

# 交通运输部文件

交规划发〔2016〕139号

---

## 交通运输部关于印发 “十三五”交通扶贫规划的通知

河北、山西、内蒙古、辽宁、吉林、黑龙江、安徽、福建、江西、河南、湖北、湖南、广东、广西、海南、重庆、四川、贵州、云南、西藏、陕西、甘肃、青海、宁夏、新疆、新疆生产建设兵团交通运输厅(局、委),部属各单位,部内各司局:

“十三五”期是全面建成小康社会的决胜期和脱贫攻坚的冲刺期,为深入贯彻落实中央扶贫开发工作会议精神和《中共中央国务院关于打赢脱贫攻坚战的决定》要求,确保到2020年打赢交通扶贫脱贫攻坚战,我部编制完成了《“十三五”交通扶贫规划》。现印发给你们,请结合本地区本部门实际,认真贯彻落实,加快推动

革命老区、民族地区、边疆地区、贫困地区交通运输发展,为其脱贫攻坚提供强有力的交通运输保障。



# “十三五”交通扶贫规划

交通运输部  
2016年7月

# 目 录

前言	7
一、“十二五”交通扶贫总结	8
(一)主要成效	8
(二)主要问题	11
二、“十三五”形势要求和主要特征	12
(一)形势要求	12
(二)新时期交通扶贫特征	16
三、指导思想、原则和目标	19
(一)指导思想	19
(二)基本原则	19
(三)规划目标	21
四、主要任务	22
五、投资政策	28
(一)国省干线公路	28
(二)农村公路	29
(三)农村客运站点	33
(四)内河水运	33
六、保障措施	34
(一)强化规划组织实施	34

(二)做好发展资金保障.....	35
(三)巩固和发展“大扶贫”工作机制.....	36
(四)加强人才培养和科技支撑.....	37
附件 规划范围说明 .....	39

## 前 言

消除贫困、改善民生、逐步实现共同富裕，是社会主义的本质要求，是我们党的重要使命。“十三五”期是全面建成小康社会、实现第一个百年奋斗目标的决胜阶段，我国扶贫开发进入啃硬骨头、攻坚拔寨冲刺期。习近平总书记强调，必须以更大的决心、更明确的思路、更精准的举措、超常规的力度，深入实施精准扶贫、精准脱贫，众志成城实现脱贫攻坚目标，决不能落下一个贫困地区、一个贫困群众。

交通运输是扶贫开发和脱贫攻坚的基础性、先导性条件。“十二五”期，按照中央扶贫开发工作部署，交通运输部编制印发了《集中连片特困地区交通建设扶贫规划纲要（2011—2020年）》，以集中连片特困地区为主战场，打响了全方位交通扶贫攻坚战，取得了积极的阶段成果。为深入贯彻党的十八届五中全会和中央扶贫开发工作会议精神，落实好《中共中央 国务院关于打赢脱贫攻坚战的决定》的任务要求，进一步做好精准扶贫、精准脱贫，交通运输部组织编制了《“十三五”交通扶贫规划》，进一步明确“十三五”交通扶贫目标、重点任务和政策措施，加快推进革命老区、民族地区、边疆地区、贫困地区交通运输发展，全面提升交通运输基本公共服务水平，为这些地区与全国同步建成小康社会提供强有力的交通运输保障。

规划范围包括集中连片特困地区<sup>1</sup>(以下简称 14 个片区)、国家扶贫开发工作重点县<sup>2</sup>(以下简称国贫县),以及上述范围之外的一批革命老区县<sup>3</sup>、少数民族县<sup>4</sup>和边境县<sup>5</sup>(以下统称其他“老少边”县,共计 338 个县区),合计 1177 个县(市、区)。

规划期限为 2016—2020 年。

## 一、“十二五”交通扶贫总结

### (一)主要成效。

“十二五”期,中央和各级地方政府围绕《集中连片特困地区交通建设扶贫规划纲要(2011—2020 年)》提出的目标任务,以推进交通运输基本公共服务均等化为主攻方向,共同推动贫困地区交通运输快速发展,顺利完成了“十二五”规划目标。

中央投资支持力度前所未有。“十二五”期交通运输部大幅提高集中连片特困地区中央投资补助标准、加大中央资金倾斜支持力度,其中普通国道升级改造、乡镇通沥青(水泥)路、建制村通沥青(水泥)路补助标准分别较“十一五”期提高了 260% 以上、100% 和 150%。五年间累计投入车购税资金约 5500 亿元,占全国车购

---

<sup>1</sup> 集中连片特困地区指《中国农村扶贫开发纲要(2011—2020 年)》确定的六盘山区、秦巴山区、武陵山区、乌蒙山区、滇桂黔石漠化区、滇西边境山区、大兴安岭南麓山区、燕山—太行山区、吕梁山区、大别山区、罗霄山区等 11 个连片特困地区,以及国务院已明确实施特殊政策的西藏、四省藏区、新疆南疆四地州,共计 689 个县。

<sup>2</sup> 国贫县指 2006 年经国务院扶贫开发领导小组认定的 592 个国家扶贫开发工作重点县,其中 442 个县被纳入了集中连片特困地区。

<sup>3</sup> 革命老区县指国家发展改革委印发的赣闽粤原中央苏区、陕甘宁、左右江、大别山、川陕等五大老区振兴发展规划中确定的革命老区、苏区县,以及国家明确参照西部政策执行的福建省闽东革命老区和按照精准扶贫政策执行的广东省海陆丰革命老区。

<sup>4</sup> 少数民族县指根据《中华人民共和国民族区域自治法》认定的少数民族自治县(旗)。

<sup>5</sup> 边境县指经国务院认定的中国陆地边境县(市、旗)。

税资金用于公路水路建设总规模的 45%，带动全社会公路建设投资近 2 万亿元。“十二五”期车购税投入农村公路建设 1832 亿元，约占同期全国农村公路车购税投资的 58%。

公路基础设施建设成效显著。按照“外通内联、通村畅乡”的总体要求，14 个片区加快了国家高速公路、普通国省道和农村公路建设，公路网规模显著扩大，技术等级明显提升。“十二五”期 14 个片区建设了 6.6 万公里国省道和 33 万公里农村公路，到 2015 年底，公路网总里程达到 132.0 万公里，其中，高速公路 2.5 万公里，二级及以上公路 10.1 万公里。14 个片区五年间解决了 654 个乡镇和 4.8 万个建制村通硬化路问题，2015 年底建制村通硬化路率达 86.2%，超过西部地区平均水平 5.2 个百分点。“十二五”期交通扶贫还专项支持 14 个片区改造建设了 2.1 万公里以县乡公路为主的旅游路、资源路和产业路，带动了贫困地区资源开发和产业发展。

内河水运基础设施不断改善。“十二五”期集中连片特困地区加强乌江、赣江、淮河、蕲河等航道改造建设，新增及改善航道里程 3673 公里，新增码头泊位 130 个，改善了相关地区库湖区航运条件。“十二五”期交通运输部还安排约 10 亿元车购税资金专项支持贫困地区实施渡口改造和渡改桥工程，改造渡口 1166 处、渡改桥 6.4 万延米，改善了农村水网地区的渡运条件。

