

2016 年度南通市道路客运经济运行分析 和市场供求信息报告

为及时、准确掌握全市道路客运经济运行动态，全面、科学分析客运市场供求状况，促进社会资源合理配置，引导行业健康稳定发展，根据《中华人民共和国道路运输条例》有关规定和《关于建立全省道路客运经济运行分析和市场供求信息定期发布制度（试行）的通知》（苏客运[2010]304 号）要求，现将我市道路客运经济运行分析和市场供求信息（2016 年度）发布如下：

2016 年是“十三五”的开局之年，也是我市交通运输事业发展的关键之年。在市委、市政府的大力支持和重点关注下，我市道路客运着力提升旅客运输服务保障能力，着力深化行业供给侧结构性改革，着力推动行业治理体系和治理能力建设，为“十三五”期间的我市道路客运工作起好步、开好局。

一、2016 年全市道路客运供给基本情况

1、道路客运企业及运力情况

截至 2016 年底,全市从事省、市、县际道路客运经营的企业共有 11 家，其中班车兼营包车（含旅游，下同）客运企业 6 家，专营包车客运企业 5 家。

全市从事省、市、县际道路客运经营的客车共有 1170 辆 54135 座，其中班车客运车辆 992 辆 45706 座（含兼营包车客运车辆 285 辆 11792 座），专营包车客运车辆 178 辆 8429 座。

表 1 南通市道路客运企业及客运车辆统计表

注册地	序号	企业名称	经营范围	客车数 (辆)	座位数 (座)	班车数 (辆)	座位数 (座)	兼营包 车数 (辆)	座位数 (座)	专营包 车数 (辆)	座位数 (座)
市区	1	南通汽运实业集团有限公司 ¹	省市区际班车、省市区际包车、旅游客运	751	35970	749	35915	201	9574	2	55
市区	2	南通飞鹤快速客运有限公司	省市区际班车、省市区际包车、旅游客运	113	5096	80	3547	25	1091	33	1549
市区	3	江苏快鹿南通汽车运输有限责任公司	省市区际班车、省市区际包车、旅游客运	9	441	9	441	9	441	0	0
市区	4	江苏长运定制客运服务南通有限公司	省市区际班车、省市区际包车、旅游客运	38	278	38	278	38	278	0	0
市区	5	南通迅通旅游客运有限公司	省市区际班车、省市区际包车、旅游客运	78	3669	52	2510	1	51	26	1159
市区	6	南通苏慧旅游汽车服务有限公司	省市区际包车、旅游客运	26	1234	0	0	0	0	26	1234
市区	7	南通文峰外事旅游汽车有限公司	省市区际包车、旅游客运	19	932	0	0	0	0	19	932
如皋	8	如皋市星星公交有限公司	省市区际包车、旅游客运	20	892	0	0	0	0	20	892
如东	9	南通南黄海旅游服务有限公司	省市区际包车、旅游客运	25	1239	0	0	0	0	25	1239
通州	10	南通市通州区顺发旅游汽车服务有限公司	省市区际包车、旅游客运	24	1210	0	0	0	0	24	1210
启东	11	启东市汽车运输集团有限公司	省市区际班车、省市区际包车、旅游客运	67	3174	64	3015	11	537	3	159
合计				1170	54135	992	45706	285	11972	178	8429
2015 年度				1159	55068	981	46763	168	8316	178	8305

注：此表数据根据“江苏运政在线”系统统计。

¹南通汽运实业集团有限公司在市区设立飞鹤运输、飞鹤旅游客运分公司，在各县（市、区）分别设立海安、如皋、如东、通州、海门、启东分公司。

表 2 南通市道路客运车辆区域分布统计表

区域	客车数 (辆)	座位数 (座)	班车数 (辆)	座位数 (座)	兼营包 车数 (辆)	座位数 (座)	专营包 车数 (辆)	座位数 (座)
市区	562	25107	466	20698	139	5171	96	4409
海安	90	4291	88	4189	22	934	2	102
如皋	91	4280	68	3237	17	826	23	1043
如东	99	4769	73	3475	31	1491	26	1294
通州	86	4176	60	2856	16	702	26	1320
海门	84	4005	82	3903	34	1726	2	102
启东	158	7507	155	7348	26	1122	3	159
合计	1170	54135	992	45706	285	11972	178	8429

