

中国

自驾游发展报告

(2016~2017)

China's Self-driving Tourism Development:
Analysis and Forecast(2016~2017)

刘汉奇 吴金梅 马聪玲 主 编
中国旅游车船协会 编 著

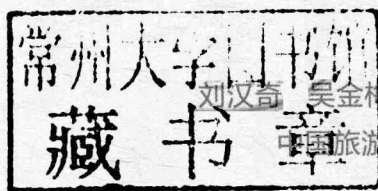
中国旅游出版社

中国

自驾游发展报告

(2016~2017)

China's Self-driving Tourism Development:
Analysis and Forecast(2016~2017)



刘汉奇 吴金梅 马聪玲 主 编
中国旅游车船协会 编 著

中国旅游出版社

责任编辑：吴博雅 林小燕

责任印制：冯冬青

封面设计：中文天地

图书在版编目(CIP)数据

中国自驾游发展报告. 2016-2017 / 刘汉奇, 吴金梅, 马聪玲主编; 中国旅游车船协会编著. — 北京: 中国旅游出版社, 2017. 12

ISBN 978-7-5032-5946-3

I. ①中… II. ①刘… ②吴… ③马… ④中… III.

①旅游业发展—研究报告—中国—2016-2017 IV.

①F592.3

中国版本图书馆CIP数据核字(2017)第305395号

书 名：中国自驾游发展报告(2016-2017)

作 者：刘汉奇 吴金梅 马聪玲 主编

中国旅游车船协会 编著

出版发行：中国旅游出版社

(北京建国门内大街甲9号 邮编：100005)

<http://www.cttp.net.cn> E-mail: cttp@cnta.gov.cn

营销中心电话：010-85166503

排 版：北京旅教文化传播有限公司

经 销：全国各地新华书店

印 刷：北京工商事务印刷有限公司

版 次：2017年12月第1版 2017年12月第1次印刷

开 本：787毫米×1092毫米 1/16

印 张：15.75

印 数：3000册

字 数：267千

定 价：58.00元

I S B N 978-7-5032-5946-3

版权所有 翻印必究

如发现质量问题，请直接与营销中心联系调换

序 言

金秋十月，绚丽多彩。值此党的十九大召开之际，展卷阅读这本《中国自驾游发展报告（2016~2017）》，不禁颇多感慨。当前，正是我国建设小康社会的决胜阶段，面向未来，正如十九大报告指出：我国社会的主要矛盾已经转化为人民日益增长的美好生活需要和不平衡不充分发展之间的矛盾。展望未来，在我们走向全面小康社会、现代化强国的道路上，老百姓对美好生活的向往会更为丰富和具体，而旅游业正是关系到千家万户美好生活的幸福产业。

在当前经济新常态背景下，我国旅游业保持了快速发展的良好态势，2016年国内旅游达到44.4亿人次，增长11%。全域旅游发展理念得到深入贯彻，从景点旅游到全域旅游的转变，也开创了一个旅游大发展的新时代。“旅游+”战略实施，旅游同农业、旅游同工业的融合还在继续，特别是在服务业内部，旅游业同文化、体育、信息技术、租赁等的融合更为迅猛。这种融合使得旅游产业投资和创新更为活跃，旅游新消费、新业态、新模式不断涌现。自驾游便是其中的佼佼者。随着小汽车进入寻常百姓家，将会有越来越多的人参与自驾游，相关产业将面临广阔的发展前景。

更好地为大众的自驾出行服务，是旅游行业 and 旅游研究者的责任。作为国内第一份专门研究自驾车旅游发展的报告，《中国自驾游发展报告（2016~2017）》已经推出第四本。经过研究团队五年的坚持，报告已经成为自驾游领域的权威成果，并在推动国家层面自驾游政策和标准出台方面，贡献了应有的力量。我们欣喜地看到，从2014年开始，旅游领域关于自驾游的各项政策频繁出台，特别是，2016年国家旅游局等六部委出台的《关于加快推进2016年自驾车房车营地建设的通知》，国家旅游局、发改委、工信部等11部门的《关于促进自驾车旅居车旅游发展的若干意见》，2017年3月交通运输部、国家旅游局等出台的《关于促进交通运输与旅游融合发展的若干意见》，都对自驾游领域进行了明确的规范和系统的谋划。为自驾游未来的发展，提供了政策指导，夯实了基础。可谓恰逢其势，正当其时！

