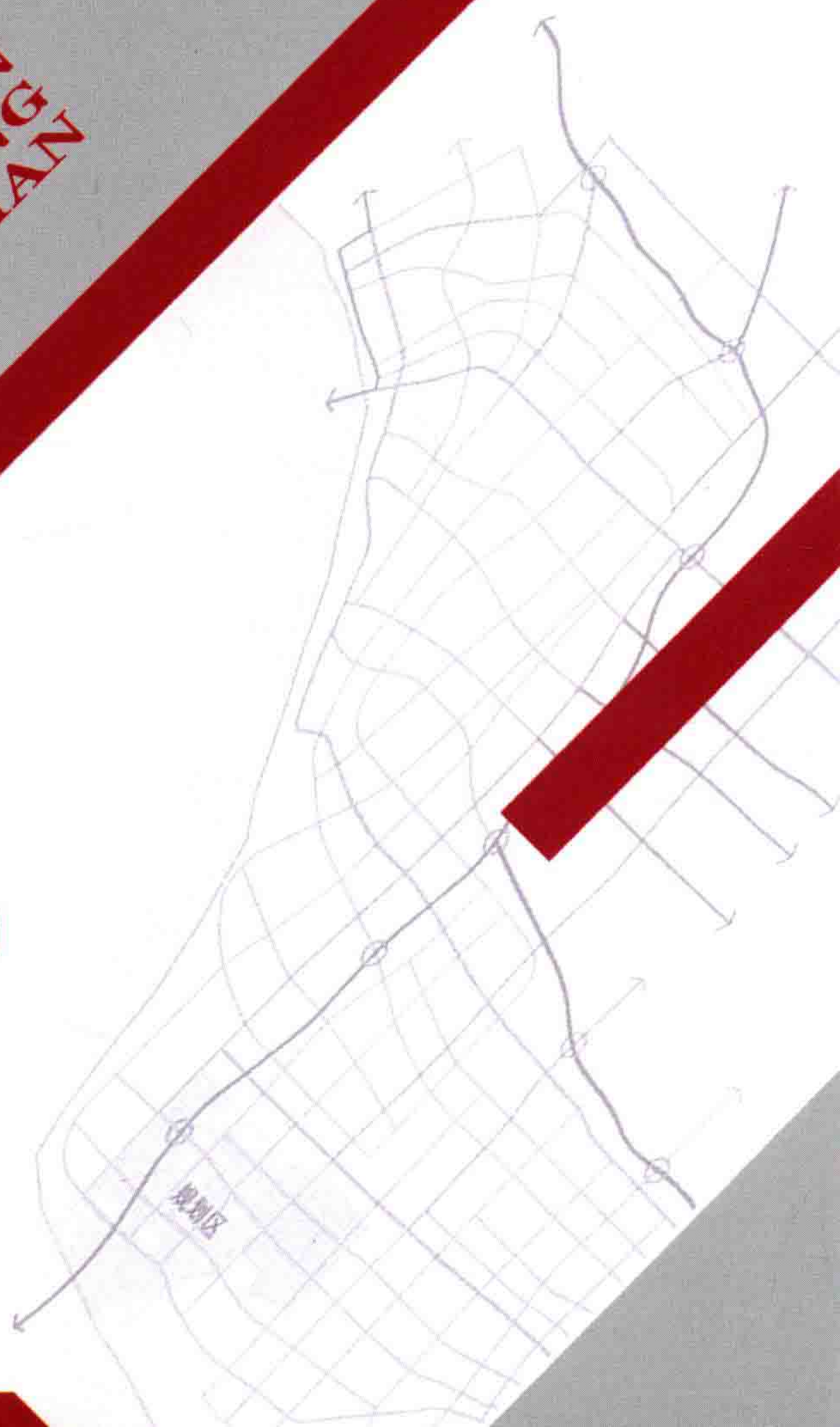


朱艳茹 周凌云 著

基于公共服务均等化的 苏北农村居民出行服务体系构建

JIYU GONGGONG FUWU
JUNDENGHUA DE
SUBEI NONGCUNG
JUMIN CHUXING
FUWU TIXI GOUJIAN



东南大学出版社
SOUTHEAST UNIVERSITY PRESS

基于公共服务均等化的苏北 农村居民出行服务体系构建

朱艳茹 周凌云 著



东南大学出版社
SOUTHEAST UNIVERSITY PRESS

· 南京 ·

内 容 摘 要

本专著主要介绍了公共服务均等化的相关理论及典型案例,并对苏北徐州、淮安、盐城、宿迁、连云港 5 市的典型县、乡、村农村居民出行的特征分析,同时又对苏北农村居民出行环境发展趋势进行了预测,再次对苏北农村居民出行需求与交通供给进行了均衡性分析,提出了建设苏北农村客运设施网络与出行信息服务系统,分析了苏北农村居民出行需求特性与交通供给运营特点,设计了农村客运的运营可持续发展的组织模式,探索了基于公共服务均等化的苏北农村居民出行服务体系构建及相应的政策措施。

