

# 湖南省城乡客运一体化示范县 创建指南

湖南省交通运输厅

2023年2月

# 目 录

<b>一、总则</b> .....	<b>1</b>
(一) 基本概念 .....	1
(二) 创建原则 .....	2
(三) 创建指标 .....	3
(四) 编制依据 .....	5
<b>二、集约经营</b> .....	<b>7</b>
(一) 规模集约 .....	7
(二) 经营集约 .....	10
(三) 公车公营 .....	14
(四) 外观统一 .....	17
<b>三、统筹规划</b> .....	<b>20</b>
(五) 规划引领 .....	20
(六) 机制长效 .....	22
(七) 模式合理 .....	27
(八) 节点共享 .....	29
(九) 监管高效 .....	31
<b>四、乡村全通</b> .....	<b>33</b>
(十) 覆盖全面 .....	33
(十一) 服务多元 .....	36
(十二) 站点规范 .....	38
(十三) 安防完善 .....	43

<b>五、价格惠民</b> .....	<b>44</b>
(十四) 运价普惠 .....	44
(十五) 优免合规 .....	45
(十六) 支付便捷 .....	46
<b>六、其他成效</b> .....	<b>48</b>
(十七) 支出合理 .....	48
(十八) 推进平稳 .....	48
(十九) 宣传广泛 .....	49
(二十) 群众满意 .....	54
附件 1 车辆回购通知案例 .....	56
附件 2 车内信息牌推荐样式 .....	60
附件 3 部分示范县运营补贴政策一览表 .....	61
附件 4 中途停靠站推荐样式 .....	62

# 一、总则

## （一）基本概念

城乡道路客运是联系城乡、服务居民出行的重要纽带，是城乡经济社会一体化发展的重要基础，与人民群众生活息息相关。随着乡村振兴、交通强国等战略的推进，城乡间的经济要素和人员流动更加频繁，亟须建立统一、开放、协调发展的城乡客运体系，优化客运资源配置，逐步解决农民群众“出行难”、“出行贵”和“出行不安全”等问题，推动城乡经济社会一体化的全面发展。

### 1. 广义的定义

**【城乡道路客运一体化】**是将各种不同的城乡道路客运产品视作一个整体，通过加强有效衔接，实现在城乡空间上的协调发展。

**【城乡道路客运产品】**包括班车（加班车）客运、包车客运、旅游客运、出租汽车客运和城市公共汽车客运。

**【城乡空间】**包括城际、城市、城乡和镇村四个空间关系。

**【有效衔接】**是指各种不同的城乡道路客运产品在城乡道路、场站、客运网络、信息网络、经营结构、车辆运行、管理体制等要素有机结合和统筹协调发展，建成分工明确、衔接顺畅、保障有力、安全高效的城际、城市、城乡、镇村**四级客运网络**。

**【核心内容】**是如何实现四级客运网络的协同发展。

注：广义的定义源于《关于积极推进城乡道路客运一体化发展的意见（交运发〔2011〕490号）》、《关于推动农村客运高质量发展的指导意见》（交运发〔2021〕73号）等。

## 2. 狭义的定义

**【城乡道路客运一体化】**是针对乡村空间上的城乡道路客运产品，借鉴城市公交的运营模式，建立以农村客运公交化改造为主、以城市公交延伸为辅的客运服务体系，实现城市公交和农村客运的有效衔接。

**【城乡道路客运产品】**包括农村道路客运和延伸至城区外的城市公交客运两种产品。

**【乡村空间】**包括城乡（镇）间、乡镇间、乡（镇）村间和村村间，不包括城际间和城市内。

**【有效衔接】**是指农村客运和城市公交在城乡道路、场站、客运网络、信息网络、经营结构、车辆运行、管理体制等要素有机结合和统筹协调发展，建成分工明确、衔接顺畅、保障有力、安全高效的城乡、镇村**两级客运网络**。

**【核心内容】**是如何借鉴城市公交的发展模式改造现有的农村客运，如何将城市公交线路延伸服务近郊、乡村的乘客出行。

注：狭义的定义源于湖南省创建城乡客运一体化示范县工作的理解。详见《湖南省交通运输厅关于开展全省城乡客运一体化示范县创建工作的通知（湘交运输〔2018〕140号）》和《关于规范全省农村客运改革（城乡客运一体化示范县创建）工作的通知（湘交运输规〔2020〕14号）》等。

### （二）创建原则

本创建指南所指的城乡道路客运一体化为狭义的概念，根据《关于规范全省农村客运改革（城乡客运一体化示范县创建）工作的通知》（湘交运输规〔2020〕14号），城乡客运一体化示范县创建应遵循以

下四个原则：

**1、集约经营。**鼓励通过市场化公平竞争，大力倡导集约化、规模化经营。优化农村客运发展模式，鼓励整合分散的农村客运经营主体，杜绝挂靠经营。

**2、统筹规划。**示范县牵头编制或完善本行政区域城乡道路客运一体化发展规划，包括线路布局规划、运力投放规划、场站建设规划、保障措施等。

**3、乡村全通。**科学布局行政区划内农村客运线网，针对冷、热线路实施补空调控，确保实现辖区所有建制村客运服务全覆盖。

**4、价格惠民。**根据各地财力状况，加大财政补贴力度，农村客运票价由县市区政府依法依规优惠到位，切实提高广大人民群众获得感、幸福感。

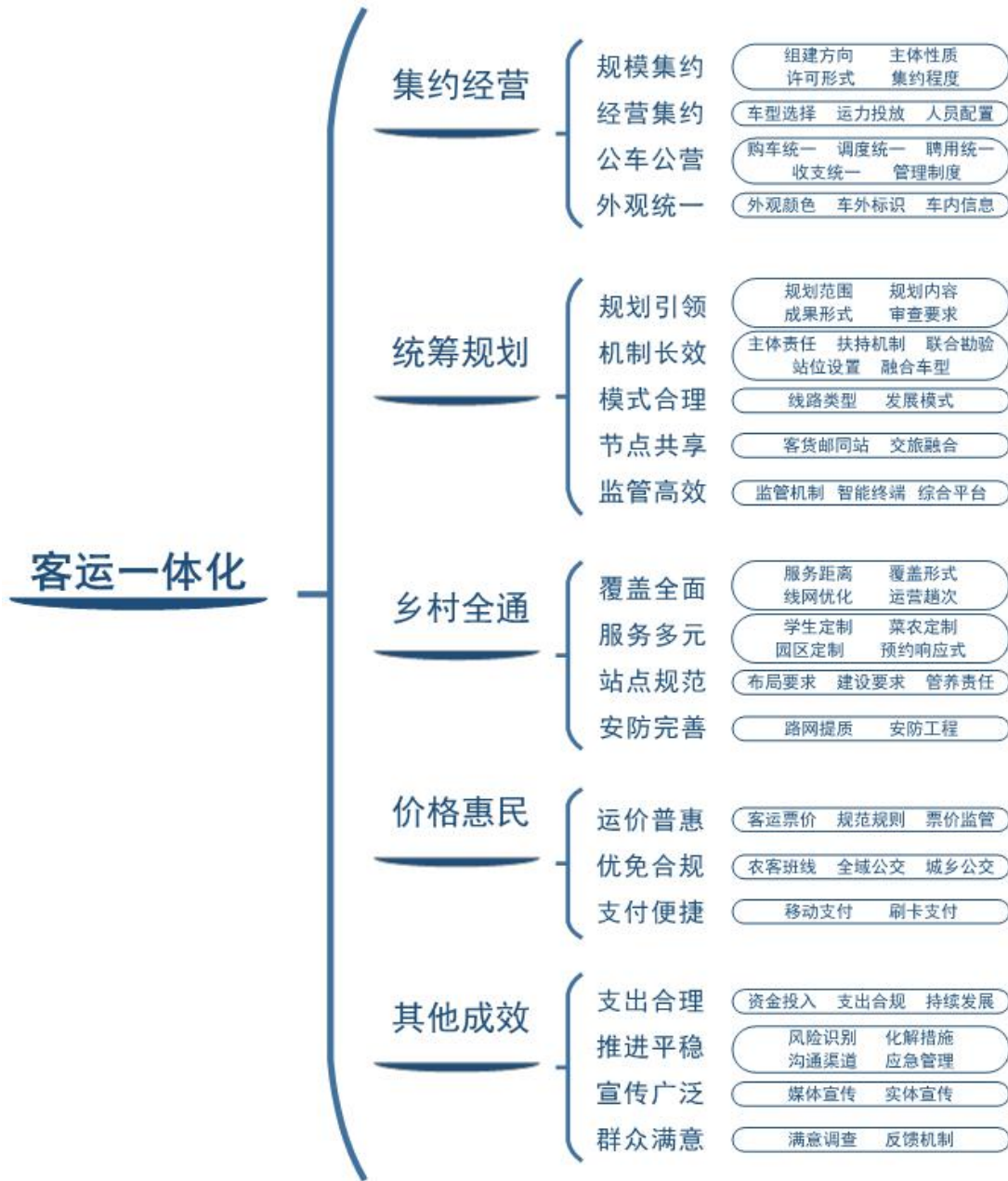
### （三）创建指标

根据创建原则，将创建指标细化成 5 项一级指标，20 项二级指标，63 个实施要点。

表 1 城乡客运一体化示范县创建指标体系一览表

一级指标	二级指标	一级指标	二级指标
集约经营	（一）规模集约	乡村全通	（十）覆盖全面
	（二）经营集约		（十一）服务多元
	（三）公车公营		（十二）站点规范
	（四）外观统一		（十三）安防完善
统筹规划	（五）规划引领	价格惠民	（十四）运价普惠

一级指标	二级指标	一级指标	二级指标
	(六) 机制长效		(十五) 优免合规
	(七) 规模合理		(十六) 支付便捷
	(八) 节点共享	其他成效	(十七) 支出合理
			(十八) 推进平稳
	(九) 监管高效		(十九) 宣传广泛
			(二十) 群众满意



