

本资产评估报告依据中国资产评估准则编制

华夏中国交建高速公路封闭式基础设施证券投资基金年报
涉及的湖北中交嘉通高速公路发展有限公司拥有的
嘉通高速收益权市场价值

资产评估报告

中同华评报字（2025）第 030433 号
共壹册 第壹册



北京中同华资产评估有限公司

ChinaAllianceAppraisalCo.,Ltd.

日期：2025 年 3 月 27 日

地址：北京市丰台区丽泽路 16 号院北京汇亚大厦 28 层

邮编：100073 电话：010-68090001 传真：010-68090099

中国资产评估协会

资产评估业务报告备案回执

报告编码:	1111020005202500448
合同编号:	中同华合同字(2024)2704号
报告类型:	法定评估业务资产评估报告
报告文号:	中同华评报字(2025)第030433号
报告名称:	华夏中国交建高速公路封闭式基础设施证券投资基金年报涉及的湖北中交嘉通高速公路发展有限公司拥有的嘉通高速收益权市场价值
评估结论:	8,926,000,000.00元
评估报告日:	2025年03月27日
评估机构名称:	北京中同华资产评估有限公司
签名人员:	曹保桂 (资产评估师) 正式会员 编号: 11060067 林敏 (资产评估师) 正式会员 编号: 11180101



(可扫描二维码查询备案业务信息)

说明: 报告备案回执仅证明此报告已在业务报备管理系统进行了备案, 不作为协会对该报告认证、认可的依据, 也不作为资产评估机构及其签字资产评估专业人员免除相关法律责任的依据。

备案回执生成日期: 2025年03月25日

ICP备案号京ICP备2020034749号

目 录

声明	1
资产评估报告摘要	2
资产评估报告正文	5
一、委托人、产权持有人和资产评估委托合同约定的其他资产评估报告使用人概 况	5
二、评估目的	8
三、评估对象和评估范围	8
四、价值类型及其定义	9
五、评估基准日	12
六、评估依据	12
七、评估方法	14
（一）评估方法的选择	14
（二）评估方法简介	15
八、评估程序实施过程 and 情况	16
九、评估假设	17
十、评估结论	18
十一、特别事项说明	19
十二、资产评估报告使用限制说明	22
十三、资产评估报告日	23
资产评估报告附件	25

声明

一、本资产评估报告依据财政部发布的资产评估基本准则和中国资产评估协会发布的资产评估执业准则和职业道德准则编制。

二、委托人或者其他资产评估报告使用人应当按照法律、行政法规规定和资产评估报告载明的使用范围使用资产评估报告；委托人或者其他资产评估报告使用人违反前述规定使用资产评估报告的，资产评估机构及其资产评估师不承担责任。

三、资产评估报告仅供委托人、资产评估委托合同中约定的其他资产评估报告使用人和法律、行政法规规定的资产评估报告使用人使用；除此之外，其他任何机构和个人不能成为资产评估报告的使用人。

四、资产评估报告使用人应当正确理解和使用评估结论，评估结论不等同于评估对象可实现价格，评估结论不应当被认为是对其评估对象可实现价格的保证。

五、本资产评估机构出具的资产评估报告中的分析、判断和结果受资产评估报告中假设和限制条件的限制，资产评估报告使用人应当充分关注评估结论成立的假设前提、资产评估报告特别事项说明和使用限制及其对评估结论的影响。

六、资产评估机构及其资产评估师遵守法律、行政法规和资产评估准则，坚持独立、客观、公正的原则，并对所出具的资产评估报告依法承担责任。

七、评估对象涉及的资产清单及相关资料由委托人、产权持有人申报并经其采用签名、盖章或法律允许的其他方式确认；委托人和其他相关当事人依法对其提供资料的真实性、完整性、合法性负责。

华夏中国交建高速公路封闭式基础设施证券投资基金年报涉及的
湖北中交嘉通高速公路发展有限公司拥有的
嘉通高速收益权市场价值

资产评估报告摘要

中同华评报字（2025）第 030433 号

华夏基金管理有限公司：

北京中同华资产评估有限公司（以下简称“中同华”或我公司）接受贵公司的委托，根据有关法律、法规和资产评估准则、资产评估原则，采用公认的评估方法，按照必要的评估程序，对因华夏中国交建高速REIT存续期间基金年报事宜涉及的湖北中交嘉通高速公路发展有限公司拥有的嘉通高速收益权进行了评估。现将评估报告摘要如下：

评估目的：对湖北中交嘉通高速公路发展有限公司拥有的嘉通高速收益权进行评估，提供其在评估基准日的市场价值，为华夏中国交建高速REIT存续期间基金年报提供价值参考。

评估对象：湖北中交嘉通高速公路发展有限公司拥有的嘉通高速收益权市场价值。

评估范围：嘉通高速收益权及相关长期资产组，具体包括固定资产、长期待摊费用和无形资产。

评估基准日：2024年12月31日

价值类型：市场价值

评估方法：收益法

评估结论：在本报告所列假设和限定条件下，采用收益法评估的湖北中交嘉通高速公路发展有限公司拥有的嘉通高速收益权账面值782,472.92万元，评估值892,600.00万元，评估增值110,127.08万元，增值率14.07%。具体评估结果详见下列评估结果汇总表：

资产评估结果汇总表

金额单位：人民币万元

项目	账面价值	评估价值	增减值	增值率%
	A	B	C=B-A	D=C/A×100%
1 固定资产	40.04			
2 无形资产	780,572.44			
3 长期待摊费用	1,860.44			
4 嘉通高速收益权及相关资产组	782,472.92	892,600.00	110,127.08	14.07

