

2022-2023 年度
海南省道路旅游客运运力发展报告

海南省道路运输局
海南省道路运输协会
2023 年 12 月

目录

第一章	海南省旅游客运概述及运力发展研究背景	1
第二章	旅游客运市场外部影响因素分析	5
	一、我省旅游淡旺季明显，影响旅游客运	13
	二、多种出行方式影响旅游客运	6
	三、旅行社业务形态影响旅游客运	6
	四、我省旅游资源影响旅游客运	6
	五、近5年全省旅游接待情况	13
第三章	海南道路旅游客运现状及存在问题	18
	六、海南省道路旅游客运运力现状	19
	七、海南省道路旅游客运市场存在的问题	21
第四章	海南省道路旅游客运量预测	25
	八、海南省道路旅游客运市场供求分析	25
	九、海南省道路旅游客运量预测	27
第五章	海南省道路旅游客运发展规模	29
	十、海南省新能源汽车发展趋势	30
	十一、海南省道路旅游客运企业运营成本测算	30
	十二、海南省道路旅游客运运力需求测算	33
第六章	管理措施和建议	36

第一章 海南省旅游客运概述及运力发展研究背景

2018年4月13日，习近平总书记郑重宣布，“党中央决定支持海南全岛建设自由贸易试验区，支持海南逐步探索、稳步推进中国特色自由贸易港建设，分步骤、分阶段建立自由贸易港政策和制度体系。”习总书记强调，海南要“以国际旅游岛建设为总抓手”，“立足自身优势条件，重点发展高新技术产业、现代服务业以及旅游业”，进一步强化旅游业作为支柱产业的战略地位。海南旅游业为核心主导产业之一，建设中国特色自由贸易港，打造具有全球影响力的“国际旅游消费中心”成为海南自贸港的四大战略定位之一。

2018年底，国家发展和改革委员会发布的《海南省建设国际旅游消费中心的实施方案》指出，建设海南国际旅游消费中心，深入推进国际旅游岛建设，优化发展环境，创新发展体制，通过不断扩展旅游消费新市场，重点发展旅游消费新领域、新业态，培育新的发展热点，提升旅游消费，进一步激发市场消费潜力，探索消费型经济的发展模式，逐步形成品牌聚集、业态成熟、气候宜人、环境舒适、生态环境相对较好的国际旅游消费胜地。2020年6月1日党中央、国务院印发的《海南自由贸易港建设总体方案》指出，紧紧围绕国家赋予海南建设全面深化改革开放试验区、国际旅游消费中心的战略定位，充分发挥海南自然资源丰富、地理区位独

特以及背靠超大规模国内市场和腹地经济等优势，抢抓全球新一轮科技革命和产业变革重要机遇，聚焦发展旅游业、现代服务业和高新技术产业，加快培育具有海南特色的合作竞争新优势。在海南省自贸区和自贸港的三大主导产业中，旅游业是其中的核心产业，在很大程度上决定着自贸港建设的进程。

道路旅游客运服务是旅游六大要素之一，在旅游服务中是不可缺少的部分，其直接影响旅游服务质量。道路旅游客运自上世纪 90 年代至今，经历了 30 多年的历史，从 2005 年以来由乱到治，经历了统一调派、“平台化”“同城化”“市场化”等四次大的改革阶段，每次改革后都出现一个阶段的稳定和发展，道路旅游客运行业管理真正走上良性发展轨道。

2005 年以前，我省旅游车个体挂靠经营的比例高达 90% 以上，据不完全统计，2005 年最高峰时期在营旅游车辆数为 1800 多辆。至 2014 年 1 月底，原挂靠在管理公司经营的 1443 辆个体旅游车经营期满全部退市，我省市县际旅游车经营主体缩减为 8 家正规运输企业，共有车辆 1770 辆（含 250 辆储备车），市场总额一直控制在 2000 辆以内。至 2015 年同城化改革，三亚一日游客运企业 544 辆市县内旅游客运车辆纳入全省游范围，车辆数突破 2000 辆，14 家旅游客运企业车辆总数达到 2342 辆。至 2019 年市场化改革之前，我省运

力保持在 2800—3000 辆之间，既保证了旺季不过度缺车，又避免了淡季车辆大量闲置的情况发生。

2019年1月1日起，旅游客运市场总量放开、降低准入门槛、运价实行市场调节价。符合法律法规规定的准入条件的企业均可进入旅游客运市场。旅游客运企业根据当地旅游发展水平和旅游客运市场的供求状况，在符合行业标准和规范的前提下，自主确定运力的投入和车型结构配置。

新政策颁布后大量客运企业进入市场，经过4年的发展我省旅游客运车辆已超过3000辆。由于连续3年疫情影响，旅游客运企业经营困难，驾驶员、专职安全管理人员、监控员等从业人员流动频繁，我省旅游客运市场出现了经营不规范、恶性竞争等问题，部分企业安全生产主体责任落实不到位。

海南省旅游客运发展一览表

改革阶段	时间	车辆数	阶段特点	存在问题
统一调派阶段	2005年前	1800	个体车主挂靠多，主要是私家经营	市场无序竞争，甩客现象严重
平台化阶段	2014年	1700	公车公营，经营主体明确，安全生产落实到位	车型匹配不灵活
同城化阶段	2015年	2342	打破地域壁垒，完成同城化改革	无法充分市场竞争
市场化阶段	2019年至今	3054	准入门槛降低，小、弱、散企业增多	市场竞争激烈，企业经营困难，部分企业安全生产主体责任落实不到位

海南旅游客运市场实行公司化经营近10年来，游客出行由传统的跟团游逐渐转变为自驾游、休闲游、度假游等新的出行方式。在此进程中的金融危机、疫情等困难和影响，也相应地限制了旅客的消费意愿，并改变了旅游出行习惯。面对出行方式和需求的改变，道路旅游客运行业困难重重。但近年来随着环岛旅游公路全线开通、旅行社调整旅游产品、本省会展业发展、研学旅游的兴起以及公车改革后各大自贸港园区通勤出行等需求，同样也给这个行业新的挑战与机遇。

按照《海南经济特区道路旅游客运管理若干规定（修正案）》（以下简称《若干规定》）第四条第二款的工作要求，省级道路运输管理机构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。为分析旅游客运市场需求，合理引导社会资金理性进入我省道路旅游客运市场，且为上级交通主管部门编制本省道路旅游客运发展规划提供决策依据。结合本省旅游资源建设情况、旅游群体出行需求、出行习惯、车辆车型结构发展趋势等方面的内容，省道路运输局组织编写**2022-2023**年度运力发展报告。

