# 城乡客运市场管理工作的调研报告

来源：网络 作者：清风徐来 更新时间：2024-10-17

*第一篇：城乡客运市场管理工作的调研报告调研组先后到镇、镇，实地察看了城乡交通客运状况，听取了两个镇的汇报，与镇负责人以及部分人大代表进行了座谈。并分别召开了县交通局、物价局、建设局、城管局、县公安交警大队分管负责人及相关业务科室负责人参加...*

**第一篇：城乡客运市场管理工作的调研报告**

调研组先后到镇、镇，实地察看了城乡交通客运状况，听取了两个镇的汇报，与镇负责人以及部分人大代表进行了座谈。并分别召开了县交通局、物价局、建设局、城管局、县公安交警大队分管负责人及相关业务科室负责人参加的座谈会，听取了相关汇报，还召集了部分出租车司机座谈，收集了各方面的意见建议。现将调研情况报告如下：

一、基本情况

目前，全县拥有道路客运班线40条，其中：县内班线10条，长途班线30条。现有道路客运班车419辆，其中：县内班车124辆，班线覆盖全县十个镇部分行政村;长途客运班车86辆。全县现有公交车30辆，公交营运线路6条，总长度达52公里。客运出租车171辆，村村通班车8辆。

近年来，县交通部门坚持把客运市场管理作为交通行业管理工作的重点来抓，不断强化举措，充分发挥职能作用，取得了一定成效，极大地满足了群众需求，为群众出行提供了方便、快捷的服务，促进了县域经济的发展。

一是加强客运交通的宣传培训。利用广播、电视、宣传栏、举办培训班等多种方式在全县范围内进行宣传，提高驾驶员的驾驶技术职业素质，促进了各项法律法规的贯彻执行。

二是加大对运输企业的行业指导、管理，不断规范客运线路班车、出租车的经营行为。县交通局专门成立了出租车管理办公室，派专人协助出租公司加强对出租车行业的管理。

三是坚持不懈的查处无证经营出租业务车辆(俗称“黑车”)的非法经营活动，净化客运市场，建立长效工作机制，形成整治打击“黑车”常态化。

四是加大对群众投诉客运车辆违章、宰客等违规经营行为的查办力度,并逐步完善了举报投诉制度。

二、存在的问题

(一)城市间客运交通状况较好，农村客运市场有待完善。县目前已开通至南京、、合肥、上海、北京等长途班线，除个别线路班车运营不太规范外，大部分运营正常，较为规范。07年，城开通城市公交车，08年新增投放出租车，方便了城市民的出行。但农村绝大多数线路均无班车，通达能力严重不足，盲点多，矛盾多，群众反映强烈。如人大代表呼吁的卜集至孙堡段问题，无过境客车，群众出行主要靠拖拉机、摩托车等，工人上班、农民种田、学生上学很不方便。

(二)农村中小学生乘车存在极大的安全隐患。由于农村教学布局的调整，一些离校较远的中小学生特别是小学生乘车成为难题。接送学生的车辆大多为无证经营的中巴、面的，甚至机动三轮车，车况差且超载严重，存在极大的安全隐患，一旦发生车祸，后果不堪设想。

(三)“黑车”非法营运现象较严重。“黑车”擅自从事客运，不缴税费，更无行为规范可言。大量“黑车”与出租车、公交车争抢客源，侵害了合法经营者的切身利益。由于“黑车”具有隐蔽性、流动性、反弹性等特点，特别是在农村目前还有一定的生存空间，可以说“黑车”现象已成为客运市场管理中的“顽症”。

(四)城市公交管理有待加强。一是运力不足。随着城新区及建成区面积不断扩大，目前的线路班次已不能满足居民日常出行需要，班次不准现象时有发生，乘客对其信心不足。二是管理不到位。我县的公交公司规模小、管理水平不高，驾驶员待遇不高，服务意识较差。三是我县客运市场管理体制还有待探索。公交长、短途客运分属两个部门管理，公交线路由建设局规划，城乡客运班线由交通局审批，由于种种原因时常造成公交与县内客运之间发生矛盾冲突，不利于城乡一体化的建设发展。

(五)城内其它客运杂乱无规。一是汽车租赁公司缺乏监管。近年来，全县汽车租赁公司发展迅猛，已达60多家，这些公司注册手续简单、门槛不高，前置把关无据，一些黑头车、报废车挂靠公司经营，管理混乱，严重冲击了城乡客运市场的正常运行，相关法律法规对这块的监管规定尚处于空白。二是出租车经营模式有待完善。目前我县只有宏运出租公司一家，经营主要以承包挂靠为主，驾驶员因经营模式的不同导致经济利益不同，产生不正当竞争，出现了拒载、不打表计价、乱要价等违规现象，引发多起集体上访事件，影响了社会稳定。三是电动车(马自达)、人力三轮车(都装了电瓶)上路没有严格控制，无牌的“上路”，报废的不“离路”，在街上“横冲直撞”，挤占出租车、公交车市场且安全得不到保障。

三、几点建议

(一)提高认识，加强协调配合，促进客运市场的有序发展。县政府要进一步认识到抓好城乡客运市场的管理工作，是真正让老百姓得实惠，构建平安、谐县的的重要举措，明确领导职责，加强组织与协调。各镇及相关职能部门要强化责任意识，积极参与，齐抓共管，加快镇级客运车站的规划、建设步伐，强化路线、站、牌建设，各类营运车辆各行其道，实现人进点、车进站，加速推进客运市场规范化经营进程。

(二)进一步加强对多种客运交通的管理。一要加强对出租车市场的调控。严把市场准入关，对经营者的营运资格严格审查。二要严厉打击“黑车”非法经营。县交通局及有关职能部门，要综合运用经济、法律行政管理手段，堵疏结合，最大限度地打击“黑车”，维护出租车市场的稳定。三要加强对汽车租赁公司的管理，工商部门对其实施户籍化管理，建立健全基础台账，并做好变动更新工作，其他职能部门也要积极探索对此行业管理的有效方法手段。四是打击无证马自达、人力三轮车载客，制定上路载客条件并进行前置把关，形成多家职能部门联动管理机制。