农村客货运输服务水平明显提高。“十二五”期交通运输部支持 14 个片区改造建设了 334 个县城客运站、2404 个乡镇客运站



和 6.5 万个建制村招呼站,有效改善了群众出行的候车条件及出行安全。截至 2015 年底,14 个片区 57.6% 的乡镇建有等级客运站,52.3% 的建制村建有停靠点(招呼站、候车亭牌),乡镇、建制村通客车率分别达到 95.4% 和 83.1%。各地按照交通运输部、农业部、供销合作总社、国家邮政局联合印发的《关于推进农村物流发展的若干意见》,积极推动农村物流资源整合,农村物流得到了初步发展。

解决了西部边远山区“溜索改桥”问题。在支持云南怒江州“溜索改桥”的基础上,2013 年交通运输部和国务院扶贫办联合制定了《“溜索改桥”建设规划(2013—2015 年)》,共同安排资金支持四川、贵州、云南、陕西、甘肃、青海、新疆等 7 省(区)改造建设了 309 个“溜索改桥”项目并配套建设近 900 公里的连接道路,惠及 904 个建制村的 95.8 万群众(其中贫困人口 65.8 万人),提高了当地群众出行的安全水平,促进了对外联系和当地资源的开发利用。

建立并逐步完善了交通扶贫工作机制。“十二五”期,交通运输部专门成立扶贫开发工作领导小组和办公室,统筹协调交通扶贫工作。各地按照“中央统筹、省负总责、县抓落实”的总体要求,明确各级政府交通扶贫工作的责任分工和任务分解,实现责任到位、组织到位,部分省份还成立交通扶贫跨部门协作机制,为交通扶贫工作顺利推进提供了制度保障。交通运输部与 19 个省(区、市)人民政府签订了部省共建协议,分解目标任务,强化政策保障;部分省级交通运输主管部门与地市政府签订重点项目目标责任

书,加强了对交通扶贫目标和绩效的落实与考核。

扎实推进了联系六盘山区、定点扶贫阿坝州、对口支援安远县等专项工作。根据国务院的部署,“十二五”期交通运输部先后承担了联系六盘山片区、定点扶贫四川省阿坝州、对口支持赣南安远县等扶贫专项任务,在《集中连片特困地区交通建设扶贫规划纲要(2011—2020年)》框架下,积极支持这些地区加快交通扶贫项目建设,加强干部人才支持和技术援助,为其区域发展和扶贫攻坚提供了良好的支撑。

《中国农村扶贫开发纲要(2011—2020年)》对交通提出了“到2015年,提高贫困地区县城通二级及以上高等级公路比例,除西藏外,西部地区80%的建制村通沥青(水泥)路,稳步提高贫困地区农村客运班车通达率”的目标要求,经过“十二五”期集中攻坚和全力推进,到2015年底,14个片区县城通二级及以上公路比例达到83.8%,建制村通硬化路率达到86.2%,建制村通客车率达到83.1%,西部建制村通硬化路率达到81%,全面完成了“十二五”期阶段目标。贫困地区公路水路交通条件显著改善,客货运输服务水平明显提高,交通运输基本公共服务主要指标与全国差距明显缩小,在促进贫困地区经济发展、带动贫困群众脱贫致富、加快贫困地区小城镇和新农村建设、促进贫困地区社会文明进步等方面发挥了重要作用,为下阶段如期完成全面建成小康社会交通扶贫目标奠定了坚实基础。

## (二)主要问题。

“十二五”期是第一个大规模、系统化地推进交通扶贫的阶段，虽然取得较好的成效，但也存在一些问题尚待解决。

交通扶贫政策精准性有待提高。“十二五”期采取的各片区基本统一的补助标准，考虑了贫困地区与非贫困地区的差异性，体现了广义的公平且具有操作上的便利性。但是，受地理区位、经济发展水平等因素影响，贫困县之间经济发展水平参差不齐，贫困程度差异较大。在贫困地区主要依靠中央补助、较少通过省市级财政投入调节县级差距的情况下，“一刀切”的交通扶贫普惠政策难以满足条件更差贫困地区的投资诉求，亟需制定差异化更到位、精准度更高的投资支持政策。

地方支持政策落实不理想。在2012年签订的部省共建协议中，分别明确了交通运输部与省（区、市）支持交通扶贫的责任分工和落实措施。但在规划实施过程中，不少地方政府支持交通扶贫方面的政策措施原则性内容多，缺乏可操作性，落实困难。

监督检查和联动机制不健全。“十二五”期交通扶贫过程中，中央更多侧重于制定投资补助标准、按计划下拨中央资金，对建设项目的事中、事后监督检查不足，对地方配套资金的落实情况评估不够，未能建立“奖优罚劣”的绩效考核制度，中央与地方联动效应未能有效发挥，没有充分发挥地方政府在交通扶贫方面的积极性、主动性和创造性。

## 二、“十三五”形势要求和主要特征

### （一）形势要求。

党中央、国务院高度重视扶贫工作，十八大以来将其纳入“四个全面”战略布局，作为第一个百年奋斗目标的重点工作，摆在更加突出的位置。习近平总书记、李克强总理多次专题研究部署，力度之大，前所未有。十八届五中全会指出，农村贫困人口脱贫是全面建成小康社会最艰巨的任务，必须充分发挥政治优势和制度优势，坚决打赢脱贫攻坚战。2015年11月，中央召开扶贫开发工作会议，要求各级政府时不我待做好扶贫工作，增加紧迫感和主动性，采取力度更大、针对性更强、作用更直接、效果更可持续的措施，大力度推进；会后印发的《中共中央 国务院关于打赢脱贫攻坚战的决定》，对贫困地区交通基础设施建设提出了明确的任务要求。面对新形势新要求，交通运输行业要主动作为、积极应对，切实打好交通扶贫脱贫攻坚战。

1. 打赢脱贫攻坚战是“十三五”期必须要完成的任务，要求把交通扶贫作为工作的重中之重。

十八届五中全会强调，“十三五”规划作为全面建成小康社会的收官规划，必须紧紧扭住全面建成小康社会存在的短板，特别是在补齐扶贫开发这块突出“短板”上多用力。习近平总书记指出，脱贫攻坚是全面建成小康社会的重大任务，是推动经济社会持续健康发展的重大举措，是党的根本宗旨和社会主义的本质要求，必须坚决打赢这场攻坚战。各级党委和政府要把握时间节点，科学谋划好“十三五”时期扶贫开发工作，确保贫困人口到2020年如期脱贫。

交通运输是扶贫开发和脱贫攻坚的基础性、先导性条件，“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”<sup>6</sup>，“要想富，先修路。道路不通畅，经济发展和民生改善就无从谈起”<sup>7</sup>。加快实施交通扶贫脱贫攻坚，是实现精准扶贫、精准脱贫的先手棋，是破解贫困地区经济社会发展瓶颈的关键，也是扩大内需、促进交通运输自身发展的重要举措。“十三五”期，全党全社会全力打赢脱贫攻坚战，要求交通运输行业要进一步提高认识，增强责任感和使命感，把交通扶贫作为工作的重中之重，按照适度超前的原则，打好基础、做好先行，为如期实现脱贫目标创造条件。

2. 脱贫攻坚进入关键冲刺期，时间紧迫、任务艰巨，要求采取更加有力的措施加快推进交通扶贫。

打赢脱贫攻坚战的总体目标是，确保到2020年实现贫困地区基本公共服务主要领域指标接近全国平均水平，确保现行标准下农村贫困人口全部脱贫，所有国家扶贫开发工作重点县脱贫摘帽。中央指出，“十三五”期，脱贫攻坚进入啃硬骨头、攻坚拔寨的冲刺期，实现到2020年现行标准下贫困人口全部脱贫的既定目标，时间十分紧迫，采用常规思路和办法，按部就班地推进，难以打赢这场攻坚战。

