

# 公路养护工述职报告 公路养护业务述职报告 报告(汇总5篇)

报告是一种常见的书面形式，用于传达信息、分析问题和提出建议。它在各个领域都有广泛的应用，包括学术研究、商业管理、政府机构等。那么报告应该怎么制定才合适呢？这里我整理了一些优秀的报告范文，希望对大家有所帮助，下面我们就来了解一下吧。

## 公路养护工述职报告篇一

我叫鲁xx男，现年49岁。高中学历，系xx县公路局朱仑工班养护一线职工。

本人于1982年参加公路养护工作，至今已有31年工作年龄。先后在市郊公路局和xx县局工作，1992年调到xx县至今。31年的工作经历，使我深深的体会到：工作的艰难辛苦让我曾经彷徨和失落；工作中的一些成就让我自豪和振奋。回忆过去，还是感到欣慰和骄傲。展望未来，充满了希望和寄托。高中毕业后，从事一线工作至今，实践中充满了血泪和心酸。为了做好自己的本职工作，我主要做了如下几件事：

一、努力学习各类知识，不断地提高自己。先后学习了《公路养护》技术知识，并结合自己的工作实践，提高自己的工作水平。学习了党报党刊和法律知识，关注国家时事，分析、了解国家政治动向，提高自己的政治理论水平。学习先进、劳模和优秀典型，拜师讨教，提高自己的思想素质。

二、努力工作、拼命工作力争做一名合格工人。刚参加工作时，确实感到职业的辛劳，虽有彷徨，但从不气馁、悲观，总是相信：没有春的辛勤耕耘，不可能有秋收获。公路养护工作是一项辛苦的服务性的工作，没有吃苦耐劳和拼搏的精神，是无法坚持到今天的。没有崇高的职业道德理想和无

私奉献的牺牲精神，就不能算一名合格的职工。也只有认真工作，才能报效社会和对得住党的培养。31年来，我扎实工作，担任基层骨干20多年，在早年的工作中，还光荣的加入了中国\_。

三、争做一名优秀的\_员。为了公路事业的发展 and 繁荣，我总是积极建言献策，竭尽所能，从来都是知无不言，言无不尽。为一线养护工作的开展，作出了自己应有的贡献。当然，自己也存在一些不足和缺点。主要是：

- 1， 家庭负担重，常感力不从心。
- 2， 胆小怕事，工作力度不足。
- 3， 进步慢，主要是自己文化少。

## 公路养护工述职报告篇二

一、20xx年养护管理工作措施及各项工作完成状况：

(一)加大公路养护管理工作力度，提高养护质量，认真按照我局经济职责制的有关要求，重视加强公路日常养护工作，端正思想，改变观念，确保公路安全畅通，用心完成上级下达的各项路况指示。今年我局公路管养里程，检评里程，其中中国省干线公里，检评里程公里，完成国省干线优良路率，差路率1%，全面完成半年路况管理目标。

(二)加强养护工程管理力度，严格抓好工程质量关，加快施工进度，按时按质完成工程任务。今年由于区局年度计划下得比较晚，实施时间十分紧迫，我局根据本局的实际状况，合理调配内部资金，年初尽早预安排一些工程项目，尽早施工，区局计划下达后，各县局更加强检查监督工作力度，认真做好施工中间检查验收工作，使存在问题早发现早解决，防止时间仓促、被动造成质量隐患和工期拖延等不良现象，

截至20xx年11月27日为止，路基大中修工程完成36项/万元；桥涵大中修工程完成21处/万元；砂石路面大中修工程完成86900平方米/34万元；沥青路面大修工程完成460050平方米/6331万元；沥青路面中修工程完成456040平方米/2095万元；水泥路面中修工程完成480平方米/11万元；公路危险路段改善工程万元；办公用房修建完成1处/45万元；养护站修建完成3栋/700平方米/100万元；其他房屋建筑物完成1处/万元；沥青站场建设6座/90万元。除个别房建工程因征地报建原因未能完成外，其余工程均能按计划实施，较好地完成上级下达的计划和突击性养护工程任务，工程质量全部到达合格以上。

