

《综合交通产业统计监测导则》
团体标准（征求意见稿）

编制说明

标准起草组
2026年05月

一、标准制定背景

1. 政策背景

当前我国综合交通产业正处于高质量发展的关键阶段，交通运输不仅是连接生产与消费的重要纽带，同时也是交通产业实现现代化中“四个一流”中一流技术的重要支撑。随着交通强国建设的深入推进，新一代信息技术、新能源、智能装备与传统交通深度融合，共享出行、多式联运、无人驾驶等新业态、新模式加速涌现，亟需建立与之相适应的统计监测标准体系，以科学量化产业发展成效、精准研判行业运行态势。制定《综合交通产业统计监测导则》团体标准，旨在构建覆盖公路、铁路、水运、航空及新兴业态的全口径统计规范，破解当前跨方式、跨领域数据割裂问题，为全国综合交通一体化发展提供统一的数据基础和评价依据。

随着交通强国战略和区域一体化发展的深入推进，综合交通产业作为融合交通建设、装备制造、运输服务、关联服务等多领域的复合型产业体系，已成为推动经济高质量发展的重要引擎。浙江省作为全国综合交通产业发展的先行区，早在2018年便开始探索试行《浙江省综合交通产业统计监测制度（试行）》（浙交〔2018〕157号）。经过多年的实践，该试行制度在2025年进行了全面修订，形成了《浙江省综合交通产业统计监测制度（2025年修订）》（浙交〔2025〕15号），为全省的综合交通产业统计提供了行政依据。

然而，在各级政府和部门的实际操作中，仍存在工作机制不统一、技术方法不一致、数据质量参差不齐等问题。为更好地指导和规范地方（市、县级）开展综合交通产业统计监测工作，亟需将成熟的行政制度转化为可操作、可复制、可校验的技术标准。制定《综合交通产业统计监测导则》团体标准，有助于：

统一技术规范：明确产业界定、统计分类、指标体系和核心测算方法，确保全省数据口径一致、可比。

提升数据质量：建立从数据采集、关联度研判、剥离系数应用到审核评估的全流程质量控制体系，提高统计数据的准确性和公信力。

促进工作协同：明晰省、市、县三级工作机制和职责分工，推动交通运输、统计等部门的协同联动，提高监测工作效率。

支撑科学决策：为标准化的产业运行分析、发展规划编制和政策制定提供坚实的数据底座，有力支撑现代化综合交通产业体系建设。

2. 行业现状

统计口径不统一。综合交通产业涵盖交通建筑、交通装备、交通运输、交通关联服务四大领域，跨行业、跨部门、跨区域特征显著，各地统计范围、指标定义、分类标准存在差异，数据可比性、通用性不足。

核算方法不规范。部分行业采用“一刀切”核算方式，剥离系数确定缺乏统一标准，企业关联度研判主观性较强，

数据误差难以控制，影响统计结果准确性。

工作机制不健全。省、市、县三级统计监测协同不足，数据采集、审核、汇总、反馈流程不规范，质量控制体系不完善，数据时效性与安全性难以保障。

新业态覆盖不足。智慧交通、新能源交通装备、多式联运、交通大数据服务等新业态快速发展，现有统计体系未能全面覆盖，无法精准反映产业发展新态势。

当前，综合交通产业已成为浙江现代化产业体系重要支柱，亟需统一、规范、可落地的统计监测标准，破解数据碎片化、核算不精准、机制不协同等问题，为产业规划、政策制定、运行监测、考核评价提供坚实数据支撑。

3. 填补标准空白

目前国内外暂无针对综合交通产业全领域、全流程的统计监测综合性标准，现有标准多聚焦单一交通方式或单一统计环节，未覆盖统计分类、指标体系、测算方法、工作机制、质量控制、成果应用等全链条规范。本标准编制可填补综合交通产业统计监测全流程标准化空白，构建与《高速公路“一张网”出行信息服务指南》协同配套的标准体系，为全国综合交通产业统计规范化提供浙江方案。

