

基于 SWOT 的广东省道路客运发展研究*

温惠英, 靳辉, 刘丹

(华南理工大学 土木与交通学院, 广东 广州 510640)

摘要: 道路客运快速平稳发展是道路运输发展的重大战略, 是社会经济发展的关键基础。文中根据广东省道路客运发展统计数据, 基于 SWOT 分析, 剖析了其行业发展优势(Strengths)、劣势(Weaknesses)、机遇(Opportunities)和威胁(Threats); 从广东省客运特点和属性出发, 立足于客运稳步发展, 提出了加快广东省道路客运发展的措施及对策。

关键词: 道路运输; 旅客运输; SWOT 分析; 广东省

中图分类号: U492.4

文献标志码: A

文章编号: 1671-2668(2017)01-0061-05

广东省经济稳步发展离不开交通运输的支持, 尤其是道路客运体系的支持, 道路运输在经济发展中起到不可替代的基础作用。道路客运规模不断扩大、客运结构进一步优化、客运能力稳步提升, 其方便、快捷、灵活、机动、适应性强的优点随之凸显。但在运输结构、信息技术、经营管理、基础设施建设等方面仍不尽人意, 道路客运“散、乱、小、慢”的问题依旧严峻。而随着全省经济的稳健发展, 新业态的产生, 新产业结构的持续调整, 客运需求日益扩大并趋于多样化, 对全省道路客运业的发展水平提出了新的挑战和要求。通过对广东省道路客运现状数据的分析, 剖析其发展中的问题, 提出针对性的发展措施与对策, 使其适应广东省社会不同层次的运输需求, 推动结构调整和产业升级, 对改善广东省道路客运运营状况, 提高客运竞争力是十分必要的。

1 广东省道路客运业发展现状

1.1 客运能力稳步提升, 结构网络进一步优化

首先, 客运周转量保持较大增长。2014 年, 广东省共完成道路客运量 157 234 万人次, 客运周转量 1 629.79 亿人·km, 分别占全省各种运输方式完成客运量与客运周转量的 81.6%、41.1%, 占全国道路客运量和客运周转量的 8.2%、13.5%。与 2013 年相比, 全省道路客运量增长 9.6%, 客运周转量增长 11.4%。

其次, 客运站场建设更加强调衔接顺畅、布局合理。至 2014 年末, 全省等级客运场站达 487 个, 与 2013 年相比增长 4.96%, 其中一级、二级、三级和四

级站分别增长 7.55%、4.81%、6.59%、3.42%, 而五级站减少 4.35%, 简易站及招呼站达 19 390 个。全省客运场站日均发班次数达到 124 855 班次。

第三, 网络结构进一步优化。截至 2014 年底, 广东省道路旅客营运客车(不含出租汽车、公共汽车, 下同)达 40 536 辆, 总客位数达 1 624 852 个, 与 2013 年相比, 分别下降 5.9%、0.16%; 平均客位为 40.1 个/辆, 比 2013 年增长 6.14%。从车辆等级看, 与 2013 年相比, 2014 年高级车增加 2.5%, 而中级车和普通车分别减少 6.2%、61.4%(见表 1)。

表 1 2013、2014 年广东省营运客车等级构成情况对比

年份	各等级车辆数/辆		
	高级	中级	普通级
2013	26 332	12 804	3 956
2014	26 993	12 016	1 527

1.2 客运业户逐年减少, 集约化规模趋势初显

截至 2014 年底, 全省道路客运业户共 890 户, 比 2011 年增加 1.37%; 企业平均车辆规模微降, 由 2013 年的 49.1 辆/户降为 45.6 辆/户, 道路运输业集约化发展取得进展。全省道路客运业户中, 经营班车客运的有 645 户, 经营包车客运的有 358 户, 两者兼营的有 113 户。班车客运业户中经营农村客运的有 286 户。班车客运方面, 户均车辆规模为 45.6 辆/户, 拥有 50 辆及以上的业户为 201 户, 占 26%(见图 1)。包车客运方面, 全省包车客运业户共 358 户, 比 2013 年增加 27 户; 户均车辆规模微降, 由 2013 年的 31.3 辆/户降为 29.8 辆/户, 下降 4.7%。

* 基金项目: 国家自然科学基金资助项目(51378222)

