

2017 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》（国务院令第 666 号第二次修订）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（2017 年度）发布如下：

一、2017 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 2017 年底，全市从事省、市、县际道路客运经营的企业共有 11 家，同去年持平，其中班车客运企业 6 家（含兼营包车、旅游客运企业），专营包车、旅游客运企业 5 家。

全市从事省、市、县际道路客运经营的客车 1245 辆 53885 座，分别同比上升 6.4%、下降 0.5%，其中班车客车（含兼营包车）1061 辆 45132 座，包车客车（含兼营班车）609 辆 24131 座。

表 1

南通市道路客运企业客运车辆统计

企业名称	经营范围	客车数	座位数	班车数	座位数	包车数	座位数
南通汽运实业集团有限公司 ¹	省市县际班车、省市县际包车、旅游客运	760	35322	758	35267	278	12565
南通飞鹤快速客运有限公司	省市县际班车、省市县际包车、旅游客运	113	5040	80	3491	63	2850
江苏长运定制客运服务南通有限公司	省市县际班车、省市县际包车、旅游客运	96	684	96	684	96	684
江苏快鹿南通汽车运输有限责任公司	省市县际班车、省市县际包车、旅游客运	8	152	8	152	8	152
启东市汽车运输集团有限公司	省市县际班车、省市县际包车、旅游客运	71	3289	68	3133	14	692
南通迅通旅游客运有限公司	省市县际班车、省市县际包车、旅游客运	79	3694	51	2405	32	1484
南通苏慧旅游汽车服务有限公司	省市县际包车、旅游客运	26	1261	0	0	26	1261
南通文峰外事旅游汽车有限公司	省市县际包车、旅游客运	21	1037	0	0	21	1037
如皋市星星公交有限公司	省市县际包车、旅游客运	20	892	0	0	20	892
南通南黄海旅游服务有限责任公司	省市县际包车、旅游客运	27	1304	0	0	27	1304
南通市通州区顺发旅游汽车服务有限公司	省市县际包车、旅游客运	24	1210	0	0	24	1210
合计		1245	53885	1061	45132	609	24131
2016 年度		1170	54135	992	45706	463	24201
同比		6.4%	-0.5%	7.0%	-1.3%	31.5%	-0.3%

注：此表数据根据南通市运政在线统计。

¹南通汽运实业集团有限公司在市区及各县（市、区）分别设立分公司。

表 2 南通市道路客运车辆区域分布统计

区域	客车数	座位数	班车数	座位数	包车数	座位数
市区	574	24143	464	18952	337	13254
海安	100	4470	100	4470	31	1147
如皋	101	4577	81	3685	43	1760
如东	109	4970	82	3666	66	2851
通州	99	4202	75	2992	46	1954
海门	91	4004	91	4004	46	1810
启东	171	7519	168	7363	40	1355
合计	1245	53885	1061	45132	609	24131

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

	分类	单位	数量	占比
按等级分	高级	辆	1186	95.3%
	中级	辆	56	4.5%
	普通	辆	3	0.2%
按客位分	座位数<10	辆	95	7.6%
	10≤座位数<20	辆	77	6.2%
	20≤座位数<30	辆	13	1.0%
	30≤座位数<40	辆	122	9.8%
	40≤座位数<50	辆	520	41.8%
	50≤座位数	辆	418	33.6%

注：此表数据根据南通市运政在线统计。

2、汽车客运站及客运班线、班次情况

截止 2017 年底，全市列入全省联网售票系统的汽车客运站 70 个，同比上年增长 2 个，其中一级客运站 5 个，与上年保持持平，二级客运站 5 个，同比上年增长 1 个，三级及以下客运站 60 个，同比上年增长 1 个。

表 4 南通市客运站及站级统计表

指标名称	一级站	二级站	三级及以下	合计
市区	2	1	5	8
通州		1	9	10

指标名称	一级站	二级站	三级及以下	合计
海安	1	1	9	11
如皋	1		6	7
如东		1	10	11
海门		1	15	16
启东	1		6	7
合计	5	5	60	70