注：此表数据根据道路客运企业注册地以及南通汽运实业集团有限公司各县市区分公司的车辆情况统计。

表 3 南通市道路客运车辆分类统计表

指标分类		单位	数量	占比%
按客车 等级分	高级	辆	1082	92.5
	中级	辆	71	6.1
	普通	辆	17	1.4
按客车 座位分	座位数<10	辆	37	3.2
	10≤座位数<20	辆	30	2.6
	20≤座位数<30	辆	13	1.1
	30≤座位数<40	辆	114	9.7
	40≤座位数<50	辆	568	48.5
	50≤座位数	辆	408	34.9

注：此表数据根据“江苏运政在线”系统统计。

2、汽车客运站及客运班线、班次情况

截止 2016 年底,全市列入全省联网售票系统的汽车客运站 68 个,其中一级客运站 5 个,二级客运站 4 个,三级及以下客运站 59 个。

表 4 南通市列入全省联网售票系统汽车客运站及站级统计表

区域	合计	一级	二级	三级及以下
市区	7	2	1	4
海安	10	1		9
如皋	7	1		6
如东	11		1	10
通州	10		1	9
海门	16		1	15
启东	7	1		6
总计	68	5	4	59

注：此表数据根据全省联网售票系统统计。

截至 2016 年底,全市各一、二级主要汽车客运站发班的客运班

线共计 487 条，省、市、县际客运班线分别为 209 条、191 条、87 条；日发班次 2400 班，省、市、县际客运班车分别为 553 班、805 班、1042 班。

表 5 南通市一、二级主要汽车客运站客运班线及班次情况统计表

客运站名称	站级	线路条数(条)				日均班次(班)			
		小计	省际	市际	县际	小计	省际	市际	县际
南通汽车站	一级	115	40	43	32	629	57	224	348
南通汽车东站	一级	86	50	16	20	452	146	113	193
海安汽车站	一级	57	23	28	6	268	30	157	81
如皋汽车站	一级	50	16	28	6	259	23	108	128
如东汽车站	二级	27	7	13	7	156	18	37	101
通州汽车站	二级	23	9	12	2	88	32	33	23
海门汽车站	二级	42	16	20	6	232	80	64	88
启东汽车站	一级	87	48	31	8	316	167	69	80
合计		487	209	191	87	2400	553	805	1042

注：此表数据由各汽车客运站提供。

截止 2016 年底，全市省际客运班线到达 21 个省（市、自治区），最远北至沈阳、大连，西至贵阳、西安，南至南宁、深圳，东至沈家门，日发班次较多的有上海、浙江方向的客运班线。市际客运班线到达省内各地基本覆盖各县（市），日发班次较多的有南京、苏州、常州、无锡方向的客运班线。县际客运班线以市区辐射至各县（市）及主要乡镇（园区）为主，各县（市）之间的客运班线为辅，日发班次较多的有市区与各县（市）之间的客运班线。

二、2016 年全市道路客运流量流向情况

1、班车客运

根据全省联网售票系统监测²，2016 年全市各汽车客运站累计完成客运量 2027.9 万人，客运周转量 23.6 亿人公里，发班 142.6 万班

²该系统自 2015 年 10 月投入运营，因此无法分析全年同比情况，该系统中包含所有线路，包括省际、市际、县际、县内班线。

次，平均运距 117 公里。

表 6 南通市道路班车客运联网售票情况（按车站等级分）

客运站等级	客运量 (万人)	客运周转量 (万人公里)	实载率	班次 (万次)	平均运距 (公里)
一级车站	1611.8	187789.4	33.2%	109.9	117
二级车站	245.8	27518.5	37.6%	17.2	112
三级及以下车站	170.3	21152.2	28.6%	15.5	124
合计	2027.9	236460.2	33.2%	142.6	117