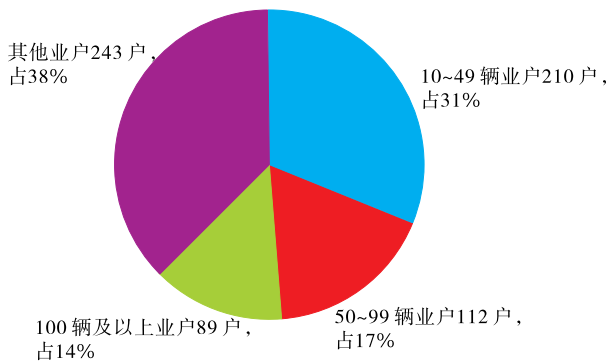


图1 2014年广东省道路客运业户构成

1.3 市际运输运力集中,其他区域相对均衡

至2014年底,全省跨市客运车辆共12 755辆,其中54.51%集中在珠三角地区,粤东、粤西及粤北地区分别占13.74%、15.90%、14.95%,各区域之间相对均衡(见表2)。

表2 2014年广东省省内跨市客运班线运力地区分布情况

地区	车辆数/辆	比重/%
珠三角地区	7 067	55.41
粤东地区	1 753	13.74
粤西地区	2 028	15.90
粤北地区	1 907	14.95
全省合计	12 755	100.00

1.4 农村客运发展迅速,服务水平逐步提升

截至2014年底,全省开行农村客运班线1 675条,有通客车条件的行政村客车通达率达100%;全省农村客运班车共完成客运量49 802.48万人次,与2013年相比上升1.7%。

1.5 信息化建设稳步发展,旅客出行更加便利

截至2014年底,“岭南通”公交卡已可在广州、珠海、佛山、韶关、河源、汕尾、惠州、中山、江门、阳江、湛江、茂名、肇庆、清远、潮州、揭阳和云浮等21个地级市通用,年度新增发卡量540.21万张,同比增长13.9%。

另外,截至2014年底,汽车客运联网售票已建成省联网中心平台,覆盖以珠三角地区为主的13个地市、179个客运站,每天提供约45 000个班次的网上查询、订购票和联程售票等服务。

2 广东省道路客运业SWOT分析

2.1 广东省道路客运业优势分析

(1) 区位优势。广东省东邻福建,北接江西、湖

南,西与广西接壤,南临南海,西南端隔琼州海峡与海南省相望,处于华南地区枢纽位置。另外,广东毗邻港澳,是全国各市区中利用港澳国际市场和信息,香港资金、技术及海、空运输设施最为有利和便捷的地区。广东省优越的地理位置对其道路运输业的枢纽地位建设及发展国际联运和多式联运提供了有利条件。

(2) 经济优势。广东省作为中国改革开放前沿地,市场经济发达,经济长期持续发展。2014年广东人均GDP达到63 469元,折合10 331美元,已突破1万美元大关。2015年广东经济总体保持稳定发展态势,社会需求的快速增长为广东道路运输服务行业提供了广阔的市场和发展动力。

(3) 运输网络优势。广东省交通运输业保持稳定发展,至2014年末,公路通车里程达21万km,其中高速公路里程超6 000 km,以广州、深圳为中心的高速公路辐射网络基本形成。另外,开通客运班线13 813条,建成等级客运站场487个、简易站及招呼站19 390个、道路货运站209个,基本形成了覆盖全省的道路运输网络。发达的客货运输网络为广东省道路运输行业的发展提供了坚实的基础。

(4) 人才、技术优势。目前,以广州市和深圳市为中心的珠三角地区各类高等院校、科研院所云集,人才济济,全国各地优秀人才汇集于此,人才资源优势明显。另外,随着广东省城市公共客运管理信息系统、广东省道路运政管理信息系统、广东省道路运输信息网等多个交通运输信息化系统的建成,广东省道路运输行业技术优势逐渐形成。

2.2 广东省道路客运业劣势分析

(1) 市场监管乏力,无序竞争严峻。部分地方存在道路运输经营不规范、市场秩序混乱等问题,致使道路运输服务质量难以得到保障。如在旅游包车经营方面,班车客运日益受到旅游包车的威胁,据统计,广东省内经营包车客运的企业超过300家,车辆超过9 000台,其中广州地区拥有包车客运资质的企业超过40家,车辆超过2 000台,座位数超过80 000个,分流了公路客运相当部分的客源。非法营运包车凭借低票价、灵活的揽客方式及众多的上落客点,对公路客运造成一定冲击,扰乱了公路客运市场的正常经营秩序。从更深层面来看,该现象反映出广东省道路客运市场管理上的不足,是法律法规、体制机制不完善的问题。一是良性的市场环境仍有待形成,道路运输企业安全生产水平仍有待提

高,非法营运、垄断货源、超限超载、超员等违法违规行为依然存在,优胜劣汰的市场化退出机制尚未完善。二是政府与市场的关系尚未理顺,市场配置资源的决定性作用和企业市场主体作用没有得到充分发挥,企业缺乏自主经营权,对市场需求的反应不够灵敏,拓展多样化经营渠道和范围的能力不足。

