

中国城市轨道交通协会 信息

第 2 期（总第 8 期）

2014 年 4 月 23 日

城市轨道交通 2013 年度统计分析报告

2013 年末，全国 19 个城市共开通城市轨道交通运营里程 2746 公里。其中，地铁 2073 公里，占 75.5%；轻轨 233 公里，占 8.5%；单轨 75 公里，占 2.7%；现代有轨电车 108 公里，占 3.9%；磁浮交通 30 公里，占 1.1%；市域快轨 227 公里，占 8.3%。

一、统计范围

这次统计调研中，会员单位反映现代有轨电车、市域快轨的行业归类模糊，希望明确。去年国家发改委委托协会开展的《城市轨道交通建设规划相关问题研究》中，专题研究了“城市轨道交通概念和管理范畴”问题。课题报告提出了城市轨道交通定义：

“城市轨道交通，是指采用专用轨道导向运行的、为城市行政辖区内提供客运服务的公共交通系统”。据此，凡同时具备“专用轨道导向运行”、“城市行政辖区内”、“提供客运服务的公交系统”三要素的交通运输方式，即为城市轨道交通。

关于城轨交通的分类，国家标准《城市轨道交通技术规范》（GB50490-2009）已明确了地铁、轻轨、单轨、现代有轨电车、磁浮交通、市域快轨等分类。

其中市域快轨的名称，各地叫法不一，有市域铁路、市郊铁路、市域快线、都市快轨、市域快轨等等。作为国家标准称谓的市域快轨，既明确了城轨交通属性，又形象反映了速度快的特点，因此，统一称为市域快轨为宜。

本次统计分析，就是按上述定义和分类进行的。

二、运营概况

1. 运营里程大幅增加，制式结构有所改善

2013年末，全国城轨交通运营城市19个，比上年增加2个（哈尔滨、郑州）；当年新增运营里程460公里，是历年新增里程最多的一年。2013年末运营里程2746公里中：地铁2073公里，占75.5%；其它制式673公里，占24.5%。地铁比重降到80%以下，制式结构出现了可喜的变化（详见表1）。

表 1 2013 年全国城轨交通运营里程表

序号	2013年末运营里程（公里）								其中：2013年新增运营里程（公里）						
	城市	合计	地铁	轻轨	单轨	现代有轨电车	磁浮交通	市域快轨	合计	地铁	轻轨	单轨	现代有轨电车	磁浮交通	市域快轨
1	北京	542	465					77	21	21					
2	上海	627	532			9	30	56.4	99	99.2					
3	天津	139	79	52.3		7.9			2	1.7					
4	重庆	170	95		75				39	38.8					
5	广州	239	239						24	24.3					
6	深圳	179	179												
7	武汉	72	43	28.5					15	15.4					
8	南京	81	81												
9	沈阳	114	54			60			66	5.7		60			
10	长春	56		48.3		7.6									
11	大连	127		103.6		23.3					40.3				
12	成都	144	50					93.8	9	8.7					26.8
13	西安	46	46						25	25.3					
14	哈尔滨	17	17						18	17.5					
15	苏州	58	58						27	26.6					
16	郑州	26	26						26	26.2					
17	昆明	40	40						22	22.1					
18	杭州	48	48												
19	佛山	21	21												
	合计	2746	2073	233	75	108	30	227	460	333	40		60		27

上海 627 公里：地铁 532 公里、有轨电车 9 公里、磁浮交通 30 公里和市域快轨 56.4 公里；北京 542 公里：地铁 465 公里和市域快轨 77 公里。两市运营里程遥遥领先其他城市。

2. 客运总量急剧攀升，京沪穗进入世界前列

据不完全统计（缺少 4 条市域快轨和 4 条有轨电车线共计 287 公里运营线路客流情况），全年客运总量近 110 亿人次，比上年 87 亿人次增加 23 亿人次，增长 26%。（详见表 2）