从时间分布上来看，客运量 4 月份最高，达到 188.8 万人，12 月份最低，为 147.7 万人。

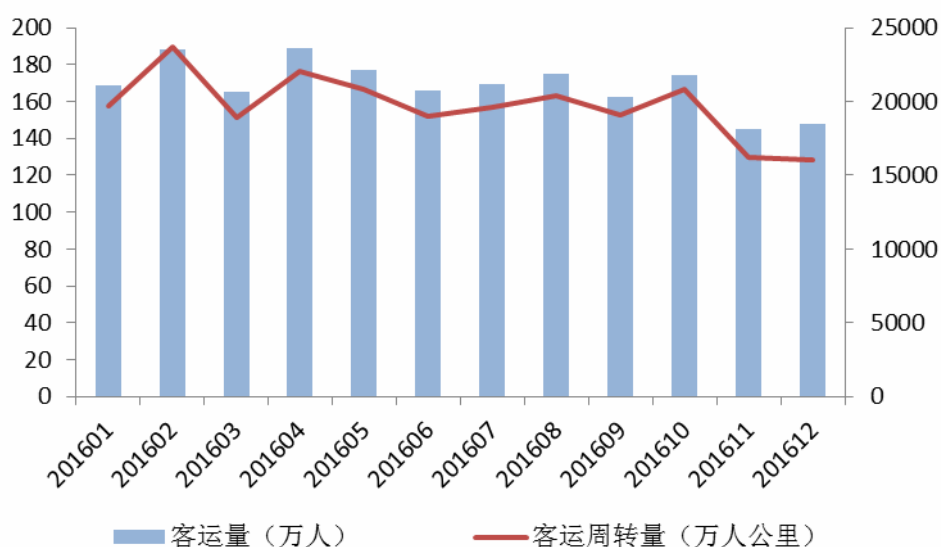


图 1 2016 年南通市联网售票客运量月度分布情况

按班线里程来看，200 公里以下的客运量占绝对比重，其客运量占比达到了 84.1%；800 公里及以上的客运量比重较低，不足 1%。

表 7 南通市道路班车客运联网售票情况（按里程分）

班线类型	客运量 (万人)	客运周转量 (万人公里)	班次 (万次)	人均里程 (公里)
100 公里以下	1045.0	51463.6	94.6	49
100~200 公里	659.9	90952.8	29.2	138
200~400 公里	277.9	69104.6	13.5	249
400~800 公里	38.7	18751.1	3.9	485
800 公里及以上	6.4	6188.0	1.4	965
合计	2027.9	236460.2	142.6	117

从班线类型来看，不同经营范围完成的客运量比较均衡，完成客运量最高的是县际班线，占比达到 35.5%，省际、市际和县内班线完

成客运量的比重均 20%左右。

表 8 南通市道路班车客运联网售票情况（按线路类型分）

班线类型	客运量（万人）	客运周转量（万人公里）	班次（万次）	人均里程（公里）
省际线路	461.1	89203.7	22.5	193
市际线路	527.8	93492.9	28.0	177
县际线路	720.9	42696.1	45.4	59
县内线路	318.1	11067.5	46.7	35
合计	2027.9	236460.2	142.6	117

从流量流向来看，省际线路上海方向占绝对比重，其客运量占省际客运量的 86.1%；省内线路以苏州、南京、无锡为主，苏北方向客运量普遍不高。

表 9 南通市道路班车客运联网售票情况（按目的地分）

目的地	客运量（万人）	客运周转量（万人公里）
南京	83.2	23321.1
无锡	72.2	10969.3
徐州	7.1	3493.3
常州	43.1	7021.2
苏州	181.7	24519.2
南通	1039	53763.6
连云港	7.4	2933.2
淮安	7.4	2340.6
盐城	38	5229.8
扬州	24.1	4116.4
镇江	16.5	3343.1
泰州	42.4	4364.3
宿迁	4.6	1841.4
安徽省	10.6	4682.1
河南省	1.5	1263.4
山东省	9.9	5902.4
上海市	397.2	61950.3
浙江省	36.7	11903.8
其他省市	5.3	3501.7
合计	2027.9	236460.2