注：此表数据根据全省联网售票数据统计。

截至 2017 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，同比保持不变，省、市、县际客运班线分别为 209 条、192 条、86 条。日均班次 2351 班，同比下降 2.0%，省、市、县际客运班次分别为 590 班、727 班、1034 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	111	38	42	31	581	51	191	339
南通汽车东站	一级	88	49	19	20	467	150	119	198
海安汽车站	一级	57	24	26	7	253	34	141	78
如皋汽车站	一级	48	16	27	5	243	26	95	122
如东汽车站	二级	31	9	15	7	159	29	29	101
通州汽车站	二级	25	10	13	2	83	31	28	24
海门汽车站	二级	42	16	20	6	231	83	59	89
启东汽车站	一级	85	47	30	8	334	186	65	83
合计		487	209	192	86	2351	590	727	1034

注：此表数据由各汽车客运站提供。

截至 2017 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、2017 年全市道路客运指标数据统计情况

1、班车客运

根据全省联网售票系统监测²，2017 年全市各汽车客运站累计完成客运量 1790 万人，同比下降 12%，客运周转量 21.5 亿人公里，同比下降 9%，班车平均实载率 32%，年发送 139 万班次，同比下降 2%，平均运距 120 公里，同比上升 3%。

表 6 南通市道路班车客运联网售票情况（按车站等级分）

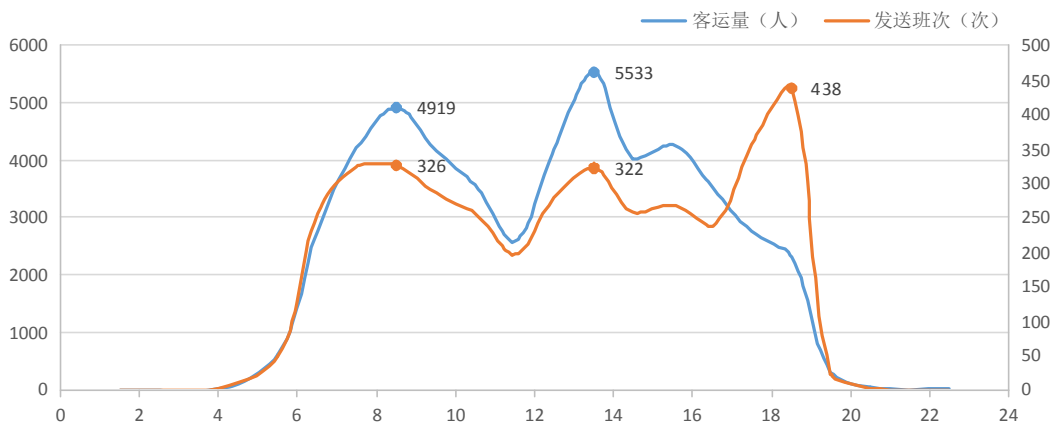
客运站等级	客运量 (万人)		客运周转量 (万人公里)		实载率		班次 (万次)		平均运距 (公里)	
	指标	同比	指标	同比	指标	同比	指标	同比	指标	同比
一级客运站	1423	-12%	170782	-9%	33%	-2%	106	-4%	120	3%
二级客运站	214	-13%	24777	-10%	35%	-6%	17	1%	116	4%
三级及以下客运站	153	-10%	19464	-8%	28%	-3%	16	3%	127	2%
合计	1790	-12%	215022	-9%	32%	-2%	139	-2%	120	3%

注：此表数据根据全省联网售票数据统计。

从一天的时间分布上来看，客运量在 8-9 时达到一天的第一个高峰，平均每小时发送旅客 4919 人次，此后客运量持续下降并在 11-12 时左右触底反弹，之后在 13-14 时达到一天的最高峰，平均每小时发送旅客 5533 人次。从一天的时间分布上来看，车站发送班次在 8-9 时达到一天的第一个高峰，平均每小时发送客车 326 班，此后客运量持续下降并在 11-12 时左右触底反弹，之后在 13-14 时达到一天的第二个高峰，平均每小时发送客车 322 班，之后经历一波下滑后上升，并在 18-19 时达到一天的最高峰，平均每小时发送客车 438 班。