交通扶贫基础弱、底子薄、需求大。贫困地区交通运输发展特

---

<sup>6</sup> 2014年3月，习近平总书记对农村公路作出的重要批示。

<sup>7</sup> 李克强总理在2015年11月中央扶贫开发工作会议上的讲话。

别是农村公路建设历史欠账多,未来任务重、推进难度大。要实现全面建成小康社会交通运输发展目标特别是“村村通硬化路、通客车”的底线目标,不能再走过去那种“先通后畅再提高”的老路,配套建设要一步到位。同时贫困地区又是全国经济社会发展最为滞后的地区,地方财力十分有限,加上受财税体制改革和清理地方债务与融资平台等的影响,地方政府筹资困难重重。交通扶贫要按照中央的要求,采取超常规举措,拿出过硬办法,解决好脱贫攻坚中的新老问题。

3. 中央脱贫攻坚范围进一步扩大,要求贯彻中央要求,提高交通扶贫的覆盖面。

“全面小康,哪一个地方也不能少、哪一个少数民族也不能少”,这是我们党的庄严承诺和执政宗旨。十八届五中全会进一步明确,“十三五”期是全面建成小康社会决胜阶段,应坚持共享发展,增加公共服务供给,加大对革命老区、民族地区、边疆地区、贫困地区的转移支付。习近平总书记 2015 年春节期间在陕北调研时强调,“做好老区扶贫开发工作,让老区人民尽快脱贫致富,既是经济责任,也是政治责任。要在顶层设计上采取更加倾斜的政策,加大对老区的支持,加快老区脱贫致富步伐”。

“十三五”期交通扶贫工作,要按照中央要求,在“十二五”期重点支持集中连片特困地区的基础上,把国家扶贫开发工作重点县、贫困革命老区、少数民族地区、边境地区纳入支持范围,扩大交通扶贫的覆盖面,使交通扶贫政策惠及更多的贫困地区和

贫困群众,帮助其加快发展和如期脱贫,加快建成全面小康社会。

4. 贯彻中央“精准扶贫、精准脱贫”基本方略,要求提高交通扶贫的精准度。

习近平总书记指出,扶贫开发贵在精准、重在精准,成败之举在于精准,新时期扶贫开发工作要勇于改革、加强创新,把精准扶贫摆在更加突出位置,坚持因人因地施策,因贫困原因施策,因贫困类型施策。各地区要因地制宜,创新创造多渠道、多样化的精准扶贫路径。

按照中央要求,交通扶贫一方面要适应交通运输发展新趋势,抓住交通基础设施集中成网、服务水平全面提升、发展方式加快转变的关键机遇期,在建设、管理、养护、运输等各方面抓好扶贫、做好服务。另一方面,集中连片特困县、国贫县、其他“老少边”县(以下统称贫困地区)分布在全国东、中、西部的 26 个省(区、市),约占全国县(县级市、旗、区)总数的 46%,经济社会和交通运输发展基础不一、扶贫工作重点各异,要求交通扶贫工作坚持底线思维,因地制宜、分类指导、精准施策。

## (二)新时期交通扶贫特征。

“十三五”期交通运输在贫困地区脱贫攻坚与经济社会发展中的基础性和先导性地位不会动摇,贫困地区交通运输需求持续增长的趋势没有改变。“十三五”期交通扶贫将呈现如下特征:

### 1. 加快基础设施建设仍是交通扶贫的首要任务。

从贫困地区交通发展的规模、结构、质量及服务看，早期解决的公路“行路难”问题水平相对较低，存在较大提升空间。农村公路方面，“十三五”期还有近 2.45 万个建制村需要通硬化路。早期建成的农村公路以“通”为主，建设标准低，安保设施不到位，满足不了农村客车安全通行要求。要实现到 2020 年具备条件的建制村 100% 通客车的目标，不达标路段的提升改造、公路安全生命防护工程建设和危桥改造等需求十分迫切。一些地区在“十五”期间开展了建制村撤并工作，在实践中，大量建制村只是名称被取消，人口仍然在原地聚居，群众对撤并建制村通公路的愿望十分强烈。对外干线公路方面，西藏、四省藏区、滇西边境山区、乌蒙山区、滇桂黔石漠化片区、六盘山区等片区普通国道技术等级较低，建设任务多集中在自然条件复杂、建设难度大、资源相对匮乏的地区，对建设成本、建设管理、质量安全的要求更高。加快交通基础设施建设，尽快从根本上改善贫困地区交通基础设施条件，仍是“十三五”期交通扶贫的首要任务，需要准确定位、精准施策，做到认识上统一、规划上体现、机制上改进和政策上保障。

### 2. 提升运输服务水平是交通扶贫的落脚点。

总体上看，目前贫困地区交通运输基本公共服务水平普遍较低。不少贫困地区特别是尚未通客车的边远山区，路远、人少、需求分散，在缺乏公共财政扶持的情况下，线路开通难，开通后维持



运营更难。现有通用的农村客运车辆,对山区农村公路路窄、坡陡、急弯多等特性适应性不足,对农村乘客出行带有较多农副产品和生产物资的需求考虑不够。农村物流发展刚刚起步,各部门的政策、网络和资金缺乏有效整合,群众出行的舒适性和运输物资的便利性有待提高。随着“十三五”中央和地方脱贫攻坚力度的持续加大,贫困地区工业化、城镇化进程不断加快,经济社会加快发展和群众生活水平稳步提高,在基本出行和运输条件得到改善的基础上,社会公众对交通运输服务水平、质量和效率要求将不断提高。推进“路、站、运”一体化发展,扩大客货运输服务覆盖范围,提高客货运输服务能力、效率和水平,将是“十三五”期交通扶贫的主要落脚点。

### 3. 推动交通运输可持续发展是交通扶贫的迫切要求。

长期以来,受地方责任主体不到位、体制机制不完善、“重建轻养”思想普遍、养护资金不足等多种因素影响,相当数量农村公路处于失养状态,农村公路“油返砂”“畅返不畅”甚至“通返不通”现象日益显现,影响了贫困地区农村交通的可持续发展。“十三五”期需要按照事权改革和财税体制改革的要求,进一步深化农村公路管养体制改革,构建责任明确、运转高效的管养体制和运行机制,加快实现农村公路从“会战式”建设向集中攻坚转变,从注重连通向提升质量安全水平转变,从以建设为主向建管养运协调发展转变,切实推动贫困地区交通运输提质增效和可持续发展。

### 三、指导思想、原则和目标

#### (一) 指导思想。

以党的十八大和十八届三中、四中、五中全会精神为指导，深入贯彻中央扶贫开发工作会议精神以及习近平总书记关于扶贫开发和农村公路发展的重要指示精神，围绕全面建成小康社会的总体目标和《中共中央 国务院关于打赢脱贫攻坚战的决定》对交通的任务要求，牢固树立和贯彻落实五大发展理念，深入实施精准扶贫、精准脱贫，进一步加强贫困地区交通基础设施建设，大力提升运输服务能力和水平，着力强化安全保障能力和管理养护效能，坚决打赢交通扶贫脱贫攻坚战，为贫困地区与全国同步全面建成小康社会提供强有力的交通运输保障。