本专著是以完成基于公共服务均等化的苏北农村居民出行服务体系研究(江苏省交通科学研究计划项目)为基础,并将研究成果在苏北部分镇村公交发展规划中得以运用,对完善苏北农村居民出行服务体系及促进城乡客运一体化发展具有现实意义,为相关政府部门实际工作提供了理论参考,适合从事城乡交通一体化发展的研究和具体工作人员参阅。

图书在版编目(CIP)数据

基于公共服务均等化的苏北农村居民出行服务体系构建 / 朱艳茹, 周凌云著. — 南京: 东南大学出版社, 2016. 12

ISBN 978 - 7 - 5641 - 7034 - 9

I. ①基… II. ①朱…②周… III. ①农村—交通运输建设—研究—江苏 IV. ①F512.753

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2017)第 024963 号

基于公共服务均等化的苏北农村居民出行服务体系构建

著 者 朱艳茹 周凌云
责任编辑 陈 跃(025—83795627)

出版发行 东南大学出版社
地 址 南京市四牌楼 2 号
销售电话 (025—83794121/83795801)
网 址 <http://www.seupress.com>

出 版 人 江建中
邮 编 210096
电子邮箱 press@seupress.com

经 销	全国各地新华书店	印 刷	虎彩印艺股份有限公司
开 本	787mm×1092mm 1/16	印 张	7.75
字 数	198 千字		
版 次	2016 年 12 月第 1 版		2016 年 12 月第 1 次印刷
书 号	ISBN 978 - 7 - 5641 - 7034 - 9		
定 价	25.00 元		

* 本社图书若有印装质量问题,请直接与营销部联系。电话:025 - 83791830

前 言

至 2015 年底,我国城市化比率达 52.28%,城镇化率已达 56.1%,这也意味着还有 6 亿多人为乡村常住人口。解决好农业农村农民问题是重中之重,城乡发展一体化是解决“三农”问题的根本途径,这需要促进城乡要素平等交换和公共资源均衡配置。

苏北地区位处江苏北部,辖徐州、淮安、盐城、宿迁、连云港五市,共 39 个县(市、区)。苏北土地面积 5.4 万 km^2 ,耕地面积 467 万 ha,均占全省一半以上。苏北以占江苏全省一半的土地面积,占全省 1/3 强的人口,在江苏全省发展大局中占有举足轻重的位置。由于历史、基础等原因,苏北地区人口多、城镇化比率低、经济发展水平不高,加快苏北农村地区发展、促进苏北地区崛起、提高苏北地区经济社会发展水平,是实现江苏省全面建设小康社会目标的必然选择。

随着经济发展和新农村建设的推进,农村客运需求增长迅速。如何更好地为苏北地区广大农村居民做好出行服务与保障,已成为目前摆在我们面前亟待解决的一个问题。正确认识和科学构建苏北农村居民出行服务体系,加快实现江苏居民出行公共服务均等化,充分发挥公共服务在苏北社会经济当中的作用,促进苏北农村发展,构建城乡和谐、建设小康社会无疑有着十分重要的里程碑式的意义。

本书获得淮阴工学院、江苏省交通运输与安全保障重点实验室、江苏省科学

研究计划项目——基于公共服务均等化的苏北农村居民出行服务体系研究(项目编号:2010R12-1)、江苏政府留学奖学金(JS-2016-K009)等单位和项目的资助。

本专著共分9章,主要包括:概述,苏北农村居民出行环境分析,苏北农村居民出行特征分析,苏北农村公共交通供给分析,苏北居民出行方式预测,苏北农村居民出行服务评价,苏北农村居民出行服务体系的优化,苏北农村客运运营组织模式决策,健全苏北农村居民出行服务体系政策建议。

在研究和撰写过程中参阅了大量国内外文献与书籍,在此谨向原著作者表示崇高的敬意和由衷的感谢!

