

海南省道路旅游客运运力发展报告

(2020-2021 年度)

海南省道路运输局

海南省道路运输协会

2021 年 9 月

目 录

前 言.....	1
一、海南省道路旅游客运运力发展总体要求及指导思想.....	3
（一）指导思想.....	3
（二）基本原则.....	3
（三）2020-2021 年度道路旅游客运运力发展目标.....	4
（四）2020-2021 年度道路旅游客运运力发展工作内容.....	5
二、海南省旅游资源及旅游客运市场现状分析.....	6
（五）海南省旅游资源区域分布情况.....	6
（六）海南省客流流向分析.....	10
（七）海南省道路旅游客运市场运力结构分析.....	14
（八）海南省道路旅游客运市场供求分析.....	18
（九）海南省道路旅游客运企业运营成本测算.....	20
（十）海南省旅游客运市场化改革后企业经营现状.....	24
三、海南省道路旅游客运行业发展展望.....	25
（十一）海南省旅游市场预测.....	25
（十二）海南省道路旅游市场行业预测.....	26
（十三）海南省旅游客运投资决策建议.....	27

前言

为适应海南全域旅游发展的需要，维护道路旅游客运市场秩序，提高道路旅游客运服务质量，保障道路旅游客运安全和当事人合法权益，经海南省第六届人民代表大会常务委员会第七次会议于2018年12月1日修订通过的《海南经济特区道路旅游客运管理若干规定》（以下简称《若干规定》），自2019年1月1日起施行。

2019年《若干规定》实施以来，我省旅游客运市场化改革工作平稳有序。旅游客运改革激发了旅游客运市场活力，形成了良性的市场氛围。主要体现在：

一是旅游客运市场主体呈现多样化。省道路运输局严格按照《若干规定》准入条件和行政许可事项要求受理旅游客运经营许可。受放开市场，降低市场准入门槛等政策因素影响，各类市场主体特别是旅游企业投资进入旅游客运市场热情高涨，旅游客运经营企业和车辆数大幅度增加。截至2021年上半年，我省道路旅游客运企业增加至81家，道路旅游客车增加到3187辆。

二是旅游车辆结构进一步优化。初步形成了旅游车辆市场化的退出机制，旅游客运企业根据市场用车需求，自主灵活投放运力和配置车型，历年来旅行社和游客反映的“旧车多”“新车少”“低档车多、高档车少”等车型结构、车辆档次等问题得到有效解决，满足了我省散客和中小型团队不

同的用车需求。

三是有效抵制旅游“黑车”经营行为。由于旅游客运运力和价格的放开，承租人和旅行社在游客出行用车时将选择租用合法正规的旅游车成为了共识，一定程度起到了制约非法营运车辆生存空间，保障了人民群众生命安全的促进作用。

旅游客运经过两年的发展，步入了“十四五”时期，这个时期是我国由全面建成小康社会向社会主义现代化迈进的起步期，也是海南奋力打造中国特色自由贸易港的关键阶段。本省的旅游产业是经济和社会发展的重要组成部分，旅游客运是基础性、先导性和重要的服务性行业，对支撑新时代海南全面深化改革开放、高质量高标准建设自由贸易港具有重要的作用。《海南省道路旅游客运运力发展报告（2020-2021年度）》（以下简称《报告》）是在贯彻《关于支持海南全面深化改革开放的指导意见》和《海南自由贸易港建设总体方案》等文件精神背景下，以交通运输部《落实〈关于支持海南全面深化改革开放的指导意见〉实施方案》国家发改委《海南现代综合交通运输体系规划》等相关文件为指导，按照《若干规定》第四条第二款的要求，省级道路运输管理机构应当定期向社会公布本经济特区内的道路旅游客运运力投放、主要客流流向和流量等情况。《报告》是旅游客运市场化改革实施以来首次对旅游客运市场需求进行详细分析后发布的，《报告》的编制是省级道路运输管理

机构履行省人大立法赋予的职责和引导市场主体的重要体现，供投资者在 2021-2022 年度进行旅游客运市场投资决策前的参考，不作为企业经营决策行为的依据。

一、海南省道路旅游客运运力发展总体要求及指导思想

（一）指导思想

以习近平新时代中国特色社会主义思想为指导，深入贯彻党的十九大和十九届二中、三中、四中全会、五中全会精神，认真落实习近平总书记关于海南工作的系列重要讲话和重要指示批示精神，按照省委七届九次全会部署要求，坚持稳中求进工作总基调，坚持新发展理念，坚持高质量发展，坚持以人民为中心的发展思想，紧紧围绕《交通强国建设纲要》《“十四五”综合交通运输发展规划》《海南现代综合交通运输体系规划》服务国家、海南发展大局，以深化供给侧结构性改革为主线，以改革创新为动力，更大力度补短板、强弱项、调结构、惠民生，加快建成承租便捷、车型多样，智慧引领、绿色畅行，在综合海南省经济社会发展实际的基础上，遵循以人为本、市场导向、本地特色、优化服务的指导思想。

（二）基本原则

《报告》是对未来几年旅游客运市场的宏观调控，也是未来几年海南省运输市场健康发展的必要条件，研究制定过程中除遵循一般性科研工作所要求的科学性、针对性等原则以外，遵循研究的可操作性、以人为本、适度超前、定性

定量结合、与相关研究相结合等研究所需要的特定原则。

补齐短板，提升质量。紧紧围绕“三区一中心”发展定位，着眼中国特色自由贸易港建设，盘活用好存量资源，优化配置增量资源。

服务为本，优化升级。坚持“以人民为中心”的发展思想，牢牢把握交通运输的服务属性，深化融合新技术新业态，全面提升运输服务水平，提供品质更优、效率更高、安全可靠的运输服务，增强人民出行获得感、幸福感、安全感，推动构建现代流通体系和一流营商环境。

改革创新，开放融合。全面深化改革，创新模式，探索路径，充分发挥市场在资源配置中的决定性作用，更好发挥政府在规划引导、服务、制度供给等方面的作用，推动交通与产业、经贸、旅游等深度融合发展，有效激发市场活力，培育新消费新需求。

（三）2021-2022 年度道路旅游客运运力发展目标

旅游产业呈现消费大众化、需求品质化、市场竞争国际化、旅游发展全域化、旅游产业现代化的新趋势，是我省着力培养的战略支柱产业。随着经济的发展，游客对基础设施、公共服务、生态环境、个性化、特色化旅游产业的需求越来越高，而交通运输是旅游业发展的基础支撑和先决条件。

