

④ 交通邮电互联网 软件业统计报表制度

(2023 年统计年报和 2024 年定期统计报表)

国家统计局制定
无锡市统计局印制
2023年12月

本报表制度根据《中华人民共和国统计法》的有关规定制定

《中华人民共和国统计法》第七条规定：国家机关、企业事业单位和其他组织以及个体工商户和个人等统计调查对象，必须依照本法和国家有关规定，真实、准确、完整、及时地提供统计调查所需的资料，不得提供不真实或者不完整的统计资料，不得迟报、拒报统计资料。

《中华人民共和国统计法》第九条规定：统计机构和统计人员对在统计工作中知悉的国家秘密、商业秘密和个人信息，应当予以保密。

本制度由国家统计局负责解释。

目 录

一、总说明.....	1
二、报表目录.....	2
三、调查表式.....	3
(一) 基层年报表式.....	3
载货汽车能源消费.....	3
(二) 基层定报表式.....	4
运输邮政重点企业业务量及经营情况.....	4
重点港口企业生产经营情况.....	6
(三) 综合年报.....	7
全省(区、市)公路货物运输能源消费.....	7
全省(区、市)营业性货物运输车辆按车型分类数量.....	8
(四) 综合定报.....	9
公路、水路营业性客货运输经营情况.....	9
四、主要指标解释.....	10
(一) 电信、互联网、软件.....	10
(二) 公路运输.....	11
(三) 水路运输.....	12
(四) 港口.....	13
(五) 城市公共交通.....	13
(六) 民用航空运输.....	14
(七) 邮政.....	15
(八) 铁路运输.....	16
(九) 管道运输.....	18

一、总 说 明

（一）为了解全国交通运输邮电互联网软件业生产经营活动的基本情况以及交通运输业能源消费情况，为各级政府制定政策和计划以及进行经济管理与宏观调控提供依据，依照《中华人民共和国统计法》，制定本制度。

（二）本制度是国家统计调查的一部分，是国家统计局对各省、自治区、直辖市统计局和国务院有关部门的综合要求。各地区、各部门应按照全国统一规定的计算方法、统计口径、综合范围和填报目录，认真组织实施，按时报送。

（三）本制度包括由国务院各运输邮电互联网软件部门、公安部以及各省、自治区、直辖市统计局报送的报表。

（四）本制度综合年报的统计范围为铁路、公路、水路、港口、民航、管道运输企业、城市公交企业、邮政企业、通信运营企业、软件和信息技术服务业企业。

（五）本制度中有关铁路、公路、水路、城市公交、港口、民航、管道运输、邮政、电信、互联网和软件业等相关业务报表，由各有关业务主管部门报送；全国民用车辆拥有量年报，由公安部报送；公路能源消费报表由各省（区、市）统计局负责具体组织实施与报送，各省（区、市）交通厅（局、委）负责向同级统计局提供调查所需的营业性运输车辆数和水路运输企业名录等有关数据；运输邮政重点企业业务量及经营情况和重点港口企业生产经营情况报表由从事公路、水路货物运输及快递业务的重点法人单位和从事港口货物装卸服务业务的重点法人单位报送。公路货运量、货物周转量等统计指标的加工利用了ETC（电子不停车收费系统）的收费数据作为数据源。上述报表报送国家统计局服务业统计司部门信息处。通信地址：北京市西城区月坛南街57号；邮政编码：100826；邮箱地址：dczxjtc@stats.gov.cn；电话：010-68782936、68782904、68782908、68782932、68782924（传真）。

（六）本制度中凡以“万元”为计量单位的指标，均保留一位小数。

（七）本制度统计报表中标“—”的指标免填。

二、报表目录

表号	表名	报告期别	统计范围	报送单位	报送日期及方式
（一）基层年报表式					
D103 表	载货汽车能源消费	年报	各地区抽中的在道路运输管理部门登记注册的从事公路运输的营业性载货汽车	各级统计局	年后 3 月底前网上填报
（二）基层定报表式					
D201 表	运输邮政重点企业业务量及经营情况	季报	各地区公路、水路货运重点法人单位以及 2022 年全年营业收入在 2 亿元以上的快递企业	法人单位	季后 15 日 18:00 前网上填报
D202 表	重点港口企业生产经营情况	季报	相关省（区、市）港口法人企业 2023 年 1-9 月货物吞吐量合计占本省（区、市）港口货物吞吐量 60% 以上的重点港口法人单位	法人单位	季后 20 日 18:00 前网上填报
（三）综合年报表式					
D347 表	全省（区、市）公路货物运输能源消费	年报	各地区在道路运输管理部门登记注册的从事公路运输的营业性载货汽车	各省、自治区、直辖市统计局	年后 4 月底前网上填报
D348 表	全省（区、市）营业性货物运输车辆按车型分类数量	年报	各地区在道路运输管理部门登记注册的从事公路运输的营业性载货汽车	各省、自治区、直辖市统计局	年后 3 月底前网上填报
（四）综合定报表式					
D407 表	公路、水路营业性客货运输经营情况	月报	在交通运输主管部门登记注册从事营业性客货运输的公路运输工具和船舶	各省、自治区、直辖市统计局	月后 20 日前网上填报（1 月免报）

三、调查表式

(一) 基层年报表式

载货汽车能源消费

表号: D 1 0 3 表
制定机关: 国家统计局
文号: 国统字(2023) 88号
有效期至: 2 0 2 4 年 6 月

2 0 年

一、车辆基本情况

车主(司机)姓名		联系电话(固话含区号)	
车牌号码		标记吨位(吨)	
总质量(吨)			

车辆所属类型(选择)

汽油车(X 标记吨位)	柴油车(X 标记吨位)	天然气车(X 标记吨位)
21. X>0 吨 <input type="checkbox"/>	22. X≤4 吨 <input type="checkbox"/> 23. 4吨<X≤8 吨 <input type="checkbox"/> 24. 8吨<X≤20 吨 <input type="checkbox"/> 25. X>20 吨 <input type="checkbox"/>	26. X>0 吨 <input type="checkbox"/>