由于作者水平有限,书中难免有疏漏之处,恳请读者批评指正。

作者

2016年12月

目 录

第 1 章 概述	1
1.1 相关概念	1
1.2 国内农村公共交通服务典型案例	2
1.2.1 重庆(沙坪坝)农村公共交通服务	2
1.2.2 湖北省老河口市农村公共交通服务	3
1.3 江苏及周边省市农村公共交通服务典型案例	3
1.3.1 安徽铜陵市农村公共交通服务	3
1.3.2 浙江嘉兴市农村公共交通服务	4
1.3.3 浙江永康农村公共交通服务	4
1.3.4 常熟市农村公共交通服务	4
1.4 本章小结	4
第 2 章 苏北农村居民出行环境分析	5
2.1 苏北区位分析	5
2.2 苏北经济社会及农村交通发展现状	6
2.3 苏北区域经济增长对农村居民出行的影响分析	9
2.4 苏北农村居民交通出行存在的问题	11
2.5 本章小结	14

第 3 章 苏北农村居民出行特征分析 15

3.1 苏北农村居民出行行为数据采集 15

3.2 苏北农村居民出行者个体特征 15

3.3 苏北农村居民出行特征分析 17

3.3.1 出行目的特征 17

3.3.2 出行频率特征 18

3.3.3 出行方式结构特征 19

3.3.4 出行时间分布特征 20

3.3.5 出行范围与在途时间 21

3.3.6 出行距离对出行方式选择的影响 21

3.4 本章小结 22

第 4 章 苏北农村公共交通供给分析 23

4.1 公共交通基础设施 23

4.1.1 农村道路网建设 23

4.1.2 农村客运站点建设 23

4.2 公共交通服务供给 24

4.2.1 农村客运线网设置 24

4.2.2 农村客运运力配置 25

4.2.3 营运运输量 25

4.2.4 镇村公交运营 26

4.3 本章小结 26

第 5 章 苏北居民出行方式预测 27

5.1 基于马尔可夫链苏北农村居民出行方式概率分布预测 27

5.1.1 马尔可夫链的基本原理 27

5.1.2 居民出行方式的概率分布预测 30

5.2 苏北居民出行方式选择非集计模型构建 32

5.2.1 非集计模型基本理论及适应性 32

5.2.2 农村居民出行方式选择的影响因素分析 35

5.2.3 基于非集计的苏北农村居民交通出行调查 36

5.2.4 苏北农村居民出行方式 MNL 模型建立与标定 38

5.3 苏北农村居民出行方式 MNL 模型的验证 41

5.4 本章小结 47

第 6 章 苏北农村居民出行服务评价 48

6.1 交通运输供需结构平衡分析 48

6.1.1 运输结构分析 48

6.1.2 运输需求结构与运量结构的关系 49

6.1.3 运输需求结构与运量结构的关系 49

6.2 苏北农村居民出行服务评价体系设计 50

6.2.1 苏北农村居民出行服务水平评价指标体系 50

6.2.2 苏北农村居民交通出行网络综合评价 54

6.3 苏北农村居民出行服务总体评价分析 64

6.3.1 苏北农村居民出行服务水平评价分析 64

6.3.2 苏北农村居民交通出行网络综合评价分析 65

6.4 本章小结 67

第 7 章 苏北农村居民出行服务体系的优化 68

7.1 苏北农村居民出行服务体系的属性分析 68

7.1.1 农村公路和农村客运站的属性分析 68

7.1.2 农村客运班线的属性分析 69

7.2 苏北农村居民出行设施网络优化 70

7.2.1 农村客运线网规划 70

7.2.2 农村客运网络站点规划 73

7.2.3 农村客运线路运力配置 78

7.2.4 实例分析——新沂市北沟镇 81

7.3 苏北农村居民出行信息服务系统构建 86

7.3.1 总体要求 86

7.3.2 信息化需求分析 87

7.3.3 信息化系统构成及子系统设计 88

7.3.4 信息化实施路径 91

7.4 本章小结 92

第8章 苏北农村客运运营组织模式决策 93

8.1 苏北农村客运交通发展战略 93

8.2 苏北农村客运交通发展战略任务 94

8.3 农村客运运营管理模式分析 95

8.4 苏北农村客运经营模式的选择 97

8.5 本章小结 99

第9章 健全苏北农村居民出行服务体系政策建议 100

9.1 管理体制变革政策 100

9.2 财政支付政策 101

9.3 票价定价政策 103

9.4 市场调控政策 103

9.5 低碳节能政策 104

9.6 强化监管政策 104

9.7 农村客运安全管理政策 105

9.8 本章小结 106

附表 107

参考文献 115

第 1 章 概 述

在当前经济转轨和社会转型的宏观背景下,党和国家针对基本公共服务均等化提出了明确要求。党的十七大报告中,就曾提出要“围绕推进基本公共服务均等化和主体功能区建设,完善公共财政体系”。在党的十八大报告中,提出了“基本公共服务均等化”要求。可见,推进基本公共服务均等化已成为当前中国核心工作之一,亦成为当前学术界研究的一个热点。国内一大批优秀学者通过理论、调研、实证等方式对基本公共服务均等化问题进行研究并提出了独到而深刻的看法、建议等。国内很多地方对公共服务均等化进行了有益的实践。鉴于此,将国内外优良实施经验和研究成果进行梳理、总结,考察其研究的适用性,进而为苏北地区农村交通服务均等化的下一步研究和应用指明方向,意义十分重大。