第二章 旅游客运市场影响因素分析

今年，国务院办公厅印发了《关于释放旅游消费潜力推动旅游业高质量发展的若干措施》的通知（国办发〔2023〕36号），提出“丰富优质旅游供给，释放旅游消费潜力，推动旅游业高质量发展，进一步满足人民群众美好生活需要，发挥旅游业对推动经济社会发展的重要作用”的工作要求。

海南具有三大得天独厚的旅游资源。一是宜人的海岛气候。呈典型的热带季风气候，年均温 23.8°C ，有“终年皆是夏，一雨便成秋”之说，使其成为冬可避寒、夏能消暑的休闲、度假胜地。二是良好的生态环境。岛上四季常青，遍地皆绿，森林覆盖达 52.3% ，有五指山、坝王岭、尖峰岭、吊罗山、黎母山五大热带原始森林区。三是独特的热带风情。阳光、海水、沙滩、绿色、空气，当代五大旅游度假要素在这里一应俱全，同时还有热带雨林、椰风海韵、矿泉温泉、奇花异木、黎苗风情，形成了独特的热带海岛自然人文风光，成为全国著名的生态旅游省份。

一、我省旅游淡旺季明显，影响旅游客运

海南岛地处热带北缘，属热带季风气候，这里长夏无冬，年平均气温 $22\sim 27^{\circ}\text{C}$ ，夏季高温不断，经常超过 40°C ，最冷的一月份温度仍达 $17\sim 24^{\circ}\text{C}$ 。因此，夏季高温炎热游客稀少，

是海南旅游淡季，冬季气温适宜游客骤增，是海南旅游旺季。旅游客运在淡季出车率一般在**30%**以下。旺季，尤其是春节黄金周时经常出现一车难求的情况。淡旺季明显是影响海南旅游客运的一大因素。

二、多种出行方式影响旅游客运

近年来，随着环岛高铁开通，快速便捷的点对点高铁游成为很多度假、休闲游客选择的出行方式。近几年受到疫情影响，自驾游的游客暴增，**2022—2023**年春节期间，全国各地来海南旅游的自驾车一度导致徐闻县交通瘫痪。这些非传统的出游方式正在分流着旅游客运市场。

三、旅行社业务形态影响旅游客运

海南省目前有**801**家旅行社，疫情前地接旅行社的主要业务有全国散客团、本地候鸟团、组团社团队接待等。为迎合游客出行习惯的改变和对精准、个性化服务的要求，旅行社也在积极转变经营策略，小包团、家庭团、高端定制团的数量越来越多，大、中型团队数量正在减少。

四、我省旅游资源影响旅游客运

道路旅游客运业作为服务产业，其产业空间分布结构在很大程度上取决于其服务对象的空间分布特征，区域的人口集聚规模、经济水平、城市化水平等因素在很大程度上决定了道路旅游客运业的空间分布结构。

（一）旅游景点分布

对全省旅游景区分布情况统计分析，全省 A 级旅游景区 86 个。

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 34 个，分布在海口 6 个、三亚 5 个，儋州、琼海、文昌、陵水各 3 个，万宁、五指山、定安各 2 个，屯昌、保亭、琼中、临高、东方各 1 个。

3A 级景区 28 个，分布在海口 6 个、三亚 5 个，儋州、琼海、万宁、澄迈、文昌、五指山各 2 个，陵水、乐东、昌江、东方、白沙各 1 个。

2A 级景区 18 个，分布在琼海 4 个、海口 3 个，定安、万宁、昌江各 2 个，三亚、乐东、琼中、临高、白沙各 1 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	17.7%	6	22%	3	17%	15	17.5%
2	三亚	3	50%	5	14.7%	5	18%	1	5.6%	14	16%
3	儋州			3	8.8%	2	7%			5	5.9%
4	文昌			3	8.8%	2	7%			5	5.9%
5	定安			2	5.8%			2	11%	4	4.7%
6	琼海			3	8.8%	2	7%	4	22%	9	10.5%
7	万宁			2	5.8%	2	7%	2	11%	6	7%
8	陵水	1	16.7%	3	8.8%	1	3.6%			5	5.9%
9	保亭	2	33.3%	1	3%					3	3.5%
10	五指山			2	5.8%	2	7%			4	4.7%
11	琼中			1	3%			1	5.6%	2	2.3%
12	屯昌			1	3%					1	1.1%
13	乐东					1	3.6%	1	5.6%	2	2.3%
14	东方			1	3%	1	3.6%			2	2.3%
15	昌江					1	3.6%	2	11%	3	3.5%
16	临高			1	3%			1	5.6%	2	2.3%
17	澄迈					2	7%			2	2.3%
18	白沙					1	3.6%	1	5.6%	2	2.3%
合计		6	7%	34	40%	28	32%	18	21%	86	

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（2023.10.31 更新）》

从景区保有量看，星级景区在海口、三亚两地较为集中，东线旅游资源相对成熟，旅游热门城市为海口、三亚、琼海、

陵水、文昌、儋州等地；中西线沿途旅游资源所占比例较之2021年也实现了1%左右的提高，旅游开发空间潜力巨大，带来的潜在旅游资源非常丰富。随着中西线星级景区的发展，海口、三亚两地星级景区占比略有下降。

（二）旅游酒店分布

我省目前拥有星级酒店共100家。其中海口38家，五星级3家，四星级17家，三星级17家，二星级1家；三亚29家，五星级15家，四星级13家，三星级1家；万宁18家，五星级1家，四星级5家，三星级12家；琼海7家，五星级2家，四星级5家；五指山4家，三星级2家，一星级2家；文昌三星级2家；东方、临高三星级各1家。

全省旅游星级酒店分布情况表

序号	市县	5星级酒店		4星级酒店		3星级酒店		2星级酒店		1星级酒店		总数	全省星级酒店比例
		数量	比例	数量	比例	数量	比例	数量	比例	数量	比例		
1	海口	3	14.2%	17	42.5%	17	47.2%	1	100%			38	38%
2	三亚	15	71.4%	13	32.5%	1	2.7%					29	29%
3	万宁	1	4.7%	5	12.5%	12	33.3%					18	18%
4	琼海	2	9.5%	5	12.5%							7	7%
5	五指山					2	5.6%			2	100%	4	4%
6	文昌					2	5.6%					2	2%
7	东方					1	2.8%					1	1%
8	临高					1	2.8%					1	1%
合计		21	21%	40	40%	36	36%	1	1%	2	2%	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”《海南省星级饭店名录》（2020年10月）