二、主要指标

指标名称	计量单位	代码	本年数
甲	乙	丙	1
百公里耗油(气)	升(立方米)/百公里	01	
全年行驶里程	公里	02	
全年加油费用	元	03	

填表人:

联系电话:

报出日期: 2 0 年 月 日

说明: 1. 本表由各级统计局报送。

2. 统计范围: 各地区抽中的在道路运输管理部门登记注册的从事公路运输的营业性载货汽车。

3. 报送日期及方式: 各级统计局年后 3 月底前进行网上填报; 省级统计机构 4 月 15 日前完成数据审核、验收、汇总。

4. 本表“天然气车”包括压缩天然气车(CNG)和液化天然气车(LNG), “百公里耗油”指标均按照“立方米/百公里”的单位填报数据; 汽油车和柴油车的“百公里耗油”指标按照“升/百公里”填报。

(二) 基层定报表式

运输邮政重点企业业务量及经营情况

统一社会信用代码□□□□□□□□□□□□□□□□□□□□

表号: D 2 0 1 表
制定机关: 国家统计局
文号: 国统字(2023)88号
有效期至: 2025年1月

单位详细名称: 20 年 季

一、企业基本情况

Table with 3 rows: 01 企业主要业务类别, 02 自营货运车辆数, 03 自营货运船舶数

二、企业生产经营情况

公路、水路运输企业填报

Table with 5 columns: 指标名称, 单位, 本年(本季, 1-本季), 上年同期(本季, 1-本季)

快递企业填报

Table with 5 columns: 快递业务量, 万件, 本年, 上年同期

三、企业经营情况问卷

04 本季企业主要业务范围: ①省际运输 □ ②省内跨市(区)运输 □ ③市(区)内运输 □ ④国际运输 □
05 本季企业货运量(快递业务量)比上季度变化情况: (选1, 跳转06题; 选2, 跳转07题; 选3, 直接跳转08题)
06 本季企业货运量(快递业务量)比上季度增加的主要原因是: ①市场运输需求旺盛, 订单增多 □ ②运输效率上升, 运输时间缩短 □
07 本季企业货运量(快递业务量)比上季度下降的主要原因是: ①市场运输需求不足, 订单减少 □ ②成本增加, 利润空间小, 接单意愿下降 □
08 本季影响运输效率的主要因素有(可选1-3个): ①道路(航线)不畅通 □ ②政策渠道不畅通, 运输环节增加 □ ③港口、场站、网点等装卸时间增加 □
09 本季企业的经营效益比上季度变化情况: (选1, 跳转10题; 选2, 跳转11题; 选3, 直接跳转12题)
10 本季企业的经营效益比上季度上升的主要原因(可选1-3个): ①企业订单量增多 □ ②运价比上月提高 □ ③信息化水平(包括车货匹配平台、仓配一体服务平台、货物跟踪系统等信息化技术应用)提升, 运营效率提高 □
11 本季企业的经营效益比上季度下降的主要原因(可选1-3个): ①企业订单量减少 □ ②运价比上月降低 □ ③运营成本上升 □ ④运营效率下降 □
12 本季运送货物的运输成本比上季度上涨的主要原因有(可选1-3个): ①油价上涨 □ ②通行成本增加 □ ③空驶率提高 □ ④驾驶员、船员等人工成本提高 □
13 本季享受政策优惠的效果: 效果明显 效果一般 无明显效果 未享受该类政策

单位负责人: 填表人: 联系电话: 分机号: 报出日期: 20 年 月 日

说明: 1. 统计范围: 公路、水路货运重点法人单位以及2022年全年营业收入在2亿元以上的快递企业。其中, 各地区调查公路、水路货运重点法人单位数量及要求见附录(三)。

2. 报送日期及方式：调查单位季后 15 日 18:00 前独立自行网上填报；省级统计机构季后 17 日 12:00 前完成数据审核、验收、上报。
3. 审核关系：①第 04、05、06、07、09 题为单选，只能选取其中一项；08、10、11、12 题可多选；选了“其他”项，“请注明”内容不能为空；
- ②06 和 07 题要根据 05 题填报情况选择性填报，如 05 题选择“①上升”，只填报 06 题；选择“②下降”，只填报 07 题；选择“③基本持平”，06 和 07 题均不填报，直接填报 08 题。
- ③09 和 10 题要根据 08 题填报情况选择性填报，如 09 题选择“①上升”，只填报 10 题；选择“②下降”，只填报 11 题；选择“③基本持平”，10 和 11 题均不填报，直接填报 12 题。

重点港口企业生产经营情况

统一社会信用代码□□□□□□□□□□□□□□□□□□□□

表号：D 2 0 2 表
制定机关：国家统计局
文号：国统字（2023）88号
有效期至：2025年1月

单位详细名称： 2 0 年 季

指标名称	计量单位	代码	本年		上年同期	
			本季	1-本季	本季	1-本季
甲	乙	丙	1	2	3	4
一、生产						
货物吞吐量	万吨	01				
其中：外贸吞吐量	万吨	02				
其中：集装箱吞吐量	万 TEU	03				
二、效益						
营业收入	千元	04				
营业成本	千元	05				
营业利润	千元	06				

- 本季企业货物吞吐量比去年同期上升的主要原因是
 ①市场需求大，订单增多 ②企业在生产能力和效率等方面有提升 ③政策支持力度大
 ④其他，请注明 _____

- 本季企业货物吞吐量比去年同期下降的主要原因是
 ①市场需求不足，订单减少 ②市场竞争激烈，企业竞争力不足 ③受自然灾害或其他突发事件影响
 ④企业生产能力或效率下降 ⑤其他，请注明 _____

- 本季企业营业利润比去年同期上升的主要原因是
 ①作业量增多，收入增加 ②营业成本降低 ③税负减少 ④销售、管理或财务费用减少
 ⑤投资等其他收益增加 ⑥其他，请注明 _____