1. 根据《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）和《交通运输部 国家旅游局 国家铁路局 中国民用航空局 中国铁路

总公司 国家开发银行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）精神，为进一步加快推进道路客运更好地适应旅游市场的需要，扩大交通运输有效供给，优化旅游业发展的基础条件，迫切需要推进旅游客运整个行业的转型发展，加快形成交通运输与旅游融合发展的新格局。

2. 从长远发展来看，现行传统的旅游客运服务模式已经不能适应现代旅游业的发展趋势和游客个性化的出行需求，团队游人数减少是一个不可逆转的趋势，我省的拐点已逐渐显现，旅游客运市场秩序重组显得尤为突出。

3. 旅游车特别是大型旅游车总体呈现运力过剩态势。从2016年以来全省旅游客运车辆年平均工作率仅为56.24%，旅游车特别是大型旅游车势必要做减法。小型化的旅游客运运力结构调整势在必行。

（四）2021-2022年度道路旅游客运运力发展工作内容

按照海南省旅游业发展的总体要求，规范海南省旅游客运经营行为，提供优质的旅游运输服务，提高管理服务水平，创造良好的运输市场环境，满足旅游运输市场需求，提升海南省旅游的影响力和吸引力。充分发挥企业的市场主体作用对运力的投放机制，进一步推进旅游客运发展市场化，推动海南省旅游客运市场的品质提升。

1. 为符合自贸港优化营商环境的改革方向，通过规范道路旅游客运经营许可与事中事后监管工作相关政策的制定，

较好地规范我省道路旅游客运经营许可流程并加强日常监管，指导、帮助、督促企业规范经营和安全生产行为。

2. 引导旅游客运企业采取新增运力市场化和现有运力维持不变相结合的工作机制，鼓励旅游客运企业制定科学、可持续发展计划，促进旅游客运企业加强内部管理，逐步推进海南省旅游运输市场向车辆高档次，优化运力结构。

3. 旅游市场运力投放按照优胜劣汰、做大做强的总体思路，结合企业年度质量信誉考核结果，通过以优质服务赢得市场竞争力工作原则，规范经营行为，提高服务质量，服务高质量、管理高水平的方向发展。

二、海南省旅游资源及旅游客运市场现状分析

(五) 海南省旅游资源区域分布情况

近年来，我国经济增长已实现由主要依靠投资、出口拉动转向依靠消费、投资、出口协同拉动，由主要依靠第二产业带动转向依靠三大产业共同带动。在推动经济动能转化方面，旅游业的拉动效应明显，带动了“商、养、学、闲、情、奇”等各行业蓬勃发展。据统计，在旅游6要素中，与住宿、饮食、景点及其他服务消费等项目相比，交通出行是便利旅游行程的第一步。旅游交通发展与旅游业的发展正向相关，协调发展，彼此兼顾。随着旅游活动从低级的以赶景点为主要目标的出行方式，向包含文化内涵的以休假与游览结合为主的度假休闲和商旅、研学等方向的转化，新的出游体验对旅游交通的车辆和服务提出了新的要求，带动了旅游交通的

发展。

1. 海南省景区发展情况

通过对全省旅游景区分布情况统计分析，全省 A 级旅游景区 74 个。

全省旅游景区分布情况表

序号	市县	5A 景区		4A 景区		3A 景区		2A 景区		总数	全省景区比例
		数量	比例	数量	比例	数量	比例	数量	比例		
1	海口			6	25.0%	7	24.1%	2	13.3%	15	20.3%
2	三亚	3	50.0%	6	25.0%	3	10.3%	1	6.7%	13	17.6%
3	洋浦								0.0%		0.00%
4	儋州			2	8.3%	2	6.9%	1	6.7%	5	6.8%
5	文昌					5	17.2%		0.0%	5	6.8%
6	定安			2	8.3%			3	20.0%	5	6.8%
7	琼海			2	8.3%	4	13.8%	3	20.0%	9	12.2%
8	万宁			2	8.3%	1	3.4%		0.0%	3	4.1%
9	陵水	1	16.7%	2	8.3%	1	3.4%		0.0%	4	5.4%
10	保亭	2	33.3%	1	4.2%				0.0%	3	4.1%
11	五指山					2	6.9%		0.0%	2	2.7%
12	琼中			1	4.2%			1	6.7%	2	2.7%
13	屯昌					1	3.4%		0.0%	1	1.4%
14	乐东							1	6.7%	1	1.4%
15	东方							1	6.7%	1	1.4%
16	昌江					1	3.4%	0	0.0%	1	1.4%
17	临高							1	6.7%	1	1.4%
18	澄迈					2	6.9%		0.0%	2	2.7%
19	白沙							1	6.7%	1	1.4%
合计		6	8.1%	24	32.4%	29	39.2%	15	20.3%	74	100%

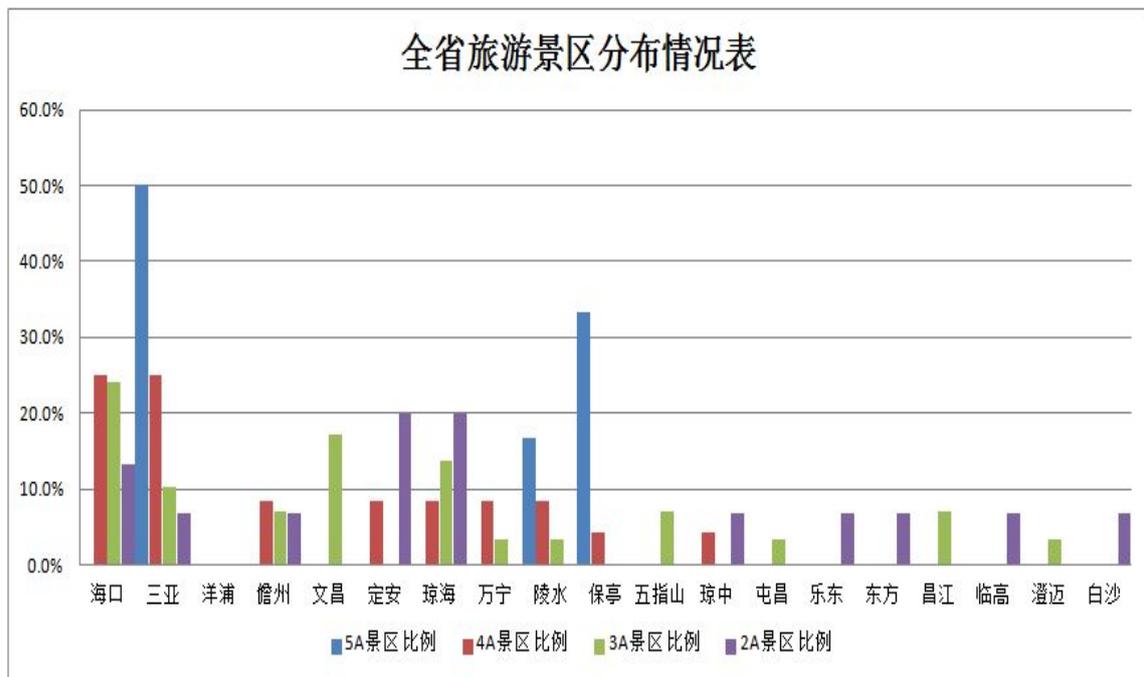
说明：数据来源“海南省旅游和文化广电体育厅阳光海南网”《全省A级旅游景区名录（2021.07.1更新）》