#### (二) 基本原则。

**统筹规划，协调发展。**紧紧围绕国家扶贫开发总目标和扶贫工作总要求，坚持目标导向和问题导向，将贫困地区交通运输发展与经济社会、产业发展、新型城镇化和新农村建设以及产业优化升级相结合；把交通扶贫放在全国综合运输体系的大框架中，统筹“点”与“面”、“内”与“外”、“城”与“乡”交通运输协调发展，统筹贫困地区与非贫困地区共同发展；把推动贫困地区交通运输提质增效升级作为着力点，统筹建、管、养、运协调发展。

**兜住底线，共享发展。**坚守底线，推动交通运输基本公共服务向革命老区、民族地区、边疆地区、连片特困地区延伸，向贫困人口全覆盖，改善贫困地区群众基本出行条件。突出重点，把交通基础

设施建设作为工作重点,集中力量解决最突出的矛盾、最迫切的问题,加快构建和完善“外通内联、通村畅乡”的交通运输网络,努力提高运输服务水平和基础设施管养效能,全面提高贫困地区交通运输基本公共服务水平,小康路上决不让任何一个地方因交通而掉队。

**精准施策,创新发展。**准确把握贫困地区的发展实际和不同区域的发展需求,尽力而为、量力而行,合理确定交通扶贫的目标和重点。针对贫困人口绝对数量多、贫困发生率高的地区,制定更加细化、精准的支持政策和保障措施,确保交通扶贫目标落到实处。创新交通扶贫供给方式,推动“交通+特色产业”“交通+旅游休闲”“交通+电商快递”扶贫新模式。适应地区特点,完善标准体系,不搞全国一刀切,不刻意追求高标准。

**因地制宜,绿色发展。**充分考虑贫困地区生态环境特点和交通需求特点,在交通规划、设计、建设过程中,因地制宜,合理确定建设方案和技术标准;树立“不破坏是最大保护”的理念,集约节约利用土地,减少大填大挖,注重生态和环境保护,尊重民俗和传统文化传统,实现交通发展与自然环境和谐统一。

**政府主导,合力攻坚。**坚持政府主导、各方推动,紧紧围绕交通扶贫规划目标和建设任务,进一步加大中央和省、市政府的投入支持力度,全力推进交通扶贫脱贫攻坚各项工作。充分发挥中央、地方及社会的积极性,按照“中央统筹、省负总责、市(地)县抓落实”的要求,明确地方政府的责任主体地位,各司其职、各负其责,

形成交通扶贫脱贫攻坚的强大合力，狠抓落实、务求实效，共同推进“十三五”交通扶贫目标如期实现。

### （三）规划目标。

到 2020 年，贫困地区全面建成“外通内联、通村畅乡、班车到村、安全便捷”的交通运输网络，总体实现“进得来、出得去、行得通、走得畅”。国家高速公路主线基本贯通，具备条件的县城通二级及以上公路，乡镇和建制村通硬化路、通客车，撤并建制村通畅条件和水网地区水运条件明显改善，县乡道和通客运线路村道安全保障水平显著提高，形成对外衔接畅通、广泛覆盖乡镇和村庄的干线公路网、农村公路网、客运服务网络和农村物流网络，公路管养到位有效能，城乡客货运输服务水平有效提升，力争提前一年完成托底性的建制村通硬化路建设任务，切实为全国脱贫攻坚和全面建成小康社会当好先行、做好保障。

**干线公路框架全面形成。**贫困地区国家高速公路主线基本贯通，二级以上高等级公路基本覆盖所有县城，有条件的县城实现通高速公路。

**农村公路通畅水平全面提升。**提前一年实现乡镇、建制村通硬化路（西藏实现 80% 的乡镇和 30% 的建制村通硬化路），较大人口规模的撤并建制村通硬化路问题基本解决，群众交通出行条件得到根本性改善。

**客货运输服务水平显著提高。**乡镇和建制村通客车，县城建有二级及以上公路客运站或能力适应的三级公路客运站，主要乡

镇建有客运综合服务站,建制村根据需求建设招呼站。

公路安全水平和应急保障能力显著提高。完成县乡道、通客运线路村道上的安全生命防护工程和现有危桥改造,保障建制村至少拥有一条安全可靠、顺畅通行农村客车的硬化路;国省干线公路安全监管和应急保障能力显著增强。

表1 “十三五”期贫困地区公路交通主要发展指标

指 标	2015 年	2020 年
县城通二级及以上公路比例(%)	92	98
乡镇通硬化路比例(%)	98	100
建制村通硬化路比例(%)	88	100
乡镇通客车率(%)	97	100
建制村通客车率(%)	83	100
县城建有二级及以上客运站比例(%)	60	80
具有农村客运始发班线的乡镇建有客运站比例(%)	85	100

注: 1. 100%是针对具备条件的县城、乡镇和建制村;

2. 上述目标不含西藏。

#### 四、主要任务

《中共中央 国务院关于打赢脱贫攻坚战的决定》提出,“推动国家铁路网、国家高速公路网连接贫困地区的重大交通项目建设,提高国道省道技术标准,构建贫困地区外通内联的交通运输通道。大幅度增加中央投资投入中西部地区和贫困地区的铁路、公路建

设,继续实施车购税对农村公路建设的专项转移政策,提高贫困地区农村公路建设补助标准,加快完成具备条件的乡镇和建制村通硬化路的建设任务,加强农村公路安全防护和危桥改造,推动一定人口规模的自然村通公路”。围绕上述任务要求,结合贫困地区交通运输发展的实际需要,“十三五”期交通扶贫脱贫攻坚重点实施“八大任务”:

### 1. 骨干通道外通内联。

畅通贫困地区对外运输通道,强化贫困地区内部通道连接,促进贫困地区内外互联互通,构建区域发展和脱贫致富的“康庄大道路”。建设重点包括:加快国家高速公路待贯通路段建设,实现贫困地区国家高速公路主线基本贯通;以通县普通国道建设为重点,加快普通国道未贯通路段建设,对无铺装路面、等外路、三级及以下的路段实施提级改造,提高干线公路的服务能力和保障水平,实现贫困地区具备条件的县城通二级及以上公路;推动国家铁路网连接贫困地区的重大项目建设,完善贫困地区机场建设布局,强化铁路、机场的公路集疏运体系建设。“十三五”期,支持贫困地区建设1.6万公里国家高速公路和4.6万公里普通国道。

### 2. 农村公路通村畅乡。

集中力量建设通村畅乡的“幸福小康路”。

一是按照“保基本、惠民生”的要求,大力推进贫困地区剩余乡镇和建制村通硬化路,优先实施建档立卡贫困发生率高的地区的

项目,力争提前一年实现具备条件的乡镇和建制村通硬化路这个托底性目标。“十三五”期,解决西藏、新疆、四川3省区246个乡镇通硬化路,建设里程约8630公里;解决贫困地区2.45万个建制村通硬化路、建设里程约18.6万公里,实现“村村通硬化路”。其中,集中连片特困地区解决1.6万个、建设里程13.1万公里,片区外国贫县解决3474个、建设里程2.2万公里,其他“老少边”县解决4757个、建设里程3.3万公里。

二是围绕“一定人口规模自然村通公路”要求,重点解决较大人口规模的撤并建制村通硬化路问题,“十三五”期建设里程约8.3万公里,解决贫困地区2.1万个撤并建制村通硬化路,实现较大人口规模的撤并建制村通硬化路。其中,集中连片特困地区解决1.4万个、建设里程5.8万公里,片区外国贫县解决3307个、建设里程1.2万公里,其他“老少边”县解决3140个、建设里程1.3万公里。此外,按照中央要求,考虑云南省“直过民族”脱贫攻坚的特殊政治意义、社会效果和国际影响力,解决云南省“直过民族”地区20户以上自然村和“沿边”自然村通硬化路,建设里程约2.5万公里。