- 本季企业营业利润比去年同期下降的主要原因是
 ①作业量减少，收入减少 ②营业成本增加 ③税负增加 ④销售、管理或财务费用增加
 ⑤投资等其他收益减少 ⑥其他，请注明 _____

- 本季企业经营面临的主要问题
 ①市场不景气，订单减少 ②用工成本高 ③资金紧张 ④企业税负重 ⑤融资成本高
 ⑥同行业竞争激烈 ⑦其他，请注明 _____

- 对本季企业经营状况的判断 ①良好 ②一般 ③不佳

- 对未来三个月企业生产经营情况的预计 ①上升 ②持平 ③下降

- 本企业主要作业港口为 ①沿海港口 ②内河港口

单位负责人： 填表人： 联系电话： 分机号： 报出日期：20 年 月 日

说明：1. 统计范围：相关省（区、市）港口法人企业 2023 年 1-9 月货物吞吐量合计占本省（区、市）港口货物吞吐量 60% 以上的重点港口法人企业。

2. 报送日期及方式：调查单位季后 20 日 18:00 前独立自行网上填报；省级统计机构季后 22 日 12:00 前完成数据审核、验收、上报。

3. 审核关系：①第 1-5 题可多选，选了“其他”项，“请注明”内容不能为空；第 1-2 题和第 3-4 题要根据表中填报的逻辑关系分别选择其中 1 题进行填报；
 ②第 6-8 题为单选，只能选取其中一项；
 ③货物吞吐量（01）>外贸吞吐量（02）。

(三) 综合年报

全省(区、市)公路货物运输能源消费

表号: D 3 4 7 表
 制定机关: 国家统计局
 文号: 国统字(2023) 88号
 有效期至: 2024年6月

综合机关名称: 20 年

指 标	计量单位	代码	载货汽车						
			汽油		柴油		天然气		
			I	I	II	III	IV	I	
甲	乙	丙	1	2	3	4	5	6	
调查车辆数	辆	01							
百公里耗油(气)	升(立方米)/百公里	02							
单车平均燃油(气)消费量(1)	升(立方米)	03							
单车平均燃油(气)消费量(2)	升(立方米)	04							
营运车辆总数	辆	05							
燃油(气)消费总量(1)	万升(万立方米)	06							
燃油(气)消费总量(2)	万升(万立方米)	07							

单位负责人: 填表人: 报出日期: 20 年 月 日

- 说明: 1. 本表由各省(区、市)统计局报送。
 2. 统计范围: 各地区在道路运输管理部门登记注册的从事公路运输的营业性载客和载货汽车。
 3. 报送日期及方式: 年后4月底前FTP。
 4. 03是用百公里耗油(气)、行驶里程及调查车辆数推算得出。
 5. 04是用加油(气)费用、燃油(气)单价及调查车辆数推算得出。
 6. 审核关系:
 (1) 06=03×05 (2) 07=04×05
 7. 具体载货汽车分类、调查车辆数确定及推算方式见附录(一)。

全省(区、市)营业性货物运输车辆按车型分类数量

表号：D 3 4 8 表
制定机关：国家统计局
文号：国统字(2023)88号
有效期至：2024年6月

省(区、市)： 20 年

车辆类型	燃油类型	类别	标记客位 X(座)	车辆总数(辆)
甲	乙	丙	丁	1
载货汽车	汽油	I	X>0 吨	
	柴油	I	X≤4 吨	
		II	4吨<X≤8 吨	
		III	8吨<X≤20 吨	
		IV	X>20 吨	
	天然气	I	X>0 吨	

单位负责人： 填表人： 联系电话： 报出日期：20 年 月 日

- 说明：1. 本表由各省(区、市)统计局报送，相关数据由各地区交通厅(局、委)提供。
 2. 统计范围：各地区在道路运输管理部门登记注册的从事公路运输的营业性载客和载货汽车。
 3. 报送日期及方式：年后3月底前网上填报。

(四) 综合定报

公路、水路营业性客货运输经营情况

表号: D 4 0 7 表
 制定机关: 国家统计局
 文号: 国统字(2023)88号
 有效期至: 2025年1月

综合机关名称: 20 年 月

指标名称	计量单位	代码	本年		上年同期	
			本月	1-本月	本月	1-本月
甲	乙	丙	1	2	3	4
1. 公路						
货运量	万吨	01				
货物周转量	万吨公里	02				
客运量	万人	03				
旅客周转量	万人公里	04				
2. 水路						
货运量	万吨	05				
货物周转量	万吨公里	06				
客运量	万人	07				
旅客周转量	万人公里	08				

单位负责人: 填表人: 报出日期: 20 年 月 日

- 说明: 1. 本表由各省(区、市)统计局报送。
 2. 统计范围: 在交通运输主管部门登记注册从事营业性客货运输的公路运输工具和船舶。
 3. 报送日期及方式: 月后20日前网上填报。

四、主要指标解释

(一) 电信、互联网、软件

电信业务总量 指以货币形式表现的电信企业为社会提供各类电信服务的总数量。计算方法为各类电信业务的实物量分别乘以相应的不变单价, 求出各类电信业务的货币量后加总求得。该指标反映了一定时期电信通信业务发展的总成果, 是观察电信通信业务发展变化总趋势的综合性指标。

电信业务收入 指电信企业经营的基础电信业务和增值电信业务所取得的资费收入, 以及电信企业之间网间互联电信业务的结算收入。

长途光缆线路长度 指用以实现光信号传输的长途光缆线路的实际长度。架空的光缆按实际杆路长度统计; 埋设于地下、管道、水底、海底的光缆按沟长统计。

移动电话交换机容量 指移动电话交换机根据一定话务模型和交换机处理能力计算出来的最大同时服务用户的数量。

移动电话基站数 指为小区服务的无线收发信设备, 处理基站与移动台之间的无线通信, 在移动交换机与移动台之间起中继作用, 监视无线传输质量的全套设备数。

互联网宽带接入端口 指用于接入互联网用户的各类实际安装运行的宽带接入端口的数量, 不包括窄带拨号接入端口。按照目前互联网宽带接入的主要技术方式, 分别包括 xDSL 用户端口、LAN 用户端口和 FTTH/O 端口。