城乡客运一体化示范县创建指南体系图

#### (四) 编制依据

本指南编制的主要依据有：

(1)《关于积极推进城乡道路客运一体化发展的意见》(交运发〔2011〕490号)；

(2)《关于稳步推进城乡交通运输一体化提升公共服务水平的指



导意见》(交运发〔2016〕184号);

(3)《关于开展全省城乡客运一体化示范县创建工作的通知》(湘交运输〔2018〕第140号);

(4)《关于推动农村客运高质量发展的指导意见》(交运发〔2021〕73号);

(5)《农村道路旅客运输班线通行条件审核规则》(交运发〔2014〕258号);

(6)《交通运输部办公厅关于加快构建发展长效机制切实保障农村客运稳定运行的通知》(交运发〔2022〕14号);

(7)《交通运输部关于加强乡镇和建制村通客车信息维护管理有关工作的函》(交运便字〔2022〕330号);

(8)《交通运输部办公厅财政部办公厅关于印发<“十四五”时期农村客运、城市交通发展工作绩效考核办法>的通知》(交办财审〔2022〕65号);

(9) 乡镇运输服务站运营服务规范 (JT/T1442—2022);

(10) 湖南省交通运输厅《关于规范全省农村客运改革(城乡客运一体化示范县创建)工作的通知》(湘交运输规〔2020〕14号);

(11)《关于印发〈全省农村客货邮融合发展试点工作实施方案〉的通知》(湘交运输规〔2021〕9号);

(12)《关于印发<2022年湖南省农村道路客运群众满意度调查实施方案>的通知》(湘交函〔2022〕403号);

(13)《湖南省乡镇运输服务站和城乡客运首末站建设指引》。

## 二、集约经营

### （一）规模集约

#### 1. 创建目标

有效整合农村客运经营主体，实现集约化、规模化、公司化经营；鼓励农村客运与城市公交经营主体进一步整合。

#### 2. 创建指南

##### （1）组建方向

主体公司组建工作是推进城乡客运一体化的第一步。城乡客运一体化往往会打破既有利益格局，在重新梳理和整合客运经营主体的过程中，必须先要有一个明确的经营主体。只有经营主体予以明确，才能发挥好经营者统筹各方利益的主观能动性，才可能平稳、有序推进创建工作。经营主体组建主要有以下两个方向：

##### 方向 1：原经营主体择优

当原农村客运市场存在多个经营主体，新的城乡客运一体化经营主体组建时，可优先选择原有经营主体中集约化程度、经营管理水平、改造积极性高的经营者继续参与；通过收购兼并、股份合作和联合经营等方式有效整合后的经营主体，也予以优先考虑。

##### 方向 2：新经营主体引入

当原农村客运市场存在多个经营主体，但集约化程度、经营管理

水平、改造积极性不高时，可引进新的信誉好、管理规范、有实力的企业参与城乡客运一体化建设和运营。

## (2) 主体性质

经营主体的性质可分为：国有化经营主体和非国有化经营主体。鉴于农村道路客运的公益属性，农村客运改革（城乡客运一体化示范县创建）需要提供更多的均等化公共服务和普惠服务。因此，鼓励有责任心、有社会担当的企业作为城乡客运一体化经营主体。

表 2.1 第一批验收示范县经营主体性质

序号	示范县	创建后主体情况	企业性质	备注
1	汨罗市	汨罗市客运公司	国有独资或国有控股企业	国有化
2	嘉禾县	嘉禾县城乡公交有限责任公司	国有独资或国有控股企业	国有化
3	中方县	中方县城乡公共交通有限责任公司	国有独资或国有控股企业	国有化
4	攸县	攸县华盛运输有限责任公司	国有独资或国有控股企业	国有化
5	宁远县	宁远县城乡公共交通运输有限公司	国有独资或国有控股企业	国有化
6	花垣县	花垣县盛发城市公共客运有限责任公司	国有独资或国有控股企业	国有化
7	桃江县	桃江县城乡客运有限公司	民营企业	非国有化
8	临澧县	临澧鑫大道交通运输股份有限公司	民营企业	非国有化

## (3) 许可形式

当城乡客运经营的申请人数量达到招投标要求的，应当通过服务质量招投标的方式实施，并签订经营服务协议。

当城乡客运经营的申请人数量达不到招投标要求的，示范县应当按照许可条件择优确定经营主体。择优确定时应保证风险可控，要通过地方政府常务会或常委会予以决议。当有多家既有主体均意愿参与

改革且实力不错时，建议政府积极引导和协调，推动既有主体整合，成立股份制公司作为新的经营主体。

#### (4) 集约程度

经营主体的集约化是相对粗放而言，鉴于当前农村客运普遍存在的“多、小、散、弱”粗放局面，积极鼓励通过收购兼并、股份合作和联合经营等方式，有效整合农村客运经营主体。

当原有经营主体过多且整合确有较大困难时，行政区域内城乡客运企业数量不宜过多，且均应具有一定的规模，杜绝“小而散”。

表 2.2 部分示范县主体集约程度情况

序号	示范县	创建前经营主体数	创建后经营主体数
1	汨罗市	1家（汨罗市客运公司）	1家（汨罗市客运公司）
2	临澧县	7家（顺达、新国线等）	1家（临澧鑫大道公司）
3	宁远县	7家（嘉年华、舜域公司等）	1家（宁远城乡公交公司）
4	桃江县	4家（湘运、汽运公司等）	1家（桃江城乡客运公司）
5	武冈市	3家（湘运、平吉公司等）	1家（武冈湘运公司）
6	苏仙区	6家（林邑、华顺公司等）	2家（林邑和华顺公司）
7	望城区	2家（雷锋、众旺公司）	2家（雷锋和众旺公司）

#### ——特殊情况的建议

对于不愿意参与城乡客运一体化的原经营主体，建议如下处理：

不愿意参与城乡客运一体化的原经营主体的处理
对于不愿意纳入城乡一体化改造又不愿意退出农村客运市场的主体，允许其在许可的经营期内继续经营，但必须统一纳入城乡客运一体化整体框架，与参与城乡客运一体化创建实施同等管理（同等票价、同等服务质量，同等安全监管和设施设备要求等），加强客运服务质量信誉考核，考核不符合要求的，

按相关规章制度给予处罚并责令限期改正；待经营期满后，政府收回经营权，退出经营市场。

## **（二）经营集约**

### **1. 创建目标**

集约化经营是统筹考虑企业的社会效益和经济效益，通过对车型选择、运力投放、人员配置等经营要素的优化，实现降本增效，推动经营企业的可持续发展。

### **2. 创建指南**

#### **（1）车型选择**

##### **——基本原则**

遵循“以路定车”的原则，参考各地创建经验，对于道路条件好、客流量较大的客运通道，优先选择新能源车辆，以 8 米级的新能源车为主；对于道路通行条件一般、出行需求较小的客运片区，可考虑投入 6 米级新能源车或燃油车；通行条件确有困难的，可灵活采用 5 座或 7 座客车。

##### **——新能源车和燃油车的选择**

辖区内的城乡客运车辆无需全部更新为新能源车，适当保留部分燃油车以备冰雪等恶劣天气的运营和应急，不宜“一刀切”；同时，鉴于燃油车在偏远地区、山区有很好的实用性，宜充分利用存量运力，将车况较好的燃油车继续投入到城乡支线、镇村支线。



武冈市城乡客运车辆示例



安仁县城乡客运车辆示例



6 米级车型示例（从左往右分别为嘉禾县、长沙县、临湘市车辆）



8 米级车型示例（汨罗市）



8 米级车型示例（武冈市）



8 米级车型示例（天元区）



8 米级车型示例（桂东县）



10 米级车型示例（苏仙区）



10 米级车型示例（临湘市）

## （2）运力投放

合理控制城乡客运市场的运力规模是保障城乡客运健康稳定发展的重要抓手。当原有客运市场的出行需求大于供给时，需适当增加运力；当原有客运市场的出行需求小于供给时，需有序减少运力。

### ——创建前后运力的对比

受私家车快速增长影响，加上疫情对传统客运持续冲击，我省农村客运运力普遍呈饱和状态，大部分县市区利用创建契机，有效整合了运力。

据统计，大部分县市区整合后运力较创建之前减少了 20%-50%，其中：整合前运力规模较大、严重饱和的，一般减少运力 30%-50%；整合前运力规模一般、饱和程度不大的，一般减少运力 20%-30%。

### ——创建后运力规模建议

各地在合理投放运力时，需重点考虑当地的人口、面积和经济发展水平等。结合我省创建经验，运力规模建议如下：

国土面积在 1500 平方公里以内、常住人口在 50 万以内的示范县，运力规模不宜超过 100 台；

国土面积在 1500 平方公里以上 2000 平方公里以下、常住人口在 70 万以内的示范县，运力规模不宜超过 150 台；

国土面积在 2000 平方公里以上、常住人口在 70 万以上的示范县，运力规模不宜超过 200 台；

以纯电新能源车辆为主的县市区，运力规模可适当增加。

表 2.3 部分示范县运力投入情况对比一览表

序号	示范县	面积 (km <sup>2</sup> )	常住人口 (万)	线路 (条)	创建前 运力 (台)	创建后 运力 (台)
1	汨罗市	1562	63.20	26	95	80
2	临湘市	1760	43.30	43	183	100
3	桃江县	2068	68.56	53	271	191
4	蓝山县	1806	32.99	35	147	98
5	桂东县	1451	16.10	40	102	93
6	安仁县	1462.1	35.20	50	123	93
7	武冈市	1549	64.00	95	249	164

注：常住人口数据来自全国第七次人口普查。

### (3) 人员配置

企业应合理配置人员，统筹人员规模与车辆规模之间的关系。根据我省实情，企业人员主要分驾驶员和管理人员（不包含保洁等临时工）两类，人车比建议如下（车辆以新能源车为主）：