5A级景区6个，分布在三亚3个，保亭2个，陵水1个。

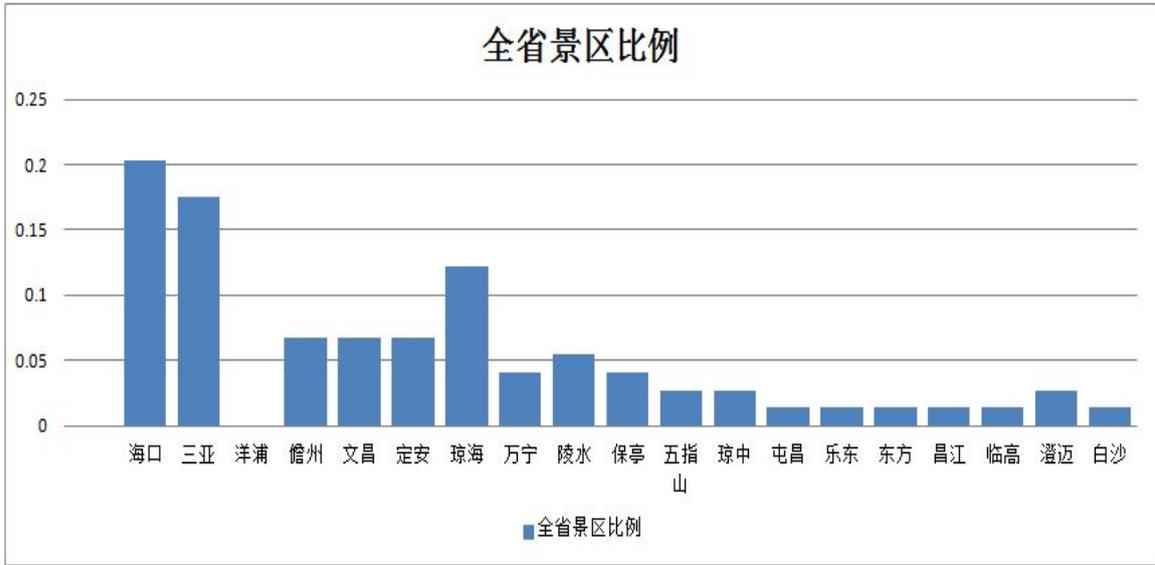
4A级景区24个，分布在海口、三亚各6个，儋州、定安、琼海、万宁、陵水各2个，保亭、琼中各1个。

3A级景区29个，分布在海口7个、文昌5个，琼海4个，三亚3个，儋州、五指山、澄迈各2个，万宁、陵水、屯昌、昌江各1个。

2A级景区15个，分布在定安、琼海各3个，海口2个，三亚、白沙、东方、乐东、琼中、临高、儋州、各1个。



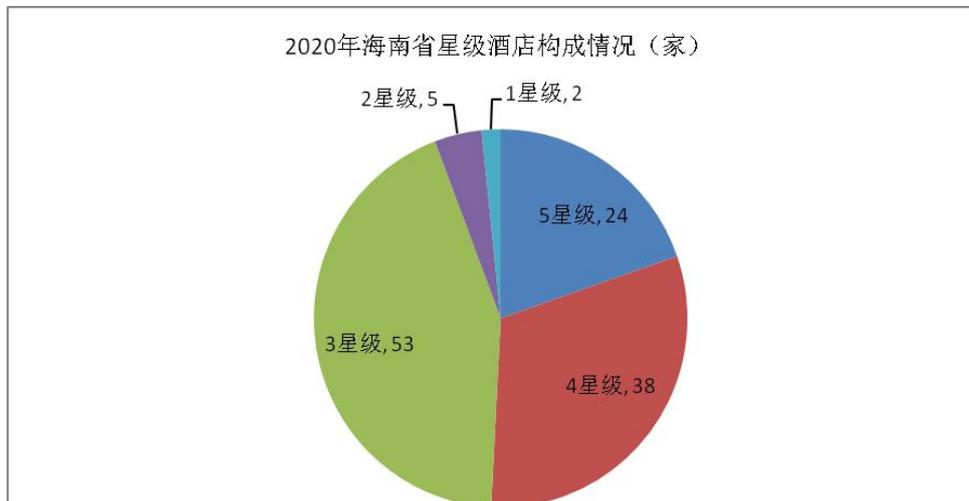
其中，海口占20.3%，三亚占17.6%，琼海占12.2%，儋州、文昌、定安占6.8%，陵水占5.4%，万宁、保亭占4.1%，五指山、琼中、澄迈占2.7%，屯昌、乐东、东方、昌江、临高、白沙占1.4%。