固定电话主叫通话时长(含 IP) 指报告期内电信企业固定电话用户作主叫, 拨打的所有去话通话时长。包括拨打本电信企业或其他电信企业的固定或移动电话用户, 经本电信企业或其他电信企业固定或移动电路接续的全部去话通话时长。

移动电话通话时长 指报告期内本电信企业移动电话用户, 在非漫游、漫游出访状态下拨打或接听其他电话用户的所有去话和来话通话时长。

移动短信业务量 指电信企业移动电话用户通过移动通信网络短信平台使用移动短信业务的通信量。

移动电话用户 指报告期末通过移动电话交换机进入移动电话网的全部电话用户。

4G 移动电话用户 指报告期末在计费系统拥有使用信息, 占用 4G 网络资源的在网用户。包括使用了 4G 业务或终端的用户。

5G 移动电话用户 指报告期末在计费系统拥有使用信息, 占用 5G 网络资源的在网用户。包括使用了 5G 业务或终端的用户。

固定电话用户 指在电信企业登记注册, 且在报告期末实际已经接入电信企业固定电话网(包括局用电话交换机、接入网设备、软交换用户接入设备、无线市话设备)上的全部电话用户。包括普通电话用户、无线接入电话用户、公用电话用户、窄带综合业务数字网(N-ISDN)用户、集中用户交换机(CENTREX)用户、模拟中继线用户等。

互联网宽带接入用户 指报告期末在电信企业登记注册, 通过 xDSL、FTTx+LAN、FTTH/O 以及其他宽带接入方式和普通专线接入公众互联网的用户。互联网宽带接入用户按行政区划分为城市宽带接入用户和农村宽带接入用户; 按客户类别分为家庭宽带接入用户和政企宽带接入用户。

移动互联网用户 指报告期内通过移动通信网络接入公众互联网或 WAP 网站的用户。

移动互联网接入流量 指本企业移动电话用户(含无线上网卡用户)通过移动通信网络接入公共互

联网或 WAP 网站发生的计费流量，包括上行流量和下行流量。

物联网终端用户 指报告期末已开通物联网业务的用户。物联网终端即连接传感网络层和传输网络层，实现远程采集数据及向网络层发送数据的物联网设备。

电话普及率 指报告期行政区域总人口中，平均每百人拥有的话机数。计算公式：

$$\text{电话普及率} = \frac{\text{电话机总数(部)}}{\text{行政区域总人口数(人)}} \times 100$$

互联网宽带接入通达的行政村比重 指报告期末最少有一个电信企业的互联网宽带接入已经通达的行政村占行政村总数的比重。

IPv4 地址数 指本电信企业拥有的或在 APNIC 申请的 IPv4 地址个数之和。包括 A、B、C 类 IPv4 地址，不包括本电信企业从其他单位得到的 IPv4 地址。

IPv6 地址数 是指本电信企业拥有的或在 APNIC 申请的 IPv6 地址个数之和。不包括本电信企业从其他单位得到的 IPv6 地址。

互联网上网人数 指过去半年内使用过互联网的 6 周岁及以上中国居民人数。

软件业务收入 指企业在报告期从事软件产品、信息技术服务、嵌入式系统软件三项业务收入的合计。统计范围包括：一是在我国境内注册（港澳台地区除外），主要从事软件研发、系统集成及相关信息技术服务业务，且主营业务年收入 500 万元以上，具有独立法人资格的软件企业；二是在我国境内注册，主营业务年收入在 1000 万元以上，并有软件研发、系统集成及相关信息技术服务收入，且该收入占本企业主营业务收入 30% 以上的独立法人单位；三是在我国境内注册，主要从事集成电路设计的企业或其集成电路设计和测试的收入占本企业主营业务收入 60% 以上，且主营业务年收入 500 万元以上的独立法人单位。

（二）公路运输

公路运输 指以汽车为主在公路上运送旅客和货物的一种运输方式。具有线路网密度大、分布广、运输中转环节少等特点，适合承担短途旅客、货物运输及铁路、公路、航空港（站）的集散和接运任务。

公路里程 指在一定时期内实际达到《公路工程技术标准 JTG B01-2003》规定的技术等级的公路，并经公路主管部门正式验收交付使用的公路里程数。包括大、中城市的郊区公路，以及公路通过小城镇（指县城、集镇）街道的公路里程和公路桥梁长度、隧道长度、渡口的宽度以及分期修建的公路已验收交付使用的里程，不包括大、中城市的街道、厂矿、林区生产用道和农业生产用道的里程。两条或多条公路共同经由同一路段，只计算一次，不得重复计算里程长度。按公路技术等级分为等级公路和等外公路，其中等级公路分为高速公路、一级公路、二级公路、三级公路和四级公路。

民用汽车拥有量 指报告期末，在公安交通管理部门按照《机动车注册登记工作规范》，已注册登记领有民用车辆牌照的全部汽车数量。汽车拥有量统计的主要分类：根据汽车结构分为载客汽车、载货汽车、其他汽车；根据汽车所有者不同分为个人（私人）汽车、单位汽车；根据汽车的使用性质分为营运汽车、非营运汽车；根据汽车大小规格不同，载客汽车分为大型、中型、小型和微型，载货汽车分为重型、中型、轻型和微型。统计载客汽车、载货汽车、其他汽车合计数量。