(三)进一步加大对驾驶员的职业道德教育法律法规知识培训力度。部分驾驶员经济利益至上，服务意识不强，群众意见较大。特别是城市公交经常不能正点运行，很多市民对其失去信心，既损害了公交公司的形象，更有损县形象。要加强驾驶员的培训学习，建立高素质的从业人员队伍，提高整个客运市场的服务水平。

(四)加大对公共交通的投入。重点加强公共交通基础设施建设，更好地落实民生工程。政府对公交公司的政策性补贴要及时发放到位，提高公交公司的发展信心，并与其服务质量挂钩，充分发挥公共交通补贴效益。

(五)切实解决农村中小学生乘车安全问题。各级政府、各部门要高度重视，镇政府要主动牵头，交通、公安交警、物价等部门积极配合，对所辖区内的中小学校位置、学生上学的主要线路进行摸排，确定行车路线及票价，运用不同方式确定专人、专车进行按时接送，交通、公安交警部门要建立驾驶员车辆档案，进行动态跟踪管理,努力做好“保民生、保稳定”工作。

(六)大力推进农村客运“村村通”工程。目前，全县已投放8辆车，在镇试点运行—螺百—功桥—南义的班车，群众反映很好。下一步要采取以点带面、逐步推进的方式，提高农村客运通达广度深度。在乡村要通过总体规划与分步实施相结合方式，调整线网布局，建立客运班线公交一体化网络，在城区规划区范围内实现公交车对接，尽量避免线路的重叠盲区，促进客运市场的有序竞争，实现真正意义上的城乡一体化。

**第二篇：浑江城乡客运一体化调研报告**

浑江城乡客运一体化调研报告

白山市浑江区，辖8街道，4个镇，54个行政村，总面积1388平方公里，人口33万人。全区公路总里程950.9公里，其中农村通公路810公里，占全区通车公路的85%。全区营运客车231辆，农村营运客车144辆，城乡客运一体化76辆，农村班线44条，行政村通车率达100%，以市区为中心的城乡客运一体化的格局已基本形成。2024年以来，我们在立足客运实际，以繁荣和发展农村客运为突破口，创新经营方式，发展中型客车，方便群众特别是农村群众出行，推进农村经济发展，收到了良好的效果。我们的主要做法是：

一、强化惠农服务意识，完善农村客运发展规划近年来，随着农村经济的发展，广大群众对外交流活动的日益增多，对出行条件的要求也越来越高。方便、快捷、舒适、周到的客运服务已经成为广大农民衡量农村旅客运输服务的标志。随着农村公路条件的不断改善，特别是随着公路“村村通”的实现，农民群众对客运班车实行城乡客运一体化方便出行的呼声越来越高，渴望客车能早日通到家门口，要求改善山区、偏远地区群众出行难的现状。但是，由于我区地处山区，地理环境特殊，人员居住分散，虽然政府交通主管部门对农村客运发展工作非常重视，但要全部实现

1城乡客运一体化谈何容易？摆在我们面前的将是重重困难，为此，我们从优化现有班线结构入手，抽调得力人员，专门解决城乡客运一体化的问题。

通过对农村路网结构、客运流量流向、群众出行习惯和规律的综合调查分析，我们掌握了第一手的资料。认真详细地制定适合当地实际情况的运力、运量以及班线规模，力求使新规划的客运班线通得了、稳得住、有效益、受欢迎。同时，对距离市区、集镇较近的村，我们则开通了以小型面包车为主的“小客运”，使干线与支线得到了有机的衔接。通过新开通的7条农村班线，使群众出行方便了，农村经济发展了，交通运管人在群众心目中的地位也提高了。周密的方案和科学的规划，使我区的农村客运市场步入了一个良性的运营轨道。

二、整合客运资源，努力实现城乡客运一体化

扎实的基础工作，为实现我区城乡客运一体化目标奠定了基础。然而，这一目标的实现，有很多意想不到的困难。如：有一些偏远山区，客流少，与其村镇之间距离较远，有个别村孤立于通化县交界，长期处于两县市客运的盲点。如果发车会造成车辆空驶率高、油料消耗大等问题，所以经营者都不愿意去，一度使这项工作不能往下进行。面对广大群众对解决交通问题的强烈渴望，我们决定由长客公司发展8个座位的小型面包车经营，统一车型、统一管理。在办好了

营运手续后，每天从较偏远山村发往市区，采取灵活排班的办法，由公司调度和安全监管，解决了较偏远山区群众出行难问题，同时也基本杜绝了黑车参运的这一老大难问题，村村通和客运一体化的实现，得到广大农村干部群众的大力支持。他们除了自发组织修路护路外，还为夜住班车司乘人员帮助解决许多实际困难。

农村道路旅客运输点对点比较优势，但如何把点上的旅客合理疏送到主干线，从而实现干支线公路运输的有机结合呢？为此，我们立足于优化原农村客运班线，大力对农村客运班线实行客运一体的运营改造。即由原来从客运站正班正点发车后，客车只在少数客运停靠点停靠的传统客运模式，改为每天分不同时段，调整发车密度，不间断发车，把整个线路的聚集点连接起来，使广大农民群众真正体会到方便、快捷及周到的城乡客运一体化服务。

为了使这项工作稳妥地向前推进，我们特意选择了区内白山至板石、白山至道清、白山至红土崖、白山至五间房等六条客运线路作为城乡客运一体改造的试点。这些线路辐射我区大部分农村，且运营这些线路的是我区二家客运企业。宣传发动后，企业和车主有以下顾虑：