景区分布情况分析：东线高速沿线、西线地区儋州、澄迈，中线地区保亭、五指山、昌江等地旅游景区相对集中且景区等级较高，旅游资源优势比较优越。

2. 海南省星级酒店发展情况

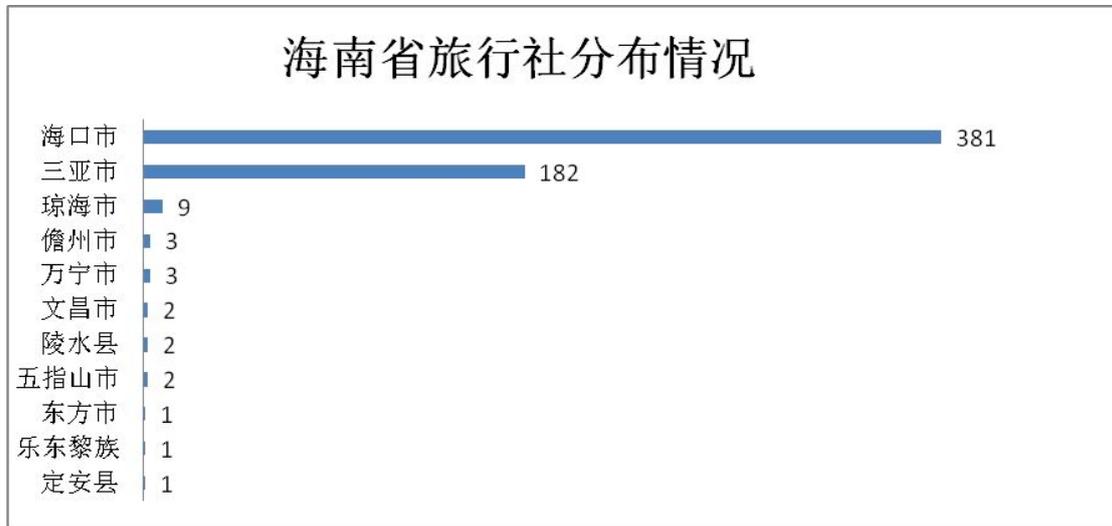
根据海南省旅游和文化广电体育厅相关资料整理可得，截止 2020 年 5 月海南省共有星级饭店 122 家，其中三亚星级酒店数量最多，共有 40 家星级酒店；海口市有 37 家星级酒店。星级酒店分布情况如下：



2020年海南省122家星级酒店中，5星级酒店共有24家，4星级酒店38家，3星级酒店53家，2星级酒店5家以及2家1星级酒店。

3. 海南省旅行社发展情况

根据海南省旅游和文化广电体育厅相关资料整理可得，截止2020年12月海南省共有旅行社587家，旅行社分布情况如下：



其中海口市旅行社数量最多，共有381家旅行社，占全省总量的64.9%；三亚市有182家旅行社，占全省总量的31%；海口、三亚地区的旅行社占全省总量的95%以上。

（六）海南省客流流向分析

1. 海南省旅游公路建设情况

随着我省国际旅游岛和全域旅游示范省建设，以“多规合一”为指导，构建具有国际服务标准和品牌影响力的海南旅游新名片，环岛旅游公路的建设，打造“交通+旅游”新业态。在全国率先启动旅游公路建设，先后建成了文昌东郊

至龙楼、万宁石梅湾至大花角等旅游公路示范路，开启了全省旅游公路建设的大幕，为国际旅游岛建设增光添彩，也带动了全省旅游产业新的发展。文昌昌洒至铺前旅游公路提前三个月实现主线通车，海口贯穿文昌东海岸的快速旅游通道也加快形成。按照生态路、景观路、旅游路的要求，全面谋划主线规划总里程 901 公里的海南环岛旅游公路建设，构建继海南高速、高铁、国道之后的“新四环”，形成交通运输与旅游融合发展的新格局。

清澜大桥、洋浦大桥、定海大桥、铺前大桥等一批跨海跨河大桥顺利建成，海口、定安、澄迈、文昌等区域互联互通瓶颈逐步打通。随着博鳌田园小镇和论坛配套交通基础设施完工，博鳌机场连接线和博鳌通道项目也建成通车，为博鳌亚洲论坛打造对外合作交流平台营造了良好的交通环境。五指山至保亭至海棠湾高速公路、儋州至白沙高速公路的顺利建设，助推我省“山海互动，蓝绿互补”旅游经济圈的形成。

2. 海南省历年旅游客流统计

根据《2018-2021 年 6 月海南各市县接待过夜旅客流量统计表》数据分析，海南旅游产业空间分布不均衡，东热西冷、南重北轻的现象仍然突出。东部强势引领，西部优于中部的发展格局明显，旅游空间布局过度集中于以海口和三亚为核心的东线沿海区域，三亚、海口占全省 60% 以上的旅游市场份额。游客流向与产业分布呈现正相关，东部各市县发

展领先，旺季游客主要集中在海口、三亚等东线地区。

2018-2021年6月海南各市县接待过夜旅客流量统计表

序号	市县	客流量（万·人次）				合计	全省比例
		2018年度	2019年度	2020年度	2021年1-6月		
1	海口	1665.34	1717.60	1340.49	912.78	5636.21	25.4%
2	三亚	2099.70	2286.59	1755.20	1303.34	7444.83	33.6%
3	儋州(含洋浦)	252.76	275.81	265.50	231.92	1025.99	4.6%
4	文昌	239.15	269.78	259.87	229.33	998.13	4.5%
5	定安	106.11	75.32	49.68	32.41	263.52	1.2%
6	琼海	346.46	350.31	300.92	252.65	1250.34	5.6%
7	万宁	468.55	513.68	251.90	183.28	1417.41	6.4%
8	陵水	280.04	299.96	250.11	219.65	1409.76	6.3%
9	保亭	111.74	107.72	67.49	52.06	339.01	1.5%
10	五指山	92.00	87.14	67.99	47.09	294.22	1.3%
11	琼中	70.64	73.10	54.59	28.86	227.19	1%
12	屯昌	50.98	48.32	40.66	27.18	167.14	0.7%
13	乐东	95.90	107.66	107.94	82.47	393.97	1.7%
14	东方	106.16	110.01	106.57	96.12	418.86	1.8%
15	昌江	96.45	100.90	65.63	54.68	317.66	1.4%
16	临高	66.00	70.07	61.18	47.28	244.53	1.1%
17	澄迈	137.45	142.98	131.16	103.45	515.04	2.3%
18	白沙	44.25	46.41	43.83	29.79	164.28	0.7%
合计客流量		6329.68	6683.36	5220.71	3934.34	22168.09	100%

说明：数据来源“海南省旅游和文化广电体育厅阳光海南网”《2018年12月海南各市县接待过夜旅客人次》《2019年12月海南各市县接待过夜旅客人次》《2020年12月海南各市县接待过夜旅客人次》《2021年6月海南各市县接待过夜旅客人次》。

3. 海南省旅游资源发展趋势

2017年12月海南省政府出台《海南省旅游发展总体规划（2017-2030）》确立了海南建设国际化、“旅游+”和陆海统筹三大发展战略。坚持“海陆统筹、生态优先、空间优化、重点引领”布局理念，构筑“两圈四组团”旅游空间布局。制定了国际化旅游产品规划，立足旅游项目、新业态、

旅游服务国际化打造海洋旅游、康养旅游、文体旅游、会展旅游、购物旅游，辐射带动乡村旅游、森林生态旅游、特色城市旅游、产业旅游、专项旅游等旅游产品全面发展，不断推动海南旅游产品创新升级，形成有海南特色的旅游产品体系。