**驾驶员数/运力不宜大于 1.2；管理人员数/运力不宜大于 0.2。**



表 2.4 部分示范县人车比情况一览表

序号	示范县	现有运力 (台)	人数(人)		人车比	
			驾驶员	管理人员	驾驶员数/运力	管理人员数/运力
1	汨罗市	80	78	15	0.98	0.19
2	临湘市	100	115	13	1.15	0.13
3	桃江县	191	190	30	0.99	0.16
4	蓝山县	98	85	16	0.87	0.16
5	桂东县	93	68	17	0.73	0.18
6	安仁县	93	77	15	0.83	0.16
7	武冈市	164	161	26	0.98	0.16
8	嘉禾县	75	47	13	0.63	0.17
9	花垣县	110	117	13	1.06	0.12

### (三) 公车公营

#### 1. 创建目标

(1) **购车统一**。车辆由公司统一购置或收购，产权归属于公司，不允许挂靠、承包经营车辆；

(2) **调度统一**。公司能根据需求及时、统一调度运力和驾驶员；

(3) **聘用统一**。公司与公司员工统一签订劳动合同，保险由公司统一购买，并对员工实行统一考核；

(4) **收支统一**。票款、广告、客货邮融合等收入由公司统一收缴，工资、福利等由公司统一支付；

(5) **制度齐全**。经营主体应建立相对齐全的现代化管理制度，并严格执行。

## **2. 创建指南**

### **(1) 购车统一**

购车统一是指城乡客运一体化经营主体统一收购车辆和购置新车。具体要求如下：

#### **——统一收购车辆**

有车辆收购需求的创建县，应制定《车辆收购方案》，发布车辆收购通知。其中，《车辆收购方案》可包括车辆和固定资产残值补偿、剩余经营期补偿、车辆保险和定位系统服务费退费、退出配合奖和人员安置方案等内容。车辆和固定资产的残值评估可聘请第三方机构评估，车辆残值评估需综合考虑车价、车况、车型、客流和年限等因素。车辆收购通知案例见附件 1。

#### **——统一购置新车**

新车购置需求要按照《城乡客运一体化发展规划》(或实施方案)的相关要求，新购置的车辆产权归属于公司；车辆机动车登记证书、购置发票和行驶证显示均归属公司，不得有挂靠、承包经营车辆。

### **(2) 调度统一**

在节假日和赶集日、农忙时节和农民工返乡返岗等重点时段，根据客流需求变化，经营主体及时、统一调度运力和驾驶员，切实提升农村地区重点时段群众出行服务保障能力和应急处置水平。

### **(3) 聘用统一**

原则上公司员工实行合同或聘用管理,由公司与相关人员签订合同,保险由公司统一购买,并对员工实行统一考核。

#### **——聘用合同**

客运企业员工应以劳动合同和聘用合同签订的形式为主。临时性、辅助性或者替代性的工作岗位,允许劳务派遣。

#### **——社会保险**

客运企业员工均要购买社保。社保购买分几种情况:在签订的劳动合同中,应具备“社会保险”相应条款,客运企业严格遵循合同约定,为劳动合同员工购买社会保险;劳务派遣人员由派遣单位购买社保;管理人员为聘用事业单位的,或员工已通过其他途径购买社保的,无需再缴纳。

### **(4) 收支统一**

城乡客运经营主体应建立健全财务管理制度,设立专门的银行账户,集中对财务收支进行核算、管理和监督,依法纳税。

#### **——统收**

企业将取得的上级补贴、地方财政拨款、营业和广告等相关收入统一收缴、统一管理。

#### **——统支**

对于员工工资、津贴、补贴和企业运转所需的维护费、办公费、

业务费等支出，应当由经营主体统一编制支出预算、统一支付。

## （5）管理制度

经营主体相关制度应齐全，至少包括《人事管理制度》、《岗位职责制度》、《员工考核制度》、《营运管理制度》、《服务质量考核制度》、《财务管理制度》、《安全生产及管理制度》、《应急管理制度》和《车辆保险制度》等。

## （四）外观统一

### 1. 创建目标

车辆外观标识统一，车内信息齐全。

### 2. 创建指南

#### （1）外观颜色

车辆外观颜色基本统一，外观和颜色能统一的尽量实现全域统一，确有困难的需保证城乡干线和镇村支线的分别统一，外观和车身颜色不宜超过 2 种。



安仁县城乡客运车辆外观示例



临武县城乡客运车辆外观示例



北湖区城乡客运车辆外观示例

## (2) 车外标识

在客运车辆外部适当位置应喷印企业名称或标识、监督（投诉）电话，电话号码至少提供 12328 全国交通运输服务监督电话和属地监督电话。参与农村客货邮融合发展示范创建的城乡客运车辆，还需喷印“湖南客货邮”标识。





车辆外观标识示例

### (3) 车内信息

在车辆内部醒目位置，须公布监督电话、票价标准和运营时间等信息。推荐样图见附件2。

## 三、统筹规划

### （五）规划引领

#### 1. 创建目标

编制科学合理的城乡客运一体化示范县创建实施方案和发展规划，以指导创建工作和行业持续发展。

#### 2. 创建指南

##### （1）时空范围

时间范围方面，实施方案为创建期 2 年；发展规划可按照近期规划的要求进行编制，周期为 3-5 年，也可以按照远期规划进行编制；

空间范围方面，均为辖区内所有乡村地区，可考虑毗邻县市区的出行需求，适当向外延伸。

##### （2）编制内容

实施方案用于指导示范县的创建，主要内容包括体制机制、主体组建、车辆收购、线网布局和场站建设等。

发展规划用于指导行业近期发展，主要内容应符合《湖南省交通运输厅关于规范全省农村客运改革(城乡客运一体化示范县创建)工作的通知(湘交运输规〔2020〕14号)》相关要求，至少包括线路布局、站场建设、运营管理(运力、票价、频次等)和保障措施等；同时，绘制符合要求的“一张图”，至少包括含村道级别的农村公路网络、县乡村三级行政节点、农村客运线路及站点布局(乡镇客运站、乡村首

末站、招呼站或中途停靠点)等信息。推荐编制大纲附后。

### (3) 成果形式

成果形式为报告、图集和附表等，其中：图集包含现状客运网络图、客运网络规划图和场站建设规划图等；附表包含线路、票价、趟次和运力等。

### (4) 审查要求

规划成果需通过专家评审会或政府常务会。

## 城乡客运一体化发展规划编制大纲建议

**一、规划概述。**主要包括规划背景、规划范围、规划内容、技术路线、规划依据等内容。

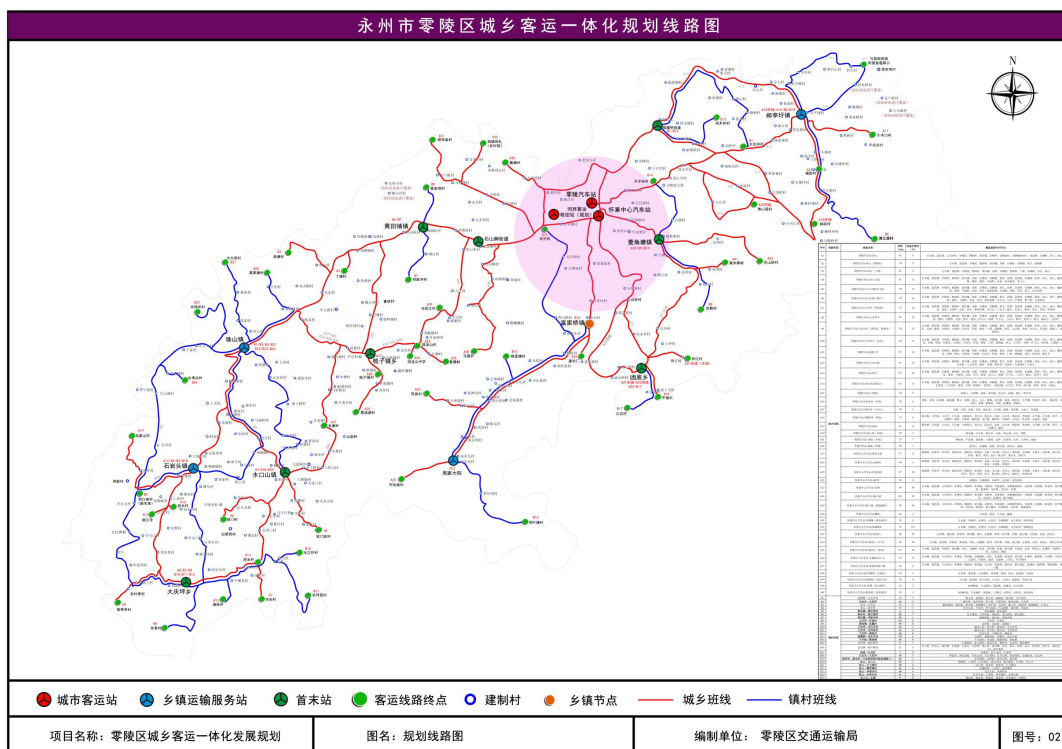
**二、发展基础。**主要包括城市发展基础、综合交通基础、农村客运基础、问题分析等内容。

**三、规划思路。**主要包括指导思想、规划原则、发展目标等内容。

**四、规划方案。**主要包括主体组建方案、车辆收购方案、线网完善方案、运营优化方案、场站布局方案、进度安排、投资估算等内容。

**五、保障措施。**主要包括组织保障、资金保障、土地保障等内容。





“一张图”示例

## (六) 机制长效

### 1. 创建目标

落实地方政府主体责任，建立与地方财政能力相适应的投入机制，开展客运线路通行条件联合勘验审核工作，规范城乡公交车辆站立区设置，推广符合客货邮融合发展业态特征的新型车辆。

### 2. 创建指南

#### (1) 主体责任

明确政府主体责任，组建城乡客运一体化创建工作领导小组，建立跨部门协调和联动机制，明确交通、发改、公安、财政、自然资源、住建等相关部门的职责；将城乡客运一体化发展纳入政府重要议事范畴，出台实施方案和相关政策文件。