(2) 运输效率有待提升,运力发展不均。经过多年的发展,广东省客运运力明显大于运量的问题仍十分突出,加上客源分布不平衡,行业内部竞争异常激烈。截至2014年底,广东省营运客车约40 536辆,共有约162万个客座。同时,行业经营环境不理想,个体挂靠经营者以低成本扰乱市场,地方保护主义在一定程度上还存在,非法营运行为屡禁不止,违章拉客现象突出,导致正规经营的客运企业举步维艰。道路客运行业发展的不平衡日趋严重,是由于区域经济发展的不平衡造成的,在客运资源、场站建设、车辆等级方面,珠三角地区存在绝对优势,各区域之间在客运发展的均衡性及服务均等性等方面还需加强。

(3) 与其他运输方式衔接不足,市场活力相应受限。随着城际轨道与高速铁路的投入,广东省城际交通结构正逐渐发生变化。轨道交通对道路客运尤其是中长途客运带来较大冲击,原来以道路班线客运为主、铁路和私人小汽车等交通方式为辅的局面将逐步演变成以轨道交通为主、道路客运为辅,支线及末端运输以道路客运为主、私人小汽车等方式为补充。珠三角地区道路客运行业的竞争提升到了一个新的层次。

(4) 信息化建设有待加强。一方面,目前广东省道路客运联网售票系统的管理和运行尚未普及,网上购票、手机购票、自助售票、出行信息查询等服务也未得到大范围普及。另一方面,已投入运营的多个道路客运信息化系统间缺乏有效的信息共享和信息整合,加之全省道路客运服务平台尚未建设完成,无法提供及时有效的客运信息。

(5) 农村客运发展较弱。随着广东省道路客运的发展,农村交通呈现出出行量大、交通出行工具多元化、小型客车增长快的新特点、新趋势,但农村道路安全防护设施建设相对滞后、管理力量十分薄弱,安全隐患日趋突出。城乡之间差距也较明显,乡镇客运站建设等级及车辆等级相对较低,乡镇客运在服务水平、便利性等方面还有待进一步提高。

2.3 广东省道路客运业机遇分析

(1) 国家政策保障。从政策取向上来看,国家宏观政策越来越有利于道路运输业加快发展。为了促进交通运输行业发展,国务院及相关部委先后出台了《关于促进道路运输业又好又快发展的若干意见》、《国务院办公厅关于进一步促进道路运输行业健康稳定发展的通知》、《国务院关于加强道路交通安全工作的意见》、《关于全面深化交通运输改革的意见》等政策文件,在道路运输业发展方向、市场体系、监管机制、优惠政策、法制建设等方面提供了政策支持。特别是2014年3月13日出台的《交通运输部关于促进道路运输行业集约发展的指导意见》提出通过5年左右的努力,在发展龙头骨干企业、促进道路运输行业集约发展方面取得重要进展,形成一批实力雄厚的龙头骨干企业,运输市场经营主体结构明显改善,市场集中度明显提高。在管理、技术、资金、人才、服务等方面有突出优势的龙头骨干道路客运企业,作为先进运输组织方式和技术创新的先行者,将充分发挥在广东省现代道路客运发展中的排头引领作用和运输保障中的主力军作用,促进客运组织化程度、集约化水平明显提升,诚信经营、优质服务、差异化发展的市场格局将逐步形成。为道路运输发展做大做强、走集约化和规模化发展道路提供了良好机遇。

(2) 行业结构调整促转型。近年来,广东省一直致力于加快道路运输行业结构调整、转变行业增长方式,引导行业充分发挥道路运输灵活机动、门到门、个性化等相对优势,借助国家推动各行业结构调整、产业升级之机,实现道路运输行业进一步快速发展。多年来广东省道路客运行业一直积极转变增长方式,优化道路客运线网布局,提高群众换乘便捷性,做好各运输方式之间的接驳,从群众出行需求出发,充分挖掘各类包车、定制专车等市场,创新客运组织和管理,满足多样化出行需求,做好集约化、精细化经营。这些为运输企业的规模化、集约化发展和行业转型升级提供了基础。

(3) 技术创新促发展。近几年,中央一直强调牢牢把握加快改革创新这一强大动力,抓住时机尽快在一些重点领域和关键环节取得突破。随着移动互联网、大数据分析等新技术的快速发展,面向个人的精细化信息服务成为可能,移动互联网已改变了众多传统行业的发展形态。在道路客运方面,通过与移动互联网结合,可推动群众出行服务的个性化