（三）省级文化旅游产业园区和重点旅游度假区分布

2021年海南省人民政府印发《海南省“十四五”旅游文化广电体育发展规划》，其中对于推进旅游全域化升级方面，旨在打造海南全域“大景区”。明确了需要重点建设的40个旅游度假区和7个省级文化旅游产业园区。

7个省级文化旅游产业园区：海口观澜湖旅游园区、三亚海棠湾国家海岸休闲园区、三亚凤凰岛邮轮旅游产业园、陵水黎安旅游教育文化产业园、兴隆健康旅游产业园、儋州海花岛旅游产业园、乐东龙腾湾旅游园。

40个重点旅游度假区：海口长影环球100电影产业园区、海口观澜湖旅游度假区、中国雷琼海口火山群世界地质公园、三亚亚龙湾国家旅游度假区、三亚大东海旅游区、三亚邮轮母港产业园、三亚海棠湾国家海岸、儋州海花岛旅游度假区（儋州市滨海新区旅游度假区）、儋州东坡文化旅游区、琼海博鳌乐城国际医疗旅游先行区、琼海官塘温泉旅游度假区、琼海博鳌东屿岛旅游度假区、文昌国际航天城、文昌铜鼓岭国际生态旅游区、文昌木兰湾旅游度假区、文昌东郊椰林旅游度假区、万宁神州半岛旅游度假区、万宁石梅湾旅游度假区、万宁日月湾旅游度假区、万宁兴隆旅游度假区、东方金月湾滨海旅游度假区、五指山热带雨林风景区（水满乡）、乐东龙沐湾国际旅游度假区、乐东龙腾湾国际旅游度假区、乐东龙栖湾旅游度假区、乐东尖峰岭热带雨林旅游区、

澄迈盈滨半岛旅游度假区、临高县临高角风景名胜区、定安文笔峰盘古文化旅游区、屯昌木色湖风景名胜区、陵水吊罗山热带雨林旅游区、陵水清水湾旅游度假区、陵水黎安国际教育创新试验区、陵水土福湾旅游度假区、昌江棋子湾旅游度假区、昌江霸王岭热带雨林旅游区、保亭七仙岭温泉国家森林公园、保亭三道文化旅游产业园、琼中百花岭热带雨林文化旅游区、琼中红岭环湖旅游区。

省级文化旅游产业园区和重点旅游度假区分布图



“十四五”期间，我省旅游业主要打造购物旅游、医疗康养旅游、海洋旅游、文化旅游、体育旅游等 5 大重点旅游

产品，着力打造会展旅游、环岛旅游公路、主题乐园及景区旅游、生态雨林旅游、邮轮游艇旅游、城镇旅游、乡村旅游、婚庆旅游 8 大特色旅游产品，聚焦高品质、国际化区域。发挥海口江东新区、三亚亚龙湾、三亚海棠湾等地景区和度假区集聚优势，形成全产业链供给体系。

（四）全省离岛免税店分布

国际旅游岛建成以来我省先后入驻了 12 家离岛免税店。其中海口 6 家、三亚 4 家、琼海 1 家、万宁 1 家。对比免税店分布和注册地旅游客运企业保有量，基本呈正态分布。说明目前旅游客运企业的分布与景区景点、免税购物店的需求大体一致。

全省离岛免税店分布表

序号	地点	名称	经营主体
1	海口	cdf 海口国际免税城	中免
2		cdf 海口日月广场免税店	
3		cdf 海口美兰机场免税店（T1）	
4		cdf 海口美兰机场免税店（T2）	
5		海控 GDF 免税城	海控
6		深免海口观澜湖免税城	深免
7	三亚	cdf 三亚国际免税城	中免
8		cdf 三亚凤凰机场免税店	
9		国药中服免税三亚店	国免
10		三亚海旅免税城	海旅
11	琼海	cdf 琼海博鳌免税店	中免
12	万宁	王府井国际免税港	王府井集团

今年前 11 月，海口海关共监管离岛免税购物金额 407 亿元，同比（下同）增长 26.1%。免税购物人数 623 万人次，增长 59.6%。免税购物件数 4799 万件，增长 4.5%。免税购

物的持续增长必将带动旅游客运的利好发展。

五、近 5 年全省旅游接待情况

随着社会经济的发展和人民生活水平的提高，旅游已经成为一种普遍的休闲方式。旅游人数的变化直接影响旅游客运运力的需求总量，因此，道路旅游客运管理部门及时掌握往年的旅游人数、旅游客运量及旅游客运运力投放量，并分析其变化趋势，准确预测未来的旅游客运运力需求量。在旅游客运运力需求量预测的基础上，合理地配置未来旅游客运运力的分布。

（一）海南省人口数量及可支配收入情况

年度	人口数（万人）	与上年同期对比（%）	城市人口可支配收入	与上年同期对比（%）
2018	934.32	1.0%	33349	8.2%
2019	944.72	1.01%	36017	8.0%
2020	1012.34	1.07%	37097	3.0%
2021	1020.46	1.0%	40213	8.4%
2022	1027.02	1.0%	40118	-0.2%

说明：数据来源“海南省政府网站历年《海南省国民经济和社会发展统计公报》”

随着本省经济社会发展水平的提高，城市化进程不断发展，城市人口逐年维持在 1%左右平稳增加。2020 年受到全国疫情影响，城市人口可支配收入仅实现小幅增长；2022 年度本省“0801”疫情对本省的影响较大，城市人口可支配收入出现负增长，其他年度相对比较稳定，增幅均在 8%以上。以本省城市客源为主导的旅游客源市场具有进一步可开发潜力和市场空间。

（二）近 5 年全省游客接待情况

年度	过夜游客人数 (万人次)	与上年同期 对比 (%)	一日游人数	与上年同期对比 (%)
2019	6824.51	7.8	1486.69	14.6
2020	5435.02	-18.6	997.66	-32.9
2021	5783.13	6.0	2317.30	132.3
2022	4278.10	-26.0	1725.88	-25.5
2023 (1-10月)	5059.18	47.6	2134.09	48.6

说明：数据来源“海南省旅游和文化广电体育厅阳光海南网”