1.1 相关概念

虽然基本公共服务均等化已经成为当前大家关注的热点问题,但其中的一些关键性的概念问题还需得到清晰一致的界定。

(1) 公共服务

公共服务,是 21 世纪公共行政和政府改革的核心理念,包括加强城乡公共设施建设,发展教育、科技、文化、卫生、体育等公共事业,为社会公众参与社会经济、政治、文化活动等提供保障。公共服务以合作为基础,包括加强城乡公共设施建设,强调政府的服务性,强调公民的权利。

公共服务可以根据其内容和形式分为基本公共服务、经济公共服务、公共安全服务、社会公共服务。

(2) 基本公共服务

基本公共服务是指那些通过国家权力介入或公共资源投入,为公民及其组织提供从事生产、生活、发展和娱乐等活动都需要的基础性服务,如提供水、电、气、交通与通讯基础设施、邮电与气象服务等。

基本公共服务是政府提供的、全部由公共财政付费或适度补贴的、旨在提供基本生存和发展必要条件的、公共性层次较高的、覆盖全社会的、标准和规格划一的、人人有机会享用的公共服务。

(3) 公共服务均等化

公共服务均等化是公共财政的基本目标之一,是指政府要为社会公众提供基本的、在不同阶段具有不同标准的、最终大致均等的公共物品和公共服务。实行基本公共服务均等化在当前具有非同寻常的重大意义,是缩小城乡差距和贫富差距以及地区间不均衡发展的重要途径。

(4) 基本公共服务均等化

基本公共服务均等化一般指全体人民在基本的公共服务领域应该享有同样的权利。基本公共服务由政府提供,政府应具有均等支付基本公共服务的能力,不存在偏见歧视、特殊门槛的前提下,使每个公民不分城乡、不分地区地能够有机会接近法定基本公共服务项目的过程。

(5) 农村公共交通

公共交通是指某一范围内定线运营的公共汽车及轨道交通、渡轮、索道等交通方式。公共交通系统由通道(包括道路、轨道、航道等)、交通工具、站点设施等物理要素构成。

农村交通基础设施以道路为主,因此,农村公共交通是指在农村范围内定线运营的公共汽车为主的交通方式。农村公交是农村客运公交化的一种方式。

由于道路的规划性、系统性较差,大多是从城市出发呈放射状布设,路网系统整体通行效率不高,又因农村道路建设等级较低,农村作为交通末端,交通量较小等原因,致使农村公交线网布局、公交通达性、站点的设置等受到制约。

1.2 国内农村公共交通服务典型案例

1.2.1 重庆(沙坪坝)农村公共交通服务

“十二五”期间,重庆(沙坪坝)公路发展迅速并取得一定成绩,在重庆市率先实现了“镇村通达、镇村畅通”的目标,路网密度约为 4.32 km/km²,境内通公交客车实现了安保设施全

覆盖,在重庆市交通系统率先实现公路(区、镇、村)三级管养体制,实现了养护机制完善、人员配备合理、经费有保障,公交出行覆盖率达60%。

1.2.2 湖北省老河口市农村公共交通服务

老河口市被湖北省列为全省城乡公交一体化工作试点。目前,该市有城市公交公司1家,车辆55台,线路7条,线路总长度115 km。农村班车客运企业1家,农村营运客车66台,农村班线13条,线路经过219个行政村,886个自然村,行政村通车率达97%,万人拥有公交车辆数2.5标台,方便了城乡居民和外来人员的出行。城市公交在城市规划区内承担着市民出行、上下班、上学、放学、购物等的运输需求。道路客运客班车在城乡间承担城乡居民的出行、方便农民进城购销物资的运输任务。两种运输形式互相依存,互相补充,都得到了长足发展,形成了城市公交和农村客运的无缝隙连接,建立起了城乡交通的一体化网络。

为实现湖北省行政村“村村通客车”的目标,于2014年12月,老河口市制定了2015年《老河口市推进村村通客车工作实施方案》。《方案》提出:实施多样化的农村客运运行模式,结合群众出行需求,实行以班车客运为基础、其他方式为补充的农村客运经营方式;车型配置,按照因地制宜、安全适用的原则,根据地形条件、道路状况、客运需求等因素,选配适用的农村客运车型;不断提升农村客运服务质量,制定农村客运服务质量标准和规范,确定合理票价,提高经营者素质,服务农村人民群众便捷、安全、经济出行。

