

乡村公路建设对缓解乡村贫困的影响分析

——以贵州省榕江县 Y 村为例

李勇 司顺文

(榕江县扶贫办; 华中师范大学; 社会学院)

摘要: 20 世纪 80 年代以来, 国家将农村道路建设纳入扶贫开发工作的重点范围之列, 农村生产生活条件得到了明显的改善。以贵州省榕江县 Y 村为案例, 就乡村公路建设对 Y 村的影响进行实证分析, 指出道路修建为 Y 村的经济的发展注入了新的活力, 进而推进了 Y 村的经济社会发展, 整体贫困问题得到明显的缓解。同时, 道路修建也给 Y 村带来了土地资源被占用以及交通安全等方面的问题。最后提出乡村公路建设应当科学、合理规划, 充分发挥好乡村公路建设对乡村发展的积极作用。

关键词: 乡村公路, 农村, 经济发展, 缓解贫困

1 核心概念及其辨析

根据 2005 年国务院办公厅在《关于印发农村公路管理养护体制改革方案的通知》一文中对农村公路做了定义: “农村公路包括县道、乡道和村道, 是全国公路网的有机组成部分, 是农村重要的公益性基础设施”。

农村公路包括县道、乡道和村道三个层次。县道是指具有全县(县级市)政治、经济意义, 连接县城和县主要乡(镇)主要商品生产和集散地的公路、以及不属于国、省道的县际间的公路; 乡道主要是指主要为乡(镇)经济、文化、行政服务的公路, 以及不属于县道以上公路的乡(镇)与乡(镇)之间及乡(镇)与外部联系的公路; 村道是指由村集体修建, 为村集体内部村民提供车辆和行人出行服务的道路, 以及不属于乡道以上的公路的村与村之间及村与外部联络的道路。文中所提及的乡村公路是指由村集体修建的村道, 即为村集体内部村民提供车辆和行人出行服务的道路。

2 文献综述

关于农村公路对农村经济、社会发展的影响, 国内外已有很多相关的研究。从国外来看, 研究主要集中在发展中国家, 对于发展中国家, 农村公路对农村社会经济的发展相对来说具有更为重要的意义。比较具有代表性的一些研究成果有 Kristin Komives、Dale Whittington 在 2001 年选取包括孟加拉国、印度、中国等在内的 15 个国家、5550 个乡村作为研究对象, 分析农村公路对贫困地区消除贫困的影响, 通过样本数据的对比分析, 研究认为农村公路会显著促进贫困地区的经济增长, 提高农民的收入。其得出的定量结果为良好的农村公路可以最多提高农民近两倍的工资、17% 的非农收入。在 2001 年, ESCAP 从缩小城乡差距的视角研究发现, 通过农村公路的建设, 可以大幅改善农村的对外交流状态, 降低区域内的工农业产品成本, 提高

人们收入水平。2002年，Jocelyn A. Songco 对越南的农村公路对农村经济、社会影响进行了研究分析，得出了农村公路的改善提高了农民的社会福利，更为重要的是农村公路的改善会促进其他农村基础设施的发展，比如会带来农村基础医疗水平、教育水平的提高的研究结论。2003年 AiLand E. Pemia 分析了农村公路投资对农村减贫的作用机制，即农村公路的投资会增加非农就业机会，提高农村生产力，提高农民的收入水平，增加福利水平，这是直接效应。另外，生产力的提高与就业机会的增加，会加快农村经济增长，由经济增长而引起农民收入的增加为间接效应。直接效应和间接效应综合实现减贫效应。

从国内的研究来看，农村公路对农村发展、农村经济的影响研究主要在发展经济学、经济地理学、产业经济学等领域。张文尝先生认为农村公路是通过改变区位来提高区域的经济势能，从而促进经济资源、思想观念、文化等的交流，促进农村社会的发展。吴国宝通过以陕西省贫困县作为研究样本，就农村公路对减缓贫困的作用进行了研究。其研究结论认为，在陕西省，农村公路主要是通过扩大农民收入来源渠道和促进就业结构多样化来提高农民收入的，并由此建议通过增加农民对农村公路运输服务的使用扩大农村公路的扶贫作用。此外，也有学者提出农村公路是影响农村经济中产业结构调整、城乡一体化发展的重要途径，认为农村公路运输是区域经济发展的关键，畅通的农村公路运输是农产品深加工和产业调整的前提条件（司武国，2003；季求知，2005等）。