### 3. 安全能力显著提升。

完善设施,建设安全便捷的“平安放心路”。

一是在完成国务院办公厅确定的乡道及以上公路安全隐患治理任务的基础上,加强通客运线路村道上的安全生命防护工程建设,重点是对急弯陡坡、临水临崖等安全隐患重点路段加设护栏

(以连续的钢筋混凝土护栏、波形梁钢护栏、缆索护栏为主),并辅以水泥墩、水泥柱、标志标线等安全设施;改造通客运线路村道上的现有危桥,为建制村通客运提供安全保障。“十三五”期通客运线路村道建设安全生命防护工程 10.9 万公里,改造危桥 8660 座、22.5 万延米。

二是因地制宜、分类推进农村客运线路中不能满足安全通客车要求的窄路基路面公路加宽改造,为建制村安全通客车提供保障。“十三五”期支持贫困地区对 13.9 万公里窄路基路面农村公路加宽改造,其中集中连片特困地区加宽改造 9.0 万公里,片区外国贫县加宽改造 2.0 万公里,其他“老少边”县加宽改造 2.9 万公里。

#### 4. “交通+特色产业”扶贫。

按照“强服务,促发展”的要求,建设支撑产业发展的“特色致富路”。继续支持贫困地区实施一批具有资源路、旅游路、产业开发路性质的公路改造建设,优先改善贫困地区自然人文、少数民族特色村寨和风情小镇等旅游景点景区交通条件,促进贫困地区旅游、特色加工、能矿开发、绿色生态等产业落地、发展、壮大,增强贫困地区内生发展能力,加快贫困地区开发式脱贫致富。“十三五”期支持贫困地区约 3.16 万公里资源路、旅游路、产业路改造建设。

#### 5. 运输站场改造完善。

加强贫困地区县城老旧公路客运站改造建设,改善客运站的



服务条件和服务能力,到2020年实现所有县城建有二级及以上公路客运站或能力适应的三级公路客运站。继续推进人口密集且具有农村客运(或城乡公交)始发班线的乡镇客运站(或城乡公交首末站)和建制村招呼站建设,把乡镇客运站建成集客运、物流、商贸、邮政、快递、供销等多种服务功能于一体的综合服务站。“十三五”期支持贫困地区改造建设150个县级客运站和1100个乡镇客运综合服务站。

#### 6. 水运基础条件改善。

继续加强具备条件区域的对外水运通道建设,进一步改善贫困地区重要航道和库湖区水运基础设施条件,继续实施渡口改造、渡改桥工程,推进内河港口集约化、规模化发展,更好适应区域经济社会发展需要。“十三五”期贫困地区规划新增及改善航道里程2600公里,新增80个码头泊位。

#### 7. 公路管养效能提高。

进一步完善权责一致的公路管养责任体系,建立健全管养工作制度,保障管养资金供给,提高管养效能。

一是强化干线公路养护。重视和加强日常养护,保持良好的通行环境和技术状态;继续强化大中修工程养护,及时恢复提升设施使用性能。

二是按照全寿命周期养护成本最小化理念,全面开展预防性养护,实现公路养护由被动防治向主动预防转变。

三是切实加强农村公路养护。完善“县为主体、行业指导、部

门协作、社会参与”的农村公路养护工作机制，全面落实县级人民政府的主体责任，切实做到农村公路管养机构、人员、资金三落实，充分发挥乡镇人民政府、村委会和村民参与作用。发挥好中央和省级资金的引导与激励作用，推动将农村公路养护纳入各级地方政府经济社会发展考核指标体系，加快建立以政府公共财政投入为主，多渠道筹措为辅的农村公路养护资金保障制度。建立适应区域特点的农村公路养护技术规范体系，加大预防性养护和大中修工程实施力度，大力整治农村公路路域环境，切实做到“有路必养、养必有效”。

#### 8. 运输服务保障提升。

着力提高贫困地区基本客货运输服务的能力和水平，更好地服务贫困地区经济社会发展和人民群众安全便捷出行。

一是按照“因地制宜、分类指导”的原则，创新农村客运发展模式，尝试片区经营、冷线热线搭配、预约班车、按需灵活发班等模式，继续推进乡镇和建制村通客车，进一步扩大农村客运覆盖范围，提高贫困地区农村客运通达率。

二是引导地方政府建立农村客运补贴机制，完善政府扶持政策，结合社会资助、社会化运作等方式，促进农村客运“开得通、留得住”。

三是统筹城乡客运资源，有序推进城乡客运一体化发展。积极推广农村班车进城、城市公交下乡，紧密衔接周边重要换乘节点。客流密度相对较大的地区逐步实现农村客运公交化。

四是优化运力结构,结合农村公路条件,研究适合农村客运且便于携带小件快递下乡的车型;研究推出符合农村公路荷载要求和物资运送特征的货车车型。

五是推进“交通+电商快递”扶贫工程,整合交通、供销、商贸、电商、邮政、快递等资源,推进县、乡、村三级农村物流配送网络建设,畅通农产品进城、工业品和生活消费品下乡的物流服务体系,发展农村物流。

六是加强贫困地区农村客货运输从业人员培训,提高贫困地区客货运输服务的供给能力和水平。

七是实施“互联网+交通”扶贫工程,包括构建与全国联网统一运行的综合交通运行监测与应急处置平台,公众出行信息服务平台,以及运输市场信用信息管理与服务系统,并加强与有内在需求的城市群间公共交通一卡通系统的互联互通。

## **五、投资政策**

由于自然地理、历史发展等原因,集中连片特困地区之间、集中连片特困地区内部各县之间、集中连片特困县与国贫县及其他“老少边”县之间经济发展水平参差不齐,发展基础差异较大,“十三五”期交通扶贫投资政策应因地制宜、精准施策。

### **(一)国省干线公路。**

**国家高速公路:**南疆四地州、青海省按建安费的70%安排补助;甘川滇藏区、贵州、新疆、甘肃、云南省按建安费的50%安排补助;海南省、湖北恩施州、湖南湘西州、江西赣州、吉林延吉州、

黑龙江大兴安岭地区享受西部标准,按总投资的30%安排补助;其他东、中、西部一般地区总体分别按25%、28%和30%安排补助。

**普通国道:**具有重要国边防意义的沿边普通国道,连接国高未覆盖的陆路边境口岸的国道,西藏、南疆四地州(含南疆兵团)、四省藏区的普通国道,除西藏由中央承担全额投资以外,其他项目由中央承担全额建安费,地方负责征地拆迁等费用,但考虑到征地拆迁的差异性和复杂程度,地方承担的比例控制在总投资的20%以内。以上项目的收费项目,参照高速公路补助比例安排,并以项目的资本金为补助上限。

其它普通国道建设,以二级公路新改建项目为基准,东、中、西部地区分别按每公里400万元、500万元、600万元安排中央补助;一级公路新改建项目按二级公路标准的2倍执行。在此基础上,进一步对贫困地区倾斜支持:对集中连片特困地区、革命老区补助标准上浮10%;有特殊政策的地区就高执行。