(三)加强路容路貌的整治工作，重点对路肩、排水设施、支挡构造物进行整治，尤其是以经过村镇或石质困难地段的路段作为重点治理对象，增大资金投入，加大整治力度，路容路貌有了很大的改观。

(四)切实水毁预防抢修工作。为确保公路安全畅通今年我局共投入水毁抢修资金万元，及时恢复路况，使路况质量恢复到原有水平或进一步提高。

(五)加强公路交通安全标志设施的管理、更新工作。今年我局共分两次进行标志标线的补缺更新工作，并利用区公路局交通安全标志管理系统进行档案管理，对道路上的各类交通标志进行调查统计，对缺损的部分道路交通标志标牌及时设置、及时埋设，今年我局完成设置标志标牌513块，防护栏3905米，总投资万元。

(六)加强安全生产意识，防患于未然。我们始终把安全生产工作放在工作的重点来抓，经济责任制中制定完善了安全生产制度，要求签订安全职责状，深入基层工地坚持带头穿戴标志服，同时要求工人上路必须要穿戴标志服，施工作业要设置施工安全标志，规范养护作业安全管理和操作规程。对尚存的危桥、危涵、危树、危险路段也作了全面排查治理，杜绝安全事故发生，确保行车安全保证公路应有的服务水平。

尽快修复出现险情的危涵危桥，清理边坡危石等工作。

(七)用心推广公路养护新技术、新工艺，应用先进的养护技术和科学管理方法，改善养护手段，提高养护技术水平。近几年来，我局用心探讨和引进新技术、新工艺，推广应用，加强路面养护，近年来使用的新技术和新工艺比较多，都以得良好的效益。

(八)加强桥梁、涵洞、隧道养护工作，及时对桥梁、涵洞、隧道和安全设施维修加固。平时检查当中，一旦发现桥梁栏杆及其构造物出现损坏，都及时计划安排进行维修，要求年底前务必完成维修任务，要求对桥梁泄水孔堵塞及时清理，对锥坡、桥台杂草全面清理，对桥台跳车全面修复，加强对危桥的整治力度，确保桥梁涵洞安全使用。

(九)加强公路养护工程施工招标投标的管理，规范公路养护工程施工招标投标活动，保护招标人和投标人的合法权益，确保养护工程质量，提高投资效益。根据\*\*区交通厅下发的《转发\_分路养护工程市场准入暂行规定和公路养护工程施工招标管理暂行规定的通知》和自治区公路管理局下发的《关于印发\*\*区公路管理局公路养护工程招标投标实施细则(施行)的通知》的精神，对今年的公路养护工程施工招标投标工作，坚持公开、公平、公正、诚实守信的原则，根据采用邀请招标的形式，在遵循《\_招标投标法》的原则下，根据公路养护工程的特点，工期和技术要求等因素，我们适当地简化了招投标法规定的文件资料及程序，对100万元以上的工程实施了投标工程。同时组织各县(市)局有关人员招投工作进行观摩学习，鼓励各县(市)局用心参与，公平竞争。

二、几点体会：

以上是我们在20xx年度中所做的主要工作，取得这样的成绩，主要是我们在上级主管部门大力支持和正确的领导下，依靠广大干部职工同心协力共同奋斗的结果，在养护工作中我们

认真总结经验，不断完善各项管理制度，切实抓好公路养护生产管理工作，在措施上，内部推行了企业化管理，实行路养护、工程、事业费等切块包干，管理的模式由原先的养路料细密管理转化为宏观管理，行使好科员相关职责，充分调动，发挥科员和各局养护技术干部的主观能动作用，使之工作职责清楚、目标明确，奖罚分明，同时多给县局用心主动权，提高基层单位的主观能动性，全面推行目标承包制，各县(市)公路局所承包的目标职责层层落实，油路路面实行计量养护，路基实行包干养护，制定“八定一包”承包制，定投资；定备料数；定路况指标；定路况总分；定路面分值；定路基分值；定养护里程；定人员；养护工程实行内部招标制。