## （2）扶持机制

优先采用政府购买服务等方式，保障农村客运可持续和稳定发展。建立健全农村客运服务质量信誉考核机制，强化考核结果应用，实行服务质量考核与运营补贴相挂钩的机制，引导经营者不断提升服务水平。部分示范县运营补贴政策详见附件3。

## （3）联合勘验

交通运输部门应当报请人民政府同意，与公安交警、应急等部门建立农村客运通行条件联合勘验机制，开展城乡客运线路安全通行条件联合勘验审核工作，并形成勘验意见表，宜公交则公交，宜班线则班线。

**成立联合勘验小组：**成立由交通运输、公安（交警）、应急、各镇人民政府等部门组成的城乡客运线路通行条件联合勘验审核小组。

**明确联合勘验内容：**主要对城乡客运线路途经公路技术条件、安全设施状况进行勘验、审核。

**表 3.1 城乡客运线路联合勘验审核意见表（参考样表）**

线路名称					线路里程（公里）	
主要停靠点					投入车型	
途经线路路况信息	线路名称	等级	里程(公里)	路面类型	路面宽度(米)	安防设施
通行条件综合评价						
乡镇人民政府审核意见	(盖章) 年 月 日					
县公路管理机构审核意见	(盖章) 年 月 日					
县道路运输管理机构审核意见	(盖章) 年 月 日					
县应急管理局审核意见	(盖章) 年 月 日					
县公安交警大队审核意见	(盖章) 年 月 日					
县交通运输局审核意见	(盖章) 年 月 日					

#### (4) 站位设置

加强延伸到农村的城市公交车辆安全监管，原则上不得使用设置乘客站立区的客车；确需使用的，应报地市级人民政府同意。

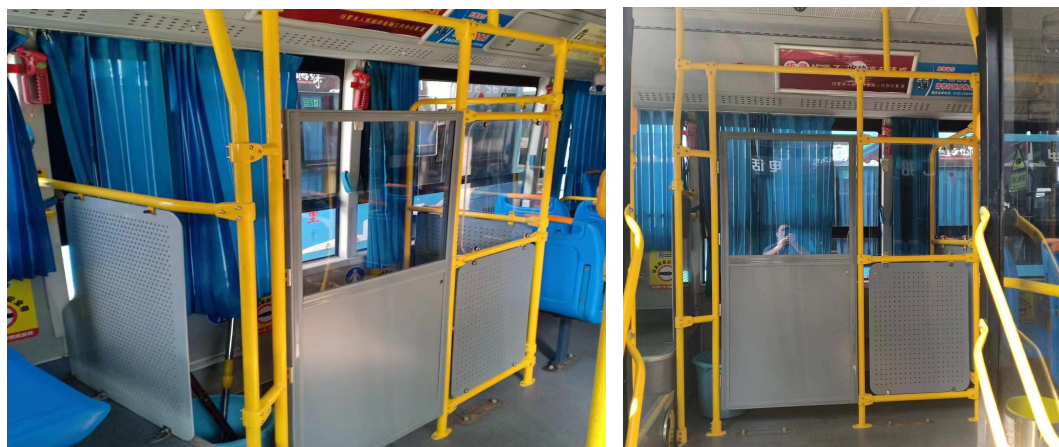
#### (5) 融合车型

客运车辆捎带邮件快件要积极使用客货融合车型，车型选择分三种情况：原有客车内部改造、新购配置捎带空间的车型和定制（改造）

“前客后货”的新车型。原有客车融合改造的，需要经公安交警认可。

### ——原有客车内部改造

主要通过拆卸现有客运车辆座位的方式，采用物理隔离来避免“人货混装”。改装方式主要有“中部改装式”和“尾部改装式”，改装后的空间建议不小2立方米。



“中部改装式”和“尾部改装式”示例

### ——新购配置捎带空间的车型

创建城乡客运一体化需购置新车时，可选择配置行李舱且便于捎带邮件快递的车型。建议采用“侧置行李舱+内置货物隔离区”的形式，

侧置行李舱可重点存放小件物品，内置行李区可重点存放大件和农产品等。下置行李舱空间建议不小于1立方米，内置货物隔离区空间建议不小2立方米。



侧置行李舱车辆示例



内置货物隔离区车辆示例

### ——定制（改造）“前客后货”的新车型

“前客后货”的新车型是指定制或改造成符合客货邮融合发展需求的“前后”结构的车型，车型需根据客货运量需求来定制不同款式。

“前客”是车辆前部是乘客区，当客少货多时，乘客区宜“大改小”。尤其是服务于镇村客运的车辆，可以改小至“7--14个座位”。

“后货”是车辆后部是邮件快件区，能更加便于货物的装卸。当客

少货多时，邮件快件区宜“小改大”。尤其是服务于镇村的车辆，可以改大“3个立方”以上，单独设门。



“前客后货”的新车型示意图



“前客后邮”型车辆示例（浙江省海宁县）

## （七）模式合理

### 1. 创建目标

结合县（市、区）财政情况，根据需求和道路通行条件，因地制宜明确发展模式，统筹发展城乡公交和道路客运，宜公交则公交，宜班线则班线。

### 2. 创建指南

#### （1）线路类型

从示范县创建实践来看，根据线路属性，将常规城乡客运线路分为城乡班线、城乡公交和全域公交三种类型。

**类型 1：城乡班线。**车辆行驶证“使用类型”为“公路客运”，线路属性为班线。通过整合经营主体、优化线网布局、降低部分票价、提高发车频率等措施来提升城乡客运服务水平；

**类型 2：城乡公交。**车辆行驶证“使用类型”为“公交客运”，是班线及公交的中间产品。通过对城乡客运班线实施公交化改造，使其具备一部分的公交属性（如车型、优免政策），但还有一部分属性（发车频率或票价等）仍未达到城市公交标准；

**类型 3：全域公交。**车辆行驶证“使用类型”为“公交客运”。全域公交是指城乡客运线路在票价、车型、优免政策等方面，采用与城市公交几乎相同的服务标准，为乘客提供高品质的服务，是城乡公交的升级版，如长沙县、望城区（2元一票制、高频次）。

## （2）发展模式

根据不同类型线路的组合，可分为“基本一体化、全面一体化和全域公交化”三种发展模式。

**模式 1：基本一体化。**辖区内农村客运线路“以城乡班线为主，以城乡公交为辅”的模式。

**模式 2：全面一体化。**辖区内农村客运线路“以城乡公交为主，以城乡班线为辅”的模式。

**模式 3：全域公交化。**辖区内农村客运线路均为“全域公交线路”的模式。

考虑农村客运油补政策调整影响,道路通行条件好、客流强度大、地方支持力度强的,建议采用**模式 3-全域公文化**;道路通行条件较好、客流强度较大、地方支持力度较强的,建议采用**模式 2-全面一体化**;道路通行条件一般、客流强度不大、地方支持力度较小的,建议采用**模式 1-基本一体化**。

## (八) 节点共享

### 1. 创建目标

积极拓展客运场站功能,在满足客运服务需求的基础上,因地制宜地拓展货运、邮政、快递、旅游等功能,实现“一站多点、一点多能”,为客运站转型升级和持续发展提供重要的动力。

### 2. 创建指南

#### (1) 客货邮同站

推进客货邮融合发展,在有效保障客运服务的基础上,因地制宜、积极拓展客运站服务功能,建设物流、邮政快递作业设施,合理增设仓储、分拣、泊车等功能,为邮政快递企业提供邮件快件的中转装卸、运输配送等服务。引导县域内物流企业、邮政快递企业入驻客运站,共享场站资源和设施,促进物流资源集聚整合。

县级节点方面,利用现有县级客运站闲置资源改造升级;打造“客货邮同站”的,分拣中心面积不宜小于 3000 平方米。

乡村级节点方面,优先利用既有乡镇客运站、交管站、公路养护站、邮政、供销社、电商服务网点等设施资源,改造升级成集客运、



货运、邮政、快递、电商等功能于一体的融合节点，提升节点综合服务能力。新建村级客运节点需具备客运、快递和物流服务等功能。



汨罗县级客货邮融合中心（基于汨罗客运站改造）



桃江县级客货邮融合中心（基于桃江客运站改造）



汨罗白水镇综合运输服务站

## **(2) 交旅融合**

在保持客运站基本服务功能和源头安全监管责任不变的前提下，鼓励汽车客运站参考《城市旅游集散中心等级划分与评定（GB/T31381-2015）》标准，结合现有客运站改、扩建，建设旅游集散中心，充分发挥客运场站集散功能，把交通和旅游功能纳入统一规划，统筹考虑交通、游憩、娱乐、购物等旅游要素和旅游资源开发。

## **(九) 监管高效**

### **1. 创建目标**

通过示范县的创建，进一步完善行业监管制度，加强车辆安全管理，提高智能化监管水平。

### **2. 创建指南**

#### **(1) 监管机制**

至少包括线路联合踏勘审批、服务质量考核、财政补贴等方面体制机制。

#### **(2) 智能终端**

所有农村客运（城乡公交）车辆均安装、使用智能监管设备，并按照《湖南省农村客运车辆智能终端接入指南》相关要求，将车辆智能终端接入省交通运输智能监管平台，逐步实现农村客运智能监管，坚决杜绝重特大道路运输事故。

#### **(3) 综合平台**

鼓励搭建智能综合管理平台,持续加强对农村客运动态运行情况的跟踪管理,严防“通返不通”。鼓励搭建交旅融合平台,实现旅行社、导游、客运企业、驾驶员及车辆的信息共享,为旅客提供旅游客运线路查询、发车时间查询、服务评价等为一体服务,满足旅客出行的各项需求。

## 四、乡村全通

### (十) 覆盖全面

#### 1. 创建目标

建制村村委会或村民集聚点 2 公里范围内客运服务覆盖率达到 100%。

#### 2. 实施措施

##### (1) 服务距离

构建普惠便民的出行服务系统,具备条件建制村的农村客运服务覆盖达到 100%。通过常规农村客运线路服务建制村的,每个建制村至少设置 1 个村级停靠站点,站点距离建制村村委会或村民集聚点的步行里程不超过 2 公里。