1、城乡客运一体化改造担心实载率低的车辆中途倒客后返回，时间久了会打乱运营秩序；

2、增加企业的管理难度和成本。针对上述问题，我们做了认真的研究，并制订了相应的方案，精心设臵了每个班点的车辆行驶路线和功能，及沿途进行具体规划，对所有的车辆实行轮班式的循环经营，以市区为起点，旅客集中时段每15分钟一个班次，非集中时段每20分钟一个班次，由公司稽查、运管监督。运行伊始，因为实载率低，称损害了他们既得利益。运行一段时间后，公司及车主普遍感到给自己带来了实惠，压班压点的现象不见了，不间断的循环发车增加了客运密度，也使沿途出行群众对客运有了进一步的依赖，实载率逐渐增加，车辆经济收入明显增加，实现了经济效益和社会效益的双丰收。自2024年开展这项工作以来，我们逐步对二家公司原经营的76车辆鼓励报废淘汰，对车型、颜色、标识进行了统一，收到了预期的效果。通过对市区与村镇实行对接，尝试了城乡客运一体化的运营模式并取得了圆满成功，得到城乡居民的一致好评。

实现城乡客运一体化是一项新生事物，虽然在探索、创新、发展的过程中我们取得了一些成绩，但也遇到了很多困难和问题。一是尚有少数自然条件恶劣的偏远山区，由于种种原因，至今通不上班车，群众出行仍比较困难；二是从事农村班线运营的企业内部管理、客运服务质量有待进一步提高，安全监管及司乘人员的安全教育等工作有待进一步完善；三是受利益驱使，部分农村班线上仍有少数非法“黑车”从事客运，严重冲击着正常的客运秩序，并且存在着潜在的安全隐患，需进一步加大整治力度。

以上是我们运管所自2024年以来，在实现“村村通”工程和推行城乡客运一体化，更好地服务群众出行工作中的有益探索与尝试。实践给我们无限的启迪，使命给了我们更多的勇气，以人为本，让农民群众分享改革开放三十年的丰硕成果，是我们义不容辞的责任。我们有决心和信心依靠广大农民群众在今后的工作中把农村客运这项工作做得更细、做得更好。

2024年10月8日

**第三篇：关于城乡客运一体化建设情况调研报告**

近年来，市委、市政府高度重视城乡客运一体化建设，明确了到2024年我市城乡客运一体化的发展目标，也就是：全市城镇人口每万人拥有公交车辆10标台，城市居民利用公交出行率达到30%，农村村民利用公交出行率达到15%。对照这一目标，就我市城乡客运情况而言，目前全市共有客运企业16家（市9家、县7家），其中城市公交客运3家、出租客运7家、农村客运6家。城市公交线路17条，路网长度为228公里，日均行程约4万公里，日客运量约11万人次；农村客运线路26条，路网长度766公里，日均行程约4万公里，日客运量约3万人次。城市公交车244台（含校车21台），城乡客运车辆249台（其中市73台，县176台），出租车1587辆（市1291辆，县296辆），车辆档次和车况一般。1、4、7、9路城乡客运线路中巴车，已由市政府全部收购，3、6、8路和701线上的中巴车已完成资产评估，正在解决收购资金问题；5条农村客运班线（市区—中矿、市区—701、东村—二冶、市区—凤矿、市区—灰河）采用挂靠方式经营。

虽然这几年市政府加大了投入，我市城乡客运发展进入了快车道，尤其是农村客运发展十分明显，全市151个行政村，已有131个村通车，但与我市城乡一体化发展的目标，与人民群众的愿望和要求还有差距，主要是：缺乏强有力的协调工作机制；场站建设滞后；运力仍显不足；资金难以落实到位；线路调整不够及时；公交化改造进展不快。

为加速全市城乡客运一体化进程，建设幸福铜陵，应在以下几个方面采取有效措施：

（一）加强领导，尽快建立城乡客运一体化强力推进机制

成立以分管市长为组长的城乡客运一体化工作领导小组，建立定期例会制度，对涉及到多个部门才能办理的事项，由领导小组负责统一协调处理；尽快制定出台我市城乡客运一体化工作实施意见，明确发展各目标和落实措施。

（二）合理布局，科学编制城乡客运一体化发展规划

按照“市、区、县”一体化、“路、站、运”一体化原则，统筹规划公路路网与客运站场，尽快构建一个以公路网络为基础、客运站场为节点、客运线路为通道的一体化城乡客运网络体系，使各种城乡客运方式有效衔接，以实现客运资源共享和旅客“零距离”换乘。

（三）加快建设，全面改善城乡客运一体化承载能力

一是加快路网建设。加快高速公路与干线公路、干线公路与农村公路连接线的工程进度，进一步完善“六纵六横”的公路主体框架，在全面实现“村村通”的基础上，优化改造农村路网，加强农村路网与重点镇的连接，尽量形成闭合线路，构建主城区、城镇30分钟上高速，行政村（不含“飞地”）30分钟至主（副）城区的一体化交通路网。二是加快场站建设。尽快在顺安、县城北等处选择合适位置兴建换乘中心；另增建3-4个农村客运站；同时加快市区至重点集镇，重点集镇与集镇沿线的候车厅和招呼站建设。

（四）积极融资，努力保证城乡客运发展一体化资金足额到位

在财政投入控股的前提下，按照公用事业改革的总体要求，鼓励社会资本以合资、合作或委托经营等方式参与城市公交投资、建设和经营，利用实施特许经营制度，逐步形成国有主导、多方参与、规模经营、有序竞争的格局；积极探索城市公交公司参与农村客运班线的公司化改造的新路子；按照“谁投资，谁受益”的原则，由车籍所在市、县、区政府出资收购班线。

（五）稳步推进，逐渐扩大城乡客运一体化范围

围绕到2024年我市一主两副城区和主要集镇公交运营网络全覆盖的发展目标，稳步推进城乡客运一体化进程。加大投入，彻底更新破旧车辆，增加车辆数量，逐渐将我市万人拥有公交车数量提高到与马鞍山、芜湖相当的水平，及时调整线路布局，加快农村客运的公交化改造,争取东部城区早通公交车，农村公交逐渐向钟鸣、东联、胥坝、天门、灰河等5个主要集镇延伸。

（六）政策扶持，不断优化城乡客运一体化发展环境

将城市公交作为我市优先发展的一大战略，加大公交换乘中心、公交场站建设，以及车辆和设施装备的资金投入。在公交企业的成本和费用进行核算时，合理界定政策性亏损指标，并根据实际情况进行补贴。对公交企业承担社会福利和完成政府指令性任务所增加的支出，定期进行专项补助。优先安排公交设施建设用地，减免相关建设费用。