表 2 2013 年全国城市轨道交通客运情况表

序号	城市	2013年 末投运 里程 (公里)	全年客运总 量(万人 次)	日均客 流量 (万人 次/日)	每公里 日均客 流强度 (万人 次/公 里日)	单日最 高客运 量(万 人次)	断面高峰 小时流量 (万人次 /小时)	最小发 车间隔 (秒)	日均开 行总列 次(列 次/日)
1	北京	465	320469	880	1.9	1145	5.7	120	6991
2	上海	571	250848	700	1.2	915	5.4	140	5871
3	天津	139	24437	67	0.5	111	1.3	300	1155
4	重庆	170	40049	110	0.6	185	2.6	168	1631
5	广州	239	200498	588	2.5	725	9.0	140	4543
6	深圳	179	91699	251	1.4	355	3.5	150	1997
7	武汉	72	27343	87	1.2	135	1.5	249	1095
8	南京	81	45216	124	1.5	165	3.4	140	982
9	沈阳	54	22368	23	0.4	92	2.0	310	528
10	长春	56	7236	20	0.4	34	0.8	270	647
11	大连	127	9450	26	0.2	34	2.3	180	1020
12	成都	50	24191	66	1.3	104	2.1	225	646
13	西安	46	11944	50	1.1	83	1.9	303	588
14	哈尔滨	17	1397	14	0.8	22	0.5	461	241
15	苏州	58	5081	16	0.3	27	0.5	345	473
16	郑州	26							
17	昆明	40	391	2	0.0	3	0.2	480	262
18	杭州	48	9237	25	0.5	61	1.9	285	385
19	佛山	21	4898	13	0.6	25	0.6	315	380
合计		2458	1091854	3049					29055

注：因统计渠道不通，北京缺 77 公里市域快轨(S2 线)；上海缺 56.4 公里市域快轨(金山线)；成都缺 93.8 公里市域快轨(成灌线、成彭线)，沈阳缺 60 公里有轨电车(浑南)的客流量数据。因此实际统计客运量的里程数为 2458 公里。郑州因在 2013 年末开通首条运营线路，暂无相关数据。

19 个运营城市中，全年客运量超过 20 亿人次的有 3 市：北京 32.05 亿人次、上海 25.08 亿人次、广州 20.05 亿人次，均已进入世界前列。根据相关资料，2011 年世界上城轨交通客运量超过 10 亿人次的大城市有 8 个：东京 31.61 亿人次、首尔 24.29 亿人次、莫斯科 23.89 亿人次、香港 16.88 亿人次、纽约 16.40 亿人次、巴黎 15.06 亿人次、墨西哥城 14.81 亿人次、伦敦 11.07 亿人次。这虽然是 2011 年的数据，考虑到这些城市的城轨交通较为成熟，发展较为平稳，2013 年客流量较 2011 年不会有较大

变化，故仍具有一定的参考意义。（详见表 3）

表 3 全球主要城轨城市客运量对照表

序号	城市	年客运量（亿人次）		日均客运量（万人次/日）	
		2011年	2013年	2011年	2013年
1	北京	/	32.05	/	880
2	东京	31.61	/	866	/
3	上海	/	25.08	/	700
4	首尔	24.29	/	665	/
5	莫斯科	23.89	/	655	/
6	广州	/	20.05	/	588
7	香港	16.88	/	462	/
8	纽约	16.4	/	449	/
9	巴黎	15.06	/	412	/
10	墨西哥城	14.81	/	406	/
11	伦敦	11.07	/	303	/

日均客流量 100 万人次以上 6 市：北京 880 万人次/日、上海 700 万人次/日、广州 588 万人次/日、深圳 251 万人次/日、南京 124 万人次/日、重庆 110 万人次/日。单日最高客流量，北京达到 1145 万人次，上海为 915 万人次，广州为 725 万人次。

随着客运量的快速增长，客流强度也随之增强，全国平均客流强度 1.3 万人次/公里日。广州客流强度最高，达到 2.5 万人次/公里日；北京 1.9 万人次/公里日、南京 1.5 万人次/公里日、深圳 1.4 万人次/公里日、成都 1.3 万人次/公里日，客流强度也较高。

3. 故障率总体较低，运行保持相对稳定

2013 年运营状况总体平稳。15 个城市统计（武汉、沈阳、深圳、佛山未报），退出正线运营故障率平均为 0.23 次/万列公里，好于《城市轨道交通运营管理规范》（GB/T 30012-2013）“列车退出正线运营故障率不应高于 0.4 次/万列公里”的标准。除

个别城市高于这一标准外，绝大部分城市保持了较低故障率水平。

4. 运营普遍入不敷出，各市水平差距悬殊

15个城市统计：运营线路总成本 378 亿元，总收入 199 亿元，收入成本比为 52%，普遍呈现入不敷出的状态，其中 6 市达到 70%以上，6 市为 50%左右，3 市低于 35%。