²全省联网售票检测系统自 2015 年 10 月投入运营。

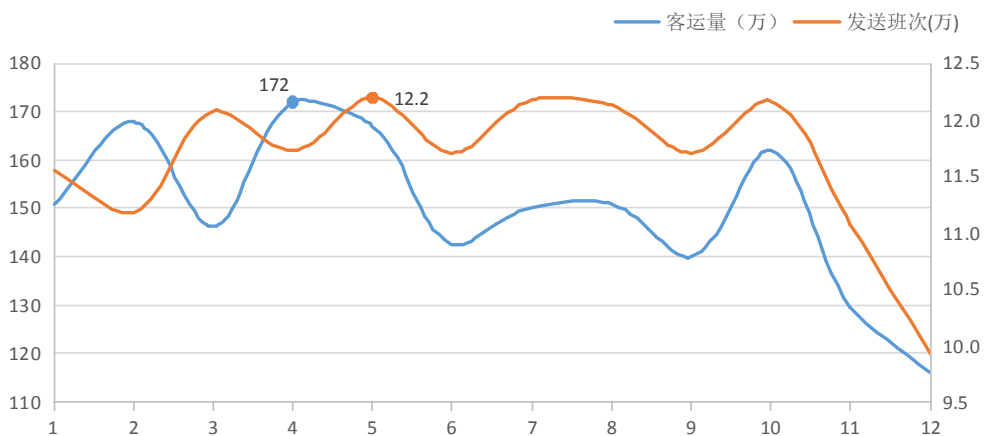
图 1 2017 年南通市联网售票客运量小时分布情况



注：此图数据根据全省联网售票数据统计。

从一年的月时间分布上来看，2017 年客运量月分布呈波浪形变化，在 2 月、4 月和 10 月分别达到局部的最高点，10 月后客运量持续下降；一年中客运量最高的为 4 月，客运量 172 万人。从一年的月时间分布上来看，2017 年发送班次月分布呈波浪形变化，在 3 月、5 月、7 月和 10 月分别达到局部的最高点；一年中发送班次最高的为 5 月，发送 12.2 万班次。从客运量和发送班次的共同变化趋势来看，5 月以前二者变化趋势相反，而 5 月之后二者变化趋势基本保持一致。

图 2 2017 年南通市联网售票客运量月分布情况



注：此图数据根据全省联网售票数据统计。

按班线里程来看，100 公里以下的客运量占比最高，达 49%，其次是 100~200 公里以内班线，占比达 34%，占比最低的是 800 公里及以上的班线，占比不到 1%。实载率方面，100~200 和 200~400 公里

的班线相对较高，分别达 46%、43%，800 公里及以上的班线实载率最低，仅 11%。从变化情况来看，100 公里以下和 800 公里及以上的班线客运量、客运周转量降幅相对较大，超过 15 个百分点；100 公里以下的班线实载率降幅最大，下降 8%；800 公里及以上的班线发送班次降幅最大，下降 19 个百分点。

表 7 南通市道路班车客运联网售票情况（按里程分）

班线里程	客运量 (万人)		客运周转量 (万人公里)		实载率		班次 (万次)	
	指标	同比	指标	同比	指标	同比	指标	同比
100 公里以下	880	-16%	43931	-15%	22%	-8%	91	-4%
100~200 公里	611	-7%	84538	-7%	46%	-4%	30	4%
200~400 公里	258	-7%	64631	-6%	43%	0%	13	-4%
400~800 公里	35	-9%	17042	-9%	20%	-1%	4	-8%
800 公里及以上	5	-18%	4881	-21%	11%	0%	1	-19%
合计	1790	-12%	215022	-9%	32%	-2%	139	-2%

注：此表数据根据全省联网售票数据统计。

从班线类型来看，完成客运量最高的是县际班线，占比达到 35%，之后依次为市际、省际和县内班线，占比分别达 26%、25%和 14%。实载率方面，市际班线实载率最高，达 39%，县内班线实载率最低，仅 11%。发送班次方面，县内、县际班线发送班次最多，均为 45 万次。从变化情况来看，县内班线客运量、客运周转量降幅最大，下降 19%；县内班线实载率降幅依然最大，下降 15%，而省际班线实载率上升 2%。