**第四篇：浙江省城乡道路客运一体化发展调研报告**

浙江省城乡道路客运一体化发展调研报告 根据厅的统一部署，今年6月，组织人员对农村短途客运发展进行了调研，在调研报告起草、讨论、修改过程中，逐步形成这份报告。其实，城乡道路客运一体化不仅仅是农村客运和城市公交的一体，还包括出租汽车、旅游客运、租赁经营等方面内容，这里仅就我省农村客运与城市公交一体化发展问题进行了调研，我代表调研组将调研报告如下：

一、基本情况

管理体制上，目前我省城乡客运管理从职能上分别由交通部门和城建部门管理，其中班车客运、出租、旅游、租赁等客运管理由交通部门管理，城市公交管理在11个地级市中，台州、舟山、嘉兴、湖州4市的市区公交由交通部门管理，纳入道路客运行业管理之中，其他7个地级市城市公交管理职能都由城建部门行使。但在县和县级市中，只有少数几个县（市）的公交管理由城建部门负责，90%以上的县（市）公交由交通部门负责管理。

站场建设上，截止今年6月，我省1373个乡镇（镇839个，乡534个）中，有客运站场368个，其中：三级站62个，四级站90个，简易站216个。

班车通达情况，我省现有的39488个行政村中已有31530个行政村通了客运班车，占行政村总数的80.54%，其中杭州、宁波两个市的行政村班车通达率达到95%以上，有29个县、区的行政通班车率超过90%。日前我省已有县内客运车辆1.7万辆，30万个客位，客运线路2797条，班次12万个，完成的客运量占全省道路客运量的69%，旅客周转量占32%。虽然还有8231个行政村未通客运班车，但由于其分布在人口较少的偏远地区，我省实际能够享受到客运服务的农村人口已经超过了90%。

经营模式上，我省城乡客运经营方式各异，在城市内部一般采用公交客运经营方式，以公司经营为主，客车定线、定点运行，目前经过公司化改造，一般有以下几种模式运作：一是区域经营整体改造模式。将县（市）到乡镇的一级客运网络和以乡镇为中心向各行政村幅射的二级客运网络结合起来，形成一个区域。诸暨、衢县、江山、临安、绍兴、新昌、义乌等都按此模式结合各自实际进行了改造，取得了很好的效果。二是公司统一经营模式。余姚、德清、长兴等县市，都不同程度地组建或依靠专业公司进行农村客运改造，提高了农村客运班线通村率。三是专线集中经营模式。这种方式较为普遍，由经营者通过整合，将某一线路上的经营业户和车辆组建成股份公司，实行一线一公司经营。

农村客运网络化试点工作，推进城乡客运一体化发展。交通部将我省嘉兴、绍兴、衢州三市作为全国14个市农村客运网络化试点后，进一步推进了城乡客运一体化发展。嘉兴市自开展试点以来，以冲破城乡客运二元管理体制为突破口，实行城市公交和农村客运一家管理，在概念上总称城乡公交，规费、税费上趋同。为此，专门出台了《嘉兴市城乡公交一体化规划》，构筑起中心城市----副中心城市----中心乡镇----行政村的三级公交网络体系。截止今年6月，全市共开通42条城乡公交线路，直达各县（市），投入客车226辆，通达32个乡镇、316个行政村，建设了66个港湾式停靠站，313个沿途简易（招呼）站点，客运量上升20%左右。到今年底，全市将重点完善5个县（市）直辖镇的二级公交网络，计划开通39条公交线路，投入客车182辆，建成13个准四级客运站，216个港湾式停靠站点，52个回车场，440个招呼站，形成人、车、路、站系统配套协调发展。到2024年，实现全市村村通公交车。

绍兴市，在农村客运网络化试点前一年就根据当地实际，探索以城乡公交一体化带动农村客运的路子。截止今年6月，全市112个乡镇全部通客运班车，具备通车条件的3482个行政村通了班车。全市建立了以绍兴市为中心，连接7县（市、区）的快速客运网络，和各县（市、区）连接乡镇和大部分行政村的普通客运网络。绍兴县率先全部完成客运公交化改造，已开通公交线路34条，新投放客车338辆，其中空调大客车152辆。

衢州市，把农村客运市场划分为43个片区，改变过去“散、小、弱、差”状况，以质量招投标为基本方式，产生了38家客运公司，更新中高档客车815辆，使农村客运每业户拥有客车由原来的1.9辆提高到

16辆，农村客运班车通达率由原来的79.4%提高到84.8%。

最近，湖州市出台了《城乡公交一体化方案》，值得各地借鉴。各地交通部门在努力实现城乡道路客运一体化方面做了大量工作，但还存在不少问题，主要表现在：

一是对城乡道路客运一体化的认识不到位。部分领导对城乡道路客运一体化的思想认识不一致，一些官员没有认识到城乡客运一体化发展对解决“三农问题”、发展农村经济、推进城镇化进程的重大意义。二是城乡客运管理体制不顺。由于城市公交与农村客运管理体制二元分割，一是城乡客运享受的政策不一，经营成本相差悬殊，核定的载客人数方式也不一样，不能形成公平竞争；二是随着各地城市化进程，撤县设区和城区范围的扩大，客源、线路等矛盾日益突出；三是城市公交和短途客运经营者因利益冲突而引发的罢运、集体上访等事件时有发生，影响了社会稳定；四是站场设施重复建设，各种资源不能共享，造成浪费；五是城乡客运不能形成统一规划，使群众增加换乘次数，没能从根本上解决城乡居民出行难的问题。

三是农村客运基础设施落后、条件差。客运站场建设滞后，等级客运站仅占乡镇总数的11%，绝大多数乡镇无客运站。农村支线经营成本高、效益差。经营效益不好原因是多方面的，主要是客源不足、道路状况差、税费过高等，再加上近年来燃油料价格上涨幅度较大；安全管理难度大、事故隐患严重；在一些山区简易公路，路况较差，加上农村班线普遍存在平时实载率低，早、晚、周末学生放假等时段客流集中，容易发生超载等违法行为；现有农村客运适用车型少，我省淘汰载客农用车后，投入车型对道路条件要求提高了，致使原先农用车经营班线的部分道路现在达不到通车条件，目前允许在农村客运中使用的客车，基本都是普通中巴，使农民感到出行非常不便。