三、建设情况

1. 在建城市不断增加，在建里程又创新高

2014 年 在建城市 40 个，比上年 28 个增加 12 个。其中，石家庄、太原、兰州、乌鲁木齐、贵阳、常州、厦门、徐州等 8 市建设地铁；淮安、珠海、南平 3 市建设有轨电车；温州建设市域快轨。至此，已批规划的 36 个城市均已开工建设。（详见表 4）

在建里程 3892 公里（含 2014 年拟开工项目），其中地铁 2964 公里，占 76.2%；轻轨 61 公里，占 1.6%；单轨 81 公里，占 2%；有轨电车 351 公里，占 9%；磁浮交通 10.2 公里，占 0.3%；市域快轨 425 公里，占 10.9%。

有 15 个城市在建里程超过 100 公里，其中超过 200 公里的 6 市：广州 367 公里（地铁 359 公里、有轨电车 7.7 公里）、北京 362 公里（地铁 183 公里、单轨 58.8 公里、有轨电车 50.9 公里、磁浮交通 10.2 公里和市域快轨新机场线 59 公里）、上海 229 公里（地铁 223 公里和有轨电车 6.6 公里）、成都 228 公里（地铁 106 公里、有轨电车 23 公里和市域快轨成蒲线 99 公里）、苏

州 208 公里（地铁 171 公里和有轨电车 37 公里）、重庆 201 公里（地铁 179 公里和单轨 22 公里）。

表 4 全国城轨交通在建项目投资情况表

序号	城市名称	2014年在 建线路里 程(公 里)	可研批复投 资(万元)	初步设计批 复投资(万 元)	至2013年底累 计完成投资 (万元)	2013年实际完 成投资(万 元)	2014年计划完 成投资(万 元)	2014年计划 新增运营里程 (公里)
1	北京	183	15851600	11885485	10264147	2366510	2530874	62.1
2	上海	223	11454000	11394000	6209600	1151200	1601600	10.0
3	天津	152	6791300	6824819	1867837	750026	1264340	4.5
4	重庆	201	5289136	2436248	1542487	648802	1350000	23.3
5	广州	359	11117400	7340400	5188378	1845315	1919551	
6	深圳	107	8118538		2000695	1437487	1486388	
7	武汉	128	9120000	7698000	2308800	1097000	1360000	22.1
8	南京	117	5804371	6458144	3042073	1512001	1146800	32.6
9	沈阳	79	4768100	1894983	87130	76650	280000	
10	长春	41	2479000	2832000	918285	297565	350000	
11	大连	63	3131000	3538000	1673017	399439	782542	
12	成都	106	6586700	6688600	1688579	1035276	1130612	10.8
13	西安	45	1881800	2274079	723669	373427	400000	6.0
14	哈尔滨	23	1048122	1039218	1321700	191100	90000	
15	宁波	91	3640000	3915050	2651034	748850	710000	20.9
16	无锡	60	3553600	3606329	2264510	637912	590000	55.7
17	苏州	208	10545400	7937447	3525437	1108827	1178495	18.2
18	合肥	52	3527100	3549101	420850	227351	578804	
19	南昌	52	3263300	3378848	1455708	573608	346532	
20	郑州	47	2560800		1622542	485595	380000	
21	长沙	83	5574600	5018417	1655911	565404	470000	22.1
22	佛山	7	371000	407773	64562	44699	75762	
23	杭州	144	2985800	3200100	1259494	583650	680000	18.3
24	青岛	50	3215200	3139119	1009083	334177	452184	
25	福州	54	3430800	1733685	1208898	307301	350887	
26	昆明	74	3867742	3620936	2667555	822946	599900	19.2
27	南宁	53	2911700	3543400	512300	346100	500000	
28	东莞	38	1705000	1801200	866600	394543	313196	
29	石家庄	43	3139200	3428771	240303	240303	624061	
30	太原	23	1661000	1770798	81068	81068	200000	
31	兰州	26	1894300	1981626	502042	447862	307000	
32	厦门	30	2320500	2525988	229000	204000	400000	
33	贵阳	34	1937000	2120700	442084	265342	500000	
34	常州	34	2323400	2391200	14846	14846	450000	
35	乌鲁 木齐	28	1988000	2169000			250000	
36	徐州	20			1862	1862	76666	
37	淮安	20	345129				150000	
38	珠海	9	261978	229340	35800	35800	180000	
39	温州							
40	南平							
合计		3107	160463616	133772804	61567886.3	21653844	26056194	326