其他类型车 指除民用汽车、摩托车及拖拉机以外的其他民用机动车辆，如简易机动车、电瓶车等。

载货挂车 指自身没有动力，需依靠机动牵引车拖带的公路载货用挂车。

机动车驾驶员 指持有正式驾驶执照的各类机动车驾驶人员。

公路营运汽车拥有量 指报告期末公路运输管理部门注册登记的未办理报废、销、转出手续从事公路运输的营业性客货汽车数量。不包括出租汽车、公共汽车。

普通载货汽车 指具有一般构造的栏板式、平板式及厢式货运汽车，包括自卸车、半挂车、厢式车等。

专用载货汽车 指具有特殊构造及附属设备从事专门用途的货运汽车，包括集装箱车、大件运输车、商品汽车运输车、冷藏保温车、罐车和其他货车。

公路货运量 指一定时期内由各种公路运输工具实际运送到目的地并卸完的货物数量。反映公路货运量的指标有发送货物吨数、到达货物吨数和运送货物吨数。

公路货物周转量 指一定时期内由各种公路运输工具实际完成的货物运量与相应的运送距离的乘积之和。计算公式为：

$$\text{货物周转量(吨公里)} = \Sigma (\text{每批货物重量} \times \text{该批货物的运送距离})$$

公路客运量 指公路运输企业及其组织的其他单位在一定时期内实际运送的旅客人数。公路客运量的计算方法：不论乘车路程远近和票价的多少，以客票为依据，“人”为计量单位；不足购票年龄的免票儿童不计算客运量。

公路旅客周转量 指一定时期内由各种公路运输工具实际运送的旅客人数与相应的运送距离的乘积之和。计算公式为：

$$\text{旅客周转量(人公里)} = \Sigma (\text{实际运送的每一旅客} \times \text{该旅客出发站与到达站间距离})$$

天然气车 指以天然气为燃料提供动力的汽车，包括压缩天然气（CNG）车和液化天然气（LNG）车。

百公里耗油 指一辆载客(或载货)汽车在公路上行驶一百公里的平均燃油消费量。

行驶里程 指一辆载客(或载货)汽车在调查报告期内运行的总公里数。

加油费用 指一辆载客(或载货)汽车在调查报告期内的加油费用。

（三）水路运输

水路运输 指利用船舶、排筏和其他浮运工具，在江、河、湖泊、水库、人工水道和海上运送旅客和货物的一种运输方式。在水运运输中，远洋及江海水运干线具有成本低、运量大的特点，适合于大宗货物的运送；支流小河运输线星罗密布，深入小港小巷，沟通城乡货物运输和人员出入。

内河航道通航里程 指在一定时期内，能通航运输船舶及排筏的天然河流、湖泊水库、运河及通航渠道的长度。包括全年季节性通航累计三个月以上的航道，不包括仅供零散流放竹、木排的河道。两省以河为界的航道里程，双方均按一半计算，以免重复。该指标可以反映内河水运网的规模、水平和发展情况。

民用运输船舶拥有量 指报告期末在水路运输管理部门注册登记的从事水上客、货运输活动的我国企业或私人拥有的营业性运输船舶（含我国企业或私人拥有的悬挂外国旗的船舶）数量。不包括非运输船舶及农业、渔业生产船舶。

机动船 又称自航船，指装有各种发动机推进装置，以机械动力行驶的船舶。

驳船 指本身无动力装置，或只设简易动力装置，依靠拖船或推船带动的平底船。

拖船 指专门拖带其他船舶、船队、木排的船舶。

船舶净载重量 指报告期末所拥有船舶的总载重量减去燃(物)料、淡水、粮食及供应品、人员及其行李等的重量及船舶常数后，能够装载货物的实际重量。

水路货运量 指在一定时期内由各种水运工具实际运送的货物数量，包括内河、沿海、远洋货运量。

水路货物周转量 指一定时期内由各种水路运输工具实际完成的货物运量与相应的运送距离的乘积之和。

水路客运量 指水运企业及其组织的其他单位在一定时期内实际运送的旅客人数。

水路旅客周转量 指水运企业和由其组织的其他单位在一定时期内实际运送的旅客人数与相应的运送距离的乘积之和。

自有和租用船舶数量 指该企业自己所有的和租用外单位的从事营业性水路运输的船舶数量，包括悬挂外国旗的船舶，不包括非运输船舶、驳船及农业、渔业生产船舶。

挂靠船舶数量 指挂靠到该企业的从事营业性水路运输的船舶数量，不包括非运输船舶、驳船及农业、渔业生产船舶。

水路企业柴油消费量 指该企业从事生产运输和行政管理等全部的柴油消费总量，包括企业租用和挂靠到该企业的从事营业性水路运输的船舶的柴油消费量。

(四) 港口

港口 指位于江河湖海或水库沿岸，具有一定的设施和条件(如装卸机械、仓库堆场、码头泊位、客运设备等)，供船舶停靠、旅客上下、货物装卸、生活物料供应或其他专门业务的地方。包括港内水域及紧接水域的陆地。按港口所处的水域分为海港、河港、湖港等；按港口是否对外国船舶开放分为对外开放港口和不对外开放港口。

港口码头长度 指报告期末港口用于靠泊船舶，进行装卸货物和上下旅客地段的实际长度，包括固定的、浮动的各种形式码头的长度。固定式码头，指顺水域自码头的一端至另一端的全部长度。浮动式码头，只计算其本身可靠泊船舶的正面长度，不包括浮动码头两端及其靠岸边的内档长度。

港口码头泊位个数 指设有系靠船舶装置、同时可供靠泊船舶的泊位数量，包括码头泊位、浮筒泊位以及供船舶锚泊的锚地泊位、水路过驳的平台泊位等。供停泊一艘船舶所备的位置，称为一个泊位。按泊位的使用性质可分为生产用泊位和非生产用泊位，按靠泊能力可分为万吨级泊位。

港口货物吞吐量 指经由水路进、出港区范围，并经过装卸的货物数量，不包括利用自然岸坡进行的装卸量。按物流流向分为进港吞吐量和出港吞吐量，按货物的贸易性质分为内贸和外贸吞吐量。按货物的类别分，可根据现行的交通行业标准《运输货物分类和代码》分类。

港口旅客吞吐量 指由水路乘船进、出港区范围的旅客人数，不包括免票儿童、船舶船员人数、轮渡和港区内短途客运的旅客人数。按旅客流向分为旅客发送量和旅客到达量。

港口柴油消费量 指该港口从事装卸生产、辅助生产和行政管理等全部的柴油消费总量。

(五) 城市公共交通

城市公共交通 指城市中供公众乘用的、经济方便的各种交通方式的总称。包括公共汽车、电车、城市轨道交通(地铁、轻轨、有轨电车、索道、缆车)、巡游出租汽车、公共轮渡等客运交通设施。