考核实行了“量”化管理，各县(市)局养护工作实行一把手负责制，贯彻“以公路养护管养为中心”的方针，对局承包的目标职责负全责；局领导班子主要精力抓好养护管理，局长亲自抓养护工作，确定一名副局长专职管养护，养护工程股股长具体抓现场实施，狠狠抓住质量管理，提高养护修补质量水平等等有效措施取得的，今后的工作中，我们只有继续以公路管养为中心，不断完善各项管理制度，严格考核，把各项工作真正的落实到实处，同时，只有提高养护工人的收入，一心一意为基层养护生产一线服务，稳定一线职工的思想情绪，提高工人的工作用心性，紧紧依靠广大珠线养护职工的群众力量，我们的工作才会为不断地取得新的成效。

### 三、下一步工作计划：

- 1、做好迎接区局年终公路检查的各项准备工作。
- 2、继续抓好路面养护，确保路况质量，提高路面平整度。
- 3、进一步加大年度计划养护工程施工管理，确保工程质量和实施进度。
- 4、加强危桥技术状况调查和病害防治监控工作。

5、继续加强安全生产工作。

## 公路养护工述职报告篇三

季有利的绿化时机，组织全体道班职工不畏艰苦，全力投入到公路绿化工作中，补种绿化里程30公里，在s220□s329上补植垂柳、小叶女贞、百日红、紫荆等花木8000多棵，草皮、小灌木、行道树，三位一体，层次分明。“畅、洁、绿、美”的公路环境既亮化、美化了临颖，也为临颖公路养护建设起到了积极的推动作用，使我县公路得到了市领导的充分肯定。

2. 针对于路肩上出现的高草严重损坏路容路貌，我狠抓高草的铲除工作，从3月份起到11月份，共铲除高草98257立方米。

3. 抓好gbm工程。做好我县局公路沿线绿化、美化工作，及时对边坡、边沟进行修整，使边坡保持平顺、坚实，带领养路工进行树木刷白和路缘石刷白等工作，截止到11月底共刷白行道树16374棵，路缘石公里，使公路达到标准化、美化的要求。

4. 保洁美化工作。对养路工实行养护责任制，包干到人，分组分段工作，签订养护责任状。每日查看养路工出勤情况，每月26日召开养路班长会议，总结出勤工作情况，养路工上路率达到99%，全年保洁量为。

### 5. 病害修复工作

每天按时上道巡查，对公路病害和损坏的设施及时申请修复。并在7月份对路况调查后，进行了一次全面修复工作，对于g107出现的因水毁路面严重损坏情况，立刻进行了修复工作，截止到今年11月份共挖补坑槽平方米，郟石线挖补坑槽3000多平方米。，好路率达到100%。

## 6. 治危治险保安全

重视危桥改造治理工作。我及时的上路排查，消除安全隐患，抓好安全生产，

是确保公路养护效率得到不断提高的重要因素，投入资金23万元，更新、配置安全生产设施，安装安全警示桩，维修瓦店街护城渠危桥1座，排查安全隐患10处。

### 四、存在的主要问题：

1. 在经济困难时，遇到棘手问题时容易产生急躁情绪。
2. 充分发挥副职干部的助手作用不够。
3. 制定的规章制度流于形式的地方不少。

述职人：\*\*\*

xx年二月十三日

## 公路养护工述职报告篇四

我的述职报告分三个部分：

一、公路工程施工与管理；

二、工会工作；

三、对照检查。

先汇报公路工程工作。今年的公路工程建设任务较重，主要有：\_\_\_7公里乡路建设工程，造价260万元；\_\_\_5.6公里乡路建设工程，造价120万元；\_\_\_5.08公里乡路路基病害处理

和路面补强工程，造价200余万元。遇到的困难也比较多，主要表现在以下几个方面：一是人员少。公司配备工程技术人员6人，加上临时借调人员和驾驶员共8人，要负责三项工程的施工与管理工。二是资金短缺。这三个工程建设项目中，有两个工程属于低价中标，所有资金都要靠企业自筹。三是施工难度大。今年雨水大，缩短了有效工期、增大了成本和施工难度。仅\_\_工地就因雨水不能及时排出和当地农民阻挠施工耽搁了二十多天。这种情况下，我们努力拼搏、科学组织施工、加强管理，克服困难，保证了工期和质量。\_\_和\_\_工程结余约达30万元。