表 8 南通市道路班车客运联网售票情况（按线路类型分）

班线里程	客运量 (万人)		客运周转量 (万人公里)		实载率		班次 (万次)	
	指标	同比	指标	同比	指标	同比	指标	同比
县内班线	257	-19%	8929	-19%	11%	-15%	45	-4%
县际班线	621	-14%	37324	-13%	30%	-4%	45	-1%
市际班线	473	-10%	84410	-10%	39%	-3%	27	-2%
省际班线	440	-5%	84359	-5%	35%	2%	22	-2%
合计	1790	-12%	215022	-9%	32%	-2%	139	-2%

注：此表数据根据全省联网售票数据统计。

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 86.2%；省内线路以南通、苏州为主，苏北方向客运量普

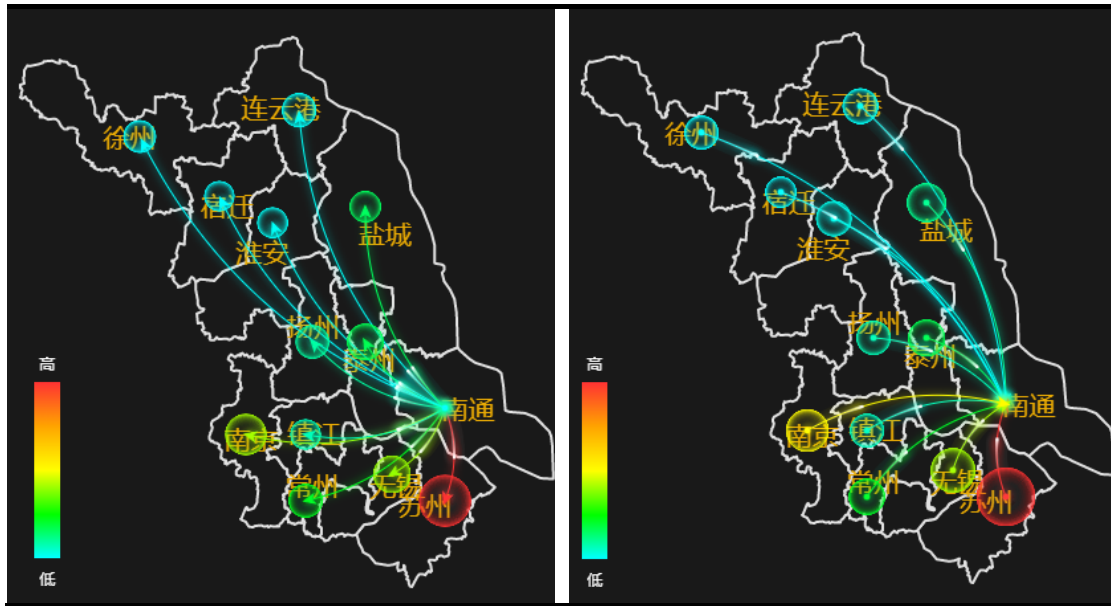
遍不高。从变化趋势来看，省际线路除发往浙江客运量上升 3% 以外，发往其他省份客运量均小幅下降，其中发往上海客运量降幅较低，下降 4%。省内方面，宁启铁路继续影响我市发往南京、扬州和泰州的客运量，降幅分别均超过 14%，其中降幅最高的是发往扬州的客运量，下降 23%。

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）	
	指标	同比	指标	同比
南京	71	-14%	20299	-13%
无锡	66	-8%	10082	-8%
徐州	6	-16%	2942	-16%
常州	40	-7%	6579	-6%
苏州	167	-8%	22568	-8%
南通	875	-16%	46155	-14%
连云港	7	0%	2894	-1%
淮安	8	2%	2375	1%
盐城	34	-10%	4817	-8%
扬州	19	-23%	3278	-20%
镇江	15	-9%	3038	-9%
泰州	35	-17%	3639	-17%
宿迁	5	3%	1877	2%
安徽省	9	-15%	4039	-14%
河南省	1	-20%	987	-22%
山东省	9	-10%	5311	-10%
上海市	380	-4%	59338	-4%
浙江省	38	4%	12247	3%
其他省市	4	-24%	2555	-27%
合计	1790	-12%	215022	-9%