1.3 江苏及周边省市农村公共交通服务典型案例

1.3.1 安徽铜陵市农村公共交通服务

铜陵市积极开展基本公共交通服务均等化工作,努力构建该市城乡客运一体化公交体系,建设布局合理、功能完善、辐射城乡的客运服务网络。铜陵现有公交车454辆,城市万人拥有量超过10台,提前达到小康标准;农村客运方面,随着城乡一体化建设加快,铜陵对农村客运公交的投入不断加大,目前90%以上的行政村已经开通了农村客运班线,农民出行更便捷。

在农村客运线路运营上,该市让重点集镇实现通公交,在集镇与集镇、集镇与村、村与村之间利用社会其他车辆组建公司化运营,参照公交化运营模式,充分发挥社会多种经济补充力量,组建股份制等多种形式的公司参与经营,公交公司也可参股经营,实行片区划分、合理布局、冷热线路搭配经营。目前,候车亭招呼站74对,农村客运车辆180台,村村通客车率达到97%,农村人口每万人拥有农村公交车辆6台,实现农村客运公交出行率达8%。

1.3.2 浙江嘉兴市农村公共交通服务

嘉兴作为浙江省率先推进城乡一体化建设的先行地,将城乡交通一体化建设作为城乡一体化建设的基础。

嘉兴实施“城乡公交一体化”以“六统一”为突破口,即统一管理体制、统一税费政策、统一资源配置、统一运价标准、统一服务标准、统一发展规划,实现了交通历史性的跨越,创造出“嘉兴模式”。通过“加大财政扶持力度,推进资源城乡共享,建立站场建设长效机制,积极落实便民惠民措施”等有效措施,经过近几年的努力,全市实现了行政村公交通达率 100%,成功打造了一个“便捷、优质、惠民”的城乡公交网络,城乡公交已成为百姓出行首选。

1.3.3 浙江永康农村公共交通服务

自 2013 年 1 月 1 日,农村公交车启用新车,执行新票价。新车启用后,给老百姓带来最直接的实惠就是票价。根据永康市人民政府有关文件精神,改造后票价作如下调整:凡开通豪华双开门公交车型的线路,里程在 20 km 以内的公交票价实施 2 元一票制,里程在 20 km 以上的公交票价实施 3 元一票制。同时根据实际情况,在人口较为密集的乡镇、村设置站点。

1.3.4 常熟市农村公共交通服务

自 2012 年,常熟市组织实施《确立公交优先发展战略,推进公交城乡一体化发展》,围绕率先基本实现现代化这一目标,该市主要把握“万人拥有公交标台数”和“镇村公交开通率”两项指标。目前,城乡公交拥有营运车辆 183 辆,营运线路 30 条,营运线路长度 795 公里,日运行里程 4.6 万公里,农村客运站 12 个,城乡枢纽站 5 个,城乡公交站点 1284 处,全市实现公交村村通,镇村公交开通率达 100%。

1.4 本章小结

基本公共服务均等化是政府为保障公民基本生存权和发展权,按照“基本、平等、普遍、均衡”的要求,与经济社会发展水平相适应,为全体公民提供基本公共物品和社会服务。加快推进城乡公交一体化,是交通部门贯彻落实党的十八大、十八届三中全会精神重要思想的必然要求,是统筹城乡发展,推进基本公共服务均等化行动的一项重要内容,是当前交通部门服务于全面小康社会建设大局的一项十分艰巨而紧迫的任务。全国各级政府及交通部门,开拓创新、抢抓机遇、迎难而上,采取多项有力措施,着力加快推进城乡公交一体化进程,从而带动农村地区的经济发展,使“三农”问题在城乡统筹协调发展中得到有效解决,这为本课题的研究提供了很好的借鉴及启示。

第 2 章 苏北农村居民出行环境分析

2.1 苏北区位分析

苏北地区位于江苏省北部(见图 2.1),苏北包括徐州、连云港、盐城、淮安、宿迁五市,东临东海,南接江苏省南通、扬州、泰州等市,西接安徽省、北接山东、河南两省。主要处于江淮地区,平原面积广阔,得淮海、陇海、京杭、京沪之利,铁路、公路、航空、水运、输油管道五通汇流,具有良好的地理、交通综合优势。



图 2.1 苏北地区区位图

2.2 苏北经济社会及农村交通发展现状

改革开放以来,特别是近年来,江苏实施“区域共同发展战略”,采取了一系列扶持苏北发展的措施,加快了苏北社会经济发展内生增长机制的形成,苏北地区社会生产力、综合实力和人民生活都上了一个新台阶,社会经济呈现出良好的发展势头,达到了以县为单位实现小康的目标,城乡面貌发生了深刻的变化。