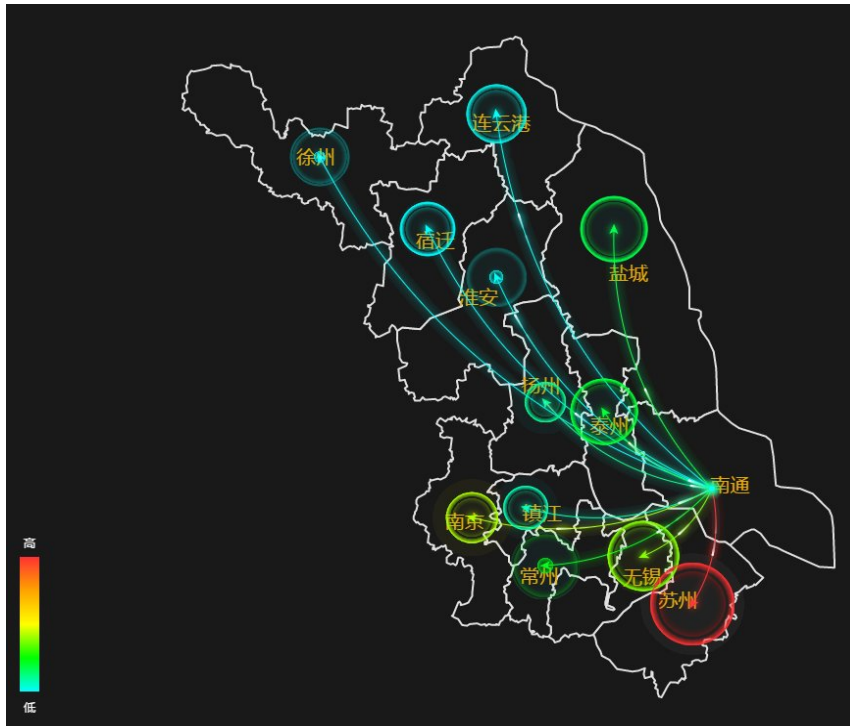


图2 南通市道路班车客运省内线路客运量情况

2、包车客运

2016年全市省际、市际包车客运车辆共计完成包车业务量19486单，客运量91.3万人，客运周转量22601万人公里，包车平均运距246公里。全市包车共计运营38822天，其中专营包车客运企业车辆运营28891天。

表10 南通市道路包车客运运营情况统计表

指标分类	单位	2016年	2015年
包车业务量	单	19486	13380
客运量	万人	91.3	62.1
周转量	万人公里	22601	17283
包车平均运距	公里	246	279
运营天数	天	38822	32689