“具备条件的建制村通客车”参考标准

条件分类	衡量指标	参考标准
客运需求条件	常住人口数量	建制村常住人口数量达 100 人以上。
公路通行条件	公路开通状况	已通公路,并验收合格。
	隧道净高	农村客运线路途经的路段单车道隧道净高不小于 3.5 米。
	桥梁状况	农村客运线路途经的桥梁技术状况为《公路桥梁技术状况评定标准》(JTG/T H21)规定的一、二、三类桥梁。
	公路宽度	农村客运线路途经的路段路基宽度不低于 4.5 米,并按规范要求设置错车道。
安全设施	农村客运线路途经的急弯陡坡、临水临崖等重要路段按照有关技术要求完善公路安全设施。	
可持续运营条件	客车平均实载率	线路长、成本高、客车平均实载率达不到 50% 的农村客运线路,无法通过市场化运作实现可持续运营的,地方财政建立补贴机制,维持农村客运可持续运营。

来源:《交通运输部办公厅关于加快推进建制村通客车有关工作的通知》(交办运〔2018〕109 号)。

## (2) 覆盖形式

建制村通客车应通过常规农村客运线路来实现覆盖。各示范县要结合实情，针对每条客运线路，从“城乡班线、城乡公交和全域公交”中合理选择一种模式。建议在城镇化水平较高的地区，有序推动城市公交线路向乡村延伸和农村客运班线公交化改造（城乡公交），在具备条件的地区实现全域公交。

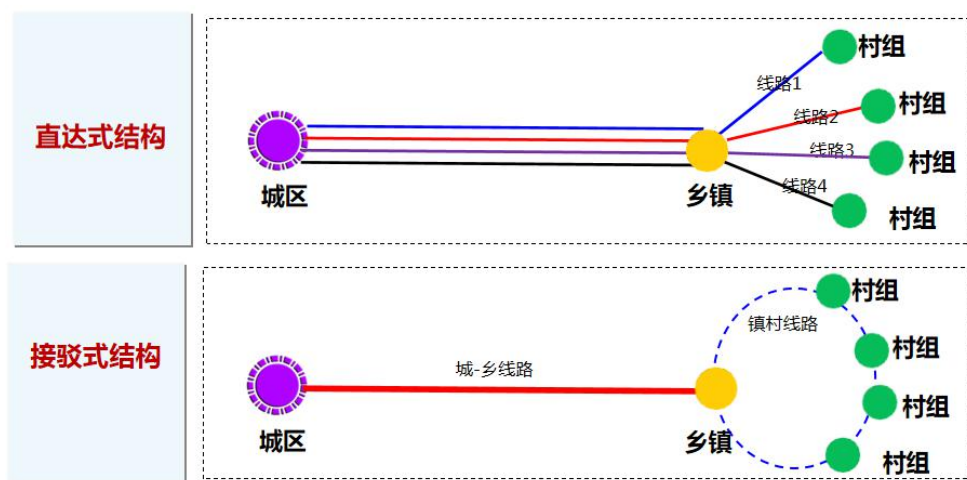
## (3) 线网优化

以乡村全通为原则，以城镇体系、产业和旅游分布、路网布局等依托，整合同一通道内客运线路，优化线网布局，构建集约化的城乡客运线网体系。结合示范县创建经验，城乡客运线网结构分为直达式和接驳式两类，其中：

——**直达式线网结构**。即“城区-乡村”，线路由城区直达村组，村民进城不需要换乘；

**线网以接驳式线网结构**。即“城区-乡镇-村组”的结构，部分村民进城需要换乘。

各示范县要综合考虑道路、客流等因素，合理选择线网结构模式。针对有计划进一步创建农村客货邮融合发展的县市区，建议优先选择直达式。



直达式和接驳式线网结构示意图

#### (4) 运营趟次

——**保证最低发班频次。**原则上，每条农村班线每天至少确保 2 趟次（单边）、城乡公交线路每天至少确保 4 趟次、全域公交线路每天至少确保 6 趟次。创建成功后日均发车趟次不应低于验收时的发车趟次。

——**灵活调整发车趟次。**针对农村地区群众务工、赶集、农忙、假日探亲等需求，通过加密既有客运班线服务频次、开行定制客运线路、提供包车服务等方式，最大程度满足农村群众群体性、潮汐式出行需求，构建日常出行有效覆盖、重点时段专项保障的农村客运出行服务系统。

**做好节假日和赶集日、农忙时节出行服务保障：**分析节假日和赶集日、农忙时节农村群众出行特点，加强农村客运服务的针对性和适配性，制定运输保障方案，通过加密发车频次、灵活设置停靠站点，最大程度满足农村群众群体性、潮汐性出行需求。

**做好农民工返乡返岗出行服务保障：**做好春运等重点时段农民工返乡返岗服务保障，通过包车、定制客运等形式，组织引导时间段相近、目的地相近的农民工集中出行，有序返乡返岗。

**提升农村客运安全应急保障能力：**加强客流监测和趋势研判分析，针对客流激增、恶劣天气、夜间集中抵达等情形，研究制定应急预案，合理储备物资、装备，健全信息通报、应急响应、指挥调度体系，提升应急处置能力和水平。

## （十一）服务多元

### 1. 创建目标

创新农村客运服务模式，提供以需求为导向、供给灵活、精准对接的定制化特色服务，满足多元出行需求。

### 2. 创建指南

#### （1）学生定制

针对放学、返学等高峰时段需求，通过客运线路延伸至学校，在校外设立停靠点，为学生出行提供便利；同时，要规范上下车秩序，确保运营安全。



学生定制公交示例（郴州北湖区）

#### （2）菜农定制

统筹菜农进城需求，开通乡村至城区菜市场的菜农定制线路，助力农副产品进城，促进农村群众增收致富。



菜农班示例（郴州北湖区）



菜农班示例（株洲天元区）

### （3）园区定制

开通乡村至工业园、产业园定制线路，提高上下班通勤效率，满足乘客多样化、个性化出行需求，助力产业发展。



长沙县园区定制公交



#### **(4) 预约响应式**

在出行需求较小且分散、道路通行条件不好的偏远地区，创新运营模式，依托现有乡镇综合运输服务站、农村客运候车亭、招呼站等站点，向群众提供预约响应式服务，将预约响应式客运服务作为农村客运的补充。

### **(十二) 站点规范**

#### **1. 创建目标**

结合线网布局和既有场站建设情况，有序推进各类农村客运场站建设，推动形成布局合理、规模适宜的城乡客运站场体系。

#### **2. 创建指南**

##### **(1) 布局要求**

各类场站选址应符合所在地国土空间规划、城乡交通运输一体化规划及产业发展要求，站址宜选择在道路交通条件良好、车辆进出便捷位置，并与居民集中区、旅游集散地、农资交易聚集区及所在地政务服务部门、社区服务站、商业设施等邻近；乡村末端停靠点不允许设置在车流量较大路段和危险路段，禁止利用村民庭院停靠。

##### **(2) 建设要求**

遵循“优先利用存量，合理扩大增量”的原则，合理推动场站建设。具体要求如下：

——**城区客运站**。示范县至少建成1个城区客运站；鼓励对老旧客运站进行提质改造，补齐客运站在设施条件、服务功能、环境卫生

等方面短板。

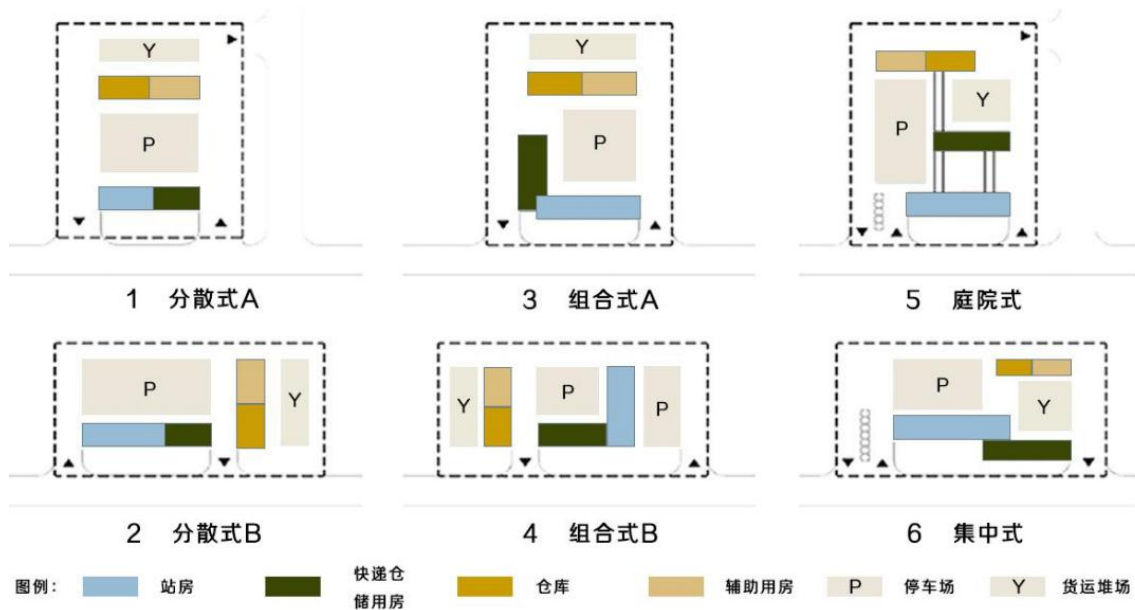
——**乡镇客运站（乡镇运输服务站）**。按照“多站合一、一站多能”的要求，优先对现有乡镇客运站、货运站等设施 and 节点进行升级改造，按需配置客运、货运、邮政、旅游、便民服务等设施设备，用地面积不宜小于 2500 平方米。平面布置方式可参照推荐示意图。