从总体上看,目前苏北地区正处于从农业经济为主向全面推进工业化、向全面小康社会迈进的重要时期。江苏不断加大扶持力度,帮助苏北改善发展条件。苏南各地也从全局出发,积极探索的苏北发展之路。这些都为苏北发挥后发优势,加快经济社会发展,创造了很好的条件。苏北地区正不断抢抓发展机遇,增强自我发展的主动性和创造性,努力实现跨越式发展。

(1) 区域经济发展情况

2015年苏北实现GDP 16 564.3亿元,增长9.3%,分别比全省、全国平均水平高1.8个、2.4个百分点,主要经济指标增速连续10年高于全国和全省平均水平。苏北在全省稳增长、促发展中发挥了重要作用。苏北地区生产总值实现5年翻一番,占全江苏省比重由2012年的22.5%上升到2015年的23.6%。“全国经济百强县”数量已达到9个(东台、大丰、邳州、沛县、建湖、赣榆、沭阳、新沂、东海)。

一是固定资产投资保持适度增长。2015年苏北固定资产投资13 758.582 1亿元,增长15.932%,超江苏省平均5.43个百分点;固定投资中工业投资8 097.37亿元,增长20.64%,超江苏省平均8.24个百分点。连云港港30万吨级航道一期工程建成通航,连云港港也成功迈进亿吨大港行列。

二是工业经济发展态势良好。2015年苏北规模以上工业增加值8 404.01亿元,增长13.29%,分别比苏南、全省高8.4个、4.99个百分点;工业用电量792.16亿千瓦时,增长1.86%,分别比苏南、全省高10.7个、1.06个百分点。

三是财政金融继续保持较快增长势头。全年苏北5市公共财政预算收入1 858.75亿元,增长11.25%,比全省平均水平高0.25个百分点。至2015年末,金融机构人民币存款余额15 502.75亿元,比2015年年初增加2 000.56亿元;金融机构人民币贷款余额11 550.792 9亿元,比年初增加1 531.95亿元。

四是外向型经济发展水平进一步提高。2015年苏北进出口总额1 366亿美元,是2012

年的 3.7 倍。连云港被确定为新亚欧大陆桥经济走廊节点城市、中哈物流中转基地和上海合作成员国组织出海基地；淮安成为国家首批社会管理和公共服务综合标准化试点城市、全国首家台资企业产业转移集聚服务示范区。

五是科技创新能力不断增强。近 3 年来，苏北全社会研发投入 249.8 亿元；高新技术企业总数超过 1 200 家；新建各类科技基础设施 726 个，其中工程技术研究中心 121 家，企业院士工作站 15 家，研究生工作站 298 家；引进急需人才、高层次人才 1 万多人；组织实施省级以上科技项目 2 769 项，省拨经费 19.3 亿元。

近年来，苏北地区国民经济发展态势良好，年平均增长率基本维持都在 10% 以上。表 2.1、图 2.2 反映的是苏北地区 2010~2015 年 GDP 及第一产业增加值的基本情况。

表 2.1 2010~2015 年苏北五市 GDP 发展情况(单位:亿元)

苏北五市	2010 年	2011 年	2012 年	2013 年	2014 年	2015 年
地区生产总值	8 644.28	10 728.31	12 182.94	13 687.95	15 151.49	16 564.30
第一产业	1 189.47	1 388.96	1 545.77	1 664.62	1 758.40	1 869.76
第二产业	4 258.08	5 135.99	5 783.58	6 417.58	6 981.55	7 445.52
第三产业	3 196.73	4 203.36	4 853.59	5 605.75	6 411.54	7 249.02