注：此表数据根据全省联网售票数据统计。

图 3 南通市道路班车客运省内线路流量热力图



注：左图为南通发往各市流量热力图，右图为各市发往南通流量热力图，数据根据联网售票数据统计。

2、包车客运

根据江苏省运政在线系统包车标贴数据，2017 年全市省际、市际包车客运车辆共计完成包车业务量 24002 单（其中省际包车 11931 单，省内包车 12071 单），同比上升 23%，增幅约为上年度增幅一半；客运量 113 万人，同比上升 24%，客运周转量 26002 万人公里，同比上升 15%，包车平均运距 230 公里，同比下降 7%，降幅收窄 5 个百分点。全市省际、市际包车客运车辆（不含定制客运车辆）共计运营 42904 天，平均利用率为 23%，专营包车客运企业车辆共计运营 25547 天，平均利用率为 59%。专营包车客运企业中，包车利用率较高的 3 家分别达到 76%、66%、59%。

表 10 南通市道路包车客运运营情况统计表

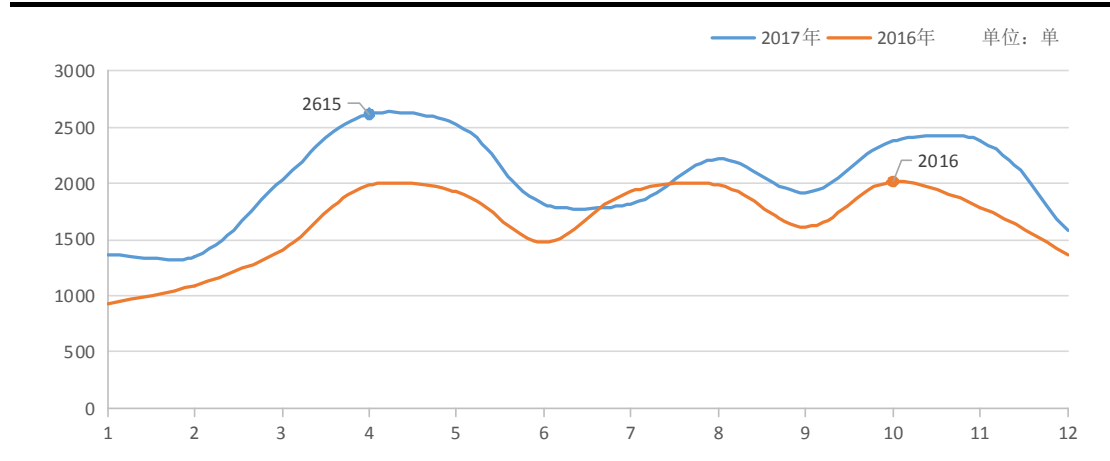
指标分类	单位	2017 年	同比
业务量	单	24002	23%
客运量	万人	113	24%
周转量	万人公里	26002	15%
平均运距	公里	230	-7%
运营天数	天	42904	11%

注：此表数据根据江苏运政在线系统包车标贴数据统计。

从月度时间分布来看，2017 年月度包车业务量变化趋势和 2016

年基本一致，全年共有 3 个高峰月份，从 1 月开始包车业务量逐步上升，并在 4 月达到全年首个峰值，此后经历下降上升，并在 8 月达到全年的第二个峰值，在 11 月达到全年第三个峰值；相比 2016 年峰值出现在 10 月并完成包车业务量 2016 单，2017 年完成业务量峰值发生在 4 月，共计完成包车业务量 2615 单。

