

新时代乡村振兴背景下农村交通工程项目建设单位管理模式创新

张云飞

山东省青岛市崂山区交通运输局 河南淇县 266000

DOI: 10.32629/ems.v8i7.21114

[摘要] 在新时代乡村振兴战略持续推进的宏观背景下，农村基础设施建设已从单一的“补短板”阶段逐步转向“系统优化与高质量发展”阶段，其中农村交通工程作为连接城乡要素流动的关键载体，其建设质量与管理效率直接影响农村经济循环能力与区域协同发展水平。本文围绕新时代乡村振兴战略背景下农村交通工程项目建设单位管理模式展开研究，分析当前农村交通工程在组织协同、全过程管理、数字化应用及多主体协作等方面存在的主要问题，并结合农村基础设施建设实际需求，从协同管理机制重构、全过程工程管理深化、数字化智能体系建设以及多主体协同治理优化等维度提出系统性创新路径。研究旨在提升建设单位管理效能 与工程实施质量，为农村交通基础设施高质量发展提供实践参考。

[关键词] 乡村振兴；农村交通工程；建设单位；管理

前言：

在新时代乡村振兴战略全面推进的宏观背景下，农村基础设施建设被赋予了更加突出的战略地位，其中农村交通工程作为连接城乡要素流动的重要基础载体，直接关系到农村经济发展水平、产业结构优化以及公共服务均衡化进程。随着农村地区经济活动日益活跃，农产品外运、电商物流发展、乡村旅游兴起，对交通基础设施的通达性、承载能力提出了更高的要求，使农村交通工程由传统的“通路型建设”转变为“网络化、系统化、高质量发展”。但是由于农村地域分散、地形复杂、项目投资来源多元、管理主体多样等因素叠加，使建设单位在项目管理中遇到很多困难。因此，在此情况下，必须对农村交通工程建设单位管理模式进行系统的改革和创新，采用全过程工程理念、数字化技术手段、协同治理机制等方法，提高项目的整体管理能力以及资源的合理配置。

1 乡村振兴背景下农村交通工程项目建设的要求

1.1 质量安全与耐久性要求强化

在乡村振兴战略不断深入的过程中，农村交通工程不再把“通路通车”作为主要目标，而是在逐渐向“安全可靠、长效通达、低维护成本”的高标准靠拢。由于农村道路大多分布在地形条件复杂、地质差异较大的地区，加之交通荷载具有季节性和突发性叠加的特点，因此对工程结构的耐久性要求就更高了。在建设过程中，不仅要严格控制路基压实度、路面结构层配比和材料性能，还要加强排水系统和边坡防护的系统设计，从而减少雨季冲刷和冻融循环造成的结构破坏。质量管理也由传统的后验收转变为全过程控制，重视施工过

程中动态检测和数据留痕，使质量问题可以追溯、可以纠偏，保证农村交通工程在长期使用周期内保持稳定运行能力。

1.2 功能适配与区域协同要求

农村交通工程的功能定位正由原先的“通行功能”向着“多维复合功能”转变，更加重视与区域产业发展、乡村旅游布局、物流体系的协调。在乡村振兴战略的引领之下，交通基础设施不但承担着出行的功能，而且成为了农产品外运、产业要素流动、城乡资源交换的重要通道。因此，在规划和建设的时候，要根据区域产业结构特点，结合沿线农村社区产业特色和乡土风貌，对道路等级、路网密度、节点衔接等进行科学的优化，使交通网络能有效地支撑特色农业、乡村文旅、电商物流的发展。同时还要加强与城市交通体系衔接的设计，提高城乡之间的可达性、流动性，从而在更大的空间尺度上实现资源的重新配置和区域的联动发展。

1.3 绿色低碳与生态保护要求

在生态文明建设理念全面融入到基础设施建设当中，农村交通工程也应该同步加强绿色低碳和生态保护的要求。农村地区生态系统比较脆弱，工程建设过程中由于土地扰动、水土流失、植被破坏等造成的生态问题更加严重，在施工组织和设计阶段需要充分考虑生态承载能力。具体来说，应该优先采用低环境影响的施工工艺和可再生材料，减少对自然地形的过度改造，合理设置排水系统和生态边坡防护措施来减少生态扰动。在道路选线时要系统研究上位规划，着力规避生态敏感区（如自然保护区、风景名胜區、水源保护地等），实现工程建设和自然环境的和谐统一。

2 农村交通工程项目建设单位管理模式存在的问题

2.1 组织协同效率偏低

目前多数农村交通工程项目的建设单位仍然采用传统的职能型管理模式，项目管理呈现出明显的条块分割特征，设计、施工、监理以及投资控制等环节之间缺少有效的横向联动机制。实际运行当中，各个部门按照各自的工作职责来进行工作，信息的传递大多依靠阶段性会议或者书面文件，造成沟通链条长、反馈慢。一旦施工现场发生设计变更或者地质条件变化，决策一般要经过多个层级的审批，不能及时满足现场的实际需求，造成工程推进速度的降低。由于农村交通工程点多线长、分布广泛，建设单位驻场管理力量薄弱，加大了跨区域协调的难度，造成部分项目在关键节点上出现进度滞后、资源调配不均的情况，整体协同效率有待提高。