能取得这样成果的原因，大致有二点：

一是公司的正确领导。为了锻炼队伍加强一线力量，李总做出了机关全员下工地的决定，并全力支持工程建设。他重点抓资金和后勤保障工作，还经常深入工地，现场指挥，与职工一起摸、爬、滚、打。

二是职工的努力拼搏。公司上下团结一心，迎难而上，积极创造条件组织施工。

## 公路养护工述职报告篇五

近年来，随着我省农村公路(包括县道、乡道和村道公路)的大规模建设以及路面改造工程的实施，农村公路的数量和质量都有较大幅度地提高，农村运输条件和投资环境大为改善，有效地推动了农村城镇化进程，有力地促进了社会主义新农村建设。但由于我省农村公路量大面广、地区差异较大，加之养护管理运行机制不够健全，农村公路养护管理“缺位”、养护资金不到位等问题日益突出。今年，根据《国务院办公厅关于印发农村公路管理养护体制改革方案的通知》(国办发〔20\_\_〕49号)的精神，结合我省实际，我们拟定了《浙江省农村公路养护与管理办法》和《浙江省农村公路养护与管理体制改革方案》，对农村公路养护管理责任主体、职责分工

等进行了规范，为理顺农村公路养护管理的各种关系、健全养护管理机制奠定了基础。

为进一步加强农村公路养护管理，提高农村公路养护管理质量和水平，探索适合我省实际的农村公路养护管理模式，省厅将《关于我省农村公路管养模式的探讨研究》列为今年重点调研课题。为此，我们在前两年农村养护管理体制、运行机制等有关问题研究的基础上，再次就农村公路养护管理模式问题进行了专题调查和研究。通过对浦江、海盐、安吉等各具特色的农村公路养护管理实践探索和分析，同时借鉴省外养护管理经验，对群众性养护、分段养护、道班养护、专业养护等养护模式进行了分析、研究和探讨，形成本调研报告。

## 一、我省农村公路养护管理基本情况

### (一)农村公路现有里程和规模

据统计，截止20\_\_年底止，全省农村公路(县、乡、村道)总里程为85643公里。按目前行政等级标准分，其中：县道23097公里、乡道15873公里、村道46673公里；按技术等级分，其中：一级公路1019公里、二级公路3648公里、三级公路6935公里、四级公路43895公里、等外公路30146公里(其中准四级公路13527公里)；按路面类型分，其中：水泥砼路面36329公里(其中县道9384公里、乡道5703公里、村道21242公里)、沥青混凝土路面8965公里(其中县道5016公里、乡道655公里、村道3294公里)，简易铺装路面17089公里(其中县道8549公里、乡道3589公里、村道4951公里)，未铺装路面23258公里(其中县道147公里、乡道5926公里、村道17185里)。铺装路面公路里程合计62384公里，占农村公路总里程的72.84，到2020\_\_年底乡道砂石路面改造工程完成后，铺装路面公路里程将增加5000多公里，达到67000多公里。

### (二)农村公路养护管理体制现状

20\_\_年前我省各市、县均设有专业和县乡两个公路管理机构，分别负责国省道和县乡公路的养护管理工作，20\_\_年养护体制改革后，实现了两合并，即：所有市和绝大部县(市)专业与县乡公路养护管理机构合并，国省道、县乡道公路养护管理职能统一由市、县(市)公路管理机构负责，部分市、县(市)公路管理机构内相应增设了县乡公路养护管理内设机构。

目前，我省农村公路养护管理中，县道和乡道大部分已纳入交通公路部门管养范围，基本上实行“条块结合，以县为主”。村道公路的管养，由于目前的法律法规没有明确规定，一直未纳入交通公路部门管理范围。在养护资金安排上，目前仍沿袭过去(两合并前)专业养护经费和县乡养护经费分别安排下达的方式。县乡养护经费由省汽车养路费切块补助一部分，不足部分由地方自筹解决(手拖费安排一部分，地方财政预算安排一部分)。