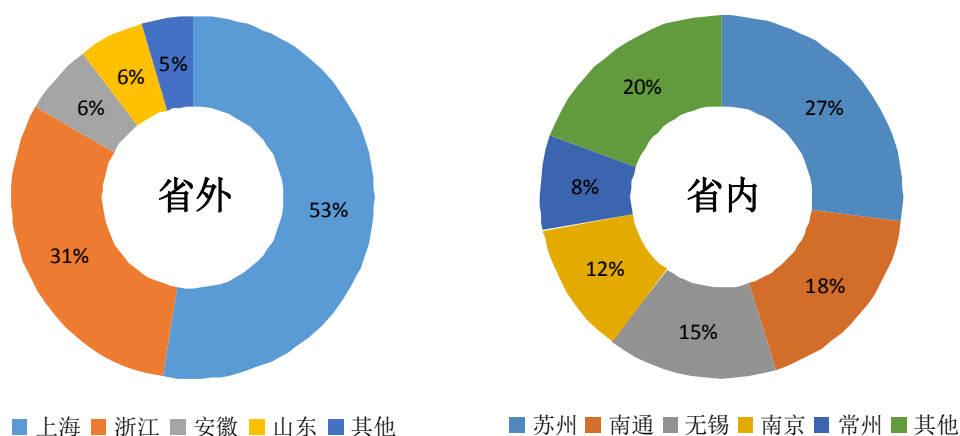
图 4 南通市省市际包车业务量月度分布情况



注：此图数据根据江苏运政在线系统包车标贴数据统计。

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，共计完成上海方向包车业务量 6280 单，占省际包车客运总量的 53%，共计完成浙江方向包车业务量 3662 单，占省际包车客运总量的 31%；省内包车线路集中在苏州、南通、无锡等城市，共计完成苏州方向包车业务量 3281 单，占省内包车客运总量的 27%，共计完成本市市内包车业务量 3662 单，占省内包车客运总量的 18%。

图 5 南通市包车流量流向组成情况



注：此图数据根据江苏运政在线系统包车标贴数据统计。

三、2017 年度全市道路客运经济运行和供求分析

1、全市道路客运供给基本稳定。与上年度相比，2017 年全市道路客运供给总体上保持稳定，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，但幅度不大。定制客运车辆增长 152.6%。投入运营的兼营包车增长 33.2%。30 座以下的客车占比达到 14.9%，比例持续上升。

全市道路客运企业 11 家，客车 1245 辆，平均每家约 113 辆。100 辆及以上的 2 家，50-99 辆的 3 家，49 辆以下的 6 家。南通汽运实业集团有限公司及全资子公司或控股公司共有客车 1048 辆，占比 84.2%，分布于其在市区和各县（市、区）设立子、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、道路客运分布具有一定规律。根据联网售票数据显示，我市班车每天客运高峰时间为每天的 8-9 点和 13-14 点，从高峰时间段来看，每天的早饭、中饭后是全市的班车客流高峰。我市班车客运高峰月份有 2 月、4 月、8 月和 10 月，其中 2 月份主要原因是春节后的返程客流高峰，4 月份主要是清明节和春天出游客流高峰，8 月主要是

学生暑假的出行高峰，10月份主要是国庆节出行高峰。我市包车客运高峰月份4月份、10月份，主要原因分别是春游高峰、国庆假日包车。

3、传统班车客运灵活度较低。根据联网售票数据显示，我市的客运站发送班次和整体客运量变化趋势间存在一定差异，每天的18-19时为客运站发送班次的高峰，而每天14点后客运量持续降低，客运量和发送班次的不一致造成了一定的资源浪费，也降低了乘客的出行体验。同样我市上半年客运站发送班次与客运量也存在一定差异性，这也是排班不合理导致的。

4、道路客运量总体继续下降。根据统计，班车客运量持续下降，2017年全市道路班车客运量同比下降12%，平均实载率32%。分析原因，主要一是随着私家车保有量的不断上升、路网的逐渐完善，中短途出行更愿意选择自驾出行；二是随着铁路民航运能的持续提升，长途和高铁沿线出行选择道路客运的概率更小；三是随着网约车特别是顺风车的快速发展，公众的出行习惯已悄然发生变化。**包车客运业务持续增长**，2017年我市包车客运业务同比上升23%。相比班车客运，包车客运更加灵活、快捷，方便了企业、团体的出行；同时，旅游的发展也拉动了包车客运市场需求。

四、2017年道路客运经济运行发展趋势分析

随着交通基础设施的日趋完善、综合交通运输体系的加快建设和互联网及APP技术在运输领域的广泛应用，公众出行可选择的方式更多，效率高、体验好的交通方式必然是出行首选。相比各种交通出行方式，航空、高铁在速度、安全、舒适等方面具有比较优势，私家车在自主、灵活方面具有比较优势，“互联网+”下的网约顺风车在便捷、经济方面具有比较优势；相反，道路客运主要是班车客运，受

制于现有的行业管理法规、政策和经营体制、管理机制，其应有的便捷、灵活、经济等比较优势越发不明显。今后，道路班车客运只能在没有高铁或者铁路竞争力较弱的时期和地区维持现有的竞争优势，中短途班车客、包车客运在整个客运细分市场中占主导地位，这是交通基础设施完善、综合交通运输体系建成和其他各种运输方式竞相发展的必然结果，是经济社会发展的大势所趋。