从上述研究看，现有研究对农村公路与农村发展、农村经济之间做出了研究，并得出了肯定的结论，但是，已有研究都着眼于整体或宏观上进行正面影响的分析，对于微观层面以及负面影响的具体研究却很少关注。在新农村建设的宏观背景下，国家对农村社会发展的方向、目标、内涵提出了新的要求，随着国家对农村公路发展的持续关注，贫困地区农村公路发展的环境也与以往不同。在此背景下，从微观层面对贫困地区农村公路的发展特别是乡村公路建设对农村减贫的影响进行研究是很有必要的。

3 Y村基本情况

Y村位于榕江县平永镇东北部，该村坐落半山腰上，村庄总面积为 3.056km²，林地面积 279.67hm²（包括退耕还林面积），耕地面积 19.27hm²（按产量计算），全村共有 5 个村民小组，142 户，总共 548 人，全村均为苗族，是典型的少数民族聚居特困村，2012 年总收入 469088 元，人均收入 856 元，外出务工与农业生产收入是该村的主要经济收入来源，该村外出打工人数 40 人，其中全家外出打工农户有 7 户。至今该村还没有通自来水，人畜饮水困难问题成为该村的最大问题，村里有卫生室一个，教学点一个（小学 1~2 年级）。该村距离县城 51km，距离镇所在地 12km，距离县道公路 3km，于 2004 年初开始修建公路，2005 年底公路完工并投入使用，交通条件较差，乘坐面包车或骑摩托车到镇所在地需 35 分钟左右、到榕江县城需 120 分钟、到县道公路需 15 分钟左右。

4 道路项目对 Y 村的影响分析

乡村公路建设加强了 Y 村与各村之间的紧密联系，使村里各种资源的流通速度加快，村民

们的生产增收和生活水平显著提高，这对 Y 村的减贫来说发挥了积极的作用，同时乡村公路建设也对 Y 村的交通安全、土地资源被占用等方面带来了一些亟待解决的问题。

4.1 正面影响

道路项目建设是建设社会主义新农村的重要保障，是建设和谐社会的具体体现。从经济发展的角度来看，农村公路建设能够优化各种资源在空间上的配置。乡村公路建设将 Y 村与周围各区域紧密联系在一起，实现了人员、物质、信息等资源的快速流通，这必将为 Y 村乃至周围各区域的经济发展注入新的活力，进而推进 Y 村的现代化、收入结构变化、闲置资源或土地价值提升，开阔村民视野，促进村民对外交流，使村民真正得到实惠。

4.1.1 推动现代化进程。利用乡村公路开通为契机，结合当地和自身实际情况，村民们在村庄能人的带动下，因地制宜积极发展各种类型的相关产业。例如，村里道路修通以后，村民们根据市场的实际需求和自身的能力条件，积极发展各种养殖业、种植业、经商、交通运输业等等，而且道路条件的改善极大的降低了村民们在生产、建设、出行等方面的投资成本，村民们的收入渠道明显增多，各种生产活动的收入增加，住房条件、生活质量明显得到改善；另外，交通条件改善之后，村民们获得或者接受外界的信息量大大增加，开阔了眼界，生产增收方式逐渐由传统型生产向以科学发展生产、用科技谋求致富转变，村里涌现出很多有文化、懂技术、会经营的村庄能人。总之，乡村公路的发展，改变了 Y 村经济要素流通不畅的局面，加速、扩大各种资源的流动，从而为村民带来更多的收入机会，村民的生活水平显著提高。通过调查获知，在案例村公路发展完善前后，村民收入来源见表 1。

表 1 乡村公路建设前后案例村农民收入来源对比

来源	修建前	修建中	修建后
务工	以为务工为主要收入来源，较难兼顾农业生产。	公路建设直接务工收入 公路建设间接务工收入	外来企业的务工收入 本地企业的务工收入，能较好地兼顾农业生产。
农业	主要以自己自足为主	/	农业产业结构调整，特色经济作物增加，市场范围扩大，能实现更高的经济效益。
第三产业	自给自足，几乎没有商品流通	为公路建设运输、饮食服务收入等	交通运输业、商品零售业兴起，且收入大幅增加。