我省的旅游资源，由原有的传统景区游，向旅游和文化广电体育等产业深度融合发展。以“国际旅游消费年、海南乡村旅游文化节、海南国际旅游岛欢乐节”等为代表的文化节活动，带动了省内旅游客运的发展，同时吸引了国内外游客的关注，促进了经济发展和旅文消费提质升级；旅游产品供给日益丰富，截止 2020 年评定 9 家 A 级旅游景区，认定旅游小镇 2 家，评定椰级乡村旅游点 79 家，6 家离岛免税店带动了新的购物游览模式；旅游和文化融合发展取得新成效，成功举办海南锦·绣世界文化周、首届非遗购物节等特色旅游文化活动，全省各级博物馆参观人数 170 万人次；国家体育旅游示范区创建稳步推进，9 个体育训练基地被国家体育总局统一命名为国家体育训练南方基地，成功举办环海南岛国际大帆船赛、海南高尔夫球公开赛等品牌赛事活动；旅游广电融合发展不断深入，成功举办首届海南电视剧产业高峰论坛。三亚亚特兰蒂斯、三亚海昌梦幻海洋不夜城、海口长影 100 等旅游综合体开业迎客。酒店、度假区、旅游景区等“点”的打造不断丰富，旅游公路、旅游驿站等“线”的串联不断加强。旅游文体广电事业发展推动了新的旅游游

览需求，对旅游客运运输服务方面，个性化、定制化需求比重增加。

（七）海南省道路旅游客运市场运力结构分析

1. 海南省道路旅游客运运力结构

截止 2021 年 6 月 30 日，我省道路旅游客运企业由 15 家增加至 81 家，增加比例达到 540%。

道路旅游客车数由 2281 辆增加至 3187 辆，2019-2021 年上半年到期退市 1880 辆旅游客运车辆，实际增长了 2786 辆旅游客运车辆，增加比例达到 122%。

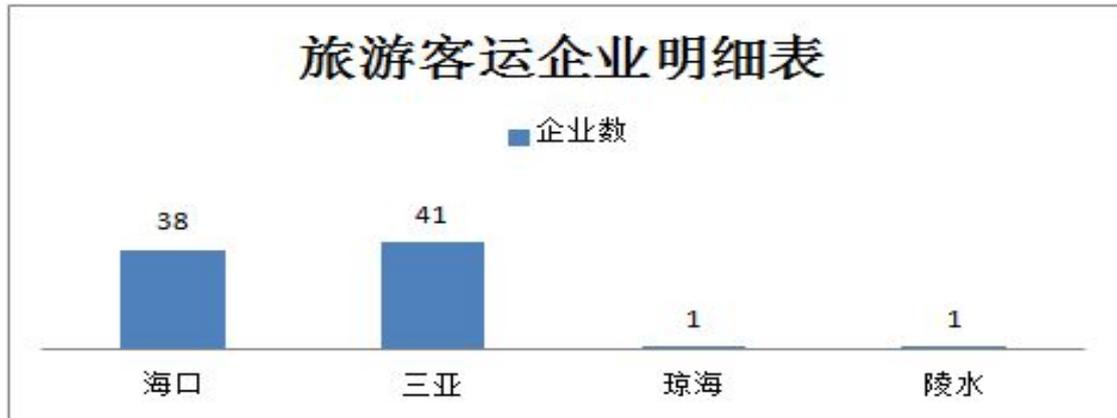
道路旅游客车座位数由 63725 个座位增加到 108876 个座位，增加比例达到 171%。

除原有通过招投标和同城化改革工作许可的 15 家道路旅游客运企业及 331 辆道路旅游客车外，企业及运力投放主要集中在 2019 年 1 月 1 日市场化改革后，经省道路运输局许可批准新增道路旅游客运企业 186 家，拟投放道路旅游客车 5882 辆。截至 2021 年 6 月底已办理 81 批次的旅游客运企业和车辆开业手续；逾期未按承诺撤销企业 81 家、撤销车辆数 2430 辆；因企业经营原因申请核销企业 6 家。

旅游客运企业分布明细表

序号	企业所在市县	企业数
1	海口	38
2	三亚	41
3	琼海	1
4	陵水	1

旅游客运企业明细表



旅游客运运力车型等级明细表

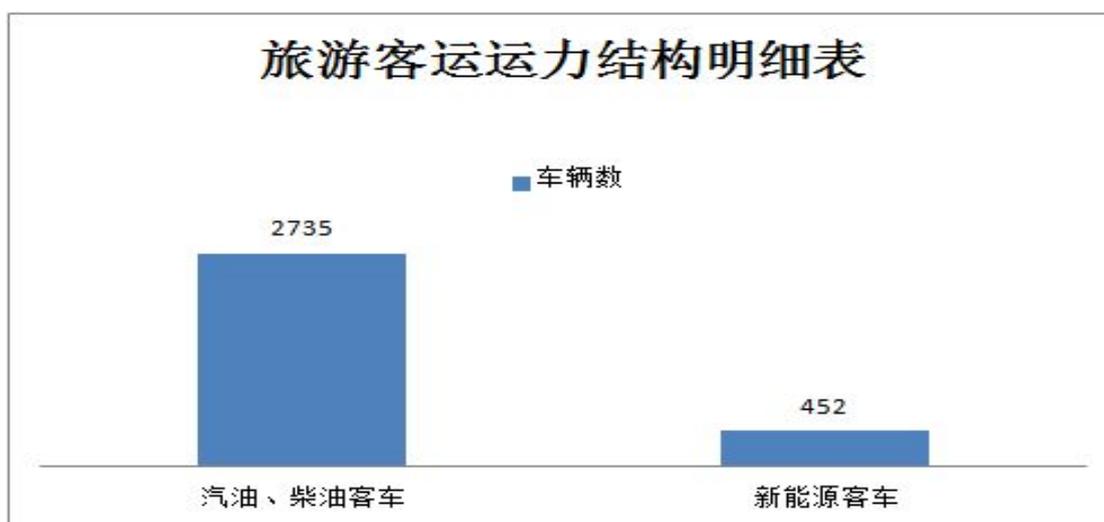
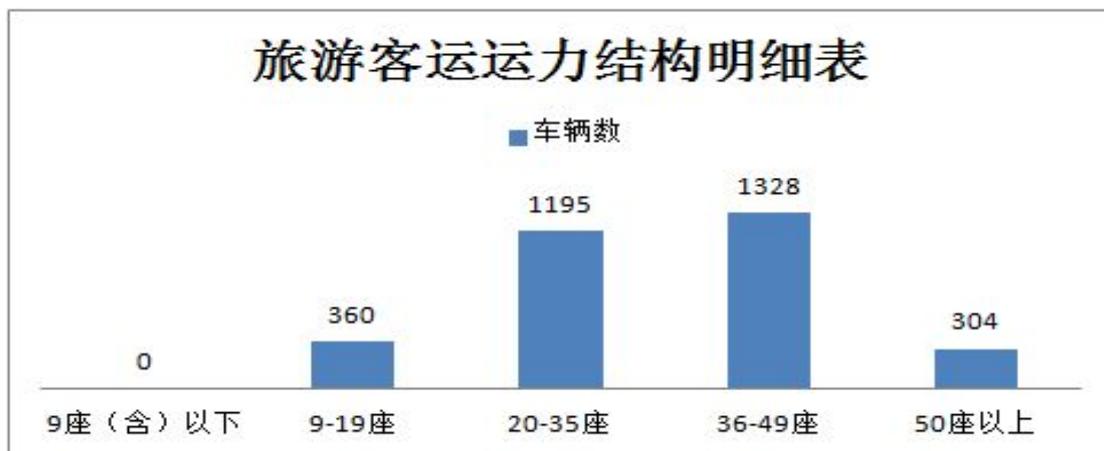
序号	车型等级	车辆数
1	高二级	2
2	高一级	2805
3	中级	379
4	普通级	1

