚焦联网、补网、强链，突出安全便捷、经济高效、融合创新、智慧绿色、包容韧性，努力构建现代化公路基础设施体系，助力实现“人享其行、物畅其流”的美好愿景。



12月6日，贵州省从江县高增乡境内的农村公路两侧，层林尽染，景色宜人。

罗京来摄（人民图片）

推动农村公路实现“新三通”

农村公路是推进城乡融合发展的基础性、先导性和服务性设施。党的十八大以来，交通运输部组织新建农村公路253万公里，解决1040个乡镇、10.5万个建制村通硬化路难题，新增5万余个建制村通客车，具备条件的乡镇和建制村通硬化路、通客车、通邮路目标全面实现，这是经常提到的“三通”。

交通运输部新闻发言人孙文剑介绍，江苏省是“‘四好农村路’高质量发展”试点，通过3年试点，江苏农村公路建管养运体系全面建成，实现农村公路与产业、生态、文化协同发展。

前不久召开的2023年推动“四好农村路”高质量发展现场会上，进一步提出要推动农村公路实现“新三通”。

交通运输部公路局副局长郭胜说，党的二十大部署了建设农业强国、全面推进乡村振兴、建设宜居宜业和美乡村的重要任务，结合深入贯彻《农村公路中长期发展纲要》《公路“十四五”发展规划》，提出要推动农村公路新征“新三通”，是指加快推进乡镇通三级及以上公路、建制村通等级路、较大人口规模自然村（组）通硬化路。力争到2035年，农村公路“新三通”基本实现，规模结构合理、设施品质优良、治理规范有效、运输服务优质的现代化农村交通运输体系基本形成。

交通运输部将深入推动农村公路新征程

“新三通”建设，大力实施老旧公路改造，以及过窄农村公路拓宽改造或错车道建设，大力推进绿色公路建设，加快发展农村公路路衍经济，推动更多地方因路而兴、因路而富、因路而美。

促进公路全流程数字化转型

现代数字技术赋能公路交通是目前的一大热点，交通运输部高度重视公路的数字化转型。前不久，制定印发了《关于推进公路数字化转型 加快智慧公路建设发展的意见》，对公路数字化提出明确要求。

对于公路数字化转型的重点任务，郭胜介绍，下一步，交通行业将在以下六方面持续发力，集中全行业智慧，促进公路全流程数字化转型，推动建设实体公路和数字孪生公路两个体系，不断提升路网质量效率，降低运行成本。

在智慧建造方面，推动公路勘察、设计、施工、验收交付等数字化，实现工程建设阶段的数字模型交付和数据贯通，促进基于数字化的勘察设计流程、施工建造方式和工程管理模式变革。

在智慧养护方面，结合公路大中修工程和日常检测等，逐步实现存量公路的数字化，重点完善地理信息、线形指标、安全设施、服务设施等信息，为精准实时导航、车路协同、自动驾驶及安全风险管理等提供支撑。

在出行服务方面，将综合应用ETC门架、通信基站以及视频、雷达、气象监测等

手段，打造路网智能感知体系。同时，推动服务设施及充电桩等数字化，面向公众提供行前规划、定制出行、预约停车以及途中信息获取、事后反馈评价等菜单式服务，推动实现一单到底、无感无障碍出行和公路伴随式服务、一站式服务。

在政务服务方面，汇聚完善公路市场主体数据库，提升“一网通管”监管能力和“一网通办”政务服务水平，及时发布涉企政策，以数字化推动完善公路管理政策体系，重塑审批监管方式，助力形成充满活力、开放有序的统一大市场。

在技术标准方面，建加快数字公路、数据治理等相关标准的制修订，完善既有标准的数字化相关内容，加快既有标准的数字化呈现和智能化应用。

在基础支撑方面，完善公路基础数据库，强化大数据共建共享、深度融合应用；构建智慧公路网络安全防护体系，完善数据安全管理制度。

保障货车司机合法权益

既要关注路，更要关爱人。保障货车司机合法权益，年初交通运输部部署了多件民生实事，当前已临近年终，目前取得了哪些成效？

交通运输部运输服务司副司长韩敬华介绍，为扎实推进货车司机权益维护和服务保

障，今年交通运输部聚焦货车司机反映的“偷油偷货”、办证难等“烦心事”，组织开展了关心关爱货车司机专项行动等交通运输更贴近民生实事，会同相关部门采取综合举措，进一步改善货车司机生产经营环境，保障货车司机合法权益。