今年的这本报告，既包含行业的最新探索和实践，有来自露营地、房车企业、自驾游目的地、自驾游俱乐部最鲜活、最生动的实践和探索，也包含了汽车租赁、汽车共享、物联网技术应用等模式和技术创新，同时还有行业总体情况的扫描以及发展趋势和现实问题的剖析，内容丰富、生动有趣。

在报告即将付梓之际，我向所有参与和支持本项研究，参与和支持报告策划、组织、撰写的人员和机构表示衷心的感谢！也希望本报告的研究团队一如既往地保持研究热忱，投入为人民美好生活服务的大潮中去！

马长

中国旅游改革发展咨询委员会专家委员
中国社会科学院财经战略研究院副院长、研究员

2017年10月于北京

目 录

CONTENTS

第一部分 总报告

中国自驾车、旅居车与露营旅游发展报告(2016~2017)	/2
-------------------------------	----

第二部分 理论篇

2017 中国自驾游发展政策路径选择	吴金梅 / 34
《自驾游目的地基础设施和公共服务指南》标准解读	刘汉奇 付磊 / 43
迎接全面自驾游时代	魏小安 / 62
面向未来 构建新型自驾游供给体系	马聪玲 / 73
自驾游与道路体系供给	
——中国国家旅游风景道体系构建	余青 魏宇 / 82

第三部分 地方篇

2016~2017 年国内各地自驾游大型活动概述	程泓 / 90
内蒙古奈曼旗打造最美自驾游目的地	陈静 / 100
政府规划 市场运作 全力打造自驾露营旅游产业	黄铮 / 105
郴州加快自驾游目的地建设的实践	吴其龙 何建雄 / 108
四川攀枝花自驾游发展的实践与探索	李福惠 / 111

第四部分 行业篇

自驾游俱乐部的二次创业	李冠杰 / 120
露营地开发方法论 1.0	
——中国露营地开发的一般性规律及工具	莫克力 / 125
新时期自驾游俱乐部的探索与创新	
——北京目标行动自驾游集团的做法及打算	赵湘杰 / 141
露营地与度假村的区别	贺伟 / 148
中国道路救援行业的变革与发展	王蓓黎 / 152
从跨界角度浅谈中国露营地行业发展	孙建东 / 165
自驾宝共享“社群+”催化自驾游产业与移动互联网的融合	谢泽栋 / 174
营地一体化运营和管理	
——来自露云娜美的探索	郭珈铭 / 185

第五部分 创新篇

易开出行分时租赁业务在旅游场景应用的探索与实践	赵健 王妍 / 190
-------------------------------	-------------



悟空自驾游：模式创新和差异化服务提升自驾游体验	朱旭 / 199
互联网 + 自驾游的大发展要厘清四大关系	程超功 / 204
途居连锁露营品牌探索发展的经验	齐文 / 210
多维布局 途牛开拓自驾游蓝海市场	冒新星 / 216
物联网技术构筑智慧自驾体系	桂斌 / 223

第六部分 附 录

2017 年自驾车、房车露营旅游信息数据采集点名单	/232
后 记	/241

第一部分

总报告

中国自驾车、旅居车与露营旅游发展报告（2016~2017）^①

一、发展历程

（一）自驾游发展历程

中国现代意义上的自驾车旅游，始自 20 世纪 90 年代汽车进入家庭，并于新世纪之初随着汽车的快速普及而蓬勃发展。从汽车进入国人生活至今，我国的自驾游发展有三个主要阶段，分别为：从无到有；从小到大；从多到好，从大到强。现在正处于第三阶段（即新阶段）。