2.2 全过程管理意识不足

在部分农村交通工程项目管理中，建设单位还存在着重施工、轻前期和后期的管理倾向，还没有形成全过程工程管理的理念。项目前期阶段，部分项目可行性和需求分析不够深入，没有考虑到区域交通流量变化、产业发展需求和后期运维成本，造成设计方案与实际使用需求存在差异。在施工阶段，管理重心主要放在进度和质量的短期控制上，对成本动态控制和风险预判重视不够。进入运营阶段后由于缺少系统的交付和移交管理机制，造成部分农村道路出现养护责任不清、维护资金不到位等问题，影响道路长期使用性能。阶段割裂式管理模式造成项目整体生命周期价值没有得到充分释放。

2.3 数字化管理水平滞后

伴随着数字技术在工程建设领域中的广泛运用，一些农村交通工程项目建设单位在信息化、数字化管理上还存在着明显的落后现象。在实际管理过程中，仍然用人工记录、纸质资料归档、经验判断等方式来进行工程管理信息的收集工作，缺少统一的工程管理信息平台，造成数据分散、更新不及时、难以共享。施工现场管理中对进度、质量、安全的监测主要依靠人工巡查，不能对关键指标进行实时动态监控。路基压实度、材料进场质量等核心数据没有实现数字化采集和分析，导致风险预警能力较差。另外，部分项目虽然采用了信息化系统，但是停留在数据录入的层面，没有形成以数据驱动为核心的决策支持体系，数字化应用的深度不够，因此管理效率的提升受到限制。

2.4 多主体责任边界模糊

农村交通工程项目一般会涉及到地方政府、建设单位、

施工企业、设计单位和村集体等众多参与主体，在实际的管理过程中，各个主体之间的责任划分并不清楚，容易造成管理交叉或者责任空缺的现象。在一些项目中，建设单位一方面具有管理协调的职能，另一方面又在部分事项上具有决策和监督的职能，造成权责界限不清。当工程出现质量问题或者工期延误的时候，各方一般会以合同条款或者职责划分来规避责任，缺少统一的责任追溯机制。由于农村地区基层治理结构比较复杂，村集体在土地征迁、房屋拆迁、临时占地等施工配合方面参与度较高，但是缺少制度化的约束和标准化的流程支持，使得协同管理具有较强的非规范性，从而影响项目的整体执行效率和管理稳定性。

3 新时代乡村振兴背景下农村交通工程项目建设单位管理模式的创新策略

3.1 构建一体化协同管理机制

现阶段农村交通工程项目建设单位要将传统的职能分割模式逐步转变成“项目牵引+矩阵支撑”的组织形态。在乡村振兴的大背景之下，农村交通工程点多线长，跨区域施工、资源分散配置等特点比较明显，传统的层级管理模式很难达到有效的统筹。因此应该以项目全生命周期为主线，组建跨部门联合管理团队，把设计优化、施工组织、成本控制和现场协调纳入到统一的决策框架里面，用项目经理负责制来加强统一指挥能力。同时要建立常态化的现场协调机制，使建设单位可以按照农村道路施工的实际情况，即地质条件突变、雨季施工受限、材料运输不便等，快速地进行跨部门资源调配。在信息传递方面，要减少多级审批、层层转报，依靠扁平化的管理结构来提高响应速度。

另外可以采用片区化管理加网格化监督的方式，将农村交通工程按照地理单元划分责任区域，实行精细化管理、属地化协同，从而提高整体组织运行效率和现场执行能力，使农村交通工程建设更好地符合乡村振兴对于基础设施快速落地、高质量实施的现实需求。

3.2 推动全过程工程管理深化

就全过程管理意识薄弱的问题而言，要从理念转变和机制重构两个方面推动农村交通工程项目建设单位管理模式系统性变革。在乡村振兴战略的指引下，农村交通工程已经不再是单一的建设任务，而是一个涵盖规划、设计、施工和运维全过程的系统工程，因此必须重视全过程工程管理的理念。在项目前期阶段，建设单位要建立需求导向型决策机制，根据农村产业布局、人口流动趋势和物流发展需求，对交通线路选址、道路等级和结构设计进行综合论证，防止“经验