注：此表数据根据“江苏运政在线”包车标贴审核查询系统统计，

从时间分布来看，4、5、7、8、10、11月是全年包车用车高峰月份，同上年度一致，与旅游出行高峰月份基本相符。

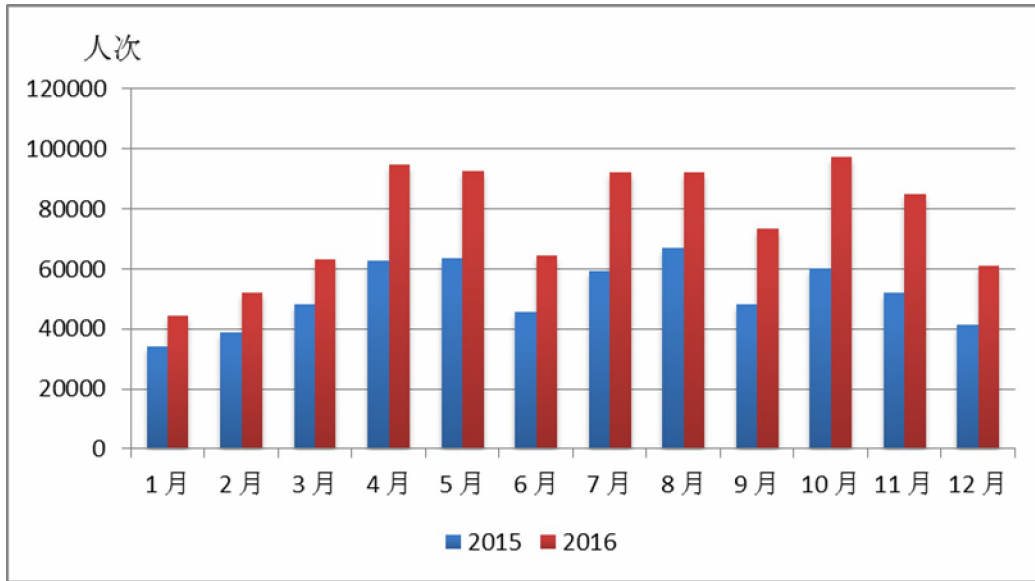


图3 2016年南通市省市际包车客运量月度分布情况

从流量流向来看，省际包车线路集中在上海、浙江等省市，其中，上海方向客运量 24.7 万人，占省际旅游包车客运总量的 54.1%；市际包车线路集中在苏州、无锡、南京等城市，其中苏州方向客运量 10.0 万人，占省内旅游包车客运量的 34.7%，无锡方向客运量 4.5 万人，占比为 15.5%，南京方向客运量 4.0 万人，占比为 13.9%。

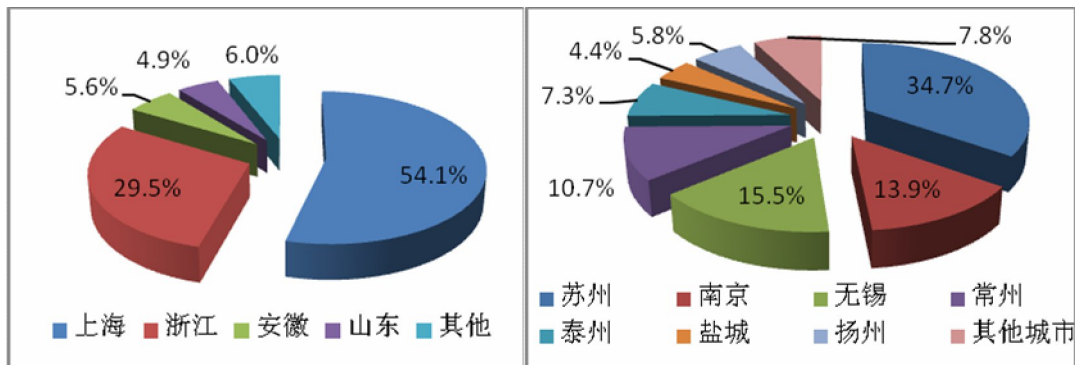


图4 2016年南通市省市际包车流量流向组成情况

三、2016年度全市道路客运经济运行和供求分析。

1、全市客运集中程度较高。全市道路客运企业 11 家，客车 1170 辆，平均每家约 106 辆。100 辆及以上的 2 家，50-99 辆的 2 家，49 辆以下的 7 家。南通汽运实业集团有限公司及其 3 家全资子公司或控股公司共有客车 969 辆，占比 82.8%，分布其在市区和各县（市、区）

设立的 9 家子、分公司，其运力规模及布局有利于道路客运行业集约化、规模化经营，符合国家行业政策及发展方向。

2、道路客运供给总体稳定。与 2015 年相比，2016 年全市道路客运企业数持平，客运车辆总数、座位总数以及客运场站数、客运班线条数、客运班次数等虽有增减，但幅度极小。2016 年南通汽运实业集团有限公司大力发展“运游结合”，旅游包车业务量增幅较大，部分班车兼营包车客运的车辆开始投入旅游包车运营。定制客运车辆有所增加。

3、班车客运客流明显下降。根据统计，2016 年全市道路班车客运量比 2015 年下降近 10%。分析原因，主要一是受经济原因影响，以及国家推进产业结构调整，内陆省份经济发展速度加快，就业吸引力明显提高，务工人员就近务工日益普遍，务工人员的运输需求有所下降；二是宁启动车开通，沿线主要城市间客运量降幅达到 40%以上；三是民航、铁路运输的发展，冲击道路客运 800 公里以上长途客运市场，瓜分了班车客运量；四是私家车的普及一定程度上分散了道路客运量，中短途客流呈下降趋势特别是苏南和区内等班线客流在逐步萎缩。