许可情况汇总表

许可情况	2019年	2020年	2021年上半年
许可企业数	151	23	12
拟投入车辆数	4785	752	345
实际开业企业数	57	10	5
实际投入车辆数	2141	400	200
申请核销企业数	0	3	3
撤销许可企业数	31	43	7
撤销车辆数	930	1290	210

旅游客运运力结构明细表

序号	车辆座位数区间	车辆数
1	9座以下	0
2	9(含)-19座	360
3	20-35座	1195
4	36-49座	1328
5	50座以上	304
合计		3187辆
其中	汽油、柴油客车	2735
	新能源客车	452 (LNG清洁能源80辆)



说明：以上数据的统计截止时间为 2021 年 6 月 30 日。

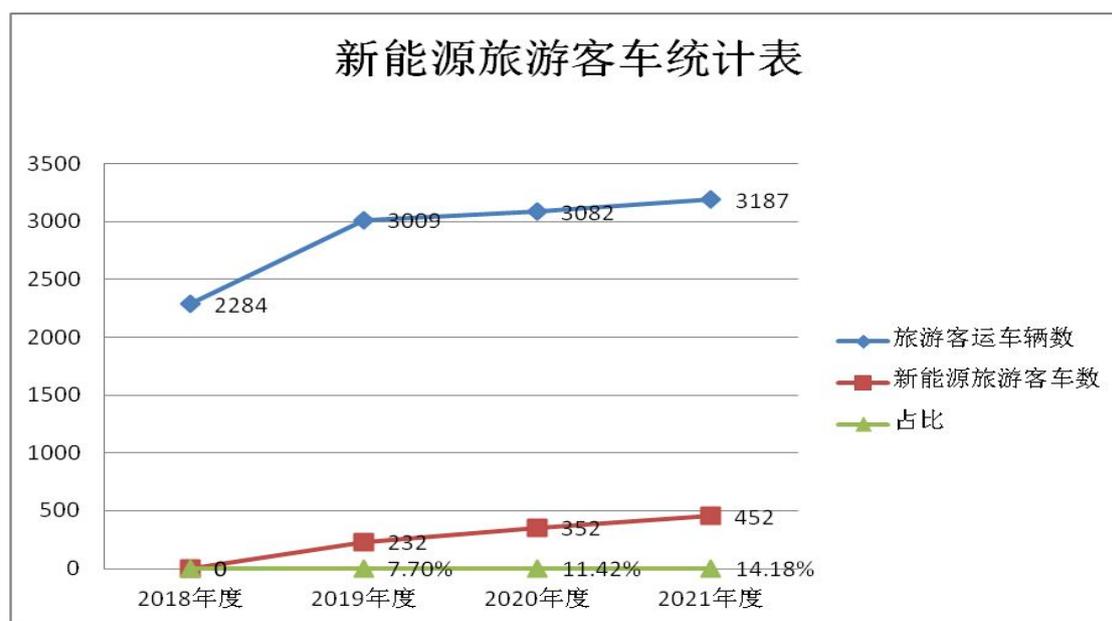
2. 海南省新能源汽车发展趋势

根据省道路运输局统计数据，截至 2020 年底，全省旅游客车保有量为 3082 辆，其中清洁能源汽车 352 辆（含 312 辆电动汽车），占比 11.4%。全年全省新增和更换旅游客车 400 辆，其中清洁能源汽车 40 辆（全部为电动车），占比 10%，距离根据《海南省清洁能源汽车发展规划》（琼府〔2019〕11 号）中提出的“2020 年新增和更换的旅游客车中清洁能源化占比不低于 20%”的发展目标存在一定的差距。此外，

《海南省清洁能源汽车发展规划》（琼府〔2019〕11号）提出“自2020年起，新增和更换的旅游客车清洁能源化比例逐年提升20%，2024年起达到100%”，推广任务依然艰巨。

新能源旅游客车统计表

年度	旅游客运车辆数	新能源旅游客车数	占比
2018年度	2284	0	0
2019年度	3009	232	7.70%
2020年度	3082	352	11.42%
2021年度	3187	452	14.18%



道路旅游客运企业在选择进入旅游客运行业过程中，应充分考虑到我省“绿色智慧出行新海南”的总目标。2021年投入的清洁能源化比例必须要实现40%、2022年投入的清洁能源化比例必须要实现60%、2023年投入的清洁能源化比例必须要实现80%、2024年投入的清洁能源化比例要实现100%

的目标。企业除考虑旅游客运市场运力结构的同时，应充分分析企业对清洁能源、新能源客运车辆选择的接受度，并对充电设施设备进行相应的配备。

（八）海南省道路旅游客运市场供求分析

1. 客运量分析

2020 年全省完成公路客运量 4566 万人，客运周转量 35.61 亿人公里，较“十二五”末的 2015 年分别下降 55.94%、55.09%。岛内营业性公路客运量占岛内营业性客运总量（公路和铁路）的 75%，公路客运量和铁路客运量的比重由“十二五”末的 87：13 转变为 75：25，岛内公路客运量占比持续下降。