运营线路总长度 指全部运营线路长度之和。计算公式为：

$$\begin{aligned} \text{运营线路长度} &= \sum \text{各条运营线路长度} \\ &= \sum [1/2(\text{上行起点至终点里程} + \text{下行起点至终点里程} + \text{上下行终点掉头里程})] \end{aligned}$$

单向行驶的环行线路长度等于起点至终点里程与终点下客站至起点里程之和的一半，不包括折返、试车、联络线等非运营线路。

公交专用车道 指为了调整公共交通工具与其他社会车辆的路权使用分配关系，提高公共交通工具运营速度和道路资源利用率，而科学、合理设置的公共交通优先车道、专用车道(路)、路口专用线(道)、专用街道、单向优先专用线(道)等。

运营车数 指城市中用于公共交通运营业务的全部车辆数。地铁和轻轨在统计时一自然节为一辆。出租汽车指已经领取出租汽车专用牌照的运营车辆，包括技术完好的、在修的、长期行驶的以及拟报废尚未经上级机关批准的车辆。

轮渡运营船数 指用于城市客渡运营业务的全部船舶数。不含旅游客轮(长途旅游，市内供游人游览江、河、湖泊的船只)。

城市公共交通客运总量 指报告期内城市公共交通各种运输方式运送乘客的总人次。

（六）民用航空运输

民用航空运输 指利用飞机和空中航线运送旅客和货邮的一种运输方式，具有速度快和不受地形限制的特点。航空运输成本高、运量小，适合对时间要求高的运输事务。

航线条数 指定期航班营运的航线条数。按国内航线（其中：港澳航线）、国际航线分类统计。

国际航线 指航线中任一航段的起讫点（技术经停点除外）在外国领土上的航线。

国内航线 指航线中各航段的起讫点（技术经停点除外）都在国内的航线。

地区航线 指航线中任一航段的起讫点在香港、澳门或台湾的航线（经香港、澳门、台湾飞往外国的航线统计为国际航线）。

定期航班航线里程 指定期航班营运里程的总长度，以万公里为计算单位。航线里程的统计分为按重复距离计算和按不重复距离计算两种形式。“按重复距离计算”是指不同航线的相同航段距离可以重复累加；“按不重复距离计算”则不同航线相同航段只统计一次。

定期航班通航机场 指有定期航班执飞的机场。

民用飞机期末架数 指报告期末实有的、持有有效适航证书的飞机数量。

运输飞机 指从事公共航空运输的民用飞机。分为大中型飞机和小型飞机，大中型飞机指 100 座及以上的运输飞机，小型飞机指 100 座以下的运输飞机。

民用航空飞机平均在册架数 指报告期平均每天在册的飞机架数。计算公式为：

$$\text{民用航空飞机平均在册架数} = \text{报告期在册飞机总架} / \text{报告期日历天数}$$

民用航空飞行班次 指飞机自始发到终点航站的一次飞行，去回程各按一个班次统计。专、包机飞行，按任务和架次统计。一项任务和一项包机，是由一架飞机完成的，按一架次统计；由两架飞机或由一架飞机两次完成的，按两架次统计。

民用航空客运量 指公共航空运输飞行所载运的旅客人数。成人和儿童各按一人计算，婴儿不计人数。每一特定航班的每一旅客只计算一次。唯一例外的是，乘坐定期航班既经过国内航段又经过国际航段的旅客，同时计算一个国内旅客和一个国际旅客。不定期航班运送的旅客每一特定航班（同一航班）只计算一次。

民用航空旅客周转量 反映旅客在空中实现位移的综合性生产指标，体现航空运输企业所完成的旅客运输工作量。计算单位为人公里（或称“客公里”）和吨公里。计算公式为：

$$\text{旅客周转量（人公里）} = \sum (\text{航段旅客运输量} \times \text{航段距离})$$

民用航空货邮运量 指公共航空运输飞行所载运的货物、邮件重量，货物包括外交信袋和快件。原始数据以吨位计算单位，保留一位小数。每一特定航班（同一航班）的货邮只计算一次，不能按航段重复计算。单对于既经过国内航段、又经过国际航段运输的货邮，则同时统计为国内货邮和国际货邮。不定期航班运输的货物每一特定航班（同一航班）只计算一次。

民用航空货邮周转量 指一定时期内，公共航空运输单位实际运送的货物、邮件的重量与相应的货邮运输距离乘积之和。计算公式为：

$$\text{货邮周转量（吨公里）} = \sum (\text{每批货邮重量} \times \text{该批货邮运送距离})$$

民用航空总周转量 指反映旅客、货邮在空中运载工具的作用下发生位移的综合性指标，体现航空运输过程的生产效果。计算公式为：

$$\text{民用航空总周转量} = \text{旅客周转量} + \text{邮件周转量} + \text{货物周转量}$$

旅客的重量换算：成人 90 公斤，儿童 45 公斤，婴儿 9 公斤。

正班平均载运率 指报告期内正班飞行所完成的运输总周转量与可提供周转量之比。

通用航空 指用民用航空器从事公共航空运输以外的民用航空活动，包括从事工业、农业、林业、渔业和建筑业的作业飞行以及医疗卫生、抢险救灾、气象探测、海洋监测、科学实验、教育训练、文化

体育等方面的飞行活动。

飞行小时 指从飞机滑动前撤除轮档起至飞机着陆停稳后安放轮档止的全部时间。为方便操作，可以计为飞机靠自身动力开始滑行起至飞行航段结束至停机位置的全部时间，即飞机地面滑行时间和空中飞行时间之和。