2020 年、2022 年受全国疫情和本省疫情限制，接待的过夜游客和一日游人数均出现了负增长；随着疫情的缓解和控制，2021 年和 2023 年旅游接待客流量逐步回升。其中，2021 年一日游接待人数增幅翻一番，2023 年前三季度接待过夜游客增幅同比上一年度增加一半。由此说明过夜游客和一日游群体市场均有提升空间。

（四）交通旅游融合新业态

近年来，我省积极构建“快进漫游”综合交通运输体系，建设快捷的公路网，打造便利的运输网络，形成本省一路一风景，一域一特色的旅游特色资源。有力支撑海南旅游产业高质量发展。“双节”假期，“公路+旅游”“桥梁+旅游”“公交+旅游”等交通旅游融合新业态竞相涌现，丰富了人们的旅游体验。

凭借着全国唯一的“一脚油门踩到底”的政策优势，和今年年底全线开通的海南环岛旅游公路，被定位为“国家海岸一号风景道”，是海南国际旅游消费中心标志性项目，将

为海南带来大量的自驾游客。海南环岛旅游公路贯穿海口、文昌、琼海、万宁、陵水、三亚、乐东、东方、昌江、儋州、洋浦、临高、澄迈十二个市县及一个经济开发区，路线全长**997.9**公里。串联了沿途约**9**类**84**段景观区域、**22**个滨海岬角、**25**座灯塔、**68**个特色海湾、**26**个滨海潟湖、**16**片红树林、**40**个驿站、**31**家**A**级以上景区、**21**处旅游度假区、**261**处滨海名胜古迹，路过了海南岛绝大部分最美景观。

目前已开通的路段包括东海岸的文昌段、琼海段、万宁段等路段以及西海岸的儋州段、东方段等。位于东海岸的木兰头路段、万宁路段已经成为游客的热门打卡点。木兰头路段不但串联了虎威岭、木兰海湾、礁石海滩等自然资源，周围悬崖峭壁，礁石林立，可以欣赏到亚洲最高的现代化大型灯塔木兰灯塔，以及在海边一字排开的高大风车。而被誉为会讲故事的旅游公路的万宁路段，串联了石梅湾、南燕湾、神州半岛等多个美丽海湾，是海南环岛旅游公路不多的悬崖路段。西海岸已开通的旅游公路同样有值得期待的路段。儋州峨蔓路段则以原生态的火山岩景观为主，一路可以欣赏到与东海岸椰风海韵不一样风情的原生态火山海岸，开通后已经吸引了众多游客前来领略火山石堆积的玄黑海岸、棋子湾段，为本省旅游资源增添了新的亮点。正门岭大桥公路近海均吸引了众多自驾游出行群体。自驾游的蓬勃发展势必对团队旅游带来新的挑战，团队游群体将会被分流。新的运输模

式促进了交通旅游融合新业态的发展，成为旅游客运发展新的增长点。

（五）旅游经济情况

道路旅游客运运力的发展与旅游资源的利用及开发程度之间的联系十分密切。一方面，不同的旅游资源利用率及开发程度需要相匹配的旅游运力投放作为支撑；另一方面，旅游资源利用较为成熟的地方，旅游运力的变化相对较小，处于旅游资源开发发展阶段的地方，旅游运力相应地也处于发展上升阶段。本省旅游资源十分丰富，既存在大量发展成熟开发程度高的旅游资源，又存在大量处在初步开发阶段或者尚待开发的旅游资源。旅游资源的变化势必带来新的旅游客运出行需求。

道路旅游客运业作为服务行业，其旅游客运线路辐射范围在很大程度上取决于区域的人口集聚规模、经济水平、城市化水平、旅游景点的空间分布特征等因素在很大程度上决定了道路客运业的空间分布结构，我省旅游客运线路辐射范围正逐步扩大。道路旅游客运的主要流向和流量增长趋势以常规的风景名胜点为依托、与干线客运相衔接、以接送机和酒店接驳配套的区域性服务网络正在形成。

近5年本省入岛旅游情况

年度	入岛旅游总收入（亿元）	与上年同期对比（%）
2019	1057.80	11.3
2020	872.86	-17.5
2021	1384.34	58.6
2022	1054.76	-23.8
2023（1-10月）	1447.34	62.5

说明：数据来源“海南省旅游和文化广电体育厅阳光海南网”

结合省内城市人口可支配收入、近5年全省游客接待量等数据可以看出，本省入岛旅游经济同样受到**2020**年全国疫情和**2022**年本省疫情的影响较为严重。**2021**年和**2023**年出现回暖，同比增长幅度超**50%**。经过本省旅游市场整治后，预计**2024**年旅游经济会进一步提高，随之带来的旅游客运市场的复苏。

第三章 海南道路旅游客运现状及存在问题

旅游产业是一个系统工程，是集“商、养、学、闲、情、奇”一体的综合性行业，除了需要独特的吸引物，还需要具备方便的交通进入条件等符合多种需求的配套服务我省旅游产业的飞速崛起，使得旅游产业配套服务体系跟不上旅游消费观念的提升，并将成为旅游产业进一步发展的桎梏。作为旅游业服务要素之一的旅游客运对旅游业发展的重要影响不言而喻。而道路旅游客运作为交通运输服务项目中最具现代特色的项目之一，其发展前景十分广阔。完善旅游交通服务，提高旅游目的地通达性，结合节假日等因素优化配置，优化旅游客运服务，构建方便、快捷、高效的旅游客运体系为游客提供安全、便捷、舒适的交通服务逐渐成为人们关注的焦点。

从全省来看，通过市场手段调节，目前我省共有旅游客运车辆保有量控制在 3000 上下，座位约 11 万座，可充分满足旅游客运市场的需求。结合全省具备条件的行政村实现 100% 通客车的交通基础设施支持，以旅游客运车、旅游专线车、旅游公交车、班线车、租赁车、慢行交通工具以及高铁等不同出行方式组成的岛内旅游运输服务体系，有力支撑了国际旅游消费中心建设发展。

畅通交通路网、打造精品线路、发展旅游+经济模式在

海南，更加发达的交通运输体系正绘就更多的流动风景线。随着环热带雨林国家公园旅游公路、环岛旅游公路建设的推进，和西环普速铁路旅游化改造，我省交通的基础性、先行性作用将日益放大，与旅游产业的融合性、互补性也将愈发显现。