海南省公路客运发展情况汇总表

年份	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021 (1-6 月)
公路客运企业数量 (个)	109	111	118	105	152	154	154
客运量(万人)	10363	11192	12311	9637	9366	4566	2570
旅客周转量 (万人·公里)	863400	753600	775100	743811	736606	356082	228378

东、西环线动车的开通贯通了海南全省，为人民出行带来了极大的便利，大量的客源（包括旅游客源）流向动车，道路客运量比 2015 年下降了一半，道路客运量受多种客运运输方式冲击急剧下降，道路客运市场遭遇到了很大的冲击，整个行业的发展受到制约，旅游客运面临着一个新的挑战。此外，在廉价民航、网约车、私家车、新能源汽车剧增以及交通出行方式多元化、旅游消费个性化等因素影响冲击

下，道路运输业务量大幅下滑。

随着社会经济的发展，旅游客运需求也发生很大转变。旅行团模式出行方式已经转变为小、散、灵活的小团体或者家庭、个人出行方式，呈现出明显的碎片化趋势。旅游客运服务需要适应旅游客运发展的新需求，现有的旅游包车运营模式还需要根据新形势、新要求不断发展完善。

2. 旅游包车客运量分析

通过对海南省包车客运子系统和原海南省旅游客运服务中心相关的旅游包车信数据资料进行整理与计算，2017年我省省内旅游包车接团量 140089 个团次，运送游客 11755448 人次；2018年我省省内旅游包车接团量 140471 个团次，运送游客 12295480 人次，总体保持了稳中略增的发展态势。

2017 至 2021 年上半年海南省旅游客运业务量统计表

时间	接团量（团次）	运送游客人次
2017	140089	11755448
2018	140471	12295480
2019	124645	4194048
2020	25015	873550
2021 年上半年	18579	635392

2019年我省省内旅游包车接团量 124645 个团次，运送游客 4194048 人次，接团量下降了 12.3%，运送游客量下降了 66%。从接团量的下降和运送游客量下降的幅度分析：

（1）大型旅游车辆需求逐渐降低。海南旅游客运车辆数

逐渐趋于稳定，海南旅游客运车辆的业务运输范围为主要的旅游景点集中城市，城市之间的大型旅游车辆需求逐渐降低

(2) 机动灵活的中小型车辆需求旺盛。随着人们生活水平的不断提高，人们的旅游需求不再仅仅满足于一县一市，往往呈现一定的辐射区域，对海南省的游客来说，传统研究规划线路的旅游已经转变为非常随意的“说走就走、说停就停”的旅游模式。

受新冠疫情影响，2020年2月6日后我省旅游客运服务工作全面暂停，下半年才零星恢复运营。2020年全省旅游客运接团量和运送游客人数较之2019年下降了80%。2021年疫情影响持续，通过统计上半年接团量，基本与2020年持平。2021年下半年至2021年度在国际、国内抗击疫情的背景下，基本能维持2020年与2021年上半年客运量水平，但较之客运量高峰期，预计依然将减少70-80%。2021年后的三年时间内旅游客运市场很难恢复到2017、2018年的客运量水平。

(九) 海南省道路旅游客运企业运营成本测算

1. 运营成本分析

按照我省旅游客运“车辆数30辆以上、座位300个以上”的经营规模对客运企业运营基本需求分析，运营成本主要体现在3个方面：

(1) 管理成本

根据《若干规定》《道路旅客运输及客运站管理规定》（交通运输部 2020 年第 17 号令）《交通运输部 安全部 应急管理部关于印发〈道路旅游客运企业安全管理规范〉的通知》（交运发〔2018〕55 号，以下简称《安全管理规范》）等法律、规章对道路客运企业基本运营管理人员的配备要求，一家旅游客运企业配备经理、副经理、办公室、经营调度部、安全技术部、财务部（至少配备会计出纳各 1 人）等管理人员约 10 人计算。按年人均工资 6 万元计算，10 名管理员工资支出为 60 万元、公司办公场所 30 万元，**全年办公成本合计约 90 万元。**

（2）车辆运营成本

目前，我省旅游客运车辆主要是以 30 座左右的车型为主。以车辆座位数为 30 座的旅游客运车辆为例，出勤天数按 25 天/月计算，单车成本包括：累计折旧（8 年折旧/50 万元）5208 元、规费 1000 元、燃油（按出勤 25 天/月）6250 元、司机人工费用（工资、社保、公积金）5100 元、增值税及附加税 652 元、停车场费用 600 元，**单车每月成本合计 18810 元。**

每年 30 辆旅游客运车辆预计运营成本约为 **670 万元。**

（3）安全生产专项资金

依据《企业安全生产费用提取和使用管理办法》（财企〔2012〕16 号）和《安全管理规范》的规定，企业必须设立安全生产专项资金，按照实际营业收入 1.5%的比例提取。安

全生产专项资金主要用于：完善、改造、维护安全运营设施和设备支出；道路运输车辆动态监控平台、视频监控系统的建设、运行、维护和升级改造，以及具有行驶记录功能的卫星定位装置、视频监控装置的置、安装和使用等支出；配备、维护、保养应急救援器材、设备和开展应急演练支出；开展安全风险管控和事故隐患排查、评估、监控和整改支出；安全生产检查、评价、咨询和安全生产标准化建设支出；配备和更新现场作业人员安全防护用品支出；安全宣传、教育、培训和安全奖励等支出；安全生产适用的新技术、新标准、新工艺、新装备的推广应用支出；安全设施设备检测检验支出以及其他与安全生产直接相关的支出。

按照淡旺季平均且参考旅游客运同城化改革后的客车收入标准，单车月收入约为 25000 元，计提 1.5%的安全生产专项资金，即**单车提取 375 元**。每年 30 辆旅游客运车辆安全生产专项资金投入约为 **13.5 万元**。

综合上述 3 项，一家旅游客运企业每年的运营成本合计约为 **773.5 万元**。

2. 新能源设施设备投入成本预测

旅游客运企业运营投资者除考虑上述管理及运营方面的必需投入外，在配合新能源车辆推广应用方面，自有停车场的经营企业还可能增加充电装置等设施设备的投入。充电设施设备投资有两种计算方式：

(1) 综合方式测算：充电设施总投资=总用电千瓦 ×

2000元/千瓦。假设一个充电站总的充电枪功率为1600千瓦，那么总投资就是1600千瓦×2000元（包含充电桩设备、箱变（变压器）和施工耗材、人工的费用）=320万元。