本评估结论为委估资产于评估基准日在公开市场下的市场价值，未考虑上述资产

尚未支付的相关负债以及相关资产可能承担的抵押、担保事宜对评估价值的影响，申报资产的相关负债以及将来如果有与申报资产权属相关的纠纷，均由湖北中交嘉通高速公路发展有限公司承担，与本评估机构无关。

资产评估报告使用人应当按照法律、行政法规规定和本资产评估报告载明的使用范围使用资产评估报告；应当正确理解评估结论，评估结论不等同于评估对象可实现价格，评估结论不应当被认为是评估对象可实现价格的保证。

本资产评估报告仅为基金年报目的提供价值参考依据，评估结论的使用有效期原则上为自评估基准日起一年，自2024年12月31日起至2025年12月30日止。如果资产状况、市场状况与评估基准日相关状况相比发生重大变化，委托人应当委托评估机构执行评估更新业务或重新评估。

特别事项说明：

本资产评估报告中陈述的特别事项是指在评估专业人员执行了评估程序，根据搜集的资料经过评定估算已确定评估结论的前提下，评估专业人员揭示在评估过程中已发现可能影响评估结论，但非评估专业人员执业水平和能力所能评定估算的有关事项。

(1) 本次评估，嘉鱼至通城段高速公路交通量及收费收入引用了招商局重庆交通科研设计院有限公司进行预测并于2025年3月出具的《武深高速公路嘉鱼至通城段存续期交通量及通行费收入预测咨询报告》。本次评估是在假设预测期通行费收入与实际收入不会产生较大的差异的前提下做出的。车流量、通行费收入等具体预测分析依据及过程请详阅《武深高速公路嘉鱼至通城段存续期交通量及通行费收入预测咨询报告》。

(2) 2022年4月8日，湖北中交嘉通高速公路发展有限公司与中国工商银行股份有限公司北京和平里支行签订《固定资产借款合同》，贷款总额130,000.00万元，贷款期限20年，利率为5年期以上贷款基准利率下浮0.65%，后根据《固定资产借款合同》之补充协议四，利率变更为5年期以上贷款基准利率下浮0.95%，湖北中交嘉通高速公路发展有限公司以嘉通高速全部通行费收费权及其项下全部收益作为该笔借款的质押担保。

(3) 截止评估基准日，嘉通高速服务区及收费站办公区地上房屋建筑物均未办理产权证。产权持有单位承诺：嘉通高速服务区及收费站办公区地上房屋建筑物在经营期内均归湖北中交嘉通高速公路发展有限公司实际控制和使用，无任何产权纠纷。本次评估，亦未考虑服务区及收费站地上房屋建筑物未来办证过程中可能发生的税费支出。

(4) 2021年12月31日，湖北省交通运输厅发布了《省交通运输厅关于延长收费公路期限的通知》（鄂交发〔2021〕213号），省政府批复同意，对经省政府批准设站收费，且在新冠疫情防控期间免收车辆通行费的收费公路项目，在原批准的收费期限基础上顺延79天。在原收费经营期限到期前，若国家出台具体指导意见，从其规定。嘉通高速项目作为经湖北省人民政府批准设站收费的收费公路项目，其收费期限已根据该政策在原批准的收费期限基础上顺延79天。

另根据《股权转让协议》约定：针对2020年度发生新冠疫情期间项目公司按照国家政策要求暂缓或暂停收取车辆通行费的事宜，政府主管部门可能会出台相关补偿政策或措施，对项目公司因疫情原因暂缓或暂停收取的车辆通行费进行补偿。鉴于目标股权并未考虑项目公司未来获得潜在疫情补偿的价值，若项目公司在交割日及交割日后因交割日之前的疫情补偿政策取了相关疫情补偿的，该等疫情补偿应归属于项目公司股权转让方（原始权益人）所有；转让方（原始权益人）享有该等疫情补偿的具体方式和安排由各方另行协商确定。若项目公司因取得疫情补偿收益承担了运营管理等相关成本费用，转让方（原始权益人）享有的疫情补偿收益应为扣除项目公司因取得该等补偿收益而承担的运营管理等相关成本费用后的余额。

因此，根据《省交通运输厅关于延长收费公路期限的通知》及《股权转让协议》，本次评估，嘉通高速的收费期限仍按原批准的收费期限考虑。

(5) 截至本次评估基准日，湖北中交嘉通高速公路发展有限公司拥有的嘉通高速的收费权存在应付未付工程款，应付工程款在湖北中交嘉通高速公路发展有限公司应付账款科目核算。本次评估现金流测算过程中未考虑应付工程款的影响。

以上特别事项提醒资产评估报告使用人关注其对评估结论的影响。

以上内容摘自资产评估报告正文，欲了解本评估业务的详细情况和正确理解评估结论，应当阅读资产评估报告正文。

华夏中国交建高速公路封闭式基础设施证券投资基金年报涉及的
湖北中交嘉通高速公路发展有限公司拥有的
嘉通高速收益权市场价值
资产评估报告正文

中同华评报字（2025）第 030433 号

华夏基金管理有限公司：

北京中同华资产评估有限公司接受贵公司的委托，按照法律、行政法规和资产评估准则的规定，坚持独立、客观和公正的原则，采用收益法，按照必要的评估程序，对华夏中国交建高速REIT存续期间基金年报事宜涉及的湖北中交嘉通高速公路发展有限公司拥有的嘉通高速收益权在评估基准日的市场价值进行了评估。现将资产评估情况报告如下：