——**城乡首末站**。城乡客运首末站功能宜包括客运集散服务、物流配送网点服务和相关附属功能，可与乡镇运输服务站、村民服务中心、村部村卫生室及“万村千乡”市场工程等项目合建，按需配置车辆停放、候车、物流配送等设施设备，用地面积不宜小于 500 平方米。总平面布置应结合地形、地块条件，灵活采用通道式或环绕式等布局形式。平面布置方式可参照推荐示意图。

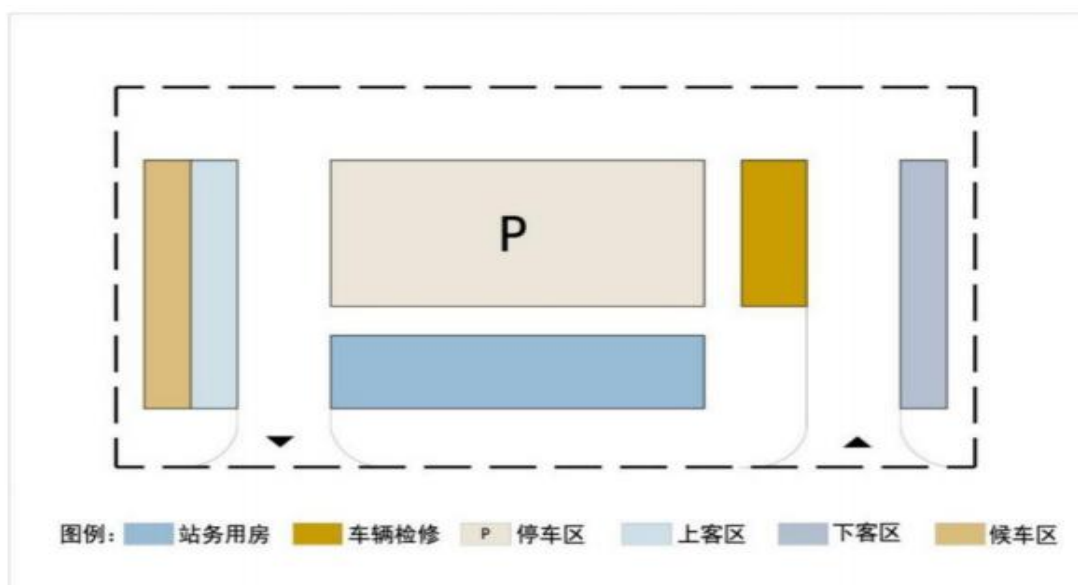
——**中途停靠站**。按照“一村至少一站（牌）”的原则进行布设，在人口密集或面积较大的村组，应适当增加站牌数量，视情可单侧设置；充分利用现有站点，进行必要性改造，完善相关信息。停靠站推荐样式见附件 4。

各类客运节点应信息齐全，至少包含线路走向、票价、运营时间和监督电话（包含 12328 和属地监督电话）等信息。

乡镇运输服务站和城乡客运首末站的建设应参考《湖南省乡镇运输服务站和城乡客运首末站建设指引》相关要求，采用推荐的站牌，形成全省统一的建筑风格和服务品牌。



乡镇运输服务站总平面布置方式参考推荐示意图



城乡首末站总平面布置方式参考推荐示意图



乡镇运输服务站站牌标志推荐图



乡村首末站站牌标志推荐图



零陵区首末站



临武县中途停靠站示例



零陵区中途停靠站示例



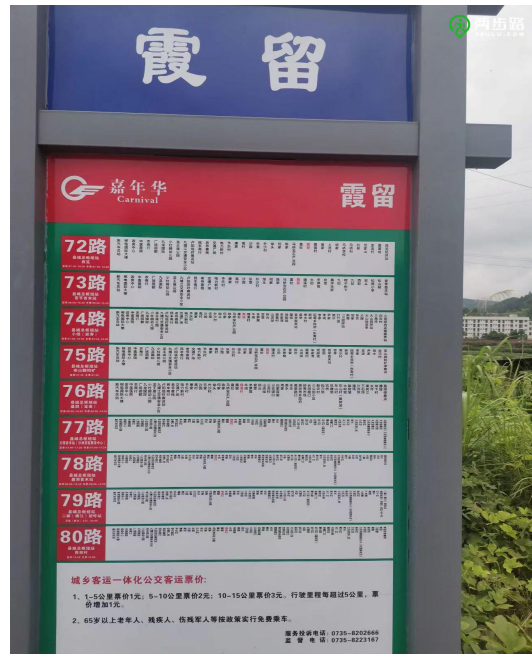
安仁县中途停靠站示例



桂东县中途停靠站示例



苏仙区中途停靠站示例



汝城县中途停靠站示例

### (3) 管养责任

出台《农村客运场站(含招呼站)日常维护和管理办法》，明确将农村客运经营企业或乡村两级行政机构作为农村客运场站日常维护和管理主体，确保本行政区域内农村客运场站管养到位。

## **（十三）安防完善**

### **1. 创建目标**

农村客运车辆途经的农村公路沿线生命安全防护工程设置完善、合理。

### **2.创建指南**

#### **（1）路网提质**

推动农村骨干网络提质升级，确保乡镇所连接公路按三级公路以上技术标准进行改造。推动乡镇通三级公路建设，着力构建联系便捷、服务高效的农村骨干公路网络。

#### **（2）安防工程**

以推进农村公路安全生命防护工程建设、危桥及病隧改造为抓手，对急弯陡坡、临水临崖等安全风险重点路段增设安全防护设施，改造农村公路四、五类危桥和病隧，新发现危桥、病隧处置率达 100%。在混合交通流量大、事故多发的农村道路平交路口，按要求增设信号灯、减速带等设施，进一步完善农村道路交通安全和管理设施，改善农村客运安全通行条件。

## 五、价格惠民

### （十四）运价普惠

#### 1. 创建目标

通过示范县创建，建立普惠型票价体系。

#### 2. 创建指南

##### （1）客运票价

针对不同属性的线路，具体要求如下：

——**农客班线**：相对创建前，原则上票价在原核定价格基础上至少下降 30%；

——**城乡公交、全域公交**：一般采用一票制或阶梯票价。

总的来说，不同属性的线路单位里程费率从高到低排名如下：**农客班线 > 城乡公交 > 全域公交**。

##### （2）规范规则

示范县交通运输和发改部门负责制定本辖区内农村客运价格，旅客票价=客运车型运价（含 2%的旅客身体伤害赔偿责任保障金）×旅客计费里程（营运线路公路里程+城市市区里程）+车辆通行费+旅客站务费+燃油附加+其他法定收费。

##### （3）票价监管

示范县交通运输、发改、市场监管等部门，要建立健全农村客运价格监测分析预警机制，密切跟踪分析农村客运价格总体水平和走

势，着重加强春运、节假日等重点时段价格监测，完善价格异常波动应对预案，及时提出调控建议，保持价格水平处于合理区间。

## **（十五）优免合规**

### **1. 创建目标**

针对不同属性的线路，执行差异化的优免政策，让老百姓享受农村客运发展和改革的红利。

### **2. 创建指南**

#### **（1）农客班线**

落实《交通运输部 国家发展改革委关于深化道路运输价格改革的意见》相关要求，鼓励经营者和汽车客运站对持《中华人民共和国残疾军人证》的伤残军人、持《中华人民共和国伤残人民警察证》的伤残人民警察、持国家综合性消防救援队伍残疾人员证件的残疾消防救援人员执行客票半价优待，具体按照所乘班次执行票价的 50% 计算。除 9 座及以下客车外，符合条件的儿童享受免费乘车或者客票半价优待。具体条件为：每一成人旅客可携带 1 名 6 周岁（含 6 周岁）以下或者身高 1.2 米（含 1.2 米）以下、且不单独占用座位的儿童免费乘车，需单独占用座位或者超过 1 名时超过的人数执行客票半价优待，并提供座位；6~14 周岁或者身高为 1.2~1.5 米的儿童乘车执行客票半价优待，并提供座位。

#### **（2）全域公交**

参考城市公交相关做法，对“特殊人群”实施免费乘车政策，特殊



人群为：65 周岁及以上的老年人、持《中华人民共和国残疾军人证》的伤残军人、持《中华人民共和国伤残人民警察证》的伤残人民警察、持国家综合性消防救援队伍残疾人员证件的残疾消防救援人员和残疾人等。

### **(3) 城乡公交**

可参考农客班线优免政策执行。有条件的示范县，可对“特殊人群”中的某几类人群实施免费乘车政策；65 周岁及以上的老年人实施优免政策的，每月可给予一定的优免额度（如每月限额 30 元），额度用完后再乘车则需付费。

## **(十六) 支付便捷**

### **1. 创建目标**

在保留现金付费乘车的同时，积极推广刷卡支付或移动支付，实现无人售票。

### **2. 创建指南**

#### **(1) 移动支付**

积极推广移动支付方式，在车内安装扫码支付设备或贴示微信、支付宝等付款二维码。

#### **(2) 刷卡支付**

在车内安装刷卡设备，支持刷卡支付。



无人售票设备（左图：汝城县；右图：临武）



乘车支付二维码（左图：零陵区；右图：临武）

## **六、其他成效**

### **(十七) 支出合理**

#### **1. 创建目标**

上级专项奖补资金支出合规，明细清晰；本级财政资金投入规模适当，没有违规增加政府债务。

#### **2. 创建指南**

##### **(1) 资金投入**

遵循资金高效、可控的使用原则，优化创建任务，尽量少安排投资大、周期长的建设任务，将本级财政资金投入规模控制在合理的范围；加强资金使用监管，不违规增加政府债务。

##### **(2) 支出合规**

奖补资金实行专款专用，原则上主要用于车辆收购，兼顾场站建设，确保奖补资金支出合理合规。

##### **(3) 持续发展**

编制第三方财务审计报告，列明资金筹措和支出情况；运营企业要优化运营管理方案，拓展盈利渠道，力争年度亏损不得超过 10%。

### **(十八) 推进平稳**

#### **1. 创建目标**

创建工作平稳推动，未发生涉及城乡客运一体化创建工作的维稳（信访）事件，或发生后得到妥善处置，未造成明显的负面影响。

## **2. 创建指南**

### **(1) 风险识别**

编制《社会稳定风险评估报告》，对主体组建、车辆收购和运营管理方案等方面的风险源进行识别，重点针对相关利益群体不理解、不认同、不满意、不支持的方面，或在日后可能引发不稳定事件的情形，全面、全程查找各种风险因素。