1. 三个主要阶段

第一个阶段，是从 20 世纪 90 年代到世纪末，从无到有。在 80 年代也有特定群体的自驾车旅行团，但不属于常态。进入 90 年代，与私家车初始增长的节奏同步，人们开始尝试以自驾车的方式出游。但是这段时期，汽车依然是奢侈品，价格高，产量低，只有在北上广等一线城市有不多的家庭和个人拥有汽车。自驾游人群也集中在这些一线城市。据现有资料显示：国内最早一批自驾游俱乐部是成立于 1995 年的北京枫宝汽车俱乐部，以及随后成立的北京目标行动俱乐部。由于基数小，即使增长率高，自驾游的绝对规模依然偏小，市场比重很低。

第二个阶段，是新世纪之初的“十五”开端到“十二五”末，从小到大。国民经济和社会发展“十五”规划首次提出“鼓励汽车进入家庭”。2003 年是自驾游发展的重要年份，一方面是私家车普及到一定程度；另一方面，“非典”疫情极大地制约了团队旅行，也导致自驾游等自助旅行方式迅速兴起。“十一五”期间，汽车

^① 报告作者为中国旅游车船协会、中国社会科学院旅游研究中心、新疆大美丝路房车露营投资管理有限公司、北京同和时代旅游规划设计院。



厂商产能扩张,国产品牌集体爆发,私家车越来越普及,自驾游比重逐渐超越组团游。尤其是2008年之后,包括4万亿投资在内的基础设施建设加速,全国高速公路网形成,自驾游需求迅速释放,到“十二五”期间,自驾游游客已经成为最大的出游群体。

第三个阶段,是讲究品质,集约型发展的新阶段,从多到好,从大到强。从20世纪90年代到“十二五”末,自驾游从无到有,从小到大,是典型的数量型增长的阶段。2016年对于中国自驾游发展来说是具有特殊意义的一年,以国家颁布促进自驾游发展政策,专门的标准、业态和行业组织陆续形成,自驾游人群走向成熟等为标志,意味着从“十三五”开始,自驾游开始进入讲规范、重品质、求效益的第三个阶段,即集约型发展阶段。

2. 进入新阶段的条件

一是自驾游发展的基础稳固。首先,国民休闲观逐步形成,休闲成为人们生活的重要内容。《国民旅游休闲纲要(2013—2020)》的颁布从国家战略层面确立了休闲发展的基础性,休闲属于基本人权的范畴。其次,旅游业进入大众化、普遍化时代,旅游活动变成国民的重要生活消费,全域旅游成为城乡发展的重要目标。

二是从量变到质变的条件具备。这些条件主要表现在:私家车保有量持续增长、驾驶员数量逐年增加、汽车租赁市场良性发展;全国公路网络已经形成,高铁、航空网络基本形成,立体交通网络时代到来;带薪休假制度逐步落实,假期高速公路免费常态化;自驾游群体比重大,要素业态多,专业服务要求和消费者维权意识增强。从目前看,这些条件均已经具备。

3. 新阶段的标志和特征

自驾游进入新阶段的主要标志和特征有:国家和地方等多层面出台专项政策和规划,突破发展瓶颈,优化发展环境;相应的国家标准、行业标准、地方标准体系逐步形成;自驾游行业组织普遍成立,覆盖面广;新业态、新产品、新品牌频繁出现,资本活跃;总体市场规模的增长率趋缓,人均花费增长加速;自驾游目的地成为大量目的地的目标定位,各地积极发展面向自驾游的公共服务和基础设施。在2016年,这些特征均已出现,这标志着自驾游开始进入到提质增效的集约型发展阶段。

（二）旅居车和露营旅游发展历程

现代意义上的露营，是休闲露营，即不以生产、生活用途为目的的露营。同样，现代意义上的旅居车也不是以生产、生活用途为目的的车辆，而是休闲旅居车。旅居车是外来语，英文为 Recreational Vehicle，简称 RV，即休闲用车的意思。