注：16 个城市的一些在建(含 2014 年拟开工) 项目，总计 785 公里未报投资额，故未计算在本表中。具体为：北京 58.8 公里单轨和 41.9 公里有轨电车及 59 公里市域快轨，上海 6.64 公里有轨电车，广州 7.7 公里有轨电车，深圳 11.5 公里有轨电车，武汉 20 公里有

轨电车，沈阳 3.3 公里有轨电车，长春 5 公里有轨电车，大连 41.9 公里轻轨和 42.8 公里市域快轨，成都 23 公里有轨电车和 99 公里市域快轨，西安 85 公里有轨电车和 25.2 公里市域快轨，宁波 8.16 公里有轨电车，佛山 13.1 公里有轨电车，青岛 9 公里有轨电车和 59.2 公里市域快轨，昆明 87.46 公里市域快轨，温州 52 公里市域快轨，南平 25.6 公里有轨电车。

2. 投资持续快速增长，“十二五”将超万亿

2013 年 28 个在建城市和 8 个前期投入城市完成投资 2165 亿元（其中车辆购置投资 140 亿元），比上年 1914 亿元增加 251 亿元，增长 13.1%。完成 100 亿元以上 8 市：北京 236.7 亿元、广州 184.5 亿元、南京 151.2 亿元、深圳 143.7 亿元、上海 115.1 亿元、苏州 110.9 亿元、武汉 109.7 亿元、成都 103.5 亿元。2013 年底在建项目累计完成投资 6157 亿元，占可研批复投资的 38.3%。

2014 年 40 个在建城市计划完成投资 2606 亿元（温州、南平未报），比 2013 年完成投资增加 441 亿元，增长 20.4%。

“十二五”以来，前三年完成投资 5707 亿元（2011 年 1628 亿元、2012 年 1914 亿元、2013 年 2165 亿元），加上 2014 年计划完成数将达 8313 亿元，按此推算“十二五”完成投资将达万亿。如表 4 所注，还有 785 公里在建线路的投资未计在内，因此“十二五”完成投资将超 1 万亿元。

3. 新增运营里程逐年增加，年末总里程将超三千公里

我会 2012 年度统计分析报告，2012 年末全国城轨交通运营总里程是 2077 公里。今年调查统计发现，因管理渠道不通，漏统了 2008 年投运的北京 S2 线市域快轨 77 公里、2010 年投运的成都-灌县市域快轨 67 公里、2012 年投运的上海金山线市域

快轨 56.4 公里和长春 54 路有轨电车 7.6 公里，总计 208 公里。因此，2012 年末实际运营里程应为 2286 公里。

2013 年新增运营里程 460 公里，年末运营总里程 2746 公里。

“十二五”前三年，新增运营里程逐年增加，2011 年 288 公里、2012 年 399 公里、2013 年 460 公里，三年平均增长 382 公里。据此推算，2014 年末运营总里程将超过 3100 公里，原先预测 2015 年 3000 公里有望提前一年实现。

四、规划设想

1. 一点说明

目前，各地城轨交通公司负责地铁、轻轨、单轨、磁浮交通的规划、建设、运营工作；有轨电车和市域快轨另有机构负责。为反映城轨交通全貌，我们请国家已批准规划 36 个城市的城轨交通公司统计的同时，还调研了 12 家设计单位（北京城建院、中铁一院、中铁二院、铁道三院、中铁四院、上海隧道院、广州地铁设计院、中铁上海设计院、中铁工程设计咨询集团、上海城建院、重庆轨道院、北京轨道院）和 2 家设备供应商（南车集团、北车集团）及 2 家建设集团（中国铁建、中国中铁）。上述 16 家单位从各自参与的线网规划、建设规划、项目可研、设备制造、建设施工等角度提供的数据，虽然存在不确定性，但从总体上反映了城轨交通发展动向。下文的“规划路线图”就是根据 36 个城轨交通公司和其他 16 家单位提供的情况整理而成的。

2. 分制式规划路线图

地铁，自 1969 年建成第一条地铁线路以来，2013 年末全国运营线路 2073 公里，2020 年规划里程 8 千多公里，远景设想总规模 1.5 万公里左右。

轻轨，自 2002 年长春建成第一条轻轨线路以来，2013 年末全国运营线路 233 公里，2020 年规划里程 500 公里左右，远景设想总规模 800 多公里。