二、统一思想，提高对城乡客运一体化的认识

随着党的十六届三中全会提出了坚持以人为本、树立全面、协调、可持续的发展观，以及统筹城乡发展、统筹区域发展、统筹经济社会发展、统筹人与自然和谐发展、统筹国内发展和对外开放等五个统筹发展的要求，当前城乡客运一体化发展也有一些有利条件：

1、政府导向和社会需求，促进城乡客运一体化的进程。省委省政府提出的“八八战略”明确要求进一步发挥浙江的城乡协调发展优势，加快推进城乡一体化。统筹城乡经济社会发展，逐步打破城乡二元结构，不断提高城乡居民的生活水平和质量，努力形成以城带乡、以工促农、城乡一体化发展的格局。我们提出城乡客运一体化目标, 是与全面建设小康社会和省委、省政府提出的“两个率先实现”（浙江要在全国交通系统率先实现现代化和浙江交通要在全省各行业中率先实现现代化）目标相一致的。

2、基础设施建设为城乡客运一体化提供了条件。为实现省委省政府提出的全省提前基本实现现代化的目标，加速城乡一体化的步伐，改变我省农村道路基础设施落后的局面，我厅提出并实施了“乡村康庄工程”，努力提高全省农村公路通达深度和质量，要求在全省范围内加快按部颁四级公路工程技术标准或地方标准改造通村公路的速度，提高农村公路的路面质量，对通行政村公路进行路面硬化。截至2024年6月底，通过乡村康庄工程的实施，全省共完成通乡、通村公路路基改造6260公里，路面硬化4818公里，行政村等级公路通村率、路面硬化率和客运班车通达率分别达到64.4％、57.8％和80.5％，比2024年底分别提高了6.7％、7.5％和5.2％。这些道路交通条件得到很大改善，为在全省范围内实现城乡客运一体化打下坚实的基础。

3、农村客运网络化试点工作经验是城乡客运一体化的实践基础。我省在交通部提出的农村客运网络化基础上，进一步提升为城乡客运一体化，积极推进试点的同时，全省全面展开。嘉兴市把实现城乡（公交）客运一体化作为嘉兴市率先实现城乡一体化，率先实现基本现代化和农村全面建设小康社会的重要组成部分来抓。与新的科学发展观和新的城市发展规划相适应，建设城乡结合的三级公交客运网络，沟通城市各区域与乡村的联系，实现城市的集聚和辐射功能，从整体上解决农村地区农民的出行问题，从而带动农村地区的经济发展，使“三农”问题在城乡统筹协调发展中得到有效解决。

因此，从客观环境、外部条件来看，努力实现城乡客运一体化已成为一种经济发展趋势。

三、发展目标和基本原则

1、发展目标。

城乡道路客运一体化发展目标和和方向是“八个统一”，即统一管理体制、统一经营模式、统一硬件设施、统一资源配置、统一市场监管、统一车型载客政策、统一服务标准、统一优惠政策。实施统一、协调、高效的城乡客运综合管理，以先进的管理技术为手段，以法制和体制为保障，充分发挥政府、市场、企业的各种作用和组合优势，不断维护与更新道路交通基础设施，逐步理顺体制、运行机制，为城乡居民提供更多更好的客运服务。城乡道路十分通畅，成网成线，站场等基础设施比较完善，客运班车通村率达到100％。客运网络体系高效运转，形成公平、公正、有序竞争的城乡客运市场，城乡客运资源达成共享，运力结构得到改善，服务水平进一步提高，服务方式多样化，真正实现城乡客运的无缝衔接，城乡居民乘车方便、快捷、安全、舒适，车辆运行畅通有序。

到2024年基本实现全省通村公路等级化和路面硬化。同步建设客运基础设施，将港湾式旅客上下点纳入农村公路建设的总体工程中，做到同步设计、同步施工、同步建成，通村公路完工验收一条，客运班车通达一条。5年内新建改建省标四级及以上乡镇客运站场415个，示范港湾式停靠站1000个。根据我省总体要求，一级网络城乡客运一体化覆盖率达80%，二级网络通村客运班线通达率达到90%以上。至2024年客运班车通村率达到100%，并且形成与干线客运紧密联系、覆盖全省各个通路行政村的农村客运网络，建立健全符合农村客运实际的集约经营模式。

2、基本原则。

（1）利民便民原则。在今后一个时期，我国全面建设小康社会，重点在农村，难点也在农村，而如何做好农民的交通和出行问题是解决“三农”问题的重要内容之一。发展农村客运，必须以为广大人民群众提供安全、经济、便捷的运输服务为前提，以满足人民群众的基本出行为出发点，最终实现“村村通班车”的目标。

（2）效率和公平原则。通过整合城乡客运资源，达到优势互补，资源的充分利用，保持供需平衡，避免无序竞争和重复建设，造成浪费。同时城乡协调一致，规范客运市场，为经营者创造一个公开、公正、公平的竞争环境，充分激活其经营积极性。

（3）市场主导原则。用市场机制构建城乡客运一体化格局，政府和行业管理部门为经营者营造一个公平、公正的经营环境，引入竞争机制，以市场为主导不断优化城乡客运资源，促进一体化的形成和发展。

（4）因地制宜原则。鼓励各地根据本地实际情况，探索和采取适合的道路客运一体化发展模式。

四、政策措施和建议

1、建立适应城乡道路客运一体化发展的管理体制。城乡客运一体化要求在政策、规划、技术标准、信息传输、经营规则以及管理体制上进行统一的协调和宏观调控，需要从战略的高度进行统一的规划与指导。建立职能明确、权责清晰的城乡客运管理体制，对城乡客运实行集中统一管理，达到统一规划、协调发展、机构精简、节约资源、运输畅通、便利群众的目的。