一、委托人、产权持有人和资产评估委托合同约定的其他资产评估报告使用人概况

本次评估的委托人为华夏基金管理有限公司，产权持有单位为湖北中交嘉通高速公路发展有限公司，资产评估委托合同约定的其他资产评估报告使用人包括依照相关规定对评估报告及其所对应经济行为负责审批、核准、备案等职责的上级主管单位及监督管理部门。

（一）委托人概况

1. 注册登记情况

名称：华夏基金管理有限公司

统一社会信用代码：911100006336940653

类型：有限责任公司（中外合资）

住所：北京市顺义区安庆大街甲 3 号院

法定代表人：张佑君

注册资本：人民币 23,800 万元

成立日期：1998 年 04 月 09 日

经营范围：（一）基金募集；（二）基金销售；（三）资产管理；（四）从事特定客户资产管理业务；（五）中国证监会核准的其他业务。（市场主体依法自主选择经营项目，开展经营活动；依法须经批准的项目，经相关部门批准后依批准的内容开

开展经营活动；不得从事国家和本市产业政策禁止和限制类项目的经营活动。）

2. 委托人简介

华夏基金管理有限公司（以下简称“华夏基金”）成立于 1998 年 4 月 9 日，是境内最早成立的公募基金管理人之一，拥有丰富的资产管理经验，管理规模持续行业领先。华夏基金定位于综合型、全能化资产管理公司，服务范围覆盖多个资产类别、行业和地区，构建了以公募基金和机构业务为核心，涵盖华夏基金（香港）、华夏资本和华夏财富三家子公司的多元化资产管理平台。成立 25 年以来，面对日渐激烈的竞争和复杂的市场环境，华夏基金保持着管理资产规模的稳定增长，管理资产总规模持续领先。

截至 2023 年底，华夏基金管理资产规模超 1.89 万亿，是境内最大的基金管理公司之一。华夏基金旗下资产涵盖权益、固收、FOF、REITS、货币等多个类别，资产管理结构均衡。华夏基金管理着 946 个产品及组合，其中公募基金 412 只，企业年金组合 160 个，职业年金组合 81 个，是管理产品及组合最多的基金公司之一。截至 2023 年底，华夏基金旗下公募基金产品累计为客户盈利 1,850 亿元，累计分红 2200 亿元，是境内首家累计分红超千亿元的基金公司。

（二）产权持有单位概况

1. 注册登记情况

企业名称：湖北中交嘉通高速公路发展有限公司

统一社会信用代码：91421200052621669E

企业类型：有限责任公司（非自然人投资或控股的法人独资）

住所：湖北咸宁市经济开发区

法定代表人：王越

注册资本：10,000 万元人民币

营业期限：2012-09-07 至 无固定期限

经营范围：许可项目：建设工程设计；建设工程施工；公路管理与养护（依法须经批准的项目,经相关部门批准后方可开展经营活动,具体经营项目以相关部门批准文件或许可证件为准）一般项目：以自有资金从事投资活动；技术服务、技术开发、技术咨询、技术交流、技术转让、技术推广；广告设计、代理；广告制作；广告发布；物业管理；粮油仓储服务（除许可业务外,可自主依法经营法律法规非禁止或限制的项目）

2. 企业历史沿革

湖北中交嘉通高速公路发展有限公司（以下简称“中交嘉通”）成立于 2012 年 7 月，公司成立时注册资本 10,000.00 万元，实收资本 5,000.00 万元，公司原各股东均已投入认缴出资额的 50.00%。

2015 年股权结构发生变更，原股东咸宁市交通投资有限公司将原所持全部 500.00 万元股份平均转让给股东中交投资有限公司和中交第二航务工程局有限公司；转让完成后公司注册资本 10,000.00 万元，实收资本 5,000.00 万元，其中中交投资有限公司实际出资 3,000.00 万元、持股比例 60%，中交第二航务工程局有限公司实际出资 1,500.00 万元、持股比例 30.00%，中交第二公路勘察设计研究院有限公司实际出资 500.00 万元、持股比例 10.00%。

2022 年 4 月 15 日，华夏中国交建高速公路封闭式基础设施证券投资基金取得湖北中交嘉通高速公路发展有限公司全部股权，工商变更登记手续完成后，中信证券股份有限公司（代表“中信证券-中交投资高速公路 1 号资产支持专项计划”）持有项目公司 100% 股权，成为项目公司唯一股东。

至本次评估基准日，股权结构无变化。

3. 经营业务简介

中交嘉通成立于 2012 年 9 月 7 日，注册资本 1 亿元，原为中国交通建设股份有限公司（中国交建）旗下控股公司，现由中信证券全资持股。中交嘉通主营业务聚焦于高速公路项目的投资、建设、运营及相关衍生业务。

中交嘉通的核心业务是采用“BOT+EPC”模式（即投资、设计、施工、运营一体化）运作高速公路项目。其代表性工程为武深高速嘉鱼至通城段，全长 90.974 公里，分双向六车道和四车道设计，设计时速分别为 120 公里/小时和 100 公里/小时，连接嘉鱼、赤壁、崇阳、通城四县（市），显著缩短了区域交通距离，成为南下湖南、广东的重要通道。该项目总投资近 200 亿元，于 2016 年 8 月 28 日全线通车。