4.1.2 收入结构发生变化。根据调查资料，本文主要从种植业收入、畜牧业收入、工资收入、私营活动收入等方面来描述分析乡村公路建设后 Y 村农民的收入结构变化。

(1) 种植业收入。乡村道路建设对 Y 村种植业收入的影响主要体现在以下三个方面：种植业成本变化，种植业收入成本包括生产资料成本、购买成本、农产品销售成本等。前些年由于受到市场经济各方面因素的影响，粮食价格上涨，农业生产资料价格也随之上涨，从而造成农户种植业成本的增加。Y 村在道路修建后，各种生产成本明显的下降。在此以农户购买化肥为例来加以说明，案例调查结果显示（表 2），一户农户购买 500 kg 化肥，修路前雇人从集市上背或挑回家需要花费 100 元（每 50kg 10 元），如果是 500kg 化肥需要成本 800 元，则总成本为 900 元；修路之后，雇车将肥料送到家，运送 500kg 化肥需要花费 50 元的运费，这样

，500kg 化肥的总成本为 850 元。化肥总成本下降了 5.56%。

表 2 修路前后案例村农户购买化肥成本变化

修路前后		雇人成本 (元)	化肥成本 (元)	总成本 (元)	备注
购买化肥	修路前雇人背	100	800	900	节省购买化肥
(500 kg)	修路后雇车拉	50	800	850	总成本 5.56%

资料来源:笔者通过对调查时与村民的访谈中所收集到的资料整理而成。

农作物商品率变化,农作物商品率是指农作物产品总量中商品量所占的比重。在道路修建之前,村民们的农产品基本上都是自给自足、自己消费,不拿到市场上进行交换,这部分农产品占总产品量的 90%以上,只有极少数的产品拿到市场物比如油菜籽、蔬菜、水果和烟叶等主要用于出售而不是留着自己消费,另外,粮食除了满足农户自家需求以外,剩下的部分粮食都拿到市场上出售转变成现金,农作物商品率明显提高(表 3),农民可以通过出售这些农作物来获得经济收入。

表 3 公路修建前后案例村农作物商品率变化 (%)

修路前后	公路修建前					公路修建后					备注
	粮食	油菜	水果	烟叶	其他	粮食	油菜	水果	烟叶	其他	
商品率	0	20	10	30	/	60	80	70	95	/	

资料来源:笔者通过对调查时与村民的访谈中所收集到的资料整理而成。

种植业亩均现金收入变化,道路修建之后案例村亩均农作物现金收都有了较大的提高。其在道路修建前后种植业亩均现金收入表(表 4):

表 4 公路修建前后案例村种植业亩均现金收入变化 (元)

	公路修建前	公路修建后	两者之差
亩均现金收入	151.23	211.76	60.53

资料来源:笔者通过对调查时与村民的访谈中所收集到的资料整理而成。

总之,道路的修建,使农户购买和销售农产品的成本下降,从而提高了农业劳动生产力。另外,道路修建后能增加农户与市场的联系,是农户根据市场的状况调整自己的种植业结构来努力提高农作物商品率,从而提高种植业亩均现金收入,进而提高农业生产率。

(2) 畜牧业收入。畜牧业收入变化可从畜牧业成本、畜牧业商品率和畜牧业现金收入等方面对其加以分析。畜牧业成本主要包括饲料生产或购买、畜禽购买、销售等所付出的开支成本。与道路修建前相比较,道路修建后对降低农户畜牧业经营中购买或销售成本有明显的变化。本文以一头生猪在道路修建前后的销售成本为例加以说明(表 5)。

表 5 修路前后案例村农户销售生猪成本变化

		雇人成本(元)	生猪价值(元)	总收益(元)	备注
销售生 猪(1 头)	修路前雇 4 人抬到市场	100	800	700	节省雇人成 本 100%，农 户增加收益
	修路后，屠 户上门收购	0	800	800	14.29%