决策”造成的后期调整成本增加。施工阶段应将成本控制和风险管理前移,建立动态成本控制模型,对材料价格波动、机械使用效率、工期变化进行实时监控,提高投资控制能力。项目交付阶段要实行移交和运维一体化管理,确定农村道路后期养护主体和资金来源,防止出现“重建轻养”的现象。同时可以采用全生命周期评价体系,把工程质量、使用寿命、养护成本和社会效益等纳入到统一的评价框架当中,使农村交通工程在建设阶段高效推进,在长期运行中持续发挥基础设施支撑作用,真正服务于乡村振兴的可持续发展目标。

3.3 构建数字化智能管理体系

农村地区交通工程项目部要加快推动建设单位管理模式由传统的、人工的向数字化、智能化的方向转变,创建起包含项目全过程的数字管理平台。在乡村振兴的大背景之下,农村交通工程的环境比较复杂,监管的难度较大,依靠传统的手工管理方式已经不能满足精细化控制的需求。因此,应该以信息化平台为依托,把BIM技术、GIS空间信息系统、物联网监测技术等整合起来,创建起统一的工程数字管理平台,对设计数据、施工过程、质量检测信息等进行集中管理并实时更新。农村道路施工过程中,用传感设备实时采集路基压实度、含水率、沉降数据,用平台自动分析、发出预警,减少质量隐患。同时用GIS技术对农村交通网络进行空间分析,给路线优化、施工组织提供数据支持,提高规划的科学性。在管理决策上,要由经验驱动转向数据驱动,建立数据分析模型,对工程进度偏差、成本超支风险、施工安全隐患等进行预测性管理,在问题发生之前就进行干预。加强农村地区数字基础设施建设,推进移动端管理工具在施工现场的应用,提升偏远地区工程管理的实时性、可视化水平,全面提升农村交通工程管理效率和精准度。

3.4 完善多主体协同治理体系

在乡村振兴的大背景下,农村交通工程牵涉到政府部门、建设单位、施工企业、设计单位和村集体等众多主体,利益关系复杂、协作链条长,因此要依靠制度化的手段来明确权责界限。首先,要以合同管理为重心,对各个参与方在设计变更、施工组织、质量控制、验收移交等环节上的责任进行细化,形成可追溯的责任体系。其次,创建统一的项目协调平台,由建设单位牵头创建跨主体信息共享机制,达成进度数据、质量信息和现场问题的实时同步,削减信息不对称引发的管理偏差。在农村实际施工过程中,村集体常为征地协调、施工配合等关键角色,应通过制度化参与机制将其吸纳

进正式协同体系,规避非规范化沟通造成的执行风险。同时可以借助第三方评价和社会监督的方式对农村交通工程的质量、资金运用以及进度完成情况进行独立的监督,从而加强外部约束来提高管理规范性。另外,创建绩效考核和责任追溯机制,把多主体协同效果纳入整体评价体系,使各方在统一的目标下形成合力,提高农村交通工程项目建设的治理水平和实施效率。

结语:

在乡村振兴战略不断深化推进的大背景之下,农村交通工程已经由最初的基础设施建设转变为支撑城乡要素流动、区域协同发展的关键性系统工程,其实施质量以及管理水平直接决定着农村现代化进程的推进效果。从目前建设单位的管理实践来看,农村交通工程在组织运行方式、全过程管理深度、数字化应用水平和多主体协同机制上还存在着结构性的优化空间,这就限制了工程建设效率和长期运行效益的充分发挥。据此,围绕协同机制重构、全过程管理强化、数字技术赋能、协同治理体系完善等途径展开系统的创新,有利于提高建设单位的综合管理能力,也可以促使农村交通基础设施由“建设导向”转向“治理导向”,从而达到工程质量与运行效能的全面提升。

[参考文献]

- [1]张青,朱亚成. 香格里拉赛马节赋能乡村振兴的价值意蕴与实践路径[J]. 江苏商论, 2026, (5): 73-77.
 - [2]马淑银. 乡村振兴战略下农村交通助力农村经济发展的路径研究[J]. 山西农经, 2026, (8): 72-74.
 - [3]庞小波. 乡村振兴战略背景下乡镇政府角色定位研究[J]. 安徽农业科学, 2026, 54 (8): 248-253.
 - [4]董城乡. 乡村振兴背景下农村公路工程建设管理解析[J]. 新型城镇化, 2026, (4): 71-73.
 - [5]闫瑞叶. 坚持文旅融合发展助推乡村全面振兴[J]. 中国集体经济, 2026, (10): 1-4.
 - [6]王亚荣. 党建引领乡村振兴的路径与实践研究——以栾川县为例[J]. 村委主任, 2026, (6): 212-214.
 - [7]张威, 雒敏, 赵自阳, 等. 陕西乡村振兴与农产品物流耦合发展研究[J]. 邮政研究, 2026, 42 (2): 29-38.
- 作者简介: 张云飞, 出生年月: 1991年9月, 男, 汉族, 学历: 大学本科, 籍贯: 河南淇县, 职称: 中级工程师, 研究专业方向: 工程管理。