六、海南省道路旅游客运运力现状

截至 2023 年 11 月，我省道路旅游客运企业由 2019 年初的 15 家增加至 80 家，增加比例达到 533%；道路旅游客车数由 2281 辆增加至 3054 辆，增加比例达到 133.9%；道路旅游客车座位数由 63725 个座位增加到 110586 个座位，增加比例达到 173.5%。

许可情况汇总表

许可情况	2019 年	2020 年	2021 年	2022 年	2023 年上半年
许可企业数	151	23	26	18	20
拟投入车辆数	4785	752	701	330	499
实际开业企业数	57	10	16	12	7
实际投入车辆数	2141	400	391	127	175
申请核销企业数	0	3	0	2	3
撤销许可企业数	32	39	17	9	5
撤销车辆数	930	1170	510	270	190

通过数据比对，2019 年市场化改革实施时申请旅游客运市场经营的企业呈现井喷式发展，准入企业 151 家，实际开业企业增加 57 家，车辆新增 2141 辆。经过 2020 年的调整期，实际核销的企业数为 71 家，车辆 2100 辆。经过 5 年的市场化改革，本省到了旅游客运市场由行政手段进行运力控

制，成功改革为依靠市场需求为主导的模式，实现了旅游客运市场的自由准入、运力的自主调节，市场化改革目标已达到。

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	37
2	三亚	39
3	琼海	1
4	陵水	1
5	儋州	1
6	洋浦	1

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	25
2	9（含）-19 座	527
3	20—35 座	711
4	36—49 座	1552
5	50 座以上	239
合计		3054
其中	汽油、柴油客车	1903
	新能源客车	534
	清洁能源客车	617

旅游客运车辆包括大型、中型和小型 3 种车型。由于旅游目的地的距离、乘坐环境等因素的影响，旅游者会选择不同车型的旅游客车，因此，不同车型的旅游客车的需求比例也是旅游客运运力需求结构分析的重要方面。需求结构的分析是旅游客运运力合理分配的重要前提。9 座以下及 50 座以上的客运车辆保有量相对偏低，投资者在决策过程中可参考全省旅游客车保有情况，合理配置资源。

从历年情况来看，道路游客大都选择中大型、高级车辆出行，随着出行需求的变化，对投入车型结构也在不断优化。特别是今年以来，客运企业投资意愿增加、规模逐步扩大，对小型客车和零关税进口客车投入需求更为明显。逐步投放中高档次、豪华车辆，车型由原品种单一转变为多样化。

七、海南省道路旅游客运市场存在的问题

（一）管理部门之间的沟通协调不完善，协同监管力度不够。

旅游客运行业相关性很强，道路旅游客运企业在管理体制上要同时受到旅游管理部门、交通运输管理部门、公安交警等三个管理部门的共同监管，由于职能以及侧重点的不同，旅游、交通、交警行业管理部门和经营企业间一直缺乏信息化、数据化、网络化的沟通渠道，有的旅游企业对使用合法的旅游客运车辆意识淡薄，而有的旅游运输企业对旅游客运的服务质量把关不严。由于没有形成比较完善的沟通协调机制，企业经营活动中遇到问题解决起来十分困难，导致管理上的弱化，部分旅游客运企业，为图私利违章经营，这就造成管理难度大同时也是道路旅游客运的一大安全隐患。

（二）旅游客运行业淡旺季明显，引发市场竞争，价格不稳定。

2019年旅游客运市场化改革后，我省旅游客运实行运价市场定价。立法目的是为了充分发挥运价调节供求关系的杠

杆作用，由经营者自主制定，通过市场竞争形成承运价格。我省旅游淡旺季明显，加上近年来物价、油价年年上涨，企业的经营成本大幅增加；各道路旅游客运企业之间淡季相互压价，恶性竞争，然而旅游车营运收入却在连年下滑，低营运收入使旅游客运出现整体的行业亏损。**2019**年**1**月**1**日至今，我省累计许可**273**家旅游客运企业，**102**家旅游客运企业因达不到开业条件退出旅游客运市场。旅游客运市场由于自身特点，存在着运输成本大的问题，由此导致一些负面影响，不利于提升服务质量。

（三）我省旅游客运企业多、规模小。

2019年至**2023**年**5**年间，我省道路旅游客运企业由**15**家增加至**80**家，增加比例达到**533%**。而**80%**以上的旅游客运企业拥有营运性客车只仅仅能达到《若干规定》要求的最低下线**30**辆，经营主体多、企业规模小，低层次的同质竞争严重，市场主体集约化程度与经济社会发展的要求极不适应。

（四）安全管理制度落实不到位。

《若干规定》中明确规定旅游客运企业要有健全的安全管理制度，但由于近年市场不景气，企业经营困难，以致在安全生产方面的建设有所放松。主要体现在旅游客运经营者在安全生产方面主体责任意识不强，未落实安全生产责任制，安全生产资金未足额提取、安全生产投入不足，制度建

立后未开展后续的风险源辨识、风险点评估、应急演练、演练评估等实际工作。

（五）从业人员水平参差不齐。

随着我省道路旅游行业的发展，不仅带动了本省经济还为剩余劳动力提供了更多的从业岗位，但由于当前道路旅游从业人员准入条件设置偏低，造成从业人员的文化程度、知识水平、职业能力等参差不齐，部分从业人员的综合素质偏低，缺乏较高的学习能力与管理意识，在从事旅游客运驾驶服务过程中，没有真正地将道路运输管理看作是一种服务工作，管理服务能力不高，缺乏良好的工作积极性。此外，还有部分从业人员欠缺必要的车辆机械原理、应急救援等应对处置知识。

（六）旅游客运退出机制不健全

主要表现在《若干规定》修订后，旅游运力准入条件实行总量放开和降低准入车辆数的要求，只要符合条件的法人主体均可申请从事道路旅游客运经营。随着优化营商环境等政策的逐步深入，行政手段很难再对市场准入进行干预。负责实施道路旅游客运行政审批交通运输部门对旅游客运的需求主体，即游客的基本情况很难准确了解，加上影响旅游客运的因素众多，交通部门难以得到本地旅游运力需求的准确数据。只能依照法律法规的规定实施许可，对本地客运市场的供求状况、普遍服务和方便群众等因素掌控力度较小，还很