改善货车司机停车休息环境。指导浙江、广西、重庆等10省（区、市）制定专项工作方案，督促高速公路服务区运营单位通过加强安保巡查、强化视频监控，以及为货车免费投保“车货无忧”保险等措施，让货车司机放心停车、安心休息。同时，会同全国总工会推选了100个暖心服务“司机之家”，具体名单将于近期公布。

便利从业人员办事办证。会同公安部印发专项文件，进一步简化道路货运驾驶员从业资格证申领流程。货车司机在取得相应机动车驾驶证后，即可申领普通道路货运从业资格证，实现“一次报名、一次培训、一次考试、申领两证”。目前各地积极贯彻落实改革工作，全国已有20万余名货车司机通过互联网道路运输便民政务服务系统，网上申领了普货驾驶员从业资格证。

推选宣传先进货车司机典型。交通运输部会同公安部、全国总工会发掘宣传了100名在战疫情、保畅通、促发展、守安全中涌现出的“最美货车司机”，多渠道、多平台、多载体宣传相关事迹，不断提高货车司机的从业获得感和职业归属感。

推动降低货运平台企业过高抽成。督促集团、货拉拉、快狗打车、滴滴货运等主要互联网道路货运平台企业降低过高抽成比例或会员费上限，保障货车司机合理劳动报酬。目前，各平台公司均已下调抽成比例或会员费上限，降幅在1到3个百分点。

韩敬华说，下一步，将进一步巩固交通运输更贴近民生实事工作成效，会同相关部门多措并举持续加强对货车司机的关心关爱，规范平台企业经营行为，持续保障广大货车司机的合法权益。



12月7日，在安徽省芜湖市繁昌县孙村镇，汽车行驶在风景如画的农村公路上。

肖本祥摄（人民图片）

广西高铁运营里程从零公里增加到两千多公里

助推民族边疆地区高质量发展

本报记者 郑壹

从北部湾畔到云贵高原，条条高铁纵贯南北、连接东西；从繁华都市到边远山区，组动车风驰电掣、互联互通。

2013年12月28日，随着衡柳铁路开通运营，广西正式迈入高铁时代，成为全国首个开通运营高铁的少数民族自治区。十年间，广西高铁运营里程从0公里增加到2000多公里，实现了“市市通高铁动车”的目标，一举摘掉了全国“路网末梢”的帽子，成为了区域性交通枢纽。

高铁开通运营的十年，是广西铁路建设发展史上对铁路建设投资最多、建成规模最大、建设水平最高、发展成果最明显的时期，为推动广西经济社会高质量发展，建设新时代中国特色社会主义壮美广西提供了强劲引擎。

东联西进南通北达，提升现代化路网格局

初冬，广西滨海城市防城港暖阳高照。新建的防城港至东兴铁路上，



两列动车组列车在南广高铁、柳南客专宾阳县段行驶。

黄舞杰摄

综合检测列车驰骋不息，联调联试工作有序推进。预计今年年底，防东铁路将开通运营，届时，广西高铁将进一步向中越边境延伸，直通口岸城市东兴市，结束当地无铁路交通的历史。

防东铁路建设是近十年广西高铁建设发展的一个缩影。从广西首条高铁——衡柳铁路开通运营开始，壮乡高铁从无到有，进入突飞猛进的建设阶段。短短十年，9条高铁相继开通运营，广西铁路运营里程增至5620公里，增长76%，其中高铁2165公里。

抚今追昔，方知来之不易。广西地处祖国南疆，是典型的喀斯特地貌区，山多地少，交通基础设施相对落后。党的十八大以来，广西铁路运营里程仅3194公里，由于线路基础差、等级低、路网结构不完善，全国铁路6次大提速均与广西无缘，列车最高运行时速在120公里以下，被称为全国“路网末梢”。

铁路是国民经济大动脉，交通不畅，经济难上。对便捷交通的渴望，是壮乡百姓的殷殷期盼。广西决心大力推进高铁新线建设，将高铁蓝图变

成现实，全力改善壮乡交通条件。“十二五”期间，广西铁路建设完成固定资产投资1287亿元，铁路建设配套资金到位率和投资完成量位居全国前列，创造了铁路建设大发展的“广西速度”，开通运营柳南、南广、贵广等7条高铁，覆盖南宁、梧州、百色等11个市。

时代造就机遇。2016年以来，广西以联网、补网、强链为重点，向革命老区、空白地区、边远山区、民族地区铺画铁路新线，掀起新一轮铁路建设热潮。一个个铁路建设捷报从广西各地传来，奋进新征程的号角越来越响，不断扩充完善广西高铁路网结构，广西14个市实现“市市通高铁动车”。