**普通省道:**为弥补地方财政资金投入不足、保障省道持续稳定发展,“十三五”期适量安排中央资金予以支持。各省区根据实际情况,针对不同市(地、州)制定车购税的补助标准,但最高不得高于共同事权普通国道投资补助比例的70%。

## (二)农村公路。

1. 建制村通硬化路属于全面建成小康社会交通运输托底性任务,“十三五”期采取“普惠政策”与“特惠政策”相结合的补助政策,

精准推进。具体政策如下：

(1)考虑同步实施公路安全生命防护工程和路基路面加宽、成本上升等因素,在“十二五”期 50 万元/公里的补助标准基础上,提高 10 万元/公里即增加到 60 万元/公里作为中央投资补助基数。

(2)采用“贫困深度系数”法,根据贫困县的贫困程度实施差异化的投资政策。西藏和南疆四地州继续实行全额投资;其他还有建制村通硬化路任务的县(市、区),按其贫困深度系数在贫困县里的排序位置,分别执行第一、二、三档补助,第三档按基数 60 万元/公里补助,第二档、第一档在补助基数的基础上分别上浮 5 万元和 10 万元。

- 贫困深度系数测算:以国家统计局和国务院扶贫办官方统计指标为依据,综合选取贫困发生率(某县建档立卡贫困人口总数/该县总人口)、农民人均纯收入、人均地区生产总值、人均财政一般预算收入等指标,以 2013 年统计数据为基数,采用如下公式,以县为单位,分别测算贫困深度系数。
- 贫困深度系数 = (某县贫困发生率/贫困地区平均贫困发生率) × 0.25 + (贫困地区农民人均纯收入/某县农民人均纯收入) × 0.25 + (贫困地区人均地区生产总值/某县人均地区生产总值) × 0.25 + (贫困地区人均财政一般预算收入/某县人均财政一般预算收入) × 0.25。
- 贫困深度系数排序:西藏(74 个)和南疆四地州(33 个)共 107 个县(市、区)因实行中央全额投资,不列入分档统计,其余县由高到低排序,按县数的 30%、30%、40%划分为三档,最贫困的县为第一档。考虑到四省藏区地广人稀、建设里程长、难度大的特殊情况,将其 77 个县直接列入第一档。其余非集中连片特困地区和国贫县的西部“老少边”县,按基数档处理。

表 2 “十三五”期贫困地区剩余建制村通硬化路  
补助标准分档统计表

省 份	第一档 县个数	第二档 县个数	基数档县个数		合计 (个)
			集中连片和国贫县 (第三档)	其他“老少 边”县	
内蒙古	2	3	26	16	47
广西	19	8	6	12	45
重庆	0	1	13	0	14
四川	36	14	17	25	92
贵州	15	28	23	4	70
云南	23	15	49	17	104
陕西	7	18	31	21	77
甘肃	43	5	10	6	64
青海	35	3	4	0	42
宁夏	3	2	3	6	14
新疆	0	0	6	41	47
合计	183	97	188	148	616

注：四省藏区 77 个县直接纳入第一档，338 个其他“老少边”县按基数给予投资补助。西藏(74 个)和南疆四地州(33 个)共 107 个县(市、区)按全额投资、未列入分档统计。

表 3 贫困地区农村公路中央投资补助标准汇总表

类 别	平均工程 造价	中央投资补助标准	
		西藏、南疆 四地州	连片特困地区、国贫县、 其他“老少边”县
乡镇通硬化路(万元/公里)	180/150	西藏 180,新疆 150,四川 100	
建制村通硬化路(万元/公里)	90/80	90/80	60/65/70
窄路基路面加宽改造(万元/公里)	22	22	13
村道安全生命防护工程建设 (万元/公里)	14	14	10

危桥改造(元/平方米)	加固	2400	2400	1600
	重建	5500	5500	3800
撤并村通硬化路(万元/公里)		50/70	50	40
云南省“直过民族”地区自然村通硬化路(万元/公里)		45	—	25
资源路旅游路建设(万元/公里)		200/230	200	160

注：1. 乡镇通硬化路平均造价西藏按 180 万元/公里，其他地区按 150 万元/公里；  
2. 建制村通硬化路平均造价西藏按 90 万元/公里，其他地区按 80 万元/公里；  
3. 撤并村通硬化路平均造价新疆四地州按 50 万元/公里，其他地区按 70 万元/公里；  
4. 资源路旅游路建设平均造价新疆四地州按 200 万元/公里，其他地区按 230 万元/公里；  
5. 村道安全生命防护工程建设主要指对通客运线路村道上的急弯陡坡、临水临崖等安全隐患重点路段增设护栏(以连续的钢筋混凝土护栏、波形梁钢护栏、缆索护栏为主)。

### 3. 实际执行过程中，可做如下局部调整：

(1)在保证各建设类别里程规模且建设标准符合交通运输部《农村公路建设管理办法》相关技术要求的前提下，地方交通运输主管部门可结合具体项目的地形条件、建设成本、难易程度，对补助标准进行适当调整(各省可根据本省实际情况明确具有调整权限的部门)，调整幅度不超过 15%，调剂资金仍然用于本规划范围内的农村公路项目建设。

(2)“十二五”末仍未通畅的建制村拟在“十三五”期实行整体搬迁的，各省(市、区)交通运输厅(局、委)可将原计划安排实施的资金，统筹用于移民安置点对外连接公路建设或本规划范围内的其他类别农村公路建设。

(3)对于资源路、旅游路、产业路建设，不拘泥于行政等级，重在其是否具有支撑特色产业发展的功能，技术等级以三级公

路为主。每个县的最终建设规模和具体建设项目由省级交通运输主管部门在本规划范围内统筹确定,交通运输部实行总量控制、切块管理。

### (三)农村客运站点。

“十三五”期继续投入支持贫困地区县城公路客运站和乡镇客运站建设。补助标准为:县城二级及以上公路客运站每个补助 1000 万元、三级公路客运站每个补助 600 万元,主要用于候车室、安全监控、票务用房、邮政快递等建设;乡镇客运综合服务站点每个补助 60 万元,主要用于候车室、邮政快递、物流仓储设施等建设。

### (四)内河水运。

“十三五”期对于长江干线航道、界河航道以外的其他内河高等级航道,中、西部补助标准分别为工程费用的 75%和 80%。对属于地方事权的内河航道、航电枢纽和通航设施建设,维持“十二五”投资政策不变。“十三五”期贫困地区内河水运基础设施建设,按照项目所在区域及属性,执行全国水运基础设施建设相应的投资补助标准。

综合匡算,“十三五”期贫困地区国家高速公路、普通国道、农村公路和县乡公路客运站建设中央投资约 8480 亿元,其中,国家高速公路 2170 亿元、普通国道 3378 亿元、农村公路 2910 亿元、农村客运站 22 亿元。中央投资分别占各类别建设总投资的 26%、55%、73%和 33%,分别占同期全国国家高速公路、普通国道、农



村公路、县乡公路客运站建设中央投资的 54%、55%、74% 和 53%。

## 六、保障措施

### (一) 强化规划组织实施。

1. 加强组织协调。按照习近平总书记提出的“四个切实”要求,切实落实领导责任,把“中央统筹、省负总责、市(地)县抓落实”的管理体制落到实处。交通运输部负责抓好政策制定、项目规划、中央资金补助、考核评价等工作;各省(区、市)交通运输主管部门要高度重视,加强组织领导,优先安排交通扶贫项目,同时建立分工协作机制,加强与发展改革、财政、国土、环保、金融机构等相关部门的协调,优化审批流程,减少审批前置条件,缩短审批周期,保障资金、土地等要素供给。