### **(2) 化解措施**

针对创建工作中可能出现的社会稳定风险源，尤其是较大群众事件，制定合理、有效的防范化解措施，维护社会稳定，提高应急反应能力和处理突发事件的水平。

### **(3) 沟通渠道**

加强组织领导，畅通投诉和建议渠道，设立接待室，收集处理群众意见和建议，妥善解决广大群众、车主等反映的问题。

### **(4) 应急管理**

合理进行社会稳定风险评估，制定城乡客运一体化创建应急预案，争取不发生涉及城乡客运一体化创建工作的维稳（信访）事件；如发生维稳、上访事件，通过应急预案，可得到妥善处置。

## **(十九) 宣传广泛**

### **1. 创建目标**

对创建工作进行广泛宣传，形成良好的社会反响，让城乡统筹发展理念深入人心。

## 2. 创建指南

### (1) 媒体宣传

充分利用电视、新闻、网页等媒介，对城乡客运一体化示范县创建工作进行广泛宣传，营造良好的创建氛围；同时，制作创建总结视频，宣传创建经验和创建特色。

## 汨罗：推动城乡客运一体化，加速城乡融合发展

🔊 播报文章



汨罗融媒体  
2022-07-22 06:57

关注

汨罗融媒体讯（记者 刘胜丹 李亚 胡清）汨罗是湖南省首批公交客运一体化改革的试点县，全市154个行政村都通了公交车，一条条城乡公交线路成为促进城乡融合发展的乡村振兴路。



汨罗城乡客运一体化网页宣传报道



汨罗城乡客运一体化新闻报道（湖南新闻联播）

## （2）实体宣传

充分利用公交站台（或招呼站）、广告牌、横幅和“村村响”广播等实体媒介，对城乡客运一体化发展理念和政策进行广泛宣传。

### 宣传标语（仅供参考）

- ① 城乡一体化，服务送到村，方便你我他
- ② 推进城乡客运一体化，奏响和谐欢乐交响曲
- ③ 加快推进城乡客运一体化发展，全力打造幸福和谐（地名）
- ④ 推进城乡客运一体化，攀升（地名）幸福指数
- ⑤ 城乡客运一体化，公共服务均等化，群众受益最大化
- ⑥ 统筹城乡发展，满足出行需求，提升城乡品味
- ⑦ 创建城乡客运一体化，共建和谐幸福新（地名）



公交站台宣传栏（仅供参考）



公交站台宣传栏



公交站台宣传栏



城乡客运一体化宣传牌



公交车内宣传牌



宣传横幅



## （二十）群众满意

### 1. 创建目标

通过示范县的创建，有效解决农村“出行贵、出行难、候车久”等问题，提高群众满意度。

### 2. 创建指南

#### （1）满意调查

从通达程度、安全状况、服务质量和运营监管等方面，开展农村客运的满意度调查。交通运输主管部门可自行组织或聘请第三方机构对企业运营服务进行综合考核，将考评结果作为财政补贴发放重要依据之一。

#### 1、您的性别和年龄？

（1）性别：男； 女

（2）年龄：①18 周岁及以下；② 19-35 周岁；③36-60 周岁；④60 周岁以上

#### 2、您从乡镇或村组坐班车（或城乡公交）到县城是否方便？

①方便；②较方便；③一般；④不方便；⑤很不方便

#### 3、您从县城坐班车（或城乡公交）到乡镇或村组是否方便？

①方便；②较方便；③一般；④不方便；⑤很不方便

#### 4、您在县城是否需要进汽车站乘车？

①不需要；②部分需要；③都需要

#### 5、您对城乡客运上客点等候乘车的时间是否满意？

①满意；②较满意；③一般；④不满意；⑤很不满意

#### 6、您对经常乘坐的城乡客运票价是否满意？

①满意；②较满意；③一般；④不满意；⑤很不满意

**7、您对车内卫生环境、车辆外观清洁是否满意？**

①满意；②较满意；③一般；④不满意；⑤很不满意

**8、您对城乡客运的支付方式及买票途径是否满意？**

①满意；②较满意；③一般；④不满意；⑤很不满意

**9、您对司乘人员的服务态度是否满意？**

①满意；②较满意；③一般；④不满意；⑤很不满意

**10、您觉得乘坐城乡客运车辆是否安全？**

①安全；②较安全；③一般；④不安全；⑤很不安全

**11、您对目前城乡客运的投诉渠道是否满意？**

①满意；②较满意；③一般；④不满意；⑤很不满意

**12、您感觉城乡客运市场非法载客的车辆多不多？**

①多；②较多；③一般；④不多；⑤没有

**13、总的来说，您认为当前城乡客运服务水平如何？**

①满意；②较满意；③一般；④不满意；⑤很不满意

**14、您认为城乡客运一体化创建还有哪些需要改进的地方：\_\_\_\_\_**

## **(2) 反馈机制**

充分利用服务热线及消费者申诉受理渠道等，发挥社会公众监督作用。对经营行为不规范、不履行服务责任、存在重大安全隐患和交通违法行为的经营主体，依法进行严格处理。

附件 1

## 车辆回购通知案例

# 汨罗市人民政府办公室

汨政办函〔2018〕139号

## 汨罗市人民政府办公室 关于回购农村客运班线车辆的通知

各镇人民政府，市直相关单位：

为统筹城乡协调发展，推进城乡客运一体化，强化交通安全管理，经市人民政府研究，决定对我市原有农村客运班线车辆实行回购。现将相关事项通知如下：

### 一、回购范围

城区至市辖各镇的所有农村客运班线车辆（共96台）。

### 二、回购主体

汨罗市客运公司。

### 三、回购期限

2018年12月5日～2018年12月15日。

### 四、补偿办法

（一）车辆残值补偿。以每台车辆行驶8年强制下线为标准，按原车辆实际购置价格分8年均摊，以月为计算单位，对车辆剩余价值予以补偿。

（二）班线剩余经营期补偿。自交车之日起，对班线剩余

经营期，按每年5000元的价款进行补偿（以月为计算单位）。

**（三）保险退费补偿。**由市客运公司与保险公司对接，据实对回购车辆未到期保费予以退费补偿（交强险除外，商业险不足一个月的不予退费）。

**（四）退出配合奖。**2018年12月5日正式启动回购工作，12月10日前配合退出营运市场并与市客运公司签订协议的，每台车奖励4万元；12月11日-12月15日内配合退出营运市场并与市客运公司签订协议的，每台车奖励2万元，逾期不再奖励。对已经强制下线但仍在有效经营期及车辆更新申报期内的车辆，给予班线剩余经营期补偿和2万元退出配合奖。

**（五）驾驶员聘用。**市客运公司招聘驾驶员时，对2018年12月15日前签订协议并办结相关手续的车辆经营业主，在同等条件下优先聘用。

## 五、回购程序

**（一）主动申报。**自愿退出的班线经营业主，应于2018年12月15日前，主动申报办理相关手续；对不愿意退出的经营业主，允许其在班线剩余期限内继续经营，但必须纳入全市城乡客运一体化工作框架，与“一体化”车辆同等管理（同票价、同排班、同调度，同样安装定位、语音报站系统，配备同等安全设施设备，并且各项费用自负）。经营期或强制下线到期后，政府无偿收回经营权，车辆自动退出营运市场，不再审批许可，不再给予任何补偿。

**（二）核算补偿。**经营业主在申报前要主动违章清零，处理好因事故、担保、债务、行政处罚等原因产生的相关法律责任。市交通运输局、市交警大队、市道路运输管理所对车辆相关情况进行审核，根据统一标准核算各车辆补偿款并进行公示。

**（三）签订协议。**对公示补偿无异议的经营业主，将车辆注册登记证书、行驶证、道路运输经营许可证、道路运输证、线路牌、保险单据等及时上交市客运公司，并与市客运公司签订《汨罗市农村客运班线车辆回购协议》。

**（四）付款交车。**市客运公司按照签订的《汨罗市农村客运班线车辆回购协议》，及时将回购价款拨付至指定账号，经营业主继续营运至统一交车日期。交车时，市客运公司对车辆的技术状况、配置状况按出厂标准进行审核，对配置不齐的，将折价在补偿款中予以扣除。

## 六、工作要求

全市农村客运班线回购由市交通运输局、市交警大队、市纪委监委驻交通运输局纪检组、市道路运输管理所进行全程监督。各镇人民政府、市直相关单位要加强与车辆经营业主的联系，明确责任，做好思想工作，制定应急预案，确保回购平稳有序。