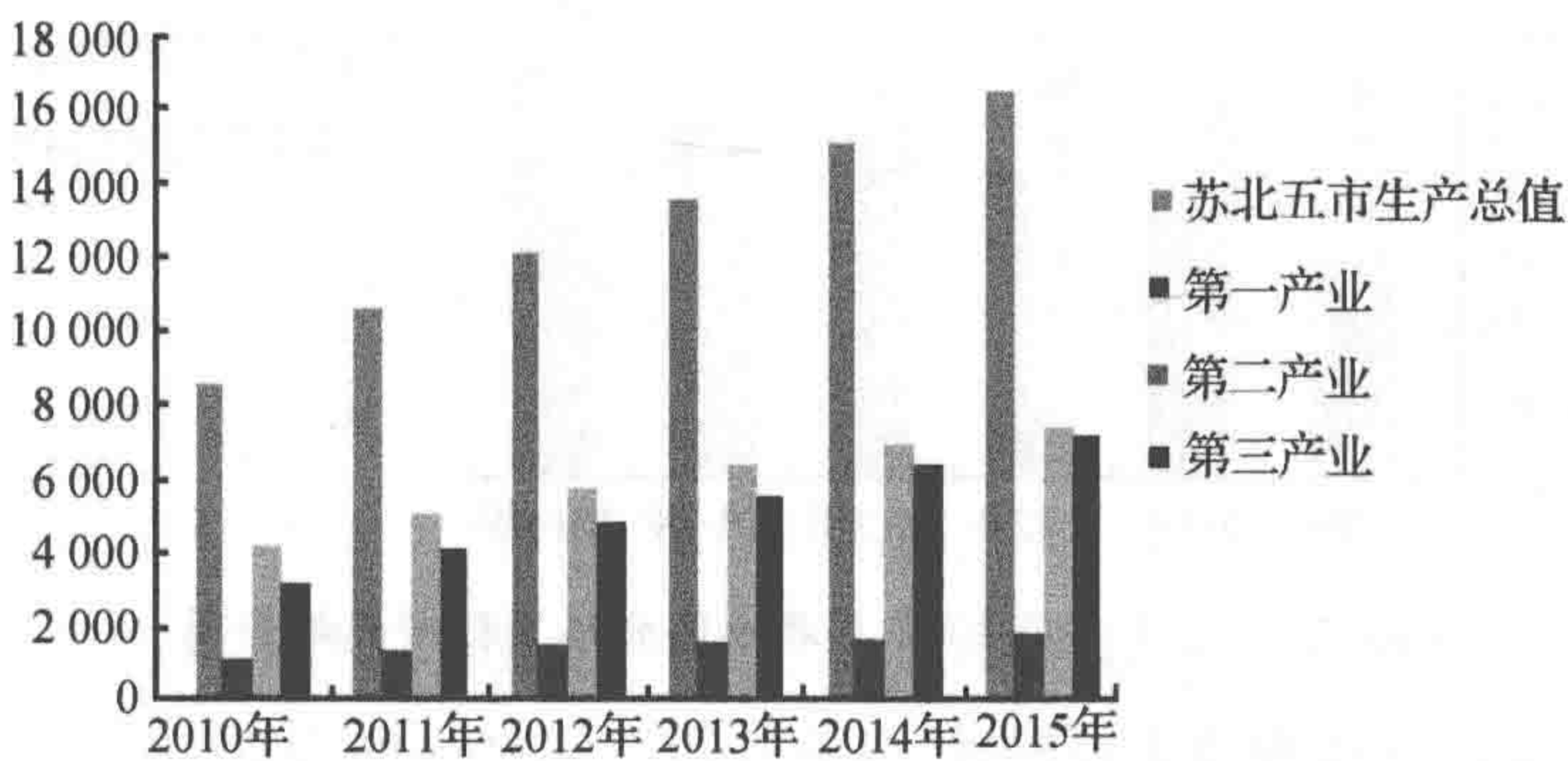


图 2.2 2010~2015 年苏北五市 GDP 发展情况

(2) 区域农村经济发展情况

近年来，政府对农村经济的发展十分重视，也采取了许多惠农政策，有力地推动了苏北农村经济的快速发展。目前，苏北正大力调整优化农业产业结构，深入推进农业产业化和农村改革，加快新农村建设，使农民生产生活条件得到显著改善，农民收入大幅增加，农业农村经济呈现出良好发展态势。

2015 年，苏北农村居民人均可支配收入 13 841 元(苏南为 22 760 元)，约为苏南地区的

60.8%，约为苏北城镇人均可支配收入的 52.5%。

(3) 苏北农村交通发展现状

① 苏北地区农村公路里程不断上升

截至 2015 年底,苏北地区公路总里程达到了 72 486 km,较 2012 年的 69 993 km 新增 2 493 km,基本实现了村村通公路。等级公路达到 67 270 km,其中高速公路 1 813 km,占 2.5%;一级公路 4 393 km,占 6.07%;总体来看,苏北地区农村公路等级低,宽度窄,线路短,通村单程运距短。表 2.2、图 2.3 反映的是苏北地区公路里程增长趋势。

表 2.2 2010~2015 年苏北五市公路里程增长情况(单位:km)

公路建设情况	2010 年	2011 年	2012 年	2013 年	2014 年	2015 年
公路总里程	67 948	68 950	69 993	70 905	71 646	72 486
等级公路	62 043	63 311	64 430	65 443	66 305	67 270
高速公路	1 655	1 668	1 738	1 758	1 776	1 813
一级公路	2 863	3 055	3 406	3 865	4 087	4 393