难对旅游客运市场的运力供给实施有效监管。目前相关法规只对旅游客运企业达不到经营条件设定了退出机制，而没有对违反安全生产规定制定行之有效的处罚措施和退出机制。

第三章 海南省道路旅游客运量预测

八、海南省道路旅游客运市场供求分析

(一) 客运量统计

海南省公路客运客运量情况

年份	2019	2020	2021	2022	2023 上半年
公路客运企业数量(个)	65	75	96	95	98
客运量(万人)	9366	4566	882.933	598.9	714.3
旅客周转量(万人·公里)	736606	356082	144373.3	81834.54	90010.38

2019—2022 年全省公路客运量、旅游周转量持续下滑，2020 年上述两项指标仅为 2019 年的一半；2021—2022 年同比 2022 年，客运量、旅客周转量同比不足 50%。2023 年上半年客运量和旅游周转量有大幅回升，基本与 2021 年全年运量持平，但尚未回升到 2019 年水平。客运量除受东西线环岛动车和海口城际动车的客流分流外，网约车、租赁车等新业态市场的发展，以及本岛居民购买私家车意愿的提升对传统的道路客运市场冲击比较大。社会需求的不断改变对公路客运带来了极大的挑战。旅游客运市场应根据旅客和本岛居民、团体、学校等重点人群的出行周期、出行人员结构等因素合理调整投入车辆的运力结构，以满足市场新需求。

(二) 旅游用车客运量统计

旅游人数与旅游时节的变化有着很强的关联性，因而旅游时节与道路旅游客运运力的投放也有着很强的关联性。

一般来说，旅游旺季对道路旅客客运运力的需求相对较大，旅游淡季对道路旅客客运运力的需求相对较小，因此，季节性波动对道路旅游客运运力的投放有重要影响。行业管理部门需要通过对历年淡旺季的旅游客运需求进行分析，预测未来的旅游客运运力需求。

海南省旅游客运业务量统计表

(2019至2023年)					
年月		接团量(团次)		运送游客人次	
2019		124645		4194048	
2020		25015		873550	
2021		31487		1079055	
2022	2021.10-2022.3	68820	92741	2342734	10829073
	2022.4-2022.9	23921		8486339	
2023	2022.10-2023.3	43380	111367	1462962	3702948
	2023.4-2023.9	67987		2239986	

说明：非定线旅游业务和接送机等通勤业务是以包车子系统数据为主要依据；统计数据为接送机及通勤业务总和。

同比2019年度，本省2020年、2021年旅游客运接团量和运送游客人次仅为20%和30%；2022年有所回升，接团量虽不足50%，但运送游客人次增长了250%，根据包车子系统接团报备相关规则，由此可以看出，2022年主要运输客流为日常的接送机和长期旅游包车业务为主；2023年第三季度统计数据显示，接团量基本与2019年持平，运送游客人次为80%，与2022年相比出现旺季不旺的局面。

九、海南省道路旅游客运量预测

道路旅游客运是旅客以某种道路交通运输方式为媒介而进行的从出发地到旅游目的地的空间位移的转移过程。稳定的社会环境、丰富的旅游资源和社会经济的稳步增长，都促进了旅游业的繁荣发展。在道路旅游客运的发展过程中，如何合理地配置道路旅游客运运力，对促进道路旅游客运市场的健康有序发展至关重要。对道路旅游客运运力进行需求分析，是合理配置道路旅游客运运力的前提。通过对道路旅游客运运力的需求分析发现，明确道路旅游客运运力的主要影响因素，才能制定出更完善的适合道路旅游客运运力的发展规划。

道路旅游客运运力发展的影响因素包括宏观因素和微观因素。宏观因素主要包括旅游资源的利用及开发程度、预期的旅游人数与客运量。第二章已对本省的旅游资源进行了分析。预期的旅游人数和客运量也影响旅游客运运力的发展。预期的旅游人数与客运量呈正相关关系，而旅游客运运力又由客运量大小决定。通过对本省客运量的统计分析，排除**2020—2022年等3年受疫情影响的特殊情况**，**2023年8月-10月等近3个月公路客运量同比增长幅度为6.8%、14.4%、18.3%**；全国民航**2019年旅客运输量为55406.5万人**，**2023年旅客运输量为51970.5万人**，**客运量基本已恢复到2019年水平**，**同时2019年民航客运量同比增长8.3%**。综合民航相关数据，

考虑到**2022**年年末全国结束疫情管控，进入疾病暴发峰值，影响了旺季的出行意愿。预测公路客运**2024**年、**2025**年以**2023**年完成客运量为基数逐年递增**10%**，且淡旺季逆向推算合理推测出本省**2024**、**2025**年度的客运量。

道路旅游客车运输量预测情况

年份		道路旅游车辆承运客运量（人次）
2024	2023. 10-2024. 3 (旺季)	2463984. 6
	2024. 4-2024. 9 (淡季)	1609258. 2
2025	2024. 10-2025. 3 (旺季)	2710383. 06
	2025. 4-2025. 9 (淡季)	1770184. 02

第五章 海南省道路旅游客运发展规模

十、海南省新能源汽车发展趋势

根据省道路运输局提供统计数据，截至**2023**年**11**月，全省旅游客车保有量为**3054**辆，其中清洁能源汽车**617**辆、新能源车**534**辆，占比**37.6%**。全年全省新增和更换旅游客车**79**辆，其中清洁能源汽车**69**辆，占比**87.3%**。《海南省清洁能源汽车发展规划》（琼府〔**2019**〕**11**号）中提出的“**2023**年新增和更换的旅游客车中清洁能源化占比不低于**80%**”的发展目标已基本实现。

2019年**3**月**5**日海南省正式发布《海南省清洁能源汽车发展规划》，指出海南省发展清洁能源汽车是推进生态立省战略的具体举措，是生态环境改善、绿色智慧能源转型、工业经济协同发展的有效路径，是海南建设自由贸易试验区和中国特色自由贸易港，加快建设经济繁荣、社会文明、生态宜居、人民幸福的美好新海南的重要保障。提出目的是为贯彻“创新、协调、绿色、开放、共享”的发展理念，落实习近平总书记在庆祝海南建省办经济特区**30**周年大会上的重要讲话、《中共中央国务院关于支持海南全面深化改革开放的指导意见》精神，加快新能源汽车和节能环保汽车推广应用。明确提出分三个阶段实现“绿色智慧出行新海南”的总体发展目标，并提出**2030**年全域禁止销售燃油汽车；明确