中交嘉通负责高速公路的收费管理、路产维护及日常运营。例如，武深高速嘉通段的经营收费权曾被纳入华夏中国交建高速 REIT（基础设施证券投资基金），通过公募 REITs 实现资产证券化，提升资金流动性。2024 年第四季度，该基金实现收入 1.11 亿元，可供分配金额达 5,352 万元。此外，中交嘉通的运营管理中交资产管理有限公司湖北区域管理总部统一协调，涵盖收费、路权维护及区域开发任务等。

4. 资产组业务经营成果

历史年度及评估基准日的经营状况如下表：

金额单位：人民币万元

项目	2022年12月31日	2023年12月31日	2024年12月31日
总资产	831,240.34	814,554.33	796,105.96
负债	687,554.77	695,924.76	708,710.66
净资产	143,685.57	118,629.57	87,395.30
项目	2022年	2023年	2024年
收入	42,330.60	45,875.72	42,614.02
成本	22,140.73	22,745.18	26,077.54
净利润	-21,658.63	-25,056.00	-31,234.27

以上2022年和2023年财务数据取自年度审计报告，均经中审众环会计师事务所（特殊普通合伙）审计，并分别出具了“众环审字（2023）0202007”、“众环审字（2024）0201364”标准无保留意见审计报告；基准日数据未经审计。

（三）委托人与产权持有人之间的关系

委托人华夏基金管理有限公司为华夏中国交建高速公路封闭式基础设施证券投资基金的基金管理人；产权持有单位湖北中交嘉通高速公路发展有限公司为华夏中国交建高速公路封闭式基础设施证券投资基金的项目公司。

二、评估目的

本项目评估目的是对湖北中交嘉通高速公路发展有限公司拥有的嘉通高速收益权进行评估，提供其在评估基准日的市场价值，为华夏中国交建高速REIT存续期间基金年报提供参考依据。

三、评估对象和评估范围

（一）评估对象及评估范围

评估对象是湖北中交嘉通高速公路发展有限公司拥有的嘉通高速收益权市场价值。

评估范围是嘉通高速收益权及相关资产组，具体包括固定资产、长期待摊费用和无形资产，具体资产类型和账面价值见下表：

金额单位：人民币元

序号	科目名称	账面价值
1	固定资产	400,381.26
2	无形资产	7,805,724,432.64
3	长期待摊费用	18,604,380.95
4	嘉通高速收益权及相关的资产账面值合计	7,824,729,194.85

以上资产的账面值未经审计。委托人和产权持有单位已承诺委托评估对象和评估范围与经济行为所涉及的评估对象和评估范围一致。

（二）评估范围内主要实物资产情况

产权持有单位申报的纳入评估范围的主要实物资产包括：固定资产和无形资产。
主要实物资产的类型及特点如下：

固定资产包含车辆和电子办公设备，设备状况良好，使用正常。

长期待摊费用为收费站智慧化提升工程、桥梁监控系统和天气监控指示工程。

无形资产为嘉通高速特许经营权相关的资产组，主要包括土地使用权、高速公路路基、路面、连接线、公路桥梁、公路隧道、公路涵洞通道、公路交通用房、安全设施、绿化工程、机电工程等。路面为沥青混凝土，公路全线桥梁总长17699.4m/62座，其中特大桥3961.15m/3座，大桥12699.75m/42座，中小桥1038.5m/17座；分离式立交5座，天桥7座，涵洞216道，通道121道；长隧道4371.7m/2座，中隧道1224m/2座，互通式立交8座；匝道收费站5处，服务区2处，停车区2处。武深高速公路嘉鱼至通城段全线采用双向六车道和四车道高速公路技术标准，其中K1+975.733至K45+394.76公路为双向六车道，路基宽34.5米，设计时速120公里。K45+394.76至K92+930公路为双向四车道，路基宽26米，设计时速100公里；其他技术指标按照国家现行有关规范、规定执行，各项工程质量评定合格，公路资产状况良好，使用正常。

（三）基础设施项目概况

武深高速公路是中国高速公路网中的京港澳高速的一条并行线，起于湖北省武汉市，途经湖北、湖南、广东三省，止于广东省深圳市。武深高速公路嘉鱼至通城段起于咸宁市嘉鱼县新街镇蜀山村，接武汉城市圈环线高速公路，经嘉鱼城关东、舒桥、赤壁城关西等地，止于通城县大坪乡达风村，接通城至界上（鄂湘界）高速公路，路线全长 90.975 公里。

武深高速公路嘉鱼至通城段依据湖北省发改委《关于武汉至深圳高速公路嘉鱼至通城段项目核准的通知》（鄂发改审批（2012）459号）立项，嘉鱼至通城段项目由湖北中交嘉通高速公路发展有限公司投资建设，于2013年10月正式开工，2016年1月嘉通高速公路南端交工验收，2016年7月嘉通高速公路北端交工验收，2016年8月28日全线通车运营。

嘉通高速公路南段和嘉通高速公路北段分别于2016年2月4日和2016年8月19日取得了湖北省人民政府下发的鄂政函（2016）13号《省人民政府关于设立武汉至深圳高速公路嘉鱼至通城段南段收费站有关问题的批复》和鄂政函（2016）120号《省人民政府关于设立武汉至深圳高速公路嘉鱼至通城段北段收费站有关问题的批复》，其

中：嘉通高速公路南段设立匝道收费站两个，分别为赤壁南收费站和崇阳西收费站，自2016年2月6日起试运营收费，收费期限30年，自收费之日起计算。嘉通高速公路北段设匝道收费站3个，分别为嘉鱼东收费站、嘉鱼南收费站和赤壁西收费站，自2016年8月28日起试运营收费，收费期限30年，自收费之日起计算。