二、任务来源

为贯彻落实浙江省委、省政府关于加快培育发展综合交通产业、发展新质生产力的决策部署，规范全省综合交通产业统计监测工作，统一统计口径、完善核算方法、提升数据质量，浙江省发展规划研究院依托在综合交通研究、产业统

计及政策规划领域的专业优势与前期工作基础，在《浙江省综合交通产业统计监测制度（2025年修订）》（浙交〔2025〕15号）实践基础上，牵头开展《综合交通产业统计监测导则》团体标准研制工作。

经研究论证，浙江省物联网产业协会下发《综合交通产业统计监测导则》团体标准编制（计划编号：2025-021-ZAII）。

三、编制原则

1. 合规性原则

严格遵循国家统计法律法规、国民经济核算体系与行业分类标准，与浙江省现行统计监测制度保持一致，确保统计方法的科学合规。

2. 统一性原则

统一统计范围、分类目录、指标定义、测算公式、剥离系数方法，确保全省数据可比、可汇总、可校核。

3. 客观性与准确性原则

以原始凭证、财务数据、行政记录、普查数据为依据，建立全流程质量控制，减少主观偏差。

4. 动态性原则

适配新业态、新模式、新技术发展，预留统计分类、系数、指标调整空间。

5. 协同性原则

明确省、市、县三级职责分工，建立部门协同、数据会商、分级负责工作机制。

6. 可操作性

充分考虑基层统计人员的实际工作场景和能力，细化工作流程，提供具体的计算公式、判断标准和表单模板，便于各级部门落地执行。

四、标准的编制过程

1. 立项启动阶段（2025年12月）

由牵头单位组建标准编制工作组，明确任务分工，制定工作方案，并完成标准立项工作。

2. 草案编制阶段（2025年12月—2026年4月）

明确编制思路、框架结构、技术内容与时间节点，梳理国家、省级相关政策与统计规范。工作组系统研究了《国民经济行业分类》（GB/T 4754）、《中国国民经济核算体系（2016）》及《浙江省综合交通产业统计监测制度（2025年）》等核心文件，同时参考了国民经济核算、专项调查方法等相关资料，完成政策与数据口径对标。

实地调研与座谈：赴省市交通运输、统计部门及重点企业开展调研，听取统计实操、企业填报、数据核算等环节意见，明确痛点与改进方向。

草案起草与修改：编制组多次集中研讨，完成标准草案编写，重点完善统计分类、指标体系、测算方法、工作流程、质量控制等内容。

在此基础上，结合浙江省内部分市、县试点地区的实践经验，于2026年4月形成了《综合交通产业统计监测导则》工作组讨论稿。

3. 内部研讨与修改（2026年4月—5月）

工作组多次召开内部研讨会，组织统计专家、行业专家开展内部研讨，对讨论稿的核心内容进行了逐条论证和修改，形成了征求意见稿。

4. 征求意见阶段（2026年5月-6月）

工作组通过定向征求意见和浙江省物联网产业协会网站征求意见2种方式公开征求意见。

五、标准制定依据和引用文件

本标准制定主要依据以下政策文件与技术规范：

《中华人民共和国统计法》《中华人民共和国统计法实施条例》

浙江省交通运输厅、浙江省统计局《浙江省综合交通产业统计监测制度（2025年修订）》（浙交〔2025〕15号）

《浙江省综合交通产业发展三年行动方案（2023-2025年）

六、主要制定内容的说明

1. 标准适用范围

规定了综合交通产业统计监测的基本原则、统计分类、统计指标和测算方法、统计监测流程、统计监测频率与周期、统计成果和工作机制。适用于地方综合交通产业统计监测体系搭建。

2. 核心内容说明

产业统计分类（第5章）。本标准沿用了《浙江省综合交通产业统计监测制度（2025年修订）》界定的四大部分类，

即交通建筑业、交通装备制造业、交通运输业、交通关联服务业。附录 A、B、C、D 详细列举了每个大类下的行业小类、对应的 GB/T 4754 代码，并明确标记为“全部纳入”或“部分纳入”。这是进行统计核算的边界基础。