4、包车客运业务有所增长。与 2015 年相比，2016 年全市包车客运业务量、客运量、周转量以及运营天数等各项指标值均有增加，且各企业上述指标也都有所增加。这说明旅游业的发展带动了旅游包车客运市场，同时因周边“一日游”、“乡村游”等短线旅游包车业务增幅较大，包车平均运距有所下降。全市专营包车客运企业车辆平均利用率略有增长为 56.50%。

5、定制客运试点投入运营。为满足公众的高品质、多样化、差异性运输需求出行需求，江苏长运定制客运服务南通有限公司于 2016

年初上线投入运营，先后开通了至南京、高淳、苏州、镇江及南通各县（市、区）的定制班车。但由于运营方案、营销宣传、产品服务等方面的原因，开往南京、高淳、镇江等地的定制客运未能持续运营。目前在营的定制客运，仍然存在盈利能力弱、规模效益差等问题。

6、运游结合模式初见成效。南通汽运实业集团公司充分利用已有的车站、车辆、线路和管理、人力等道路客运各种资源优势，与景区、旅行社互惠合作，推出的“运游结合”服务产品在 2016 年有了长足发展，依托车站建成旅游集散中心，扩展了车站服务功能，同时也提高了车辆利用效率。据统计，全年“运游结合”用车近 2000 车次，运送游客近 10 万人次。开展“运游结合”丰富了道路客运内涵，增加了经营效益，为道路客运转型升级探索了一条成功之路。

7、道路客运存在问题及发展瓶颈。道路客运特别是班车客运仍然存在经营方式粗放、集约化程度低、运输效率不高等问题，运输组织亟待优化，现有道路客运运营及管理模式没有充分发挥道路客运便捷、灵活的优势，如班车特别是长途班车未能根据出行需求及时调整变更始发站点、配载站点以方便旅客出行就近上下车；如定制客运仍然依托客运站组客发车，只是班车小型化改造，没有实现“门到门”。道路班车客运定价机制束缚了其与民航、动车等运输方式的竞争优势。道路客运服务质量还有待进一步提升。

四、2017 年道路客运经济运行发展趋势分析

近年来，我市道路客运保持了较为平稳有序的运营态势，但随着高铁、民航以及私家车的快速发展，以及“互联网+”等网络技术对出行的影响，道路客运面临的新情况、新变化、新矛盾将日益凸显，挑战更为严峻、任务更为艰巨、问题更为集中，突出表现为传统道路运输业主业增长见顶，生存空间压缩，寻求突破受阻的困境。为此，

我市道路客运需准确分析市场发展态势，找准定位，实现精准发展。

1、班车客流持续下降。我市综合交通运输体系建设将进一步加快，综合交通运输基础设施将日趋完善并投入运营，南通也将进入动车高铁时代。另外，航线增加、私家车每年近 20% 的快速增长、“互联网+”下的城际间的顺风车快速发展等等，各种运输方式都有其特有的比较优势，民航高铁的舒适性、安全性、高效性，私家车、网约顺风车的灵活性、经济性等等，都对传统道路客运造成长期的不利影响。在此环境下，道路班车客运量将持续下降，特别是民航通达和动车沿线地区，班车运营将难以维系，今后中短途客运和对接运输将在细分市场中占主导地位。

2、包车客运优势略显。近年来，国家高度重视旅游产业的发展，2014 年，国务院办公厅印发《国务院关于促进旅游业改革发展的若干意见》（国发〔2014〕31 号），今年初，交通运输部、国家旅游局等六部门联合印发《关于促进交通运输与旅游融合发展的若干意见》（交规划发〔2017〕24 号）。随着周边省市旅游景点的进一步开发开放，和我市旅游景点特别是乡村旅游设施的建设完善，以道路客运出行为主旅游产品的将给旅游客运带来新的机遇。道路客运开展“运游结合”也将是传统道路客运企业破解发展困境、推动转型升级、实现持续发展的重要战略选择之一。同时，随着城区不断扩大和企业进产业园区等建设规划，厂矿企业通勤包车业务需求也将是道路客运发展的新的增长点。