载客类通用航空飞行 是指通用航空企业使用符合民航局规定的民用航空器，从事旅客运输的经营性飞行服务活动。

载人类通用航空飞行 是指通用航空企业使用符合民航局规定的民用航空器，搭载除机组人员以及飞行活动必需人员以外的其他成员，从事载客类以外的经营性飞行服务活动。

其他类通用航空飞行 是指通用航空企业使用符合民航局规定的民用航空器，从事载客类、载人类以外的经营性飞行服务活动。

非经营性通用航空飞行 是指不以营利为目的的通用航空飞行活动，如调机、熟练飞行、验证飞行、自用飞行、试飞、飞行校验、航空运动飞行、航空器代管(所有者自用)和各类应急处突飞行等。

机场旅客吞吐量 是指报告期内进港(机场)、出港及过站的旅客人数，包括符合《通用航空经营许可证管理规定》载客类通用航空活动的人次。

机场货邮吞吐量 是指报告期内货物和邮件的进出港数量，包括外交信袋和快件。

(七) 邮政

邮政行业业务总量 指以货币形式表现的邮政企业为社会提供各类邮政通信服务或其他服务的总数量。计算方法为各类邮政通信服务业务的实物量分别乘以相应的不变单价，求出各类业务的货币量后加总求得。该指标反映了一定时期邮政通信业务发展的总成果，是观察邮政通信业务发展变化总趋势的综合性指标。

邮政行业寄递业务量 指邮政寄递服务业务量和快递业务量的合计数。

邮政行业业务收入 指邮政企业和快递企业从事各种邮政业务、快递业务取得的收入总和。

营业网点 指拥有固定地址，直接对外营业，可收寄邮件或快件的营业场所和服务机构的数量。

信筒信箱 指已设置在固定地点，由邮政局所派员定时开箱收取信件的信筒信箱(设置在邮政营业局所内的除外)。

邮路 指各邮政局所之间，邮政局所与车站、码头、机场、转运站、邮件处理中心、报刊社之间，邮区中心局与邮政局所及各邮区中心局之间由自办或委办人员按固定班期规定路线交换邮件(包括机要文件，下同)、报刊的路线。包括农村地区运邮兼投递的路线，不包括城市、农村地区纯投递路线。按运输方式可分为航空邮路、铁路邮路、汽车邮路、水路邮路和其他邮路等。

邮路总长度 指邮路由起点到终点的长度。单程长度统计法的计算方法是直线算单程；环型算全程；直环混合中直线部分算单程，环型部分算全程；Y型三段相加算单程。

投递路线 指邮政局所或邮政投递机构的自办或委办人员按固定班期(班次)、规定路线为城乡用户投递邮件、报刊的路线。按地域可分为城市投递路线和农村投递路线。

函件 指邮政企业为用户传递以书面信息为主的邮件，包括信件、印刷品和邮送广告等。

包裹 指符合准寄范围，按一般时限规定传递处理的物品。

订销报纸累计份数 指报告期内订阅和零售(含特发)国内外各种报纸每期(出版期)份数相加的总和。

订销杂志累计份数 指报告期内订阅和零售（含特发）国内外各种杂志每期（出版期）份数相加的总和。

订销报刊期发份数 指报告期内订阅和零售（含特发）国内外各种报刊最末一期（出版期）的份数。

纪特邮票 各级集邮公司的集邮门市部、集邮销售点（含邮政支局所），在报告期内销售集邮邮票的数量，包括特种邮票、纪念邮票、国际及港澳台地区邮票、欠资邮票、加字改值邮票、编号邮票、“文”字邮票、小型张、小全张、小本票、无齿票等。

汇兑 邮政企业接受汇款人委托，将收汇的款项全额兑付给指定收款人的业务，包括邮政储蓄银行汇兑业务量。汇票包括普通汇票、快件汇票、电子汇票（含加急和特急电子汇票）、礼仪汇款和入帐汇款等。

快递业务量 指企业收寄的各类快递业务总数量，由受理用户委托的企业负责统计。包括国内同城快递业务量、国内异地快递业务量、港澳台快递业务量、国际快递业务量。

快递业务收入 指企业从事快递业务取得的收入。快递业务收入=国内同城快递业务收入+国内异地快递业务收入+港澳台快递业务收入+国际快递业务收入+其他快递业务收入。

营业网点服务面积 指报告期行政区域平均每一营业网点服务的面积。计算公式：

$$\text{每一营业网点服务面积} = \frac{\text{行政区域土地面积（平方公里）}}{\text{营业网点总数（处）}}$$

营业网点服务人口 指报告期行政区域平均每一营业网点服务的人口数。计算公式：

$$\text{每一营业网点服务人口} = \frac{\text{行政区域总人口数（万人）}}{\text{营业网点总数（处）}}$$

已通邮的行政村比重 指已经设有邮政网点或投递终端服务点的行政村占行政村总数的比重。

平均每人每年发函件数 指在某一行政区划内一年平均每人交寄的函件件数（包括机要文件）。

平均每百人每年订有报刊数 指在某一行政区划内一年平均每百人拥有订销报刊的期发份数。

城区每日平均投递频次 指县（市）所在地以上的城区每日平均投递的频次。

农村每周平均投递频次 指县城以下乡（镇）每周平均投递的频次（包括自办和委托代办投递）。

（八）铁路运输

铁路运输 指有固定的运行轨道，以铁路机车、客、货车辆为运输工具，承担旅客、货物运送任务的一种运输方式。具有全天候、大批量、长距离、成本低、高效率的现代化运输特点，是我国综合运输体系中，起骨干力量的重要运输方式。我国铁路运输是由国家铁路、地方铁路、合资铁路和铁路专用线及专用铁道组成，主要承担大宗货物中长距离运输和中长途旅客运输。

铁路营业里程 又称营业长度（包括正式营业和临时营业里程），指办理客货运输业务的铁路正线总长度。凡是全线或部分建成双线及以上的线路，以第一线的实际长度计算；复线、站线、段管线、岔线和特殊用途线以及不计算运费的联络线都不计算营业里程。