2、出台统一的税费优惠政策。各地应根据省厅出台的优惠政策，制订实施方案，降低经营者的运营成本，提高客运企业经营农村客运线路（特别是山区支线）的积极性。这里需要指出，对减免公路规费的享受，应当是运输经营者，承包车主不直接享受规费的减免优惠政策，因为承包车主与企业的经济关系是承包款，减免元规费后是否降低承包款，由企业自行决定。

3、加快农村公路建设。目前我省的城乡道路条件已经为全省实行城乡客运一体化打下了一定的基础，但还不能满足城乡客运一体化发展的要求，一方面要加快农村公路建设，进一步提高农村公路通达率和通达的公路等级，另一方面在农村公路建设中要同时考虑城乡客运发展的需要，以群众出行要求为导向，改变农村公路基本上以行政中心向下幅射为主满足行政村的出口通道的发展思路，加大连接行政村间的环路

建设，使农村公路网络化程度大大提高，减少公交线路的迂回，提高运营效率减低运营成本，更好地适应城乡客运一体化的需要。

公路建设和站场（点）建设同步进行。在公路建设和改建的设计时，把港湾式停靠站建设纳入总体设计中，同步设计、同步施工、同步建成、同步验收，以确保公路开通后，能够及时投入班车运行。根据路况、交通流量、行政村布局等情况设置沿途招呼站。对于主城区城乡公交始发衔接站点的设置，由当地政府纳入城市道路的统一规划。在资金上，省里给予一定的补助。

4、站场建设、车型发展。根据客运量需求和各地实际情况规划、建设乡镇客运站场。发送量达不到四级站要求的乡镇建议建造简易车站；客流量较大的具有节点功能的乡镇可根据需要建立准四级站。在发展城乡客运站场、适应班线客运和公交客运的同时，必须与公路建设同步加快建设港湾式停车点。

客运公司根据当地道路状况，客流情况、乘客的需求选择不同车型。同一车型、同一道路应当核定相同载客人数。

5、健全相关法规，加强市场监管。完善城乡客运一体化的法律法规体系，在修改《浙江省道路运输管理条例》时，建议明确交通部门是城乡客运的主管部门，对城乡客运资源实行统一管理，采用科学的市场准入制度和招投标制的管理模式，提高客运主体的素质，并通过一定的考核体系对其服务质量、财务状况、经营水平等实施管理，保证城乡客运服务水平的不断提高。

加强对城乡客运市场的监管。由于农村客运市场基础比较薄弱，给黑车以可乘之机，各级管理部门应根据“疏堵结合”原则，一方面严厉打击货运车辆、摩托车、微型面包车等非法载客经营行为，另一方面从以人为本的角度出发，对于那些经过实践证明群众确有需要，且基本符合营运条件的社会自备车辆加以规范和引导，可以划定经营区域，纳入行业管理。在大力打击非法营运的同时，加强对行政村实际通车情况和乡镇客运站的监管，建立客运公司相应的服务承诺考核制度和区域客运市场退出机制，使城乡客运经营者始终把提高服务质量，满足人们出行需要放在首位，处理好企业经济效益和社会责任之间的关系。实现城乡公交与我省城乡经济社会同步发展。

6、改革客运线路管理方式，扩大经营者自主权。城乡客运一体化发展，应充分发展市场机制的调节作用。在公平准入条件的同时，对实现区域专营的地区可以给经营企业一定的定价、发展新线路、推出高质量服务方式的自主权。在客流基础较好的发达地区，还可以适度引入多家经营主体的竞争机制，用市场机制带动城乡客运服务质量的不断提高和城乡客运一体化格局的形成。

农村道路客运与城市公交都是道路旅客运输的重要组成部分，无论从旅客的集散、送达，还是线路开辟、站点设置等方面都存在不可分割的联系，必须作为社会化、专业化的运输系统去统一管理，统筹规划，协调安排。随着我国社会主义市场经济的发展，现代化建设步伐的加快和人民生活水平的提高，城乡道路客运一体化发展已成为一种客观需要，势在必行。由于基础设施、管理体制等方面存在许多问题，城乡道路客运一体化发展仍处在探索阶段，还有许多问题需要解决，是一个逐步完善的过程。

课题组组长：薛振安

课题组副组长：俞志强、于树德、陈永林

课题组成员：张文林、王亦华、李承志、邵永堂、俞成根、王晓平、林建良

**第五篇：城乡客运一体化可行性报告A**

XXX 实施城乡客运一体化改造

可行性报告

——XXX公路运输管理所

为进一步加强我县城乡交通运输发展，推进社会主义新农村建设，促进城乡客运一体化，满足群众安全、便捷、经济、舒适、有序出行的乘车要求，为经营业户创造一个和谐、顺畅、文明的客运经营环境，搞好城乡客运管理工作，在本县范围内形成公路客运、城市公交、出租客运的一体化管理，促进城乡客运交通事业健康、稳定、协调的发展。根据领导要求，我所组织人员对本县辖区内的农村客运市场供需情况，现有车辆技术状况,群众出行情况进行实地调查，经反复论证后告起草此份报告。

一、我县城乡客运现状。

我县下辖有XX个乡镇、XXX个行政村，到目前为止，全县已累计投资XXX多万元，建成五级农村客运汽车站XX个，农村客运候车亭（招呼站）XX余个，全县农村开通客运班线XX条，覆盖XXX个行政村，拥有农村客运车辆XXX辆，日发班次XXX次，日均运送乘客XX万余人次，行政村通客车率达XXX，二、目前我县城乡客运市场存在的问题。

近年来，随着社会经济的快速发展，我县城市面貌日新月异，城乡道路纵横交错，道路运输事业日益繁荣，客运线路不断外延。一些不具备道路客运资质的车辆与从事道路客运经营的班线车辆争市场、抢客源，冲突不断，农村客运市场结构性矛盾突出，主要表现在以下几个方面：

1.国道主干线与乡镇支线衔接不到位。我县道路客运以主干线为主，线内短途、出租汽车、公交车无法渗透到一些偏远、经济较落后的乡镇、行政村，造成部分群众出行难，乘车难的问题突出。