2. 做好前期工作。国家高速公路和普通国道建设方面,加强跨省(区、市)路线省际路段的线位、建设标准和建设时序衔接,协同推进项目建设;按照“完成一批、开工一批、研究一批、储备一批”思路,加快推进项目前期工作、做好项目储备;切实保障重大建设项目前期工作经费投入,加强技术方案比选和经济可行性论证,合理确定建设方案。农村公路建设项目,鼓励集中打捆审批,提高项目前期工作及审批效率。及时编制“十三五”交通扶贫建设项目财政预算,做好交通扶贫三年滚动财政性资金规划,并加强与国家中期财政规划的衔接。

3. 强化监督检查。加强交通扶贫项目建设管理和质量控制,

强化规划实施动态跟踪与监督检查。结合社会舆论和第三方评估机制,加强对规划实施情况的跟踪分析,及时把握工作过程中的新情况、新问题,适时调整相关政策,进一步增强规划的实效。不断抓好责任分解、监督考核、责任追究等关键环节,建立健全交通扶贫长效机制。

## (二)做好发展资金保障。

1. 加大中央投入力度。按照中央要求,优先保障交通扶贫项目资金,继续加大车购税、中央预算内资金等对贫困地区交通建设的投入,提高补助标准;将农村公路养护资金纳入一般性转移支付,加大成品油消费税用于农村公路养护的比例。发挥好政府投入在扶贫开发中的主导作用,确保政府扶贫投入力度与脱贫攻坚任务相适应,与打赢脱贫攻坚战的要求相匹配。对于国家按标准进行补助的公路建设项目,地方在实施过程中必须保障中央资金足额使用,除本规划规定可以调整的外,不得降低补助标准,调整到本规划外的其他项目。

2. 建立中央和地方投资联动机制。按照激励相容的思路,交通运输部与地方政府共同建立交通扶贫投资联动机制,采取“一年一检、随机抽检、交叉互检”的交通扶贫监督检查机制,将地方政府落实建设资金和相关支持措施、推进项目建设效果等因素与下一年度中央资金安排相挂钩,实行“奖补结合”“扶促结合”“奖优罚劣”的奖惩机制,落实交通扶贫监督检查机制,进一步督促地方落实好交通扶贫主体责任,把交通扶贫脱贫攻坚作为保基本、惠民生

的大事来抓,确保如期完成“十三五”交通扶贫规划目标。地方政府作为农村公路的责任主体,要主动作为,积极出台支持政策,加大地方财政性资金对农村公路建设、管理养护的投入力度,并纳入同级财政预算。在有关资金项目管理规定和实施方案框架内,市县政府要积极整合以工代赈、财政专项扶贫、国土、农林、水利、移民、烟草等目标相近、方向类似的专项转移支付资金用于农村公路建设。

3. 拓宽融资渠道。加强与国家开发银行、中国农业发展银行等政策性金融机构的合作,充分发挥政策性金融机构的中长期投融资优势,争取“两行”组合运用投资、扶贫开发专项贷款等产品,合理定制“低利率、长期限”的融资方案,开辟绿色通道,共同破解交通扶贫建设项目融资难题。“两行”安排抵押补偿贷款和开发金融型贷款,优先用于交通扶贫项目。积极探索交通扶贫财政投入与信贷资金有机结合的新模式,发挥政策性金融和商业性金融的互补作用,利用好信贷资金放大交通扶贫财政投入的效用。

### (三) 巩固和发展“大扶贫”工作机制。

1. 继续做好联系六盘山区、定点扶贫和对口支援等专项工作。根据国务院扶贫开发领导小组的统一部署,交通运输部发挥好六盘山片区联系单位作用,加强交通建设扶贫和干部人才支持力度,积极开展调查研究,强化部际沟通协作,指导、督促、协调六盘山四省区打好脱贫攻坚战。按照中央关于定点扶贫和对口支援工作的

新要求,完善工作机制,瞄准建档立卡贫困户脱贫和贫困县摘帽,集合资源,加大力度,统筹推进定点扶贫四川省黑水、小金、壤塘、色达等四个县和对口支援江西省安远县的工作,帮助当地群众加快脱贫致富。

2. 动员社会力量参与。加强与扶贫部门和其他行业部门的合作,用好对口扶贫政策,鼓励片区定点扶贫和对口扶贫单位参与片区交通建设。倡导各省区政府实施省内共济互助政策,以财政强县为主体,实行强县带弱县的对口帮扶。大力倡导社会扶贫,鼓励企业、个人对交通扶贫项目捐资、捐助。引导社会资金投入农村公路建设,鼓励采取拍卖路桥冠名权、“路、站、运一体化”开发沿线经营服务设施等形式拓宽农村公路筹资渠道。

3. 创造良好交通扶贫环境。重视发挥广大基层群众的首创精神,动员全社会力量广泛参与交通扶贫事业。积极构建政府主导、社会支持、群众参与的农村公路建设管理体制,营造全民“建路、爱路、护路”的良好环境。鼓励各级地方政府在农村公路建设中推广“七公开”制度,做到信息公开透明、阳光操作。广泛宣传交通扶贫的政策、成就、经验和典型事迹,构建政府部门、社会力量和广大群众共同支持和参与交通建设的良好氛围。

#### (四)加强人才培养和科技支撑。

做好贫困地区干部人才支持和培训扶贫工作。继续将交通扶贫与干部人才培养锻炼相结合,健全扶贫挂职干部选拔任用、考核评价、监督管理、服务保障等工作机制。紧密结合贫困地区交通建设发展目

标任务和干部人才队伍特点,加大教育培训支持帮扶力度,为贫困地区区域发展与脱贫攻坚提供强有力的交通智力支持和人才保障。加强对集中连片特困地区公路建设、公路安全生命防护、灾害防治等技术的研究,加快新技术、新标准在贫困地区的推广应用。

## 附件

# 规划范围说明

“十三五”时期是全面建成小康社会决胜期和脱贫攻坚的冲刺期,《中共中央 国务院关于打赢脱贫攻坚战的决定》明确提出,要重点支持革命老区、民族地区、边疆地区、连片特困地区脱贫攻坚。

按照中央要求,“十三五”交通扶贫规划把集中连片特困地区、国贫县、革命老区县、少数民族县、边境县均纳入规划范围,合计 1177 个县,具体包括:

(一)集中连片特困地区指《中国农村扶贫开发纲要(2011—2020 年)》明确的六盘山区、秦巴山区、武陵山区、乌蒙山区、滇桂黔石漠化区、滇西边境山区、大兴安岭南麓山区、燕山—太行山区、吕梁山区、大别山区、罗霄山区等 11 个连片特困地区,以及国务院已明确实施特殊政策的西藏、四省藏区、新疆南疆四地州(含新增的阿克苏地区),共计 689 个县。

(二)国贫县指 2006 年经国务院扶贫开发领导小组认定的 592 个国家扶贫开发工作重点县,其中 442 个县被纳入了集中连片特困地区。集中连片特困地区加上片外国贫县合计 839 个县,其中 185 个县属于革命老区县,417 个县属于少数民族县,74 个县属于边境县(各类别有重叠交叉)。