现在，从南宁出发，向东，南广铁路串起贵港、梧州，直抵珠三角，连接广州铁路枢纽；向北，柳南、衡柳铁路连通来宾、柳州、桂林，一路向北连接京广高铁；向西北，贵南高铁经河池衔接成渝地区双城经济圈；向西，云桂铁路穿越百色通达云南；向西南，南凭高铁直通崇左，辐射东盟；向南，邕北、钦防高铁连接钦州、北海、防城港；横穿广西西北、东南的贵广高铁，连通桂林、贺州，串联粤港澳大湾区和西南地区。“东联、西进、南通、北达”的现代化路网格局正在持续优化提升。

推进客运提质工程，服务区域经济社会发展

十年间，广西以高铁开通为契机，持续推进客运提质工程、复兴号品牌战略，抓好调图、开车、服务工作，群众出行实现从“走得了”到“走得好”转变。

国铁南宁局大力实施车站改造工程，柳州、贺州、百色等客车站先后进行站房升级改造，增设天桥、电梯等现代化服务设施，为旅客提供更

加舒心的候车环境；大力推进互联网售票，开通线上购票功能，全面实施电子客票，旅客通过互联网购票比例从2012年的6.3%提升至如今的83%，人民群众出行更加便捷。数据显示，国铁南宁局年旅客发送量从2013年的3727万人次增至2019年的1.2亿人次，占广西全社会交通总量由6.4%提升至23.6%。

随着高铁路网不断扩充完善，疏通点线能力、提速提质整治等工作不断推进，广西“1—3—6小时高铁交通圈”初具雏形。“1—3—6小时高铁交通圈”是指：广西区内高铁相邻主要城市间1小时通达；首府南宁去往区内所有地区3小时通达；以南宁为中心的“6小时交通圈”的省会城市、直辖市、特别行政区达8个，区内开行动车实现与全国21个省区市直通“当日达”。

以高铁为纽带，广西也成为粤港澳大湾区与成渝地区双城经济圈协同发展的战略连接带，为承接产业转移提供强有力的交通支撑，催生了粤桂黔滇川高铁经济带试验区、粤桂合作特别试验区（梧州）、广西东融先行示范区（贺州）、“两湾”产业融合发展先行试验区（广西·玉林）、广西承接东部产业转移新高地（来宾）等一批千亿元产业园区。

便捷的交通基础设施助力广西区内各城市依托特色资源，发展文旅产业。“高铁+旅游”加快推进南宁区域性国际旅游中心城市、桂林世界级旅游城市等建设发展。百色、河池等革命老区、少数民族地区搭上高铁快车，将芒果、板栗、野生毛葡萄酒等特色农产品带给各地游客，开启了乡村振兴的新篇章。

客货分线释放运力，助力融入新发展格局

十年间，广西织密织牢高速铁路

网，“东联、西进、南通、北达”的现代化路网格局进一步畅通了西部陆海新通道东、中、西线通路。东线，衡柳、柳南高铁与湘桂铁路平行；中线，贵南高铁与黔桂铁路分担客货运压力；西线，云桂铁路承接南昆铁路绝大部分客货运任务；邕北、钦防高铁与南防、钦北、黎钦铁路各司其职，畅通至北部湾出海口客货通路。

柳州市是西部陆海新通道东线重要节点城市，同时也是衡柳、柳南高铁相交会的城市。截至今年11月底，柳州市已通过铁路发送出口汽车4.3万台、同比增长39.8%。当地生产的汽车通过海铁联运方式出口至海外市场，已从最初的印度尼西亚、泰国等东南亚国家，拓展至中南美洲、中东等40多个国家和地区。

作为区域性综合交通枢纽城市的南宁市，货物运输也一派繁忙。中越班列累计开行突破1000列，货物运输品类拓展至啤酒、机械设备、电子元件等620余种，覆盖老挝、泰国、越南等国；中欧班列装载着重型机械、食品、日用品等驶向俄罗斯、乌兹别克斯坦、哈萨克斯坦等欧洲和中亚国家，助力广西产品开拓海外市场。

北部湾畔，一艘艘货轮不停停靠码头装卸货物，一趟趟西部陆海新通道海铁联运班列运载国内外货物进出口港口。今年1—11月，西部陆海新通道海铁联运班列运送集装箱货物78.7万标准箱，同比增长14.5%，保持强劲的增长态势……

开放的脚步越走越快，越走越稳。如今，广西常态化开行西部陆海新通道海铁联运班列、中越班列、中欧班列，并实现无缝衔接，一趟趟联通内外、通达海外的班列串点成线、连线成网，助力广西打造“一带一路”有机衔接重要门户，推动深化陆海双向开放，融入新发展格局，助推边疆民族地区高质量发展。

（莫俊杰参与采访）