资料来源:笔者在调查时与农户的访谈中所收集到的资料整理而成。

从上表中的结果显示,农户销售一头生猪,修路前要请 4 人、花费 100 元的运送成本,如果一头生猪卖 800 元,则农户实际只得到 700 元的收益。修路之后,屠户上门收购,同样一头生猪,销售成本降低 100%,农户收益则可以增加 14.29%。

畜牧业商品率,在道路修建之前,农户所生产的畜产品包括生猪、牛、山羊、鸡、鹅、鸭、农田里或鱼塘所养殖的鱼或者家里喂养蜜蜂等,这些几乎都是自给的,很少拿到市场上出售。道路修建之后,农户接受外界各种信息渐渐增多,商品意识逐渐增强,这些产品的商品率也有显著提高,如下表所示(表 6):

表 6 修路前后案例村畜牧业商品率变化 (%)

畜产品 商品率	修路前			修路后		
	牲畜	禽类	其他	牲畜	禽类	其他
	0.6	3.27	1.3	7.86	6.74	2.17

资料来源:笔者在调查时与农户的访谈中所收集到的资料整理而成。

畜牧业现金收入,笔者在调研过程中了解到 Y 村分别在道路修建前后的畜牧业现金收入都有着明显的变化,修路之后的畜牧业现金收入比之前的畜牧业现金收入要高得多,但是缺乏相关方面的具体统计数据,所以在此无法对其进行具体的描述分析。

(3) 工资收入和私营活动收入。Y 村道路修建以后,为该村农户外出打工创造了良好的外出条件,例如,为农户的生产、生活提供了很多的便利,不但节省了农户挑水、挑柴时间,节约了购买生活用品、生产资料以及销售农产品时间,同时大大减少了农民在这些活动中的强体力劳动。因此,农户可以腾出更多的劳动力外出打工,如下表所示(表 7),从而为家庭获得一定的经济收入,这也充分说明村里的外出务工者从道路建设中获得了收益。

表 7 道路修建前后案例村农户外出务工者的比例变化 (%)

外出打工 者比例	道路修建前		道路修建后	
	男	女	男	女
	10	0	60	40

私营活动是指个体经营或私人经营的活动。Y 村中的私营活动主要类型有小卖部销售生活

日用品、小型三轮车和面包车从事客运或货运经营。道路修建为 Y 村的村通条件带来了很大的改善、促进村里农户外出打工的同时，也促进村里个体商业及个体运输业等私营活动的发展，进而增加农户非农就业收入，最终达到了减贫的积极作用。

4.1.3 闲置资源或土地价值提升。交通设施的改善，Y 村资源特别是公路沿线的自然资源和土地资源得到了“激活”，这种激活效应极为显著。在 Y 村公路等交通设施建设以前，一些自然资源和土地资源由于不能与其他资源要素达成良好的匹配，因此一直处于休眠状态，Y 村的很多自然资源和土地资源没有得到有效开发利用。随着 Y 村公路的建成之后，村庄的这些“闲置”资源被“激活”，这些资源的潜在的价值迅速转换为市场价值，原看起来一文不值的很多“闲置”土地或木材快速升值。

4.1.4 开阔村民视野，促进村民对外交流。以前由于交通条件差，Y 村许多农民甚至一辈子呆在村里不外出，他们过着与外界隔绝的生活，根本不知道外部的情况。村里的公路开通后，打破了封闭环境，加强了村民与外面之间的联系，人们的活动范围扩大，内外交流增加，为村民感知外部新事物、接受新观念创造了更多的机会，同时也为村民创造了相对全面的发展机会。随着交通条件的改善，村民市场观念得到了增强，商品意识明显增强，从事农产品加工和流通、运输、手工制作及外出打工的人明显增加。同时也极大增加了村民们接受文化、教育、科技以及城市文明的机会。

4.2 负面影响

村庄交通条件的改善对 Y 村各方面带来发展的同时，其给村民们所带来的社会成本也越来越高，同时也对 Y 村经济社会发展也产生了一些负面的影响，主要表现在以下两个方面：