核心指标与测算方法（第 6 章）。核心指标：确定为“总产出”和“增加值”，与国民经济核算核心指标保持一致。

差异化测算方法：针对四大产业的不同特点，规定了不同的核算模型：

交通建筑业采用“投资比重剥离法”，通过交通领域建安投资占全社会建筑业总产值的比重进行推算。

交通装备制造业与交通关联服务业主要采用“剥离系数法”。对于“部分纳入”的行业小类，通过确定剥离系数，来拆分出属于综合交通产业的部分。

交通运输业采用直接汇总法，因其行业小类已高度聚焦，按全值加总。企业关联度分析方面专门设置 6.3 节，详细规定了如何对“部分纳入”的企业进行关联度研判，明确了 $\geq 50\%$ 收入来自交通业务则整体纳入、低于此比例则按比例剥离等具体判定标准。

统计监测流程与质量控制（第 7 章）。标准化流程：构建了“数据采集准备（摸排建档）→数据采集（基础+补充）→数据核算与汇总（县-市-省三级）→成果应用”的全链条流程。质量控制体系：建立了“事前规范、事中审核、事后评估”的全流程控制体系，明确了交叉校验、逻辑核查、数据复核和人员培训等具体要求，并将数据质量与工作考核挂

钩，确保统计数据的真实、准确、完整。

工作机制（第 10 章）：明确了“省级统一领导、市级承上启下、县级落地执行”的三级协同工作机制，解决了“谁来干、怎么分工”的问题，并与《通知》中“建立工作机制”的要求精准对接。

3. 主要技术关键和难点说明

剥离系数的科学确定与动态维护。剥离系数是本标准的核心技术参数。其准确性直接决定核算结果的可靠性。难点在于如何科学地确定并动态更新各行业小类的剥离系数。本标准明确了通过一次性调查、重点调查、典型调查，并结合经济普查数据和部门行政记录进行综合测算，并要求省级层面统一发布、每两年更新，以解决这一关键难题。

企业关联度研判的客观性。针对“部分纳入”企业，主观判断容易导致数据偏差。本标准引入了“核心业务收入占比”作为客观判定标准，并要求辅以用电量、物流单据等大数据进行交叉验证，推广“无感化”研判，尽可能减少人为干预，提高判定的客观性和效率。

省-市-县三级数据的衔接与平衡。为防止数据在逐级汇总中出现“数出多门”或总量与分地区加总不一致的问题，第 7 章设计了自下而上的初步测算和自上而下的最终核定机制。省级掌握全省总量宏观数据，负责最终审定和平衡；市级负责审核和衔接；县级负责源头数据采集和初步测算，确保三级数据逻辑一致。

七、标准编制意义

1. 填补统计标准空白，实现“有据可依”

综合交通产业涉及交通建筑、装备制造、运输服务、关联产业等多个领域，传统的国民经济行业分类难以完整覆盖或精准剥离。本标准明确了统计分类、指标体系和测算方法，首次从产业融合视角建立了统一的统计标准，解决了“什么是综合交通产业”“如何统计、如何核算”的基础性问题。

2. 提升数据采集和测算质量，增强统计科学性

通过规范监测流程、明确数据采集要求、统一测算方法，有效减少各地、各部门因统计口径不一致导致的数据“打架”或不可比现象。依法统计、分级负责、安全保密等原则的嵌入，也增强了统计活动的规范性和公信力，为后续数据应用打下可靠基础。

3. 为其他融合型产业的统计监测提供参考

综合交通产业属于典型的“跨行业、跨领域”融合型产业，其统计监测面临的困难（边界模糊、交叉重复、数据难获取）在其他融合产业（如数字经济、文旅康养、现代物流等）中同样存在。本导则的制定，可以为这类产业的统计制度设计提供方法论借鉴，具有推广和示范价值。

八、标准属性

本标准为首次制定，属于浙江省物联网产业协会团体标准。

九、与现行法律、法规和强制性国家标准的关系

本标准在编制过程中，充分遵循了《中华人民共和国统计法》等国家法律法规的要求，并在技术内容上与相关文件保持协调一致。