### (三)农村公路养护生产运行机制

目前，县道公路的养护生产(包括日常养护和大中修工程)基本上采用国省道的养护运行机制，走养护市场化的路子，主要由专业养护队伍(养护公司)进行养护，公路管理机构负责行业管理。乡道公路的日常养护工作主要由乡镇政府负责，公路管理机构负责行业指导和给予一定的经费补助(或以奖代补)。

我省乡村道的养护生产运行机制归纳起来大体上有以下几种模式：

模式一：由乡镇成立固定的专门养护队，负责乡村道的日常养护和大中修。养护队有固定的工作场所，并有少量的机具设备；养护资金由交通部门补助一部分，不足部分由乡镇财政解决。这种模式一般在经济较发达的乡镇采用较多。

模式二：乡镇政府按行政区域将乡村道公路的路面保洁、巡查、行道树维护等日常管养工作分段包给沿线村委会，再由村委会将乡村公路养护工作承包给村里的农户。大中修工程通过招投标，由专业队伍施工；养护资金由交通部门补助一部分，不足部分由乡镇财政和村委会解决。

模式三：由村委会组织，一年对行政区域内的乡村公路集中进行二、三次季节性、不定期的突击养护(保洁和少量的维修)。这种模式在经济欠发达地区(特别山区)采用较多。养护资金由交通部门补助一部分，不足部分主要通过投工投劳解决。这种模式养护成本相对较低，但缺乏长效的管理手段，而且养护质量较差。

## 二、目前我省农村公路养护存在的主要问题

### (一)农村公路路况总体水平较低，区域间差异较大

由于经济发展不平衡、地域差异较大，加之长期养护管理“缺位”，致使农村公路基础薄弱，路况总体较差，公路等级普遍较低，绝大部分为准四级或等外公路。且绝大部分乡村道路的桥梁又是由民间桥梁改造利用，病危桥梁较多，道路安全设施、标志标线也不够齐全。

### (二)农村公路养护管理主体不明确，责任不落实

《公路法》对县道、乡道公路的养护管理主体作了规定，但对村道养护管理的责任主体没有明确规定。由于村道公路至今未有明确定义、管理主体不明确，养护管理严重“缺位”。虽然县道和部分乡道养护由县交通局或所属的公路管理机构负责，乡道养护责任归属乡镇，村道养护责任名义上也落实到乡镇，但因经费无着落，乡镇基本上不管。农村公路养护管理“缺位”现象仍普遍存在。在地方政府方面，由于乡村道公路养护管理的责任主体不明确，部分乡镇认为乡、村道路建好以后，养管工作就是交通部门的事，没有把乡村公路

的管养工作纳入正常的政府行政管理和公共服务的范畴，个别地方还出现损坏或破坏乡、村道路的现象。而且，地方政府重建轻养现象也较为突出。

(三)农村公路养护资金投入严重不足，养护资金缺少来源，资金筹措缺乏相应的保障机制，正常养护无法维持。

20\_\_年公路养护体制改革后，县道和乡道养护经费主要由汽车养护费切块补助和地方手拖费、摩托车费补助解决。但由于长期以来政府及有关部门重视公路建设的投入，忽视养护管理的投入，使得县乡道公路养护经费不能足额到位，县乡道公路养护管理不能到位。

村道公路由于一直未纳入交通公路部门的管养范围，没有正常固定的养护经费来源，而多数村在修建村道公路时已负债累累，根本无法筹出资金来养护，导致村道失养情况普遍严重。加之农村费税改革后，财政支付转移用于农村公路养护的资金太少，农村公路养护资金得不到有效保障。如，温岭市现有机动车保有量近26万辆，并将以35的速度快速增长。目前超限运输问题严重，公路养护成本大为增加，但养护资金投入甚少；仙居县每年通过支付转移的农村公路养护资金是100万元，其中40万元用于发放县道养路工工资，剩下的60万元由财政核发到各乡镇，用于2392公里乡村公路的养护，每公里年养护资金250.8元。

(四)养护管理机制不健全，养护质量难以保证，缺乏农村公路养管长效机制。由于农村公路养护管理的责任主体不明确，农村公路的养护管理机制无法建立，特别是县、乡、村三级养管体系未真正建立，缺乏农村公路养管长效机制。绝大多数乡镇没有固定的管养机构和专业的养护人员，无论是技术还是设备都无法承担农村公路管养任务，养护质量难以保证。