“旅游客车自 2020 年起新增和更换车辆使用清洁能源汽车比例不低于 20%，并逐年递增 20%，2024 年起达到 100%”。

新能源旅游客车统计

年度	旅游客运车辆数	新能源、清洁能源旅游客车数	占比
2019 年度	3009	232	7.70%
2020 年度	3082	352	11.42%
2021 年度	3187	452	14.18%
2022 年度	2685	449	16.72%
2023 年前三季度	3054	1151	37.69%

目前 2023 年道路旅游客运市场的车辆投入的清洁能源化比例要求为 80%，2024 年投入的清洁能源化比例要实现 100% 的目标。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，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。

十一、海南省道路旅游客运企业运营成本测算

1. 运营车辆投资规模和运营率

道路客运车辆不同座位、类型、品牌，9 座及以下 15 万-25 万元/车；9—19 座 25 万-35 万元/车；20—35 座 35 万-45 万元/车；36—49 座 50 万-65 万元/车；50 座以上 65 万-85 万/车。

按照客车市场平均数估算，9 座及以下 20 万元/车；9

—19座 30万元/车；20—35座 40万元/车；36—49座 58万元/车；50座以上 75万/车。根据《若干规定》的要求，我省旅游客运市场首次投入车辆数量为30辆以上300个座位以上的投资规模，购车成本平均为1200万。

本省旅游客运市场有明显的淡旺季，淡季主要集中在每年的5-10月，运营天数按50%计算，旅游客运车辆运营时间为90天左右；旺季11—次年4月，运营天数按90%计算，预计运营时间为162天左右；全年运营率约为69%。

2. 用车价格

我省40座左右旅游大客车车型、用车时间8小时内/天，运营里程250公里/天，目前海南省用车价格大概为：800-1500元/天，平均用车价格为1150元/天。

3. 年收入预测

按车辆平均运营率为69%、车辆用车价格为1150元/天（含税）、增值税率为3%、城建税7%、教育费附加3%、地方教育费附加2%计算：

全年收入（含税） $1150 \text{ 元/天} \times 360 \text{ 天} \times 69\% \times 30 \text{ 辆} = 856.98 \text{ 万元}$ ，扣除增值税及附加费27.93万元，全年收入829.05万元。

4. 成本费用测算依据

参照目前海南新能源大客车同车型运营成本费用测算，主要成本项目有：

(1) 固定成本、费用：

车辆按照 8 年折旧（不计残值），30 辆车折旧费 150 万元/年；车辆保险全年 12000 元/车；年审、GPS 运维、停车费等全年约为 8000 元/车；管理费用 8 万元/月。每年固定成本费用约为 306 万元。

(2) 变动成本、费用：

• 车辆保养费：每 1 万-2 万公里，一级保养，费用为 2000 元/次·车；每 3 万-5 万公里，做二级保养，费用为 3000 元/次·车。每年按照 69% 的运营时间，每天行驶里程 250 公里左右，一年行驶里程约为 6.2 万公里；全年保养费约为 9000 元/车，30 辆客运车辆保养成本为 27 万元/年。

，车辆维修费：车辆前三年修理费用 200 元/月·车，第四，第五两年 500 元/月·车，后三年即第六，第七，第八年每年以 150 元/月·车递增。即第六年为 650 元/月·车、第七年为 800 元/月·车、第八年为 950 元/月·车。综合 8 年经营期，平均维修成本为 6000 元/年·车，30 辆客运车辆维修费用为 18 万元/年。

f 轮胎更换费：每辆车前轮（2 个）满 3 年或满 8 万公里更换一次，一次更换 2 个；后轮（4 个）满 3 年或满 10 万公里更换一次，一次更换 4 个；更换轮胎 1800 元/个。8 年经营期内预计更换 6 次，平均每年轮胎更换费 8100 元/车，30 辆客运车辆共计 24.3 万元/年。

④电价测算：按综合价格 **1.2** 元/公里。

⑤电费测算：预估每辆车每天行驶 **250** 公里，每辆车运营每天电耗费用为 **300** 元，电费全年共计 **225** 万元。

⑥人工成本：目前本省旅游客车驾驶员工资有两种支付方式：

第一种方式，基本工资一般都在 **1000** 元/月以内，出车每一天公司补贴 **100** 元，承租方每天补贴 **100** 元；第二种方式，无底薪，按实际出车每天 **220** 至 **230** 给予出车补贴。每月按照运营率约为 **68%** 计算，上述两种工资支付方式月工资 **5000** 元。人工成本预计支出 **180** 万元。

以上全年变动成本、费用 **474.3** 万元。

6. 财务指标核算

根据以上测算，投资一家旅游客运企业，预计每年营业收入 **829.05** 万元，发生营业成本费用 **780.3** 万元，实现利润总额 **48.75** 万元，扣除 **15%** 企业所得税 **7.31** 万元，净利润为 **41.44** 万元，**8** 年经营期净利润为 **331.52** 万元。

企业每增加投入 **10** 辆旅游客运车辆，考虑到企业扩大规模后，除单车固定成本、变动成本等基本保持不变外，其他管理成本将增加。如：专职安全管理人员按照每 **30** 辆车配备 **1** 人的标准，管理人员聘用成本按 **5000** 元/人·月计算，专职安全管理人员工资成本增加 **6** 万元/人·年；同时，投资者还

应充分考虑停车场地规模投入等固定投入。实现利润总额将逐步降低。

十二、海南省道路旅游客运运力需求测算

道路旅游客运发展需要前瞻性地引导与规划。为了合理地配置道路旅游客运运力，促进我省道路旅游客运市场的健康有序发展，本次研究过程中将分析本省旅游市场的道路旅游客运发展规模，以备为今后制定道路客运运力发展规划提供必要的参考。道路旅游市场的道路旅游客运发展规模主要是通过测算本省道路旅游客运运力的需求总量，从而实现市场供给在供需总量上的平衡。

道路旅游客运运力数量规划的基本思路是测算道路旅游客运运力的需求总量，实现市场供给在供需总量上的平衡。道路旅游客运运力是保障运输市场客运需求得到满足的基本条件。供给量大于需求量，供给有所剩余，将导致客运市场车辆闲置或者转为从事其他业务，行业部门难以监管，市场效率低下并且可能存在安全隐患。供给与需求相对均衡，能够满足市场需求，又能保证道路旅游客运企业的合理利润空间，因此，应该根据市场需求合理规划市场供给的投入量和控制量。