在旅游领域，最早进入中国的现代意义上的旅居车是 1986 年由当时的北京京旅旅游汽车公司进口的 40 辆，用于外宾旅游接待。后来京旅汽车公司并入首都汽车公司。这些最早进入中国的旅居车有些报废，有些散落在各地。大家对于房车旅游的认识，大多数来自于 1999 年的贺岁电影《不见不散》，当时葛优开的那辆房车真的拉风至极，令人耳目一新，记忆深刻。中国第一辆拥有完全自主知识产权的自行式房车，是 2001 年在中天房线下线的。最早的有接待能力的房车营地，是中天行在新疆的喀纳斯露营地，于 2003 年开业；随后中天行的翡翠岛（2004 年）、山海关（2005 年）和死海（2005 年）等地的露营地也相继投入运营。

由此可见，旅居车和露营旅游的启动年是在 2003 年，与自驾游的爆发年是同一年。从 2001 年第一项国产旅居车下线，房车生产经历了 10 年左右的缓慢发展时期。从 2010 年开始，最明显的变化表现在房车的销量上。当然，由于生活习惯、基础设施等方面的制约，中国的旅居车的绝对数量还是非常低的。根据相关数据，在 2010 年，全国的房车销售量为 900 台左右，这个数据比 2009 年增长了 50%，2010 年年底的全国房车保有量约为 4500 辆。而在 2010 年，美国全年房车销售 242300 辆，其中自行式房车 25200 辆，拖挂式房车 217100 辆，全美房车的保有量是 880 万辆。2010 年，港中旅集团在北京密云的南山房车露营地建成开业，该营地无论在规模还是在功能上都具有标志性。

2014 年也是旅居车和露营旅游最为重要一年。这一年，首旅集团在北京延庆建设的龙湾露营公园建成，并举办了第八十届世界汽车房车露营大会。从国家层面对露营产业的重视，最早明确的是 2014 年 10 月 29 日，李克强总理主持召开国务院常务会议，要求重点推进六大领域消费，其中包括升级旅游休闲消费，建设自驾车、房车营地。这是在国家层面第一次鲜明地提出推进营地建设。2014 年，全国休闲标准化技术委员会组织研制休闲露营地国家标准。2015 年 10 月 13 日，国家质量监督检验检疫总局、国家标准化管理委员会正式发布了《休闲露营地建设与服务规



范》系列国家标准。

回顾发展历程,会发现旅居车和露营有几个标志性的时间节点。2001年是房车生产元年,2003年房车营地建设元年,2010年是露营地发展元年,2014年是露营地政策元年,2015年是露营地标准元年。由2001年算起至2017年,中国的旅居车露营旅游已经经历了18个年头。就像一个人开始进入了青年阶段,身体器官已发育成熟,但精神思想尚未成型。对行业来说,消费需求已经兴起,市场容量不断增长,但真正的供给侧,无论是设施、产品还是服务,依然存在诸多的短板,还需要继续发育,不断规范,沉淀优化,走向成熟。