### 三、建立以县为主的管养体制和运行机制

鉴于我省农村公路及其养护管理的现状，为解决农村公路养护管理“缺位”，改善并提高农村公路路况，推进社会主义新农村建设，我们根据国办发〔20\_\_〕49号文件精神，结合我省实际，拟定了《浙江省农村公路养护与管理办法》及《浙江省农村公路养护体制改革实施方案》，提出了我省农村公路养护与管理体制建设的目标是：用三年左右时间，基本建立符合我省实际的、新型的“统一领导、分级管理、条块结合、以县为主”的农村公路养护与管理体制和“管养分离”的运行机制，实现农村公路养护与管理工作的正常化、制度化和规范化，确保农村公路路况良好、路产完整、路权得到有效保护。

### （一）明确责任主体，建立健全农村公路养护管理体制

各级人民政府应将农村公路的管理纳入管理工作的范畴。县级人民政府是农村公路养护与管理的责任主体。乡级人民政府和村级组织，应当切实认真履行上级政府制定农村公路管理、养护、保护以及养护资金筹措等方面的具体职责，明确相应的职能部门或专职机构，并落实农村公路养护管理生产专职人员。

各级交通主管部门作为政府执行部门，应将农村公路的管理养护工作纳入行业管理范畴，加强指导、考核、监督。其所属的各级公路管理机构作为公路行业管理的实施部门，应落实人员、增设相应的内设机构。省级公路管理机构增设农村公路养护科，市级增设农村公路养护科（原有县乡养护科的可改称为农村公路养护科），县级相应增设农村公路养护科。农村公路养护技术管理人员每个县级公路管理机构增加15-25名，省市级公路管理机构增加15-25名，切实履行农村公路养护管理的监督、指导、管理职责。

### （二）建立稳定、长效的农村公路养护与管理资金渠道

各级人民政府和村级组织都应按照“县乡自筹、省市补助”

的原则，积极组织筹措农村公路养护与管理资金，建立由财政投入、养路费和其他资金共同组成的多渠道的农村公路养护与管理资金筹措机制，建立健全养护资金的保障体系。由于农村公路量大面广，养护经费全部由国家承担目前尚不可能，应不断拓宽多种资金筹措渠道：即除手拖费全额用于农村公路养护外，省、市在政策允许范围内争取补助一部分，县财政列出专项资金承担一部分，乡镇也自筹一部分(可以通过投工投劳形式解决)，积极鼓励社会、个人捐资等。

(三)实行管养分离，推进农村公路养护市场化，利用市场机制合理配置公路养护资源，逐步建立科学、高效的公路养护运行机制。

农村公路养护管理可实行“分级管理、分级养护”的管养运行机制，逐步形成“政府监督、行业管理、主体负责、承包人实干”的四级农村公路管养保证体系。推行招标养护、委托养护、合同养护、承包养护等模式，建立健全养护市场。农村公路大中修工程通过招投标方式选择有资质的养护施工单位；日常小修保养由行政村落实农民养护工具体负责养护。养护形式可多样化：平原地区乡镇可在养护里程较多的区域成立农村公路养护站，集中负责该片区的农村公路养护；山区养护里程短的或路线比较偏的农村公路养护，可承包给个人或家庭养护，根据农业生产特点，实行弹性养护制，忙时干农活，闲时养村道，不拘形式养好路。农民养护工按照养路的好坏或达标率，从村委员会或乡镇政府领取劳动报酬。公路部门负责做好监管和技术指导，并负责培训农民养护工，真正做到：责任在乡镇，实施在村组，受益在群众。

(四)建立健全农村公路养护管理考核长效机制。

建立和完善县、乡(镇)、村农村公路养护管理考核机制。省里应抓紧出台农村公路养护标准和管理办法，为养护工作监督考核提供依据。县级政府要将农村公路养护纳入对乡镇考核的内容，乡镇政府要明确一名副职领导专职负责此项工作。