铁路正线延展里程 指正线第一线、第二线、第三线和其他正线建筑里程之和，不包括站线、段管线、岔线及特殊用途线的延展里程。它是作为计算铁路线上钢轨、枕木及路基砂石需要量的主要依据。

铁路复线里程 指双线及以上的线路长度。营业里程的复线，按与复线相对应的1线长度计算，计算方法与营业里程一致。

电气化里程 指具备了电力机车牵引条件，并已交付运营的线路里程。

铁路机车 指用于牵引货物列车和旅客列车的动力车辆。按照运用情况分为客运机车、货运机车（包括小运转）、调车机车、路用机车和其他机车，按照机车的原动力分为蒸汽机车、电力机车和内燃机车三种。

铁路客车 指用于运送旅客的铁路车辆，一般分为硬座车、软座车、硬卧车、软卧车、餐车、行李车、公务车等。

铁路货车 用于装运货物的铁路车辆，具有经常流动、没有固定地点等特点，按车型可分为棚车、敞车、平车、毒品车、罐车、冷藏车等。

铁路旅客运量 指一定时期内使用铁路客车运送的旅客人数。铁路旅客运量的计算方法：不论票价多少或行程长短，均按单程计算为一人次；不足购票年龄免购客票的儿童，不计算运量；月、季票按每月往返各 21 人次计算。

旅客发送人数 指购买客票在铁路各营业站和乘降所乘车的旅客人数、在列车内补票（即车补）和到站补票（即站补）的旅客人数、由国外及新线接运的旅客人数之和并减去退票人数。

铁路旅客周转量 指一定时期内使用铁路客车运送的旅客人数与运输距离的乘积之和。计算公式为：

$$\begin{aligned} \text{旅客周转量（人公里）} &= \Sigma (\text{实际运送的每一乘客} \times \text{该旅客出发站与到达站间距离}) \\ &= \text{实际运送的旅客人数} \times \text{旅客平均运程} \end{aligned}$$

铁路货物运量 指使用铁路货车实际运送的货物重量。

货物发送吨数 指在一定时期内全国铁路营业车站所承运的货物总量，包括本站承运的货物和由国外、水路、地方铁路、新线接运的货物和不同轨距倒装的货物，是根据铁路货物运输的原始单据（货票）所记载的重量计算的。

货物到达吨数 指在一定时期内铁路营业车站最终到达的货物总量，包括向国外铁路、水运、铁路新线及地方铁路等其他铁路移交的货物吨数。

货物运送吨数 指在一定时期内经过铁路运输并办理一定运送业务的货物总量。全国铁路由于不存在输入、输出、通过等直通运输，只存在自装自卸的货物运输，所以发送货物吨数或到达吨数就是它的货物运送吨数。但铁路局除了进行在铁路局管界内自装自卸的管内运输以外，还要进行由两个或两个以上的铁路局共同完成的直通运输，为了说明铁路局的全部货物运输工作量，就需要统计货物运送吨数。计算公式为：

$$\begin{aligned} \text{全国铁路货物运送吨数} &= \text{全国铁路发送货物吨数} \\ &= \text{全国铁路到达货物吨数} \\ \text{铁路局货物运送吨数} &= \text{发送货物吨数} + \text{接运货物吨数} \\ &= \text{到达货物吨数} + \text{移交货物吨数} \\ &= (\text{管内} + \text{输出} + \text{输入} + \text{通过}) \text{货物吨数} \end{aligned}$$

铁路货物周转量 指一定时期内使用铁路货车完成的货物运量与运送距离的乘积之和。计算公式为：

$$\begin{aligned} \text{货物周转量（吨公里）} &= \Sigma (\text{每批货物重量} \times \text{该批货物的运送距离}) \\ &= \text{实际运送货物吨数} \times \text{货物平均运程} \end{aligned}$$

内燃机车 指牵引动力类型为内燃的机车。

电力机车 指牵引动力类型为电力的机车。

铁路运输总收入 指铁路运输企业在完成客货运输工作中，按照国家批准的运费标准收取的货币收入。包括货运收入，客运收入，行李、包裹收入，邮运收入，车站和列车补收的旅客客票收入，到站补收的货物和行包运费、货物行包变更手续费等。

（九）管道运输

管道运输 指以管道输送的方式将原油、天然气、成品油、其他气体等输送到用户的一种运输形式。包括油气田企业直接通向炼油厂、化工厂、电站等用户及装车站、油码头的管道，炼油厂通向用户（包括商业石油公司油库）的成品油、气管道，管道运输企业通向用户及装车（站）栈桥、油码头的管道；不包括油气田、炼油厂内的集输管线和工艺管线，油气井口输送到集气站或经集气站到净化处理装置的管线。

输油（气）管道里程 指油、气、成品油等各类介质实际输送距离，是反映运输管线长度的指标，也是计算周转量的依据。对于有复线和备用线的地段，原则上按单线计算管输里程。双线同时输送又不能分开计量的情况下，管输里程为双线长度之和除以 2。

输油（气）管道延展长度 指管道敷设的实际长度，包括复线和备用线的长度。输油气里程和延展长度均不包括各站内工艺管线。

输油（气）能力 指在油气产量及设备正常的条件下，在年度有效工作时间内，最大可能的输油（气）量。一般按设计能力填报，当实际条件发生很大变化时，则按上级批准的查定能力计算。在计算输油气管道的输送能力时，对于一条输油气管道的输送能力只能根据干线的输送能力来确定，可以不考虑干线与支线的的能力平衡。在几条输油气管线连网时，该管网的输油气能力则应根据各输油气管网的运行情况由有关部门综合确定，而不是把各条管道的能力简单相加。

输油（气）量 指输油气管道实际输送的油气数量。计算一条管线的管输量指首站和各进油点的输出量之和。一个单位管几条输油气管线，在计算输油气量时，应分别列出每条管线的输油气量。天然气按一千立方米折一吨原油计算。

输油（气）周转量 指在一定时期内输油气管道输送油气数量与输送距离的乘积。计算公式为：

输油气周转量=输油气量×输油气里程-自用量×输油气里程