自驾车、旅居车和露营旅游的十个NO.1

第一个自驾游俱乐部,1995年,北京枫宝汽车俱乐部。

第一台自主知识产权的旅居车下线,2001年,中天房车。

第一个具备接待能力的房车露营地,2003年,中天行新疆喀纳斯营地。

第一次全国性房车露营旅游大会,2008年由中国旅游协会主办的“首届中国露营旅游论坛”。

第一次全国性自驾游行业发展大会,2012年由中国旅游车船协会组织的“首届全国自驾车旅游发展峰会”。

第一个汽车旅游营地体育行业标准,2013年,国家体育总局发布的《汽车露营地开放条件和要求》。

第一个全国自驾游年度报告,2013年,中国旅游车船协会、中国社会科学院旅游研究中心发布的《中国自驾游年度发展报告》。

第一次将自驾车房车营地纳入国家推进的工作领域,2014年10月29日,李克强总理主持的国务院常务会议。

第一个自驾车露营地国家标准,2015年,《休闲露营地建设与服务规范》。

第一个自驾游行业服务标准,2015年,《自驾游管理服务规范》。

二、发展背景与条件

(一) 社会经济背景

1. 2016 年总体情况

2016 年世界经济低速增长，中国进入全面建成小康社会的决胜阶段，在经济发展的新常态下，坚持供给侧改革，坚持创新驱动发展，经济运行保持在合理区间，实现了“十三五”时期的良好开局。2016 年全年实现国内生产总值 74.4 万亿元，比上年增长 6.7%。全国居民人均可支配收入 23821 元，比上年增长 8.4%，扣除价格因素，实际增长 6.3%。全国居民人均消费支出 17111 元，比上年增长 8.9%，扣除价格因素，实际增长 6.8%。按常住地分，城镇居民人均消费支出 23079 元，增长 7.9%。

2. 消费和服务业升级

“十二五”以来，消费已经成为我国经济增长的最大动力。2010 年之后，我国最终消费支出占 GDP 的比重进一步提高到 55% 左右。国内消费市场增速位居世界前列。2016 年全年社会消费品零售总额 332316 亿元，比上年增长 10.4%，扣除价格因素，实际增长 9.6%，明显高于国内生产总值增长率。

2016 年，我国经济结构进一步优化，第三产业增加值占国内生产总值的比重达到 51.6%，比上年提高 1.4%，高于第二产业 11.8%。我国经济正在经历从工业为主导的时代向服务业为主导的时代即后工业化时代转变，对精细化、高质量、多元化的生活服务业，以及金融密集、知识密集、科技密集和人力资本密集的生产性服务业的需求正在迅猛增加。

(二) 旅游业发展态势

2016 年，旅游发展理念进一步转变，从景点旅游转向全域旅游，推动旅游经济的快速增长。面对大众旅游时代的消费需求，旅游产业投资和创新更为活跃，旅游业内新业态、新模式不断涌现，跨界融合的“旅游+”发展方式更为迅猛。《中国旅游统计公报 2016》显示：2016 年国内旅游 44.4 亿人次，比上年同期增长 11.0%，出境旅游 2.6 亿人次，增长 3.9%，全年实现旅游总收入 4.69 万亿元，增长 13.6%。



国内旅游中,城镇居民 31.95 亿人次,增长 14.03%,农村居民 12.4 亿人次,增长 4.38%。国内旅游收入 3.94 万亿元,增长 15.19%。其中城镇居民花费 3.22 万亿元,增长 16.77%,农村居民花费 0.71 万亿元,增长 8.56%。中国旅游业进入大众化发展时代。

1. 旅游消费的散客化趋势

近年来,散客成为旅游市场的主体人群。2009 年,国内旅游人数 19.02 亿人次,经旅行社有组织接待的过夜旅游者约占 7.2%。统计数据显示,这个比例逐年下降,2010 年为 6.7%,2011 年和 2012 年分别为 6.4% 和 5.5%,2013 年为 4.5%,2016 年的比重接近 4%。国内旅游已经呈现出明显的散客化、自助式特征。自驾车出行是散客旅游的主要方式,在一些新兴的休闲旅游区和乡村旅游区,100% 接待的都是自驾游散客。

2. 旅游产业的全域化格局

2016 年全国旅游工作会议上提出要推动旅游从“景点旅游”向“全域旅游”转变。“十三五”期间,各地转变旅游发展观念,落实全域旅游发展。从 2009 年到 2017 年 3 月,全国 21 个省(区、市)成立了旅游发展委员会,开始建立综合协调的管理体制。2016 年 2 月,国家旅游局公布第一批“国家全域旅游示范区”名单 262 家,接着在 2016 年 11 月,公布了第二批 238 家名单,两批共计 500 个地方入选,全域旅游在全国各地迅速布局。

(三) 设施和条件

1. 道路及设施建设

截至 2016 年年底,全国公路总里程 469.63 万公里,比上年增加 11.90 万公里。公路密度 48.92 公里/百平方公里。全国四级以上等级公路里程 422.65 万公里,比上年增加 18.03 万公里。高速公路里程 13.10 万公里,增加 0.74 万公里。