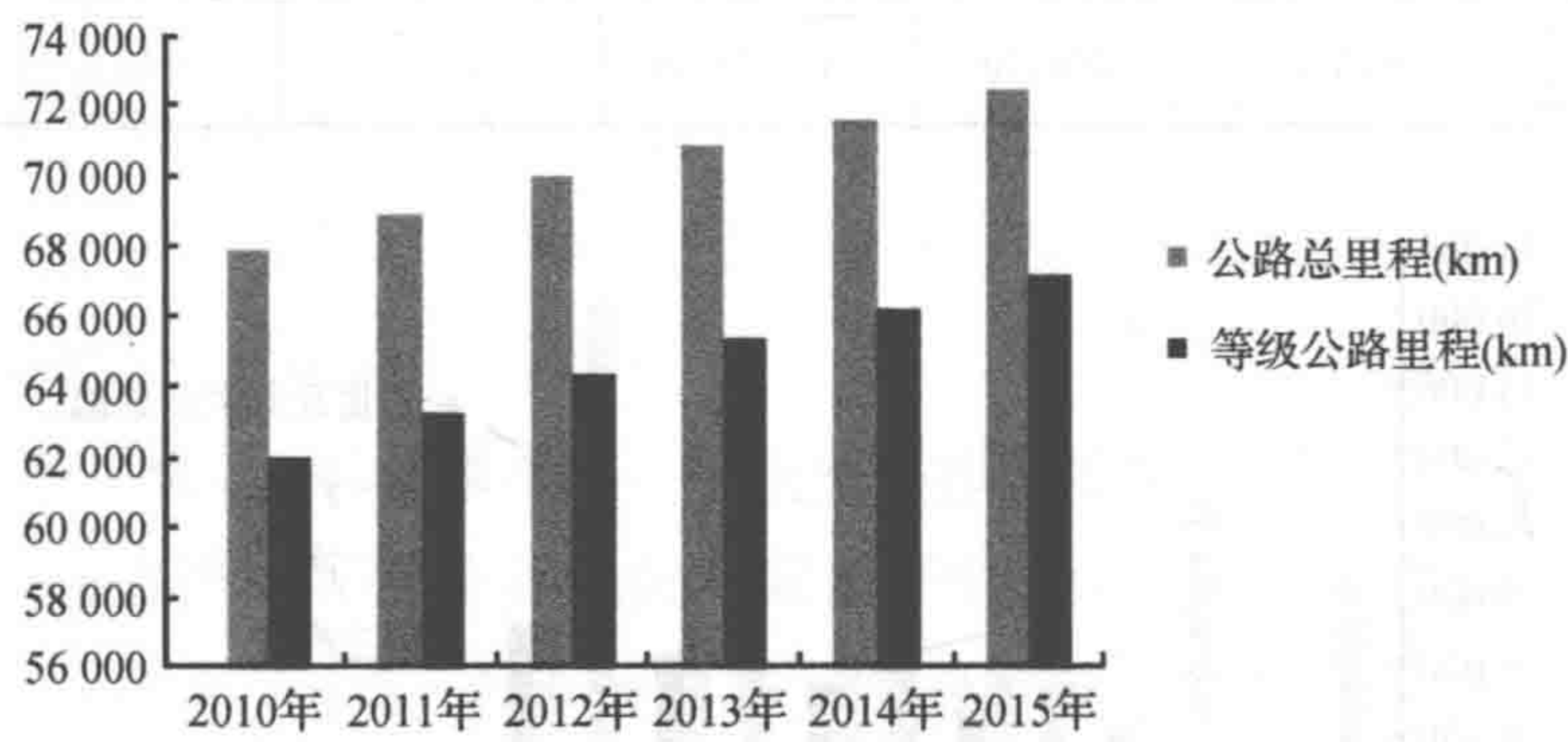


图 2.3 2010~2015 年苏北地区公路里程增长趋势图

② 农村客运站点总体建设步伐加快,站点建设与运营日趋合理

至 2015 年底,江苏全省已开通 2 200 多条农村客运线路,通达 877 个乡镇、1.6 万余个行政村,乡镇、建制村客运班车通达率分别为 100%、94.51%,508 个乡镇开通镇村公交,镇村公交覆盖率达到 58%。“十三五”期间将实现镇村公交全覆盖。

在江苏大力推进城乡客运一体化发展背景下,苏北高度重视和支持农村客运站点建设,以改善农村百姓出行质量,服务新农村建设为目的,加大了站场基础设施投入,建设了一批与苏北经济发展相适应的标准化农村客运站,见表 2.3,为满足人民群众出行,发展和繁荣农村经济,发挥了积极的作用。