（四）基础设施项目经营模式

嘉通高速项目采用BOT模式（Build-Operate-Transfer，即建设-运营-移交模式），由湖北中交嘉通高速公路发展有限公司负责投资建设和运营。

2014年4月，咸宁市人民政府与湖北中交嘉通高速公路发展有限公司签署了《武深高速公路嘉鱼至通城段特许权协议》，特许经营权主要约定如下：①项目的特许经营期分为建设期和运营期（含收费期）两个阶段，收费期30年，自批复的实际收费之日起计；②特许权的内容主要包括：投资、融资、设计、施工建设项目的权利，运营管理项目的权利，收取车辆通行费的权利，项目沿线规定区域内的服务设施经营权，项目沿线规定区域内的广告经营权以及服务设施经营权和广告经营权对外承包经营权；③特许经营期满后，按照特许经营权协议的约定将公路（含土地使用权）、公路附属设施及相关资料无偿移交交通运输主管部门。

（五）基础设施项目运营情况

武深高速公路嘉鱼至通城段在现状路网中不仅沟通了武汉和咸宁的联系，还作为武汉、咸宁等地的一条重要出省干线，并承担着鄂南地区与赣西北及湖南、广东地区之间的过境交通需求。武深高速公路嘉鱼至通城段在区域交通通道内，服务水平、通行条件优势明显，出行选择吸引力较大。自2018年底武深高速嘉鱼北段通武深高速公路湖北段全线贯通后，近三年的交通量及通行费收入情况如下：

单位：veh/d，人民币万元

项目	2022年	2023年	2024年
交通量	10,250	12,336	11433
通行费收入	41,858.77	45,453.55	41,982.94

（六）基础设施项目资产的权属情况

1、土地使用权

嘉通高速公路主线占地总面积5,643,749.73平方米，均为划拨用地，规划用途为公路用地。截止本次评估基准日，均已办理了不动产权证书；

嘉通高速共有停车区2处和服务区2处，分别为嘉鱼南停车区、沙坪停车区、嘉鱼

东服务区和茶庵岭服务区。嘉鱼南停车区总面积63,606.06平方米，其中，划拨用地面积53,468.79平方米，出让用地面积10,137.27平方米；沙坪停车区总面积63,937.30平方米，其中，划拨用地面积58,858.70平方米，出让用地面积5,078.60平方米；嘉鱼东服务区总面积114,439.96平方米，其中，划拨用地面积83,288.01平方米，出让用地面积31,151.95平方米；茶庵岭服务区总面积163,922.93平方米，其中，划拨用地面积143,841.12平方米，出让用地面积20,081.81平方米。截止本次评估基准日，服务区和停车区用地均已办理了不动产权证书。

嘉通高速共有收费站5处，分别为嘉鱼东收费站、嘉鱼南收费站、赤壁西收费站、赤壁南收费站和崇阳西收费站。各收费站所占土地均为划拨用地，面积分别为：嘉鱼东收费站占地16,155.82平方米，嘉鱼南收费站占地30,951.05平方米，崇阳西收费站占地22,090.80平方米，赤壁西收费站和赤壁南收费站与主路合办在一张产证中，产证面积未拆分列示。截止本次评估基准日，收费站用地均已办理了不动产权证书。

2、房屋建筑物

截止评估基准日，嘉通高速服务区及收费站办公区地上房屋建筑物均未办理产权证。产权持有单位承诺：嘉通高速服务区及收费站办公区地上房屋建筑物在经营期内均归湖北中交嘉通高速公路发展有限公司实际控制和使用，无任何产权纠纷。

（七）引用其他机构出具的报告结论所涉及的资产类型、数量和账面金额（或者评估值）

本次评估，嘉鱼至通城段高速公路交通量及收费收入引用了招商局重庆交通科研设计院有限公司进行预测并于2025年3月出具的《武深高速公路嘉鱼至通城段存续期交通量及通行费收入预测咨询报告》。本次评估是在假设预测期通行费收入与实际收入不会产生较大的差异的前提下做出的。车流量、通行费收入的具体预测分析依据及过程请详阅《武深高速公路嘉鱼至通城段存续期交通量及通行费收入预测咨询报告》。

四、价值类型及其定义

本次评估采用有限期经营前提下的市场价值作为选定的价值类型，具体定义如下：

市场价值是指自愿买方和自愿卖方在各自理性行事且未受任何强迫的情况下，评估对象在评估基准日进行正常公平交易的价值估计数额。

有限期经营在本报告中是指产权持有人的生产经营活动会按其现状在主要资产寿命期内持续下去，并在可预见的未来不会发生重大改变。

选择市场价值类型的理由：考虑本次所执行的资产评估业务对市场条件和评估对

象的使用等并无特别限制和要求，评估结果应反映评估对象的市场价值，根据评估目的、市场条件、评估对象自身条件等因素，确定评估对象的价值类型为市场价值。

除非特别说明，本报告中的“市场价值”是指评估对象在中国（大陆）产权（资产）交易市场上所表现的市场价值。

五、评估基准日

本项目评估基准日是2024年12月31日。

评估基准日由委托人确定，主要考虑了会计期末以及有利于本次经济行为实现等因素。

六、评估依据

本评估业务对应的评估依据为法律法规、评估准则、权属、取价等依据。

（一）法律法规依据

1.《中华人民共和国资产评估法》(2016年7月2日中华人民共和国第十二届全国人民代表大会常务委员会第二十一次会议通过)；

2.《中华人民共和国公司法》(根据2018年10月26日第十三届全国人民代表大会常务委员会第六次会议《关于修改〈中华人民共和国公司法〉的决定》第四次修正)；

3.《中华人民共和国民法典》(2020年5月28日第十三届全国人民代表大会第三次会议通过)；

4.《中华人民共和国证券法》(2014年8月31日第十二届全国人民代表大会常务委员会第十次会议修订)(2019年12月28日第十三届全国人民代表大会常务委员会第十五次会议修订)；