(三)革命老区县指国家发展改革委印发的赣闽粤原中央苏

区、陕甘宁、左右江、大别山、川陕等五大老区振兴发展规划中确定的老区县、苏区县,以及确定参照西部政策执行的福建省闽东革命老区 11 个县(市、区)和按照精准扶贫政策执行的广东省海陆丰革命老区 9 个县(市、区),共计 385 个县(市、区)。其中 185 个县已纳入集中连片特困地区和国贫县。

附表 1 集中连片特困地区和国贫县分布统计表

省 份	集中连片 特困地区(个)	片外国贫县 (个)	贫困县中的 老区县(个)	贫困县中的 民族县(个)	贫困县中的 边境县(个)
河北	22	23	0	3	0
山西	21	15	0	31	0
吉林	3	5	0	4	3
黑龙江	11	9	0	0	4
安徽	12	8	10	0	0
江西	17	7	21	0	0
河南	26	12	11	0	0
湖北	26	2	8	10	0
湖南	37	3	0	14	0
内蒙古	8	23	0	0	4
广西	29	4	23	33	5
重庆	12	2	1	4	0
四川	60	6	19	44	0
贵州	65	1	17	42	0
云南	85	3	8	62	21
陕西	43	13	46	0	0
甘肃	58	0	13	18	0

省 份	集中连片特困地区(个)	片外国贫县(个)	贫困县中的老区县(个)	贫困县中的民族县(个)	贫困县中的边境县(个)
青海	40	2	0	35	0
宁夏	7	1	8	8	0
新疆	33	6	0	32	16
西藏	74	0	0	74	21
海南	0	5	0	3	0
东中部地区	175	89	50	65	7
西部地区	514	61	135	352	67
合 计	689	150	185	417	74

(四)少数民族县指根据《中华人民共和国民族区域自治法》认定的少数民族自治县(旗);边境县指经国务院认定的中国陆地边境县(市、旗)。

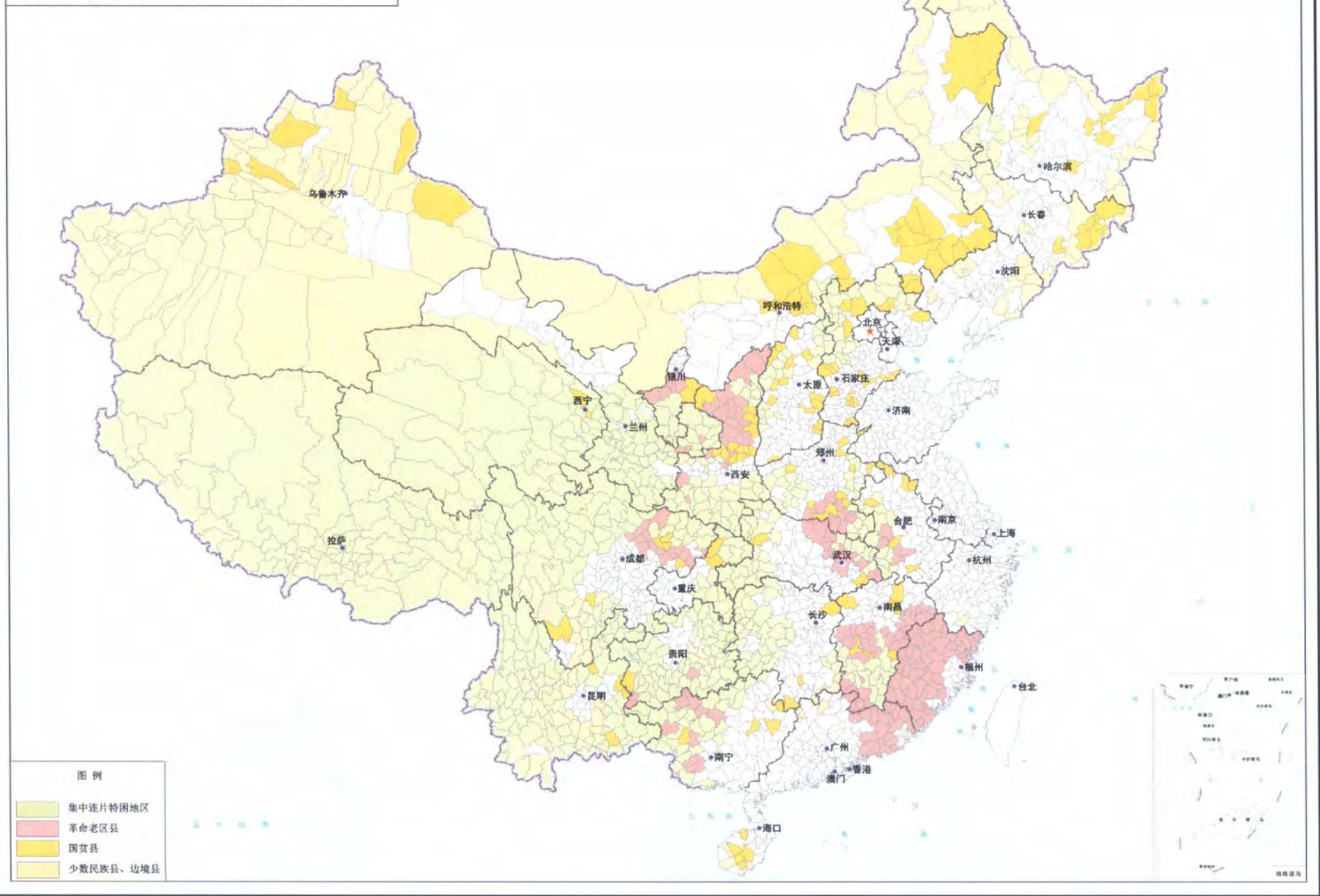
附表2 “十三五”交通扶贫规划范围分布统计表

省份	县区总数(个)	集中连片特困县(个)	片外国贫县(个)	其他“老少边”县(个)	合计(个)	所占比例	其中:革命老区县(个)
河北	172	22	23	3	48	28%	0
辽宁	100	0	0	12	12	12%	0
浙江	90	0	0	1	1	1%	0
福建	85	0	0	52	52	61%	52
广东	121	0	0	25	25	21%	22
海南	20	0	5	3	8	40%	0
山西	119	21	15	0	36	30%	0
吉林	60	3	5	11	19	32%	0
黑龙江	128	11	9	15	35	27%	0



省份	县区总数 (个)	集中连片 特困县(个)	片外国贫 县(个)	其他“老少 边”县(个)	合计 (个)	所占 比例	其中:革命 老区县(个)
安徽	105	12	8	8	28	27%	18
江西	100	17	7	33	57	57%	54
河南	159	26	12	11	49	31%	22
湖北	103	26	2	15	43	42%	23
湖南	122	37	3	1	41	34%	0
内蒙古	102	8	23	16	47	46%	0
广西	110	29	4	12	45	41%	32
重庆	38	12	2	0	14	37%	1
四川	183	60	6	25	91	50%	37
贵州	88	65	1	4	70	80%	19
云南	129	85	3	17	105	81%	8
西藏	74	74	0	0	74	100%	
陕西	107	43	13	21	77	72%	67
甘肃	86	58	0	6	64	74%	16
青海	43	40	2	0	42	98%	0
宁夏	22	7	1	6	14	64%	14
新疆	101	33	6	41	80	79%	0
合计	2567	689	150	338	1177	46%	385

附图 “十三五” 交通扶贫规划范围示意图



---

抄送：国务院扶贫办、国家发展改革委、财政部。

---

交通运输部办公厅

2016年8月2日印发

---