4.2.1 大量土地资源被占用。公路基础设施建设占用了 Y 村农户大量的土地资源，如道路修建设计时，道路路线要从很多农户的耕地经过，所以道路建设势必会占用一定的耕地。目前 Y 村的有效耕地面积越来越小，影响农户种植业的发展。由于修建公路，现在村里有部分农户的大部分耕地被占用或毁坏，且无法恢复，村里又没有多余的备用耕地来加以补偿，严重影响了失地农户家庭的农业生产收入，基本生活难以得到保障，失地农户的生活陷入困境，这对农村减贫工作带来了极大的负面影响。下面是一位失地农户的陈述。

陈某：自从修建道路之后，我家的耕地大部分被占用了，现在总共只剩下半亩了，我一家 5 口人（夫妻加上两男一女）的粮食还真的有很大的问题，5 口人一年的口粮只靠现在的半亩田生产粮食是远远不够的，我的两个儿子每年都得外出打工挣些钱来买部分粮食补充，不然的话，真的无法过啊！不光我家，我们村里还有几家的情况跟我家的情况一样，我看啊，如果继续这样下去的话，以后孩子们的日子真的不知怎么过！就拿我家来说，我有两个儿子，以后他们成家分家了，这半亩耕地他们再分就更少了，怎么生活呀，哎！

4.2.2 交通安全问题。由于以前交通条件闭塞，教育落后，村民们与外界接触的机会很少，导致村民们各方面素质不高。道路交通条件的改善之后，村民们的交通安全意识还很淡薄，其交通行为存在着很大的随意性。同时，Y 村的交通条件虽然比以前有了很大的改善，但是通村公路存在着等级低、设计不合理、交通安全设施不完善等问题，例如道路狭窄、路面不平整、外面没有安全防护措施等。尤其是赶场赶集的时候，机动车、非机动车的违章载人现象突出，严重威胁村民的生命安全，虽然 Y 村自从村道路建成通车以来尚未发生过重大交通事故，但

从全国范围来看，农村交通安全的形势整体不容乐观，根据相关资料统计，2007 年全国道路交通事故造成 89455 人死亡，其中农村公路交通事故死亡人数已占道路交通事故死亡总人数的 25%以上。总的来说 Y 村交通安全形势的确令人担忧。

5 小结

通过上文就乡村公路建设对 Y 村的影响分析可知，交通条件的改善对 Y 村的经济社会发展具有积极的推动作用，村庄的整体贫困问题得到了很大的缓解，村民的生活水平显著提高，但也附生出大量土地资源被占用和交通安全方面的新问题。因此，在乡村公路建设进程中，应科学、合理规划，充分发挥好乡村公路建设对乡村社会发展的积极作用，努力规避其消极方面的影响，以期达到减贫困的目的。

[参考文献]

[1]温惠英，刘敬波，农村公路建设对农村经济发展的影响分析[J]. 交通标准化，2010 年第 13 期.

[2]Kristin Komives, Dale Whittington and Xun Wu. 2001. Infrastructure Coverage and the Poor: A Global Perspective. University of North Carolina at Chapel Hill.

[3]ESCAP 2001 Policy Issues for the ESCAP Region: Balanced Development of Urban and Rural Areas and Regions within the Countries of Asia and the Pacific. Bangkok.

[4]Jocelyn A. Song co. 2002. Do Rural Infrastructure Investments Benefit the Poor? World Bank Working Paper 2796, Washington, D.C.

[5]Ali I. and E. Pernia. 2003. Infrastructure and Poverty Reduction—What is the Connection? ERD Policy Brief Series No. 13, Economics and Research Department, Asian Development Bank.

[6]张文尝，金风君，樊杰，交通经济带[M]. 北京：科学出版社，2002.

[7]吴国宝，我国农村现行扶贫开发方式的有效性讨论[J]. 中国党政干部论坛，2008，（5）：25—27.

[8]司武国，从交通运输角度谈农业和农村经济结构调整[J]. 乡镇经济，2003，（6）：44

[9]马忠英, 基于新农村视角的西部农村公路发展研究[D]. 西安: 长安大学, 2010.

[10]李文, 农村道路建设与减贫[M]. 北京: 中国财政经济出版社, 2006.