5.全国人民代表大会常务委员会《中华人民共和国证券投资基金法》(主席令第七十一号，2015年4月24日)；

6.中国证监会、国家发展改革委《关于推进基础设施领域不动产投资信托基金(REITs)试点相关工作的通知》(证监发〔2020〕40号，2020年4月30日)；

7.中国证监会《公开募集基础设施证券投资基金指引(试行)》(中国证券监督管理委员会公告〔2020〕54号，2020年8月6日)；

8.《监管规则适用指引——评估类第1号》(中国证券监督管理委员会监管规则)；

9.《资产评估行业财政监督管理办法》(财政部令第86号，2017，财政部令第97号--财政部关于修改《会计师事务所执业许可和监督管理办法》等2部部门规章的决定2019年1月2日)；

10. 《商业特许经营管理条例》（中华人民共和国国务院令第 485 号）；
11. 《中华人民共和国增值税暂行条例》（2017 年国务院令第 691 号）；
12. 《中华人民共和国增值税暂行条例实施细则》（财政部、国家税务总局令第 65 号）；
13. 《关于全面推开营业税改征增值税试点的通知》(财政部、国家税务总局财税〔2016〕36 号)；
14. 《关于深化增值税改革有关政策的公告》(财政部税务总局海关总署公告 2019 年第 39 号)；
15. 《中华人民共和国公路法》（2017 年 11 月 4 日修订）；
16. 《中华人民共和国城市房地产管理法》（2019 年 8 月 26 日修订）；
17. 《中华人民共和国土地管理法》（2019 年 8 月 26 日修订）；
18. 其他与资产评估相关的法律、法规等。

（二）评估准则依据

1. 《资产评估基本准则》（财资〔2017〕43 号）；
2. 《资产评估职业道德准则》（中评协〔2017〕30 号）；
3. 《资产评估执业准则——资产评估程序》（中评协〔2018〕36 号）；
4. 《资产评估执业准则——资产评估报告》（中评协〔2018〕35 号）；
5. 《资产评估执业准则——资产评估委托合同》（中评协〔2017〕33 号）；
6. 《资产评估执业准则——资产评估档案》（中评协〔2018〕37 号）；
7. 《资产评估执业准则——资产评估方法》（中评协〔2019〕35 号）；
8. 《资产评估执业准则——无形资产》（中评协〔2017〕37 号）；
9. 《资产评估执业准则——不动产》（中评协〔2017〕38 号）；
10. 《资产评估执业准则——机器设备》（中评协〔2017〕39 号）；
11. 《企业国有资产评估报告指南》（中评协〔2017〕42 号）；
12. 《资产评估机构业务质量控制指南》（中评协〔2017〕46 号）；
13. 《资产评估价值类型指导意见》（中评协〔2017〕47 号）；
14. 《资产评估对象法律权属指导意见》（中评协〔2017〕48 号）；
15. 《资产评估专家指引第 8 号——资产评估中的核查验证》（中评协〔2019〕39 号）；
16. 《资产评估专家指引第 12 号——收益法评估企业价值中折现率的测算》（中

评协〔2020〕38号）；

17.《资产评估准则术语 2020》（中评协〔2020〕31号）。

（三）权属依据

1. 不动产权证；
2. 特许经营权合同；
3. 重要资产购置合同或发票；
4. 产权持有人提供的其他权属证明文件。

（四）取价依据

1. 产权持有单位提供的以前年度的财务报表、审计报告以及评估基准日财务报表；
2. 产权持有单位提供的项目可行性研究报告、项目投资概算等资料；
3. 产权持有单位提供的有关协议、合同、发票等财务、经营资料；
4. 全国银行间同业拆借中心公布的贷款市场报价利率（LPR）；
5. 国家宏观、行业统计分析资料；
6. 产权持有单位提供的盈利预测及相关资料；
7. 可比上市公司的相关资料；
8. 同花顺 iFinD 金融数据终端；
9. 评估人员现场勘察记录及收集的其他相关估价信息资料。

（五）其他依据

1. 招商局重庆交通科研设计院有限公司 2025 年 3 月出具的《武深高速公路嘉鱼至通城段存续期交通量及通行费收入预测咨询报告》；
2. 产权持有单位提供的《未来收益预测表》；
3. 委托人与中同华签订的《资产评估委托合同》；
4. 产权持有人相关人员访谈记录；
5. 产权持有人提供的其他有关资料。

七、评估方法

（一）评估方法的选择

依据资产评估基本准则，确定资产价值的评估方法包括市场法、收益法和成本法三种基本方法及其衍生方法。

资产评估专业人员应当根据评估目的、评估对象、价值类型、资料收集等情况，

分析上述三种基本方法的适用性，依法选择评估方法。

本次评估选用的评估方法为：收益法。评估方法选择理由如下：

选取收益法评估的理由：委估资产为高速公路特许经营权及相关资产组，产权持有单位已经与当地政府签署了特许经营协议，具备持续经营的基础和条件，历史经营和财务数据资料充分，经营与收益之间存有较稳定的对应关系，并且未来收益和风险能够预测及可量化，故本次评估选用收益法。

