攀枝花市人民政府办公室
关于印发《攀枝花市2015～2020年农村客运发展规划指导意见》的通知

各县（区）政府、钒钛高新区管委会，市级相关部门:

《攀枝花市2015～2020年农村客运发展规划指导意见》已经市政府同意，现印发给你们，请认真组织实施。

攀枝花市人民政府办公室

2014年12月15日

攀枝花市2015～2020年农村客运发展规划指导意见

为落实省政府《关于印发建立健全全省农村道路交通安全管理工作机制实施方案的通知》（川办函〔2014〕106号）要求，进一步加强和改进我市农村客运工作，全面推动城乡基础设施、公共交通服务一体化建设进程，制定如下意见。

一、指导思想

以科学发展观为指导，紧紧围绕建设社会主义新农村重要任务，紧密结合全市农村公路网络建设，按照“统筹规划、合理布局，市场化建设、网络化运营，城乡一体、规范管理”的要求，推进城乡客运一体化进程，完善农村客运网络，为全市农村社会经济健康发展提供有力基础保障，实现攀枝花市道路运输业新的跨越式发展。

二、基本原则

坚持“立足市场、适度超前，路运并举、和谐发展，干支成网、统筹发展，优势互补、集约经营”原则，以满足农村需求作为运输发展的根本出发点，以方便人民群众出行为最终落脚点，提高农村客运网络化广度和深度，为农民群众提供畅通、安全、便捷、经济的运输服务，使农村客运班车“开得通、留得住、有效益”；通过优化结构，冷线热线捆绑，干线支线搭配，在保持运力适量增长的前提下，把发展重点从“量”

的增长转移到“质”的提高上来，提高农村客运通达率和安全便捷水平；按客运市场客流量需求，实现以城市为中心，以乡（镇）为节点，以国、省公路为大动脉，以农村公路为支线，依托乡(镇)客运站的农村客运网络化，推进城乡客运一体化。

三、总体目标

（一）通达深度目标。到2020年末，全市农村客运站总数达到54个，招呼站95个，安排建设农村客运站6个。具体为:米易县新建综合客运站1个，改建客运中心1个，新建农村客运站2个;西区新建农村客运站2个；规划新增农村客运班线9条，延伸农村客运班线3条，总开通线路达到55条，通达里程共2216公里，其中西区6条260公里、仁和区14条650公里、米易县19条721公里、盐边县16条585公里；新增中小型农村客车50辆，通达281个行政村，行政村班车通达率达到80%。

（二）经营管理目标。积极推进和完善农村客运公司化运营，100%以上的农村客运企业实行公司化经营模式。同一区域线路的客运车辆实行统一管理、统一核算、统一车型、统一票价、统一标识，以提高农村客运集约化、规模化经营管理水平和抗风险能力。

（三）服务水平目标。农村客运网络得到明显优化，运输需求基本得到满足，农村客运运力全面更新为符合国家标准的

车型，逐步提高车辆档次，不断提高农村客运安全和服务水平，促进城乡客运网络得到有效衔接。

四、规划范围及期限

规划范围为全市农村客运班线、农村客运站；规划期限为2015～2020年，以2013年为规划基年。

五、农村客运发展现状

“十二五”以来，经过4年来的农村客运发展，全市已经初步形成了以县（区）为中心，以乡（镇）为结点，辐射村社的农村客运网络，全市农村客运网络化建设基本建成，实行了公司化管理。截至2014年4月，全市建成农村客运站49个，招呼站95个，现有农村客运班线46条，通达里程1816公里，其中西区4条160公里、仁和区12条550公里、米易县17条621公里、盐边县13条485公里，拥有农村客运车辆数634辆6603座，日发班次5625班；行政村总数为352个，通班车的行政村236个，行政村通班车率为67%，乡（镇）通班车率为91%。