通过运输量与运力的平衡预测结果使生产效率与经济效益平衡，在满足社会需要、有利于国民经济发展和保证经

济效益的前提下，合理确定运力值。本着确保重点、照顾一般的原则，预测需运输工具数。其测算方法是：

道路旅游客运运力需求量=客运量预测值÷每月工作天数（每月定期维修检测1天）÷车辆运营率÷车辆平均座位数÷实载率，即：道路旅游客运运力需求量=客运量预测值÷29d÷69%÷36座（全省总座位数110586÷3054辆客车≈36座/车）÷90%。

道路旅游客车运力需求量预测情况

年份	2024		2025	
	淡季	旺季	淡季	旺季
道路旅游客车运力/辆	2482	3801	2730	4181
全年平均车辆数	3142		3456	

交通运输管理部门在运力审批过程中应充分考虑运力投入的市场风险和维稳风险问题。同时，考虑到旺季需求，建议在不改变运力结构的情况下，交通运输管理部门提前储备应急运力，以应对旺季用车需求。

第六章 管理措施和建议

规范道路旅游客运市场是道路旅游客运运力发展指导性工作中的重要一项。我省旅游客运市场经过10多年的发展，已趋于规范化、成熟化。规范旅游客运市场应更多从服务和优化监管措施着手。主要体现在以下六个方面。

第一，加强政策引导，鼓励企业规模化规范化经营。交通运输管理部门应对道路旅游客运市场进行更为深入的调查，了解市场的发展现状，加强对旅游客运企业的经营状况、行业的服务水平等各方面的把控力度。在此基础上，尊重市场经济的客观规律，按照“优胜劣汰”原则，组织编制全省道路旅游客运发展规划，研究道路旅游客运的法律法规和政策建设。定期适时公布运力发展情况，发布运力投资风险预警。通过顶层设计改革从而规范道路旅游客运市场，为旅游客运运力的投放营造一个公平、公正、健康的竞争环境。及时清理违规操作的不良企业，适度淘汰一批不规范、缺乏竞争能力和市场前景的弱小企业，扭转道路客运业经营主体“多、小、散、弱”的局面。从服务质量、安全管理、违章违规记录等角度建立市场退出的标准，规范客运经营主体行为，进一步营造旅游客运业发展的良好环境。

第二，严把市场准入关，进行源头安全生产管控。

1. 做好企业注册登记和经营许可的衔接。省级道路运输

管理部门要会同市场监管部门认真落实国务院关于“证照分离”改革要求，做好企业注册登记和经营许可的衔接。排查相关市场主体是否具备道路客运经营许可资质，对不具备许可资质的，要及时向社会公开信息，提示相关市场主体依法办理道路客运经营许可后，方可开展相关经营活动。

2. 规范旅游客运许可管理。加强对旅游客运市场供求状况及发展趋势的分析研判，依法依规完善旅游客运运力投放规则。对依法取得道路客运经营许可资质的市场主体，相关许可信息通过国家企业信用信息公示系统归集于市场主体名下并向社会公示。

3. 规范客车使用性质登记管理。交通运输信息管理部门要与公安交警部门建立客运企业和车辆信息比对核查机制，共享道路客运经营资质、车辆使用性质信息，全面梳理排查现有登记为公路客运或旅游客运的车辆，对未办理道路运输证且不符合办理条件的，告知机动车所有人办理车辆使用性质变更。

第三、强化事中事后监管，确保各项运营管理和安全管理措施落实到位。

1. 旅游客运行业的管理部门除了细化道路旅游市场的运营准则外，还应当建立完善道路旅游客运管理的监督机制，指导各级道路运输管理部门开展企业、车辆、从业人员资质资格检查工作；严禁超范围运营；建立健全道路旅游客运

市场的准入退出机制，坚决取缔不合规定的旅游客运企业；引导旅行社用合规车辆从事旅游经营活动。

2. 加强从业人员队伍建设，提高旅游客运服务水平。服务是游客最为关注的话题，其决定着游客的满意度与舒适度。督促相关经营者加强旅游客车驾驶员等关键岗位从业人员聘用管理和教育培训，聚焦典型事故案例、相关法律法规、非定线旅游客运特点等，提升服务质量培训针对性。通过服务规范制度有效提升服务水平，进而提升游客的满意度，对促进旅游经济的发展具有重要意义。

3. 切实推进行业诚信体系建设。积极建立旅游客运企业质量信誉考核制度，建立经营者诚信档案，强化经营者的责任意识，实现旅游客运企业优胜劣汰运用经济、市场和行政手段，推进旅游客运资源向经营规范、服务优质的经营主体相对集中，形成企业诚信与监管检查频率、多次运力投放等相挂钩。

第四，落实信息共享，切实加强部门协同监管。旅游管理部门和运输管理部门作为旅游客运行业的两个共同管理者，两者之间缺乏沟通，导致有些旅游客运企业重服务质量却不重视旅游客车的合法性，有些旅游客运企业虽然重视旅游客车的合法性，却忽略了旅游客运的服务质量。这些现象都会影响道路旅游客运行业的健康发展。行业管理部门之间要加强联系，密切配合。会同旅游、公安、发展改革、市场

监督管理、应急管理等部门之间形成完善的沟通协调机制，对旅游客运企业经营活动的行业管理才能顺利进行，才能更有效地控制旅游客运运力的规模和结构。

第五，强化旅游客运监管执法。各地交通运输主管部门要会同综合行政执法部门强化节假日、旅游旺季等重点时段，旅游集散中心、旅游景区（点）等重点区域的旅游客运监督管理，加强执法协作和违法行为移送，从严查处各类违法行为。要从严查处破坏卫星定位装置以及恶意人为干扰、屏蔽卫星定位装置信号、旅游包车线路两端均不在车籍所在地、未持有效包车牌运行、招揽包车合同外的旅客乘车等违法行为。交通运输主管部门从严查处脱离动态监控运行、非法营运等违法经营行为，非法营运情节严重的，提请市场监管部门依法吊销其营业执照。

第六，鼓励行业协会发挥促进作用，适度参与规范市场的管理活动。推动行业协会建立健全自律公约，鼓励行业协会参与道路旅游客运诚信体系建设标准等政策法规制定；构建与其他旅游行业协会联动机制，积极发挥行业协会桥梁纽带作用，鼓励行业协会开展行业自律公约和诚信企业评选活动，发挥示范引领作用。