乡(镇)政府要建立对村的养护管理考核机制。建立养护经费拨付激励机制，将拨付的资金与农村公路养护路况直接挂钩，行业部门与乡镇签订合同，实行定期目标考核，并将考核结果公示，根据考核结果拨付养护资金和奖励经费，确保农村公路的养护质量。金华市浦江县就是通过考核激励机制，加强农村公路养护管理，取得了较好的成效。

#### 四、因地制宜，采取多种养护管理模式

由于我省农村公路总量和增量很大，地区差异也比较大，其养护管理的模式不应搞全省“一刀切”，要区别发达县市和欠发达县市、平原地区和山区、低等级公路和高等级公路的差异，走专业管理和乡村基础管理相结合、专业养护和乡村养护相结合的新路子，充分发挥公路站、交调站、村级组织等基层单位的作用，因地制宜，积极探索适宜当地情况的管理方式。

##### (一)农村公路的管养模式分析

根据国务院国办发〔20\_\_〕49号文精神，农村公路养护管理按照“统一领导、分级管理、条块结合、以块为主”的原则，形成国家、省、市(地)、县四级交通行业管理，县、乡(镇)政府、村或交通部门分级实施的管养体制。农村公路管养的多方参与已成为突出的特点。农村公路的管养既有直接实施者，又有多个间接参与者，既有行业管理者，又有具体组织实施者。农村公路养护管理按照生产的机械化和专业化程度不同，基本可以分为四种，即：群众突击季节性养护、分段承包养护、道班养护、专业公司养护。

1、群众突击季节性养护。这曾经是农村公路养护中采用最多、最为广泛的一种方式。费税改革前，许多地方都规定农村居民必须承担法定公路建勤义务工和车辆建勤工，利用农闲季节集中养护农村公路。该方式组织者一般是乡级政府或者村委会，群众出劳动力，市(县)交通部门或乡级政府补助部分

砂石材料费。主要适用于道路等级低、交通量少、专业机械化难以开展的乡道和村道，尤其是路线长、人口密度低、地形条件相对恶劣的山区公路。该方式最大优点是充分发挥了农村劳动力资源丰富的长处，在一定程度上弥补了相对缺乏的农村公路养护资金。但随着费税改革的实行，“两工”逐渐取消，从政策上讲，村民已经没有进行农村道路养护的义务，其适用范围缩小到通过“一事一议”的村道养护。

2、分段承包养护。分段承包到户的农村公路养护方式，一般是根据路段等级、交通量大小、养护材料远近等测定每公里所需养护经费，然后以招投标的方法承包给农户并签订承包责任书。组织者一般为市县级公路养护部门或者乡级政府。该方式是专业化、市场化养护公司的雏形或者低级形式，主要用于交通量少、等级较低的一般农村道路。养护内容也仅限于路基、路肩、边坡和低等级路面的日常性养护。优点在于易于组织，在一定程度上引进竞争降低了养护成本，且小规模零星作业方式，比较符合农村公路分布广的特点。

3、道班养护。这是目前农村道路使用最为广泛的一种方式。主要分为三类：一类是由县级交通管理部门负责，以道班的形式在重要农村道路沿线布设；另一类是由地方交通主管部门领导，在乡级政府成立派出机构，如交管所或者交管站，从事养护生产；第三类由乡政府领导的机构对乡道进行养护。该方式优点是具备一定的养护机械和相对固定的人员，道路养护质量较高，基本能够完成除大中修外的农村公路和桥涵的养护工程。缺点在于养护生产与养护管理没有分开，上述这些机构在一定程度上发挥管理职能，养护生产的效率较低，一定程度上存在着“养人不养路”的现象。且乡级政府领导的养护机构多属临时性机构，常常面临资金困难，养护队伍也不够稳定。

4、专业公司养护。养护公司是拥有独立注册资金、相应设备及技术人员和施工资格，在工商税务部门注册登记，具有独立资金调配和人事权利，在法律上与公路管理部门处于独立平

等地位，真正面向市场的经济实体。按照性质可分两类：一类是适应市场要求，由社会性资金投入建立起来的股份制公司；另一类是由原来的公路管理机构剥离管理职能后，经过改制建立起来的股份制公司。专业公司养护真正实现了养护的管理与生产分离，最大限度地提高了养护资金的使用效果，同时养护公司从具体的事务管理脱离出来，转向合同管理，公路养护质量高、效率高。其缺点在于，由于农村公路分布相对分散，对于农村公路养护市场不够大的地区，尚难以全面推广。且农村公路养护采取专业公司养护的方式，还存在以下问题：一是农村公路养护市场主体较少，投标不具备竞争性；二是资金问题；三是目前对承包商的有效监督机制尚未建立。