未选取市场法评估的理由：同类型资产在业务结构、经营模式、企业规模、资产配置和使用情况、企业所处的经营阶段、成长性、经营风险、财务风险等因素与评估对象相差较大，故本次评估不适用市场法；

未选取资产基础法评估的理由：本报告评估目的为基础设施证券投资基金年报用途，报告使用者关注的是资产未来带来的现金流或其市场交易价值，与资产基础法的技术路径存在差异，故不适用资产基础法。

（二）评估方法简介

收益法是指将预期收益资本化或者折现，确定评估对象价值的评估方法。

结合本次评估的项目资产特点，确定采用税前净现金流折现法（DCF）。

（1）具体分为如下步骤：

- ①确定预测期；
- ②预测未来各期现金流；
- ③采用适当折现率将预测的未来各期现金流折成现值；
- ④将预测期内项目现金流现值和终值现值相加后确定评估价值。

（2）收益模型：

本次评估选用税前净现金流折现模型。

基本公式为：

$$P = \sum_{i=1}^n \frac{R_i}{(1+r)^i}$$

式中：R_i：评估基准日后第i年预期的税前净现金流；r：折现率；n：预测期。

（3）折现率：

①折现率r采用加权平均资本成本（WACC）确定，WACC公式如下：

$$WACC = R_e \frac{E}{D+E} + R_d \frac{D}{D+E} (1-T)$$

式中： R_e ：权益资本成本； R_d ：负息负债资本成本； T ：所得税率。

②权益资本成本 R_e 采用资本资产定价模型(CAPM)计算，公式如下：

$$R_e = R_f + \beta \times ERP + R_s$$

式中： R_e 为股权回报率； R_f 为无风险回报率； β 为风险系数； ERP 为市场风险超额回报率； R_s 为特有风险超额回报率

根据上述计算得到被评估项目税后总资本加权平均回报率。

由于在预计资产的未来现金流量时均以税前现金流量作为预测基础，而用于估计折现率的基础是税后的，应当将其调整为税前的折现率，以便于与资产未来现金流量的估计基础相一致。具体方法为以税后折现结果与前述税前现金流为基础，通过单变量求解方式，锁定税前现金流的折现结果与税后现金流折现结果一致，并根据税前现金流的折现公式倒求出对应的税前折现率。

(4) 经营预测期：

嘉通高速公路南段和嘉通高速公路北段分别于 2016 年 2 月 4 日和 2016 年 8 月 19 日取得了湖北省人民政府下发的鄂政函（2016）13 号《省人民政府关于设立武汉至深圳高速公路嘉鱼至通城段南段收费站有关问题的批复》和鄂政函（2016）120 号《省人民政府关于设立武汉至深圳高速公路嘉鱼至通城段北段收费站有关问题的批复》，其中：嘉通高速公路南段自 2016 年 2 月 6 日起试运营收费，收费期限 30 年，自收费之日起计算。嘉通高速公路北段自 2016 年 8 月 28 日起试运营收费，收费期限 30 年，自收费之日起计算。故本次预测期截止日期分别为 2046 年 2 月 5 日及 2046 年 8 月 27 日。经营期满高速公路 BOT 项目相关资产，包括公路（含土地使用权）、公路附属设施及相关资料无偿移交给交通运输主管部门。

八、评估程序实施过程和情况

(一) 评估准备阶段

与委托人洽谈，明确评估业务基本事项，对自身专业胜任能力、独立性和业务风险进行综合分析和评价，订立资产评估委托合同；确定项目负责人，组成评估项目组，编制资产评估计划；辅导产权持有人填报资产评估申报表，准备评估所需资料。

(二) 现场调查及收集评估资料阶段

根据此次评估业务的具体情况，按照评估程序准则和其他相关规定的要求，评估人员通过询问、访谈、核对、监盘、勘查式对评估对象涉及的资产进行了必要的清查核实，对产权持有人的经营管理状况等进行了必要的尽职调查，从各种可能的途径获

取评估资料，核实评估范围，了解评估对象现状，关注评估对象法律权属。

(三) 评定估算和编制初步评估报告阶段

项目组评估专业人员对收集的评估资料进行必要分析、归纳和整理，形成评定估算的依据和底稿；根据评估对象、价值类型、评估资料收集情况等相关条件，选择适用的评估方法，选取相应的公式和参数进行分析、计算和判断，形成各专业及各类资产的初步测算结果和评估说明。

审核确认项目组成员提交的初步测算结果和评估说明准确无误，评估工作没有发生重复和遗漏情况的基础上，进行资产评估汇总分析，编制初步评估报告。

(四) 评估报告内审和提交资产评估报告阶段

本公司按照法律、行政法规、资产评估准则和资产评估机构内部质量控制制度，对初步资产评估报告进行内部审核，形成评估结论；与委托人或者委托人许可的相关当事方就资产评估报告有关内容进行必要沟通；按资产评估委托合同的要求向委托人提交正式资产评估报告。

九、评估假设

(一) 一般假设

1. 交易假设：假设所有待评估资产已经处在交易的过程中，资产评估师根据待评估资产的交易条件等模拟市场进行估价。

2. 公开市场假设：假设在市场上交易的资产，或拟在市场上交易的资产，资产交易双方彼此地位平等，彼此都有获取足够市场信息的机会和时间，以便于对资产的功能、用途及其交易价格等作出理智的判断。