和精细化,积极拓展道路客运市场,探索并满足乘客多样化出行需求,深挖客运市场,进一步推动客运市场的集约化发展。

2.4 广东省道路客运业挑战分析

(1) 客户对服务要求增高,客运服务质量亟待提升。交通运输发展面临着既要提供覆盖面更广的均等化服务,又要提供更高品质的个性化服务的双重压力。客运方面,人们对出行的舒适性、安全性、便捷性、准点率等方面的要求不断提高,对道路运输企业的客运装备技术水平、运输组织管理能力、道路客运驾驶员水平提出了新的要求,道路运输服务跟不上人们对优质出行的需求。

(2) 复杂的宏观环境和经济压力制约快速发展态势。交通运输是国民经济的基础行业,众所周知,运输量的增长受各种因素影响,但归根结底还是受国民经济增长速度的影响。当前国际金融危机深层次影响持续显现,国内宏观调控面临更多“两难”选择,势必对道路交通运输发展带来新的影响,尤其是国际航运市场持续低迷,交通建设资金紧张,深层次矛盾和新情况、新问题相互叠加,保持道路交通运输平稳较快发展态势难度加大。

(3) 资源环境刚性约束不断加强。在低碳经济这个大背景下,道路运输业如何在满足人民群众提升交通运输服务水平的同时满足低碳经济低能耗、低污染、低排放的要求,如何从管理性、技术性、结构性三方面对交通运输结构深入开展节能减排,如何通过完善交通网络设施体系优化运营车辆、合理调整交通能源的分配,如何增强节能减排的科学创新力,完善节能减排的服务体系,提升交通运输的信息化水平,形成完善的节能减排法规和管理体系,是道路客运行业面临的重大挑战。

(4) 新技术下客运发展方式行业转型刻不容缓。近几年,移动互联网、大数据、车联网等技术快速发展,道路运输行业作为传统行业面临如何应对并紧跟技术进步步伐,将新技术、新手段应用于道路运输行业的问题。互联网技术下的乘客需求、出行信息的更新速度将转化为分、秒,信息发布更趋向于移动终端设备,促使客运企业主动统筹资源调配来满足信息需求,并非只在客运站发布。目前客运业出现的各类网络售票信息平台仅提供车站信息与时刻表,无法满足旅客需求信息的逐步提升,客运服务具体信息与供给信息的不对称矛盾逐步凸显,网络信息透明化、准确化改进迫在眉睫。

3 广东省道路客运业发展对策

3.1 加快客运运营主体结构调整,推动集约化、规模化发展

支持道路客运集约化、规模化发展,全面改善阻碍道路客运集约化发展的经营方式。经营期届满的线路和新增线路,探索捆绑集中许可经营,引导企业集约化发展。积极开展道路客运经营权招标投标,科学制定评分标准,从企业规模、运力结构和安全生产管理水平、服务质量等方面进行综合评价,择优确定经营者,使客运资源向有资质、服务好、信誉高的企业适度集中,促进道路客运企业朝集约化、规模化、专业化方向发展。

将质量信誉考核结果与客运经营权招标投标、客运经营权期限届满重新许可结合起来,建立优胜劣汰的竞争机制,实现资源的优化配置。发挥质量信誉考核的监督考核作用,对中标企业后续的安全管理、线路运营、服务质量等情况进行监管,完善市场准入、退出机制,引导企业加强自身管理、保障安全生产、提升服务水平,进而提高行业整体核心竞争力和可持续发展能力。

3.2 加强市场运营监督,优化客运经营环境

完善体制与机制,构建统一、精简、高效的道路客运行业管理体系,实现由重许可向许可准入与动态管控并举、由重处罚向处罚教育与政策引导并举、由重监管向市场监管与公共服务并举的转变。

严格规范客运行业的准入、退出与运营机制,完善相关法律法规,制定行业标准,从而规范广东省的运输市场秩序,消除区域经营壁垒,为广东省道路客运业的发展提供良好的竞争环境、运营环境,同时吸引更多优秀的中外大型道路运输企业。

积极推进运输业服务标准化,完善行业标准和规范,为运输业发展提供政策和法律保障。建立运输业发展绩效考核制度。

3.3 扶持发展农村客运,缩小客运地域差距

按照“多予、少取、放活”的要求,进一步改善农村客运发展环境,加快发展农村客运。农村客运基础设施建设推行“路、站、运一体化”,做到同步规划、同步实施、同步验收、同步使用。加大对乡镇客运站用地及税费的定额补贴力度。