六、运力需求与投放

（一）运力需求

到2020年末，我市农村客运运输量预计达到2115.8万人次，客运周转量4.54亿人公里，分别为2013年的117.5%和115.8%（祥见下表）。

攀枝花市农村客运量、周转量预测汇总表

年份	总客运量（万人）	客运平均增长率（%）	客运周转量（亿人公里）	客运平均增长率（%）
2015	1922.1	2.06	4.04	2.54
2016	1974.5	2.73	4.14	2.52
2017	2024.6	2.54	4.228	2.13
2018	2069.1	2.2	4.35	2.87
2019	2112.5	2.1	4.45	2.33
2020	2155.8	2.05	4.54	2.11

（二）运力投放规划

根据对 2015～2020 年农村运力需求的预测，到 2020 年末全市农村运力投放规划增加中小型客运车辆 50 辆，日新增班次发班 160 次，逐步建立以城带乡、干支互补、以热补冷的资源配置，做到运力与运量总体平衡。同时，考察原有班线运力情况，将运力相对过剩的线路调减车辆到新开辟线路营运，对运力进行有效调节。

（三）投放运力选型

根据我市的经济发展和公路状况，投放运力以中级客车为主，普通客车为辅，按计划实行更新。新增班线车辆均参考《交通行业标准乡村公路营运客车结构性通用要求》（JTG16-2004）标准，以安全性能好，高效低耗、低碳环保、车内宽敞、适用性强的车型为宜，加快农村客运车辆更新的步伐，使全市农村中级以上客车达到 85%以上。

七、发展农村客运的政策及措施

（一）制定优惠政策，提高财政资金补助

要进一步加大对农村客运的政策扶持力度，积极争取发展农村客运的优惠政策，争取财政资金对农村客运进行政策性补贴。积极引导实力较强、规模较大的企业投资经营农村客运，引导农村客运企业逐渐实行规模化、集约化经营。

（二）强化行业管理手段，营造农村客运良好环境

一是发挥行业管理的作用，推动全市道路客运结构调整，鼓励推行农村客运公司化经营。一方面对实行公司化经营的客运班线继续优化，使其完全公车公营；另一方面对所有新增农村客运班线全部实行公司化经营。二是深化非法客运市场整治。坚持“一牵头，三联动”的打非工作机制，严厉打击机动车非法营运行为，维护正常市场秩序，为加快农村客运发展营造良好环境。

（三）健全管理机制，构建农村道路交通安全防控体系

公安、交通运输、安监等部门要认真履行职责，整合管理资源，明确各自工作责任，加强部门协作，树立“一盘棋”思想，完善农村道路交通安全管理模式，扩大管理覆盖面，有效防止农村道路运输漏管失察。

公安部门要进一步加强客运机动车和驾驶人的管理，强化农村道路的巡逻管控，严肃查处和严厉打击低速载货汽车和拖

拉机非法载人、无证驾驶、无牌无证上路行驶等严重交通违法行为，严厉打击超载行为，坚决制止农村客运车辆超载现象，严格车辆审验，严防报废车辆流入农村。

交通运输部门要进一步加强督促客运企业落实主体责任，督促客运企业加强从业人员培训教育管理，未经道路运输管理机构考试合格者，不得上岗；加强车辆管理，对不符合《营运车辆综合性能要求和检验方法》的车辆，禁止从事农村客运。

交通运输、公安、安监部门要加强对客运企业的安全监管，督促客运企业及时发现和整改安全工作中存在的隐患和薄弱环节。对不具备基本安全生产条件、存在重大安全隐患的客运企业，要依法责令停业整顿；整改仍不达标的，坚决吊销其经营资质。

（四）加强制度建设，完善市场准入机制

随着农村客运网络化和城乡客运一体化的推进，原有的相关制度有些已经滞后，迫切需要出台城乡客运一体化相关制度。除上级主管部门要尽快出台新的法规和制度外，县级交通部门要加强工作调研，为上级部门提供参考。对农村客运运力配置和投放必须按照总体规划和市场需求科学投入。各级交通部门要严格依法加强农村客运市场准入管理，按照资质条件强化公司化经营，优化资源配置，避免农村客运发展一哄而上。要按照普遍服务原则采取干支线结合、冷热线搭配的方式妥善

协调处理好老线与新线、干线与支线、冷线与热线以及各运输经营业主之间的利益关系，防止对干线和老线带来冲击，确保运输行业有序健康发展。