2.非法客运的车辆严重影响了正常的秩序。据不完全统计我县经常从事非法客运的车辆已超过百余辆，由于此类车辆熟悉地域环境，人际关系广泛，多存在于各乡镇，行政村之间往返载客，流动性大，机动性强且极具隐蔽性，打击难度非常大。兼又此类非法经营者多为社会闲散人员，素质低，不具备正规的营运资质，他们的存在扰乱了我县的客运市场环境，埋下了极大的安全隐患。

3.运输资源浪费，城乡客运优势难以发挥。城乡客运规划不统一，布局不合理，阻碍了城乡客运一体化进程和统一市场的形成，从而造成了运力资源的浪费，如：县内短途客运，虽然大部分已经开通到行政村，但客运班次时间衔接过长，仍然有不少偏远地区的群众出行只能乘坐非法运营的客

运车辆，到达乡镇后转乘。出租车因其成本较高，群众不能承受，很难实现县对乡镇，乡镇对行政村的“无缝链接”。

4.部分群众出行需求难以满足。乡镇到村，村到村的客运班线稀缺，农民群众出行难的问题仍未得到彻底解决，尤其是边远山区农村，群众出行主要依靠徒步或自行车、摩托车等交通工具，要求通车的呼声较高。特别是基层小学撤并后，学生乘车难的问题尤为突出。

三、我县实施城乡客运一体化改造的必要性。随着城市化水平的不断提高，我县城乡居民的出行需求无论在数量和质量上都有了很大的提高，但目前我县现有的城乡分割的道路客运体系已不适应当前城乡居民的出行要求，并在一定程度上制约了城乡居民的交流和城乡经济的协调发展。在城乡道路日益通畅、客运基础设施日益完善的基础上，如何统筹城乡客运协调发展，建设统一、高效、竞争、有序的城乡客运体系，就成为当前客运发展的重要课题。纵观当今发达地区城乡客运的发展经验，城乡客运一体化是实现客运统筹发展的有效途径。

所谓城乡客运一体化，就是通过城乡和城市公共交通诸 元素的合理配臵，将城乡公交管理体制、线网布局、站场建设、运输组织等有机结合，城市公交与农村客运逐步融合，最终使得城乡居民享受同等出行服务，形成资源共享、布局合理、方便快捷、畅通有序的城乡一体化公共交通服务体系。随着交通事业改革的进一步深化，城市公交和道路客运划归

交通运输部门统一管理，这也就为我县统筹城乡客运协调发展，加快实施城乡客运一体化准备了条件。

总之，目前市场规划、管理体制和经营模式等诸多方面的因素已严重的束缚了我县交通运输生产力的发展，不适应日益完善的市场经济体制的要求，成为了制约我县道路客运经济持续、快速、健康发展的瓶颈。因此，我县开展城乡客运一体化改造是势在必行、刻不容缓的。

四、我县实施城乡客运一体化改造的可行性

经实地调查研究后我们认为我县实施城乡客运一体化不仅是必要的，而且是可行的。

这是因为我县交通基础设施建设取得长足发展。通过多年来的建设，我县的交通基础设施已初具规模。至XXXX年底，我县公路总里程已达XXXX公里，其中县乡公路XXXX公里，已基本形成了以县城为中心，乡镇为枢纽，行政村为节点的城乡客运网络，基本实现了村村通的总体目标。XXXX年全县XXX辆农村客车已全部进行了更新换代，一改以往参与农村客运车辆的车型杂、档次低、车况差、服务质量得不到保障、安全隐患大的现象。已初步具备了实施城乡客运一体化改造的客观条件。

五、实施城乡客运一体化改造的难点。

目前我县实施城乡客运一体化改造最大的难点是对现有资源的整合问题。把所有个体经营者的利益整合起来，组建公司，实现公司化经营。这是一体化改造的关键环节。

班线个体经营者结构非常复杂，既有农民，也有下岗工人；有的纯粹是个体经营，有的是挂靠企业经营；有的是直接经过审批得到经营权，有的则几经转手得到经营权。为了保住既得利益，他们时常阻挠客运市场运力、线路调整，对

一体化改造、公司化经营抱怀疑或反对态度，动辄以罢运相威胁，甚至还聚众闹事。这是一体化改造最大的阻力。

六、实施城乡客运一体化改造的方法与步骤。如何实施城乡客运一体化其他市县在这方面做了很多偿试，有的依托实力雄厚的客运公司实施一次性收购，有的采取过渡兼并的方式组建公司。就在目前我县实施城乡客运市场的情况来看，经多次讨论研究后我们认为目前最适合我县的城乡客运一体化改造的模式是由县政府组织领导，将散、杂、乱，安全隐患大的个体客运经营者兼并到管理严格、设施设备齐全、安全系数大的大型客运企业中进行规范化管理运营。

七、城乡客运一体化改造因遵循的原则、方法、步骤。

（一）基本原则。

1.统一规划、统筹管理。制定完善的城乡客运发展规划和计划，统筹城乡客运发展；理顺城乡客运行业管理体制，进行统筹管理，避免多头管理和职能交叉，提高行政效率。

2.政府引导、统一政策。在城乡客运一体化推进和发展中，充分发挥政府的引导作用，充分调动各方面的积极性，城乡客运实行统一的经济扶持政策。

3.因地制宜、分类实施。根据我县城乡道路通行条件，结合现有运输市场实际情况，采取有序推进，分步实施方式，合理布设城乡客运线路，确定适用车型，稳步推进城乡客运一体化。

4.整合资源、市场运作。通过客运资源整合，实行集约化经营、规范化管理、标准化服务，根据经营主体多元化的原则，通过市场化运作方式，吸收社会资本、民间资本进入客运行业，引入市场竞争机制，提高客运管理技术水平和服

务质量。

5.统筹兼顾、平稳过渡。妥善处理好新开行的客运线路与目前在营运的合法班线客运线路之间的关系，采取对现有班线客运企业进行资源化整合、改造的办法，实现城乡客运一体化的平稳过渡和转变。