单轨，自 2005 年重庆建成第一条跨座式单轨以来，2013 年末全国运营线路 75.3 公里，2020 年规划里程 300 多公里，远景设想总规模 900 多公里。

现代有轨电车，自 2002 年大连建成第一条现代有轨电车线路以来，2013 年末全国运营里程 108 公里，2020 年规划里程 2500 公里左右，远景设想总规模 8000 多公里。

磁浮交通，自 2002 年上海建成第一条 30 公里磁浮交通线以来，2020 年规划里程 85 公里。

市域快轨，自 2008 年北京利用京包铁路和康延支线开通北京北站-延庆站的第一条市域通勤列车以来，2013 年末全国运营里程 227 公里，2020 年规划里程 2000 公里左右，远景设想总规模 5000 公里左右。

3. 规划设想远超预测

综上所述，各地规划设想涉及 79 个城市，2020 年规划总里程 1.4 万公里左右，远景设想总规模 3 万公里左右，这大大超出

原先业内人士的预测。究其原因，一是历来预测大多以地铁为主，对其他制式未予足够的重视，造成事实上的疏漏；二是各地发展地铁的热情依然高涨，规划目标不断调高。

五、趋势分析

研究分析 2013 年度调查统计信息，呈现出一系列发展新趋势。

1. 规模化快速扩张趋势，十年内我国将跃居全球第一

目前城轨交通运营城市分布 15 个省市，国家已批准建设规划的城市涉及 26 个省区市，到 2020 年规划建设的城市将遍布全国 31 个省区市。

全国在建和规划建设的城市 79 个，其中建设地铁 36 个，建设轻轨 12 个，建设有轨电车 58 个，建设磁浮交通 4 个，建设市域快轨 25 个。大批城市，多种制式兼而有之。

如上所述，2020 年规划 1.4 万公里左右，远景设想 3 万公里左右。城市之多、里程之长，都是举世无双的，将使我国城轨交通规模在十年内跃居全球第一。

2. 多样化制式结构趋势，将形成多制式协调发展新格局

自 1969 年建成第一条地铁以来，经过 30 多年的发展才出现多制式的萌芽。近几年来，制式多样化呈现较快发展趋势，2013 年末的运营里程中，地铁占 75.5%，其他制式占 24.5%，地铁一统天下的局面被打破。各地规划 2020 年总里程中，地铁与其他

制式为六四开；远景设想总规模中，地铁约占 49%；有轨电车约占 28%；市域快轨约占 17%；轻轨约占 3%；单轨约占 3%；磁浮交通约占 0.2%。这种以地铁、有轨电车、市域快轨为主，轻轨、单轨占有一定数量的多制式格局，正与全球城轨交通制式结构发展大趋势相符。

3. 网络化统筹运作趋势，将推动城轨管理模式的重大变革。

一般来说，当一个城市的城轨交通多线相交运营里程达到一定规模基本覆盖城市中心区域时，将进入网络化并产生网络效应。北京、上海、广州的网络效应日益明显，深圳、重庆、天津的网络效应逐步显现。2020 年末更有大批城市进入网络化时代。网络化进程正在加速推动城轨交通管理模式转变：一是由重建设规划轻线网规划向两规划并重转变；二是建设模式由传统分散式向集约系统式转变；三是运营管理由单线分口向网络统筹转变；四是监管方式由粗放型向精细化转变；五是信息管理由数据分散向集中共享转变。网络化规划布局、点线面统筹安排，不同制式科学配置、多种资源共享、多线同期建设、网络化运营组织、城轨建设与城市发展互动等一系列网络因素纷纷显现，网络化将带动我国城轨交通进入新时代。

4. 集约化资源共享趋势，将成为城轨交通与城市发展深度融合的契合点

在一些城市的城轨交通规划建设过程中，出现了相邻相交线路的换乘站、停车场、车辆段、控制中心、主变电所等大型设施合址

共建，地上地下资源综合利用，设施、设备、信息融合共享；出现了以城轨交通为联结点的城轨、航空、高铁、城际、长途客运、公交汽车、出租汽车、社会车辆等多种运输方式一体化开发建设的综合交通枢纽，造就了城市片片新区；出现了由“互联互通”网络化理念引导下的创新实践——拟定建设规划时，将规划内的各条线路之间、与既有线路之间、与线网规划中的未来线路之间，通过一批相关车站的统筹设计和预留条件，为实现跨线运营、共轨运营、快慢车混跑创造条件，以方便乘客换乘、增强运输能力。