根据我市 2017 年客运指标数据统计分析，今后相当一段时间，道路班车客运量将持续下探且不可逆。班车客运量及实载率的下降，势必导致道路客运行业直接利润的下降，部分班线及班次或因亏损难以为继，同时非节假日等客流高峰时段现有的班车、班次等运能将会过剩，这是道路客运行业将面临的严峻考验和挑战。经营管理和行业管理应当顺势而为，企业经营管理必须围绕降本增效，从优化运力结构、调整班线布局、科学运输组织、创新服务举措等方面认真研究谋划班车客运的发展战略。职能部门行业管理应该围绕“放管服”，从保障公众出行、服务客运经营、提高公共效益等方面在行业政策法规和管理措施上给予客运经营更大的自主权，充分发挥比较优势，提升行业竞争实力。当然，日益增长的以高品质和定制为主导的旅游、包车出行将会扩大我市包车客运市场需求，现有的包车运力在节假日、旅游出行旺季供不应求，这是传统道路客运在困境中的难得机遇，有利于消化班车过剩运能。

五、2018 年道路客运发展重点

根据 2017 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，2018 年道路客运行业应认清形势，合理定位，深入贯彻《省交通运输厅关于加快推进全省道路客运转型升级的实施意见》（苏交运〔2018〕38 号），调整道路客运结构，完善服务网络，

创新运输组织方式，深化道路客运供给侧结构性改革，加快传统客运向现代客运转变。

1、优化供给，提高道路客运服务能力。立足基础性、衔接性和保障性功能定位，充分挖掘并发挥道路客运点多、线长、面广和便捷、灵活、经济等比较优势，实现与其他运输方式的衔接协调和差异化发展。鼓励客运企业根据客运量、实载率和市场需求等因素，科学配置运力，合理投放大中小型客车。支持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，鼓励在流量、流时、流向相对集中的校区、园区开通开行临时班车或组织包车。合理发展包车运力，“江苏快客”品牌班车可直接兼营包车旅游客运，公司化经营的班车过剩运力根据有关规定转为包车客运，根据包车利用率和市场供求状况，适度新增客车作为包车运力。引导企业加快淘汰实载率低、效益差、风险大的长途客运班线。支持客运企业进一步开展“互联网+”道路客运的探索实践，通过信息共享及数据整合分析，降低运营和出行在时间、经济等方面的成本，实现真正意义上的供需平衡。积极开展行业品牌创建，贯彻服务规范标准，不断提高服务质量。

2、自主经营，提升道路客运经营效益。在保障公众出行和保证基本服务标准的前提下，进一步扩大客运企业的经营自主权，提高道路客运经营的经济效益和社会效益。支持班车客运根据客流规律合理安排班次、运力，客运企业自主调整短途客运班线的班次密度和发班时间，全市启用临时班车标贴以便班次运力调度。改进传统班车运营组织和管理模式，在市区试行“网上车站”，顺应班车运营实际，满足公众出行需求。发挥价格杠杆作用，根据新修订的《江苏省汽车运价规则》，扩大道路客运市场调节价的定价范围，提高道路客运与其他运输方式的竞争优势。继续支持试点客运企业发展定制客运，改进

运输组织。鼓励道路客运开展“站、运、游”一体化经营，充分利用好既有的场站、客车、线路和人力资源。

3、加强管理，维护道路客运安全稳定。加强行业信用管理，认真贯彻省厅运管局信用管理三个《办法》，严格对照信用评分标准记录信用信息，强化对失信行为的约束，着力构建以信用联动监管为重点的客运市场事中事后监管机制。按照“管行业必须管安全”的要求加强安全监管，督促客运企业加强对安全生产工作的组织领导，开展安全生产主体责任“巩固年”活动，贯彻落实《道路旅客运输企业安全管理规范》，规范落实安全生产制度，切实提高安全生产能力，确保道路客运安全生产形势稳定可控。高度重视道路客运行业各类投诉、信访和媒体曝光处理，组织开展道路客运专项整治，查处违章经营行为，维护客运市场秩序和行业稳定。