## (二)农村公路养护管理模式探讨

根据上述四种养护管理方式的分析，我们认为抓好农村公路养护管理，要将群众突击季节性养护、分段承包养护、道班养护、专业公司有机结合起来，逐步建立起“机构精干、体系完整、职能明确、权责一致、管理顺畅、运转协调、行为规范、有效监督、办事高效”的养护管养体制。

- 1、实现养护管理和养护生产的分离或部分分离。把公路养护生产从管理机构中分离出来，组建农村公路养护公司，实行企业化管理。明确公路管理部门与养护公司为业主与施工单位的关系，对公司养护机构的人事、用工等问题由企业自主进行。对于难以实现管养分离的，可以通过人员分类管理实现部分分离。

- 2、在农村公路养护市场不够成熟或难以发挥市场作用的时候，根据各地的特点和不同情况，积极探索建立和健全专业养护与群众养护相结合，常年养护与季节性养护、流动性养护相结合制度，建立完善各种形式的养护承包责任制，包括分段到户、道班承包等，全面推进定额养护和计量支付。公路管理机构对养护生产的管理要逐步实现合同管理。

3、根据本地区农村公路的技术等级、路面结构型式等特点，制定相应的养护技术标准，推广应用公路养护的新技术、新材料、新工艺、新方法，降低养护成本，发挥养护资金效益。在一定的管理体制条件下，充分实现养护方式的多样性，保证其足够的灵活性，以最大程度利用养护资金。

4、积极培育农村公路养护市场，充分发挥市场配置资源的基础性作用。首先要积极培育县级农村公路养护市场，并逐步融入整个公路养护市场中。改变原有养护在较为封闭的行业内部进行的方式，以提高养护生产效率和资金使用效率，将养护生产逐步推向市场，适应市场化要求。

5、积极筹措包括养路费、财政转移支付和手拖费等各方面资金，逐步实行公示、招标和引入竞争机制，提高农村公路养护供给效率。在养护资金有限的条件下，实行公开招标和引入竞争机制，实现业主、养护施工、养护监理三方面相互监督、相互协调、共同发展的农村公路养护管理新体制。

### (三)农村公路养护的具体组织形式

1、农村公路日常养护的组织形式，由县级交通主管部门和公路管理机构会同乡(镇)人民政府按照因地制宜的原则确定。一般应通过招标等市场化运作方式，选择有相应养护资质的单位实施。农村公路大中修养护工程和县道日常养护可由县级公路管理机构负责。对自然条件特殊，难以通过市场化运作方式选择养护单位的乡道、村道公路，应充分发挥乡级政府和村级组织的作用，根据实际情况，采取委托、个人(农户)分段承包等多种形式的养护方式，同时农村公路日常养护工作，也可以通过竞争方式承包给公路沿线的村民，促进农民就业和增收。

同时，鼓励干线公路、农村公路大、中修工程捆绑招标，面向社会公开择优选定具备资质条件的公路养护公司，充分发挥专业管理、施工、监理队伍在农村公路养护工作中的作用。

鼓励通过竞争方式，将油路挖补和水泥路修补等小型养护工程捆绑承包给专业化养护队伍，实行合同管理、计量支付。

2、在农村公路养护管理实行“以县为主”的体制后，要加强对新体制的研究、指导工作，努力探索农村公路大中修工程、日常养护管理、桥梁隧道管理和养护市场化管理的有关情况、新问题。坚持“因地制宜、大胆试验”的原则，指导总结好农村公路养护管理的模式。特别是要加快对乡、村道公路养护管理模式的研究，充分鼓励、发挥乡、村两级组织在养护管理中的积极性。对各地探索的“分管分养、统管分养、乡管乡养、乡管村养、乡管民养、乡管市场养”的模式加以总结提升，建立符合我省实际的管养模式。