（二）实施的方法。

1.首先以政府招标的形式确定一家城乡客运总公司，该公司为自主经营、自负盈亏的独立法人单位，公司的组织形式为有限责任公司，实行公司化管理、规范化服务。该公司为政府指定的城乡客运专营单位，由交通部门实施业务管理，公司组建运营后，禁止其他任何单位和个人在其经营范围内从事城乡客运业务。

2.对境内农村客运车辆，由客运公司采取出资购买、评估作价或吸收入股的方式加入客运公司，转变为公车公营，实现全县境内客运经营主体的统一。不愿入股的也可由车主自行处理，但今后不得再在本地从事客运经营。

3.可按公平自愿的原则，妥善安臵合法营运的客运从业中的人员。对符合从业人员资质条件的客运从业人员，可由客运公司优先安排上岗，并与公司建立劳动合同关系；对不愿意进入客运公司的人员，由政府和客运公司给予合理经济补偿的形式进行安臵分流，不符合客运从业人员资质条件的坚决清除出客运市场。

（三）公司投资规模与运营方式。

1.投资规模 城乡客运公司概算总投资约为XXXX万元。（1）、车辆投资 根据有关规划，将现有区内运行线路整合为XX条线路，每隔5-7分钟一个班次。按照城乡客运一体化发展趋势，一方面要鼓励和最大限度地利用现有107

部农村客运车辆分担区内客运运营。另一方面，要根据现有车辆在区内运行的空白点、空白时段和人流高峰区间、高峰时段，新增公车公营车辆，具体数量要经过考察确定。

（2）、征地费用XXXX万元。按XXX亩地，每亩XXX万元计算。

（3）、基建投资XXX万元。其中场地硬化XXX万元（XX元/平方米），院墙XX万元，保养车间XX万元。站牌X万元，站亭XXX万元（先在主干道建设XXX个，每个X万元。

（4）、调度中心建设资金XXX万元。（5）、公司流动资金XXX万元。

2、运营方式

客运公司要以安全、便捷、快速、可靠的运输作保障，不仅要在数量上满足要求，而且要在服务质量上与之相应，城乡客运一体化是公益事业，应由政府给予一定的财政补贴，但不能完全靠财政负担，客运公司要切实提高经营意识、服务意识，要实现公益性与经营性的有机结合，实现公司良性运转，城乡百姓出行便捷、安全。同时，客运公司可以开展多元化经营，通过建设修理厂、加油站、旅行社以及广告等盈利性业务增加收入，实现客运事业的可持续发展。

3、运营范围与发车密度

（1）该公司经营范围应涵盖我县整个辖区。（2）运营标准按照国家城市客运行业服务标准执行。营运时间为早6点至晚8点，客流高峰时段、区域，发车密度确定为主干道每隔6-7分钟一趟，次主干道每隔8-10分钟一趟。其他区间本着实事求是、适度超前的原则分配。线 7

网设计要尽量缩短城区、乡镇、行政村的距离，尽量减少换乘次数以方便居民出行。

4、票价与补贴

票价实行乘车X元票价制，票价调整由客运公司提出申请，经主管部门同意后，物价部门组织听证后审批。

补贴政策

（1）、城乡客运一体化是一项公益事业，应受到政府扶持，政府可根据客运公司具体经营情况由财政对区内运行车辆进行政策性补贴。

（2）、由财政、审计、物价等部门对客运公司的运营成本进行审计，并计算出单人单程票价成本。对于因实行低票价以及老年人、残疾人、军人免费乘车等原因形成的政策性亏损，财政部门给予补贴，补贴资金按季度拨付。

（3）、客运公司必须承担政府指令性任务。对客运公司承担政府指令性任务增加的支出，经由财政、物价、审计等部门审定，年底由财政支付。

（4）、根据财政部有关文件规定，对因油价上涨等各类因素导致城区客运公司增加的支出，由财政予以补贴，财政部门确保补贴资金及时足额到位。

每年合计约XXXX万元。

5、站址建设

在XXXXX附近建设一座能容纳XXX辆客运车辆的客运总站，需要土地XXX亩。其中调度中心用地XXXX㎡，修理车 8

间等附属建筑用地XXX㎡，停车场等用地XXXXX㎡，建设用地由按公用事业用地划拨。

考虑我县的进一步发展，为合理规划客运线网，减少车辆调度里程，提高运营效率，要适时筹建第二公交车分站

6、站牌、站亭建设

站牌、站亭建设要坚持统一规划、统一施工、统一管理的原则，使之成为市区一道亮丽风景，成为我县的城市名片。考虑到客运公司组建工作时间紧、任务重，前期准备工作头绪较多，建议站牌、站亭建设费用由政府负担预计投入XXXX万元，由政府负责结合城市规划尽快组织施工。站牌、站点投入使用后，由客运公司负责维护、维修，使用与管理。

以上投资预算、财政补贴、土地使用等数据为概略测算，具体数据应有财政、审计、物价、国土等部门针对现实情况计算。

（三）实施的步骤

城乡客运一体化是一项系统工程，涉及面广，为保证我县客运公司组建工作尽快启动，早日投入运营，县委、县政府应组织各相关部门成立城乡客运一体化工作领导小组。

1.宣传发动。各乡镇、有关单位要充分做好宣传和动员工作，使企业和经营车户理解支持此项工作，使广大人民群众了解改革的重要意义，营造良好的改制工作氛围。

2.车辆评估。各成员单位要分工负责、协调合作，确定合法评估机构，按照公开、公正、公平、合理的原则，对

改制涉及到的车辆、客运场站进行价格评估，保证工作稳定有序。

3.车辆、场站的并购和人员的安臵。对车辆、场站的并购以及人员的安臵，应由县政府牵头召开投资方和被并购方法人及车户代表协商会议，签署合法有效的协议。

目前我县农村班线中的县城至XXXXX班线，每隔6分钟就有一趟班车，农民群众从家门口就可直达县城，进城既方便又省时，条件最为优越，可以此条班线为试点实施城乡客运一体化改造，用以点带面的形式推进我县的城乡客运一体化改造工作。

本文档由站牛网zhann.net收集整理，更多优质范文文档请移步zhann.net站内查找