鼓励客运企业开通农村客运班线,对于开设农村客运班线的道路客运企业,根据其农村班线开设条数、里程等指标,在客运线路经营权招标、税费优

惠、信誉考核等方面给予一定的支持。

3.4 完善和加快信息化建设,提高客运服务效率

加强全省道路客运信息化建设的顶层设计、协调机制研究,加大信息化建设的资源整合力度,推动道路客运业以现代信息技术为核心的技术改造,着力搭建包括班线客运、旅游包车客运在内的集网上业务受理、应急保障、运营调度、实时监控及信息查询、统计分析、决策等功能为一体的全省道路客运综合信息服务平台。积极探索物联网技术在道路客运业的应用。

优化全省道路客运联网售票系统的管理体制和运行机制,加快系统技术升级和功能扩展,为网上购票、手机订票、自助售票、银行等代售点购票、出行信息查询等公共服务提供技术支撑,为实现运费网上结算、运输组织、数据统计等服务提供有力保障,为行业管理部门科学决策提供准确的数据和信息。进一步扩大联网售票覆盖范围,将联网售票网点延伸至中心乡镇客运站。

4 结语

道路客运是沟通城市与乡村、连接内地和边疆、分布最广、在各种客运方式中网络最为密集的运输方式,在国民经济发展和人民出行需求中发挥着越来越重要的作用。该文基于 SWOT 分析,对广东省道路客运现状进行研究,根据行业发展数据,分析其客运行业发展现状及存在的问题,总结发展优势、劣势、机遇及挑战。提出广东省道路客运发展应利用优势,抓住机遇,从行业结构调整转型、市场管理监

督、信息化建设、扶持弱地平衡发展等方面综合采取对策,实现广东省道路客运快速、科学、协调发展。

参考文献:

- [1] 胡尚武.广东省国道公路养护管理发展研究[D].广州:广东工业大学,2007.
- [2] 敖淑清.广东农村客运发展基础设施条件及客源分析[J].广东交通职业技术学院学报,2006(4).
- [3] 李臣,周炜,司景萍,等.公路长途客运存在的问题及对策研究[J].公路与汽运,2008(6).
- [4] 张忠.我国道路运输政策研究[D].西安:长安大学,2000.
- [5] 龙小强,李巧珍,段英侠.基于 SWOT 分析法的广佛城际道路客运一体化发展对策研究[J].公路与汽运,2012(4).
- [6] 夏彩云.我国道路客运企业的 SWOT 分析及发展策略[J].河北交通科技,2009(4).
- [7] 付丽萍.高铁冲击下传统道路客运公司经营发展研究[J].品牌:下半月,2015(10).
- [8] 崔静.轨道交通对公路客运企业的影响研究[D].广州:广东财经大学,2014.
- [9] 周灵,景玲,胡骥.高速铁路竞争条件下基于 SWOT 分析的公路客运企业经营战略选择研究[J].交通标准化,2010(17).
- [10] 李品悦,李南,仲刚.我国航空运输的 SWOT 分析及发展策略讨论[J].市场周刊.理论研究,2006(3).
- [11] 朱军伟,胡天军.我国企业发展逆向物流的 SWOT 分析[J].物流科技,2007(2).

收稿日期:2016-07-20

(上接第 39 页)

4 结语

该文针对小区道路开放后对自身及周边道路通行影响较大的因素分别建立数学模型,实现对道路通行能力的评价。仿真分析结果表明:小区开放明显提高了小区及周边路网密度,产生了良好的路网连通效果,优化了路网通行能力。

参考文献:

- [1] 李忠玉.基于粒子群算法的区域交通优化控制的研究[D].成都:西华大学,2015.
- [2] 李德慧,刘小明.城市交通微循环体系的研究[J].道路交通与安全,2005,5(4).

- [3] 邓资银,李瑞敏,张建平,等.双层规划法路网通行能力模型改进算法优化研究[J].公路工程,2010,35(2).
- [4] 邵正宇,郑安文,郭建中,等.城市道路网通行能力最大的道路类型优化分配[J].中南公路工程,2004,29(4).
- [5] 马健霄,吕志英,王大明.城市道路通行能力分析 with 改善技术[J].南京林业大学学报,2001,25(2).
- [6] 雷红尧.基于路网结构优化的开发区交通需求控制规划研究[D].武汉:华中科技大学,2007.
- [7] 褚建萍.典型城市信号交叉口通行能力及交通仿真分析[D].西安:长安大学,2009.
- [8] 胡志勇.居住小区交通影响分析研究[D].武汉:华中科技大学,2007.
- [9] 董瑞娟.道路环形交叉口控制方式选择与时空设计方法研究[D].合肥:合肥工业大学,2009.

收稿日期:2016-09-26