3、“互联网+”影响深刻。当前，“互联网+”网络技术在交通运输领域的广泛应用已经影响了并将持续改变旅客的出行习惯，对传统道路客运的影响是深刻且持久的，同时也是传统道路客运行业自我变革创新的动力，借助网络技术加快推进行业转型升级的机遇。为此，

道路客运应根据《国务院关于积极推进“互联网+”行动的指导意见》（国发〔2015〕40号）精神，加快与互联网深度融合，通过道路客运基础设施、运输工具、运行信息等互联网化，推进基于互联网平台的便捷化道路客运服务发展，显著提高客运资源利用效率和管理精细化水平，全面提升道路客运行业服务品质和持续发展能力。

五、2017年道路客运发展重点

根据2016年道路客运市场经济运行和供求状况，以及今后道路客运发展趋势，2017年道路客运行业应认清形势，合理定位，深入贯彻《交通运输部关于深化改革加快推进道路客运转型升级的指导意见》（交运发〔2016〕240号，以下简称指导意见），立足基础性、衔接性和保障性，充分发挥道路客运灵活性、便捷性的比较优势，实现与其他运输方式的衔接协调和差异化发展。

1、优化行业内部资源配置。一是调控运力规模，现有客车运力基本满足市场需求，不宜新增省、市际客运企业及大型客车运力，优先支持班车客运过剩运力依法转为包车运力。二是优化运力结构，引导企业根据班车实载率及包车（旅游）客运市场需求，合理配备大中小车型，适当提高30座以下的车辆比例。三是优化班线结构，发展至高铁未通达地区的二、三类省、市际中短途客运班线，引导企业加速淘汰实载率低、效益差的长途客运班线。四是优化站点布局，鼓励客运企业在主要高速公路出口、校区、园区等建设经济、安全、实用的客运站点，支持客运企业车头向下，方便旅客就近乘（下）车。

2、提升道路客运发展能力。一是扩大企业经营自主权，根据指导意见精神，在保证基本服务标准的前提下，对客运班线运力投放、班次增减、停靠站点的等事项的实行备案制。改进临时班车标志牌管理模式，开发使用临时班车标贴自动审核管理系统。二是引

导道路客运主动与民航高铁高效对接，支持并协调开行机场专线、高铁专线，实现与其他运输方式的功能互补，形成更强的正面叠加效应。积极探索推进与民航高铁联程联运和一票制服务。三是鼓励试点企业发展定制客运，支持定制客运探索城乡、城际间的商务、旅游、校园等定制客运服务，充分发挥道路客运“门到门”的比较优势。四是鼓励道路客运开展“运游结合”，加强与旅游主管部门沟通，促进客运企业、汽车客运站与旅行社共享资源信息，发展旅游客运专线、团体旅游班车、自助旅游包车。

3、提高客运班车运营效率。严格执行实载率低于 70%的班线原则上不再新增运力的规定。积极优化调整省、市际客运班线线网，提高资源利用效率，鼓励同方向中长途客运班线进行模拟公司化改造或实行跨区域联合经营，实现规模化、集约化经营效益。鼓励实载率较低的长途客运班线试行节点运输，通过沿途增加配载停靠站点，加密客运站班次频率，增强道路客运吸引力，提高班车实载率。鼓励道路客运企业借助现有道路客运网络和其他客运资源，大力拓展客车小件快运业务，进一步提高客运资源的利用率和企业效益。

4、加强道路客运安全监管。贯彻落实《中共中央国务院关于推进安全生产领域改革发展的意见》和安全生产法律法规。督促企业落实安全生产主体责任，按照国家《企业安全生产标准化基本规范》（GB/T 33000-2016）和新修订的《道路旅客运输企业安全管理规范》，建立健全安全生产管理体系和标准化管理规范，构建安全生产内控机制，落实全员安全生产责任；完善落实车辆动态监控管理制度，加强对运营客车的实时有效监控，及时发现并处置超速、疲劳的道路交通违法和其他客运违章行为，确保道路客运安全；根据《道路旅客运输及客运站管理规定》推进落实道路客运实名制管理工作。