（2）充电装置测算：

①慢充桩配备1机1枪成本：能耗为7千瓦，售价约2000-3500元；

②快充桩配备1机2枪成本能耗：能耗分别有120千瓦、160千瓦、180千瓦、240千瓦四种类型。快充桩的价格为能耗×0.5元/瓦。以满足大客车充电效率来算，一个160千瓦的快充桩成本约为8万元。

如果是将设备费用扣除，其余的建设成本（含箱变及耗材、施工）可以按1500元/千瓦。预估总投资=设备费+1500×总设备千瓦数。

3. 行业投入风险分析

根据对运营成本的预测，道路客运企业属于重资产投入行业。重资产行业存在的运营风险主要包括：

（1）占用大量的资金，机会成本的耗费太大。

（2）形成大量固定成本——折旧摊销费用，一旦转型、或者资源使用不足将会导致大量损失的风险。

（3）以较大的资金投入，获得较少的利润回报，利润率较低。后续投入大，不断发生更新、维护的相关费用。而

且经营上的“瓶颈效应”，使得企业如果想继续获得更大的规模、效益，就必须再次增加大量的资金投入。

综合上述分析，建议在我省从事道路旅游客运经营的投资者，充分对客运市场和企业运营能力进行研判，做好可行性分析。

（十）海南省旅游客运市场化改革后企业经营现状

通过对道路旅游客运行业的走访、座谈后分析，从事海南省旅游客运企业或拟从事旅游运输行业的企业发展积极性高、发展动力却不足，主要表现为：

1. 通过对 2015 年至 2020 年春运期间班线客运应急旅游加班的统计数据可以看出，2015 年至 2020 年 6 年时间内，仅在 2015 年同城化改革和 2018 年市场化改革之前的两年春运和旅游旺季，采用了班线车应急旅游客运加班的方式保障运力供给。

年度	春运期间班线车应急旅游加班趟次（次）	累计出团天数（天）
2015	450	1491
2016	0	0
2017	0	0
2018	173	488.5
2019	0	0
2020	0	0

2015 年和 2018 年年底经历两次旅游客运改革，之后的 2016 年度和 2019 年度，未启用其他客运车辆应急旅游客运。全省投入的旅游客运车辆均能满足当时的社会发展需要，即

满足春运及旅游旺季的用车需求。目前 3187 辆的旅游客运车辆保有量已趋于市场饱和量，新的社会投资增加客运车辆势必打破供需平衡，供大于求可能引发价格战进而降低管理及安全生产投入等运营矛盾。

2. 旅游客运企业还面临的一个难题就是缺乏停车场。近年来，随着海南省的发展，多处停车场的土地利用情况有所改变，因此，企业的停车问题再次显现出来。

3. 旅游客运企业与旅行社的分工协作方面急需进一步改进，旅行社的工作核心是要为游客的“吃住行游购娱”提供最大的便利，但是游客的需求机动、灵活、多变，旅行社提出的要求也会机动、灵活、多变，而旅游客运企业的运力结构在 6-8 年经营期内难以做到多变，转型风险巨大。

4. 旅游客运企业经营成本加大。旅游客运车辆、企业员工、驾驶人员实行公司化管理，企业运营和人工成本增加，如企业未能形成一定的规模将面临亏损。

5. 运营服务成本高

旅游客运企业的运输成本较高，经营人员对企业利润水平极不满意，人员队伍不稳定，服务质量难保障。因此，需要不断调整发展模式，优化运输组织、提高运输效率、提升服务水平。

三、海南省道路旅游客运行业发展展望

(十一) 海南省旅游市场预测

从旅游相关产业分析，由于受到国际、国内新冠疫情疫情影响，我省文化旅游业受到较大冲击。2020年度海南省共接待游客6455.09万人，比上年度相比下降22.3%。其中入境游客仅22.4万人，同比下降84.4%；海南省旅游总收入共计872.86亿元，同比下降17.5%，其中国内旅游收入865.24亿元，同比下降12.8%，国际旅游收入11192万美元，同比下降88.5%。旅游接待人数、旅游收入均出现不同程度减少。在全球新冠疫情防控的背景下，各旅游景区受严格落实“限量、预约、错峰”要求、控制游客接待上限等条件下，未来3年内很难恢复到2018年市场化改革前游客接待量。游客人数的下滑势必影响到旅游客运产业的经营。

(十二) 海南省道路旅游客运市场行业预测

自我省旅游客运市场化改革以来，旅游客运的监管由事前审批更多地转为事中事后监管，实行“宽进严管”，旅游客运服务质量较过去有了明显提升，旅游客运市场保持了安全、健康、稳定有序发展。但由于行业准入门槛降低、经营主体分散，经营者特别是新进入旅游客运行业的公司，因还车贷压力大、经营管理成本高，相互间压价竞争问题突出，运价较过去下跌近60%，加之旅行社拖欠运费问题严重，出现了旅游车公司要垫资加油和出车越多亏损越大的反常现象。

2020 年全省旅游客运包车接团量和运送游客人数分别为：25015 团次、873550 人次，较之 2019 年的 124645 团次、4194048 人次，下降了 80%。结合我省旅游淡旺季不同需求，旅游客运运力在 2500 -3000 辆之间能充分保障市场用车供给。现阶段 3187 辆的旅游客运车辆的总量，在游客锐减、旅行社歇业、旅游收入缩水的情况下，已呈现供大于求的趋势。

（十三）海南省旅游客运投资决策建议

1. 通过旅游客运市场化改革，我省旅游旺季期间运力紧张的问题已经得以解决。根据交通运输部办公厅等 6 个部门《关于进一步加强和改进旅游客运安全管理工作的指导意见》（交办运〔2021〕6 号）文件精神，现阶段旅游客运加强安全生产管理、提升服务质量是道路旅游客运行业的首要工作。盲目的新增旅游客运企业、投入新的旅游客运运力，不利于旅游客运行业的良性发展。

2. 鼓励旅游客运企业加强市场资源整合，扩大经营规模，提高抗风险能力，支持骨干企业整合资源成立股份制公司，引导公司之间、母子公司之间、同一母公司下属子公司之间进行旅游客运经营权处置，以旅游客运变更经营主体方式进行审批。

3. 支持从事本省旅游客运的企业扩大经营范围，合法开展其他运营模式的道路客运经营，对剩余运力调整进行规模调整。

4. 从事旅游客运经营的企业或拟进入旅游客运行业的投资者，应充分把握市场需求、深入开展可行性分析、夯实企业管理基础，切勿盲目跟风投资。