各行政等级公路里程分别为:国道 35.48 万公里(其中普通国道 10.61 万公里)、省道 31.33 万公里,县道 56.21 万公里,乡道 114.72 万公里,村道 225.05 万公里。全年完成公路建设投资 17975.81 亿元,比上年增长 8.9%,其中高速公路建设完成投资 8235.32 亿元,增长 3.6%,普通国省道完成建设投资 6981.28 亿元,增长 14%,

农村公路建设完成投资 3659.20 亿元，增长 13.4%。

2. 机动车和驾驶员

随着生活水平的提升，汽车需求旺盛，汽车保有量增长迅猛。截至 2016 年年底，全国机动车保有量达 2.9 亿辆，其中汽车 1.94 亿辆，机动车驾驶人 3.6 亿人，其中汽车驾驶人超过 3.1 亿人。到 2016 年年末，全国私人汽车保有量 16559 万辆，增长 15.0%，私人轿车 10152 万辆，增长 15.5%。全国有 49 个城市的汽车保有量超过百万辆，18 个城市超过 200 万辆，6 个城市超过 300 万辆。其中，汽车保有量超过 200 万辆的 18 个城市依次是北京、成都、重庆、上海、深圳、苏州、天津、郑州、西安、杭州、武汉、广州、石家庄、东莞、南京、青岛、宁波、佛山。

3. 出行方式发生变化

2016 年，旅游休闲出行方式发生显著变化，高铁旅游、公路旅游成为旅游的主流。全年旅客运输总量 192 亿人次，比上年下降 1.2%。其中，公路运输下降显著，全年 156.3 亿人次，比上年下降 3.5%，铁路运输和民航均呈现增长态势，比上年增长 11% 和 11.8%。可以看出，个人自驾出行对公路客运存在不小的替代，特别是随着国内高铁和民航的快速发展，“高铁 + 自驾”，“飞机 + 自驾”的落地自驾方式的发展也如火如荼。对广大没有私家车的大众旅游者来说，共享汽车、汽车租赁业的快速和个性化发展，也为他们的旅游出行提供了多种实现方式。

4. 节假日高速路免费

2016 年《重大节假日免收小型客车通行费实施方案》继续实施，免费通行时间为春节、清明节、劳动节、国庆节等国家法定节假日，以及国务院办公厅文件确定的上述法定节假日连休日。全年共计免费通行 20 天，免费政策的实施显著降低了自驾出行的成本。经过过去 5 年的实施，该项政策已经成为惯例，政策效应趋于平稳，对于节假日高速路拥堵状况，人们也已有所预期，并逐渐形成了应对之策，自驾错峰出行已经成为很多游客的常用办法。

（四）政策与公共设施与服务

2016 年，与自驾车、旅居车和露营旅游有关的政策法规密集出台，特别是国



家层面对这一新兴领域极为关注。先后出台的文件包括国家旅游局、公安部、交通运输部等六部委联合下发的《关于加快推进2016年自驾车房车营地建设的通知》、国家旅游局会同10个部门印发的《关于促进自驾车旅居车旅游发展的若干意见》等。《自驾游目的地基础设施与公共服务指南》行业标准也制定完成。高速公路服务区、旅游景区、旅游集散中心等场所针对自驾游的公共设施和服务得到改善。

三、2016年形势与特征

(一) 自驾游总体态势

2016年中国自驾游人数平稳增长,总人数达26.4亿人次,比上年增长12.8%,占国内出游总人数的59.5%。从近5年的自驾车出游人数统计情况来看,自驾出游人数持续增长,出游人数占国内旅游人数比例稳定在半数以上,略有波动。从地域上来看,因经济发展水平、交通基础设施、旅游吸引物等不同,各省区市的自驾游人数占比也有差异,最低为49%,最高为65%。(见图1)



图1 2012~2016年自驾游人数

从自驾游类型来看,周边自驾是自驾游的最主要类型,占比84.32%。出境自驾游是很多人所向往的,但因各种主客观条件限制,虽然渐成风尚,但占比还较小。(见图2)