六、思考建议

1. 理顺管理体制，统一归口管理

因受管理渠道和管理习惯的影响，有轨电车和市域快轨尚未实行行业归口管理，造成规划分散、审批多头、统计缺失、管理不到位的问题。建议政府主管部门按照前述相关课题研究提出的城轨交通定义和《城市轨道交通技术规范》，明确地铁、轻轨、单轨、现代有轨电车、磁浮交通和市域快轨为现阶段城市轨道交通的制式构成，统一由现行城轨交通体系归口管理。

2. 加强规划审核，把控项目审批

建设城轨交通的城市日渐增多，除覆盖各大城市外，也出现了一些中小型城市，目前大多处在编报线网规划阶段，亟需加强指导。同时，因进入“十二五”后期，先期建设的城市正在进行线网规划的修订工作，调增线路，扩大里程。新上城市热情高涨，

续建城市纷纷加码，以致 2020 规划和远景设想都比原先预测数翻了一番。大规模快速发展形势给行业管理带来极大挑战。建议引起重视，从源头上加强线网规划和建设规划的审核，从实施环节上把控工程项目审批，防止建设规模超出实际需要或过度超前，确保城轨交通科学发展。

3. 重视人才培养，提倡人才交流

快速发展中的城轨交通，人才短缺的矛盾日益突出。协会不久前完成的《我国城轨交通人才培养体系建设研究》表明，无论是运营岗位的操作人员，还是高端管理人才和技术人才，都严重不足。一是新增从业人员，按经验参数值每公里线路配置 60 人计算，2020 年末运营里程达到 6000 公里时，2013-2020 八年需新增 24 万人，而教育部门仅能提供 12.6 万人，缺口高达 10 多万人。二是针对新员工 100% 的上岗培训和每年 10% 左右在岗人员的知识更新培训、10% 左右在岗人员的技能提升培训和 5% 左右在岗人员的转岗培训等，2013-2020 八年间需要培训 70.3 万人；而现有培训能力仅 47.5 万人，缺口近 23 万人。考虑到 2020 年规划比预测数翻了一番，人才缺口也将随之翻番。加强培训能力建设，提高培训质量和水平，提倡人才交流已是当务之急。

4. 创新网络规划理念，提升线网规划水平

新型城镇化规划的实施和网络化的实践，对线网规划提出了新要求——即要在一定的经济技术分析基础上，合理确定城轨交通发展目标、模式和功能。具体而言，一是要以“互联互通”理

念指导线网规划，注重线路间的有效联通，挖掘最大网络效应。二是要以“城市群网络”的新思维，在更高层次谋划好新型城市群的线网规划。三是要城市行政辖区全覆盖，有效兼顾不同区域的不同需求，实现网络的科学布局。四是按最佳运能性价比，选配制式。五是从城市自身特点配置骨架线路，大城市可以地铁为主骨架；中等城市可以轻轨、单轨为主骨架；五十万人口以上的小城市以有轨电车为骨架配置比较合理。

5. 建立效能评价体系，开展效能分析工作

城轨交通是一项投资巨大的城市公共基础设施，规划建设时，需要同时考虑可达性、便捷性及资源利用水平；建成运营后，更要考核综合管理效能，以提高城轨交通运营效率，提升城市客运服务质量。因此，有必要建立效能评价体系，开展效能评价工作，为各城市提供相互学习的交流平台。

报：国家发改委徐绍史主任、朱之鑫副主任、刘鹤副主任、徐宪平副主任、胡祖才副主任并人事司、基础产业司、产业协调司、高技术产业司

住房和城乡建设部姜伟新部长、仇保兴副部长、陈大卫副部长并城市建设司、标准定额司、工程质量安全监管司

交通运输部杨传堂部长、冯正霖副部长并道路运输司

工业和信息化部苗圩部长、苏波副部长、刘利华副部长并装备工业司、产业政策司、无线电管理局

国家统计局马建堂局长并统计设计管理司

送：会长、顾问、副会长、秘书长、副秘书长

发：会员单位、专家委员会、各专业委员会、秘书处各部室

地 址：北京市西城区莲花池东路甲五号院 1 号楼白云时代大厦 A 座 20 层

网 址： www.camet.org.cn

传 真： (010) 63377663

联系人： 李楠 (010) 51289099-820

赵茵 (010) 51289099-807