汨罗市人民政府办公室

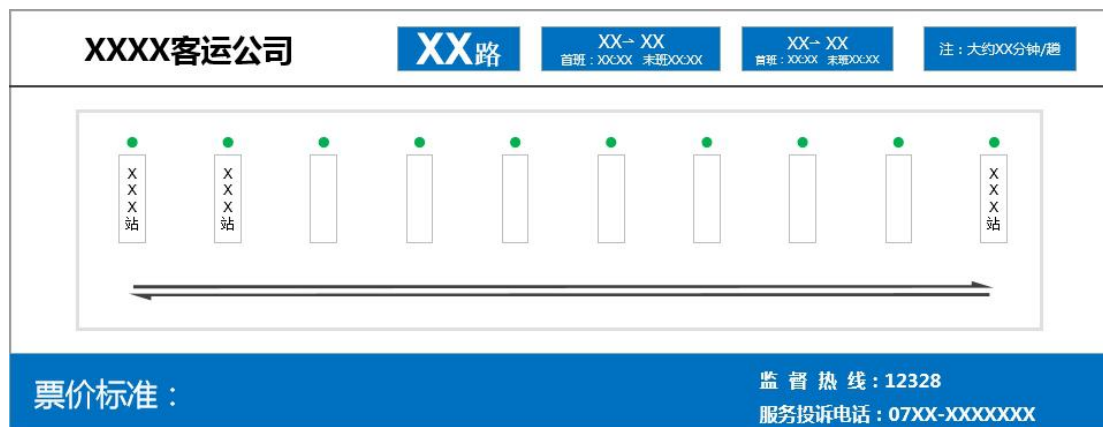
2018年12月3日

办公室

—3—

## 附件 2

# 车内信息牌推荐样式



车内信息牌推荐样式 1



车内信息牌推荐样式 2

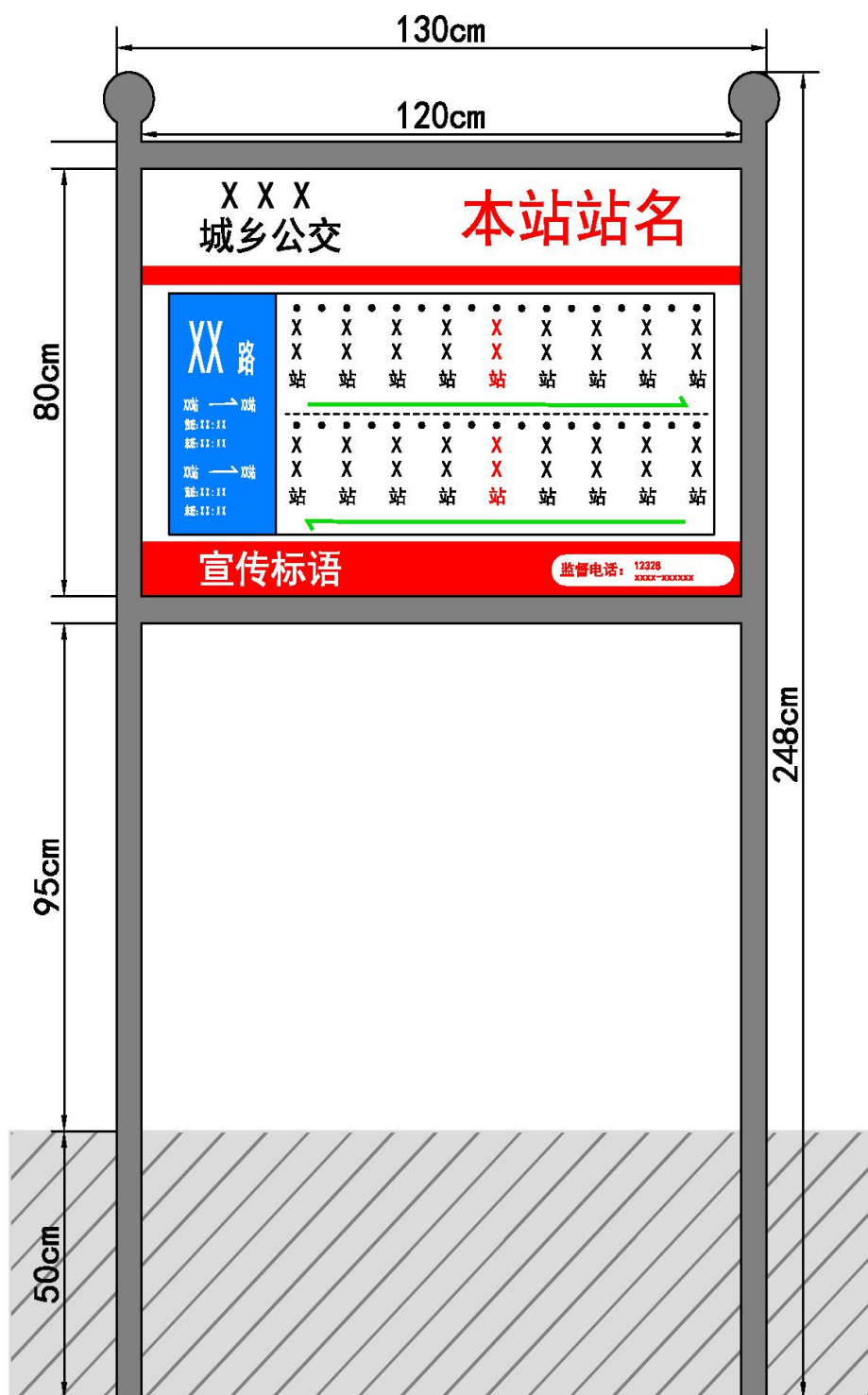
## 附件 3

## 部分示范县运营补贴政策一览表

序号	县市区	运营车辆(辆)	补贴政策(万)
1	汨罗市	80	定额补贴, 500 万元/年。
2	临澧县	160	2021 年 1300 万/年(含优免补贴 700 万)
3	天元区	28	成本规制
4	武冈市	164	成本规制, 第一年暂安排 520 万元, 测算后多退少补。
5	蓝山县	98	定额补贴, 360 万元/年。
6	会同县	141	定额补贴, 2022 年创建成功后 3 年每年补贴 400 万元。
7	桂东县	93	补贴标准: 城乡公交 4.5 万元/年台, 农客车辆 3 万元/年台; 2021 年补贴 791 万元。
8	汝城县	173	补贴标准: 4 万元/台; 2020 年约 692 万元, 2021 年约 617 万元。
9	浏阳市	231	补贴标准: (1) 免票补贴标准: 2 元/免票人次; (2) 学生优惠补贴标准: 1 元/免票人次; (3) 降票价补贴标准: 8.1 元/人次。2021 年 3800 多万、2022 年预计 4300 多万。
10	长沙县	235	成本规制; 2020 年 1.13 亿元, 2021 年 8000 万元。



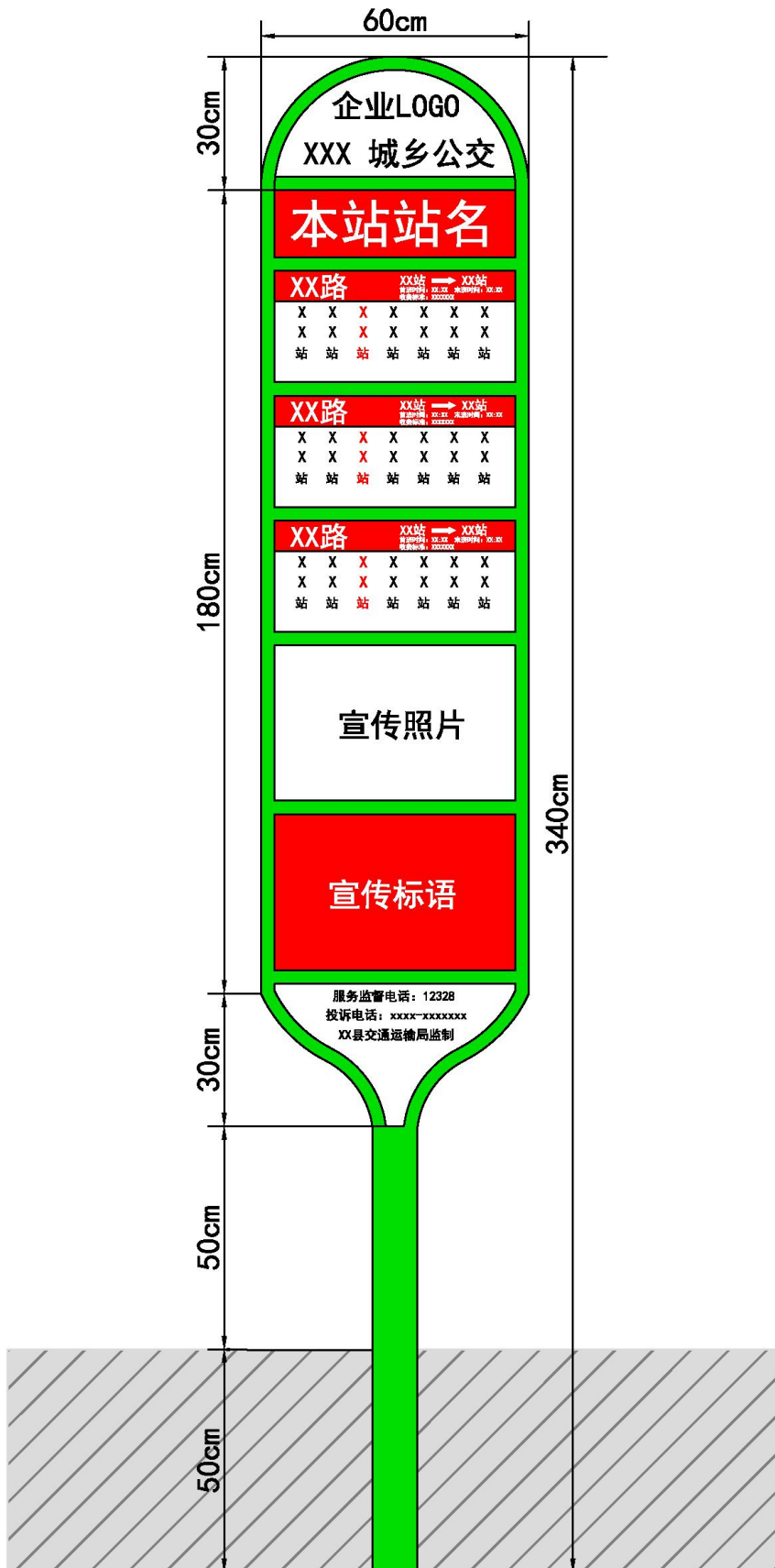
## 中途停靠站推荐样式



中途停靠站推荐样式 1



中途停靠站推荐样式 2



中途停靠站推荐样式 3