3. 有限期持续经营假设：假设产权持有单位完全遵守所有有关的法律法规，在主要资产寿命期内持续稳定的地进行经营。

(二) 特殊假设

1. 产权持有单位所在地宏观政治、经济、社会环境不发生重大变化；
2. 汇率、利率、税负、通货膨胀、人口、产业政策不发生重大变动；
3. 产权持有单位所遵循的现行法律、行政法规、政策和社会经济环境无重大变化；
4. 产权持有单位所处行业及领域的市场、技术处于正常发展的状态，没有出现重大的市场、技术突变情形；

5. 产权持有单位的主要经营资产能够得到有效使用，不会发生闲置等无效利用情况；

6. 产权持有单位人力资源、管理团队不发生重大变化，并且保持目前的经营方式持续经营；

7. 假设产权持有单位未来将采取的会计政策和编写此份报告时所采用的会计政策在重要方面基本一致；

8. 委托人和相关当事人提供的资料真实、合法、完整；

9. 无其他人力不可抗拒因素造成对产权持有单位经营的重大影响；

10. 产权持有单位制订的经营计划和采取的措施等能按预定的时间和进度如期实现，并取得预期效益；

11. 项目公司预测期内现金流均匀流入和流出的假设；

12. 假设 2025 年 3 月招商局重庆交通科研设计院有限公司进行预测并出具的《武深高速公路嘉鱼至通城段存续期交通量及通行费收入预测咨询报告》中车流量及通行费收入与嘉通高速未来年度实际的车流量、收入不会产生较大的差异；

评估专业人员根据资产评估的要求，认定这些假设前提条件在评估基准日时成立，当未来经济环境发生较大变化和前提条件改变时，评估专业人员将不承担由于前提条件改变而推导出不同评估结论的责任。

（三）评估限制条件

1. 本评估结论是依据本次评估目的，以公开市场为假设前提而估算的评估对象的市场价值，没有考虑特殊的交易方式可能追加或减少付出的价格等对其评估价值的影响，也未考虑宏观经济环境发生变化以及遇有自然力和其他不可抗力对资产价格的影响。

2. 评估报告中所采用的评估基准日已在报告前文明确，我们对价值的估算是根据评估基准日企业所在地货币购买力做出的。

本报告评估结论在以上假设和限制条件下得出，当出现与上述评估假设和限制条件不一致的事项发生时，本评估结果一般会失效。

十、评估结论

（一）评估结论

本次评估采用收益法，在本报告所列假设和限定条件下，截至评估基准日 2024 年 12 月 31 日，湖北中交嘉通高速公路发展有限公司拥有的嘉通高速收益权账面值 782,472.92 万元，评估值 892,600.00 万元，评估增值 110,127.08 万元，增值率 14.07%。具体评估结果详见下列评估结果汇总表：

资产评估结果汇总表

金额单位：人民币万元

项目		账面价值	评估价值	增减值	增值率%
		A	B	C=B-A	D=C/A×100%
1	固定资产	40.04			
2	无形资产	780,572.44			
3	长期待摊费用	1,860.44			
4	嘉通高速收益权及相关资产组	782,472.92	892,600.00	110,127.08	14.07

(二) 评估结论使用有效期

本资产评估报告评估结论使用有效期为自评估基准日起一年，自2024年12月31日起至2025年12月30日止。

十一、特别事项说明

以下为在评估过程中已发现可能影响评估结论但非评估人员执业水平和能力所能评定估算的有关事项，提请报告使用人予以关注：

(一) 重要的利用专家工作及报告情况

本次评估，嘉鱼至通城段高速公路交通量及收费收入引用了招商局重庆交通科研设计院有限公司进行预测并于2025年3月出具的《武深高速公路嘉鱼至通城段存续期交通量及通行费收入预测咨询报告》。本次评估是在假设预测通行费收入与实际收入不会产生较大的差异的前提下做出的。车流量、通行费收入的具体预测分析依据及过程请详阅《武深高速公路嘉鱼至通城段存续期交通量及通行费收入预测咨询报告》。

(二) 权属等主要资料不全面、存在瑕疵及抵（质）押担保的情形

1. 2022年4月8日，湖北中交嘉通高速公路发展有限公司与中国工商银行股份有限公司北京和平里支行签订《固定资产借款合同》，贷款总额130,000.00万元，贷款期限20年，利率为5年期以上贷款基准利率下浮0.65%，后根据《固定资产借款合同》之补充协议四，利率变更为5年期以上贷款基准利率下浮0.95%，湖北中交嘉通高速公路发展有限公司以嘉通高速全部通行费收费权及其项下全部收益作为该笔借款的质押担保。

2. 截至本次评估基准日，嘉通高速服务区及收费站办公区地上房屋建筑物均未办理产权证。产权持有单位承诺：嘉通高速服务区及收费站办公区地上房屋建筑物在经营期内均归湖北中交嘉通高速公路发展有限公司实际控制和使用，无任何产权纠纷。本次评估，亦未考虑服务区及收费站地上房屋建筑物未来办证过程中可能发生的税费支出。

3. 本次评估是在设定产权持有单位拥有完整产权前提下做出的评估值，根据《资产评估对象法律权属指导意见》，委托人和相关当事人委托资产评估业务，应当提供评估对象法律权属资料，并对所提供评估对象的法律权属资料的真实性、合法性和完整性承担责任。评估专业人员执行资产评估业务的目的是对评估对象的价值进行估算并发表专业意见，对评估对象法律权属资料确认或发表意见超出评估专业人员的执业范围，应当对委托人和相关当事人提供的评估对象的法律权属资料和资料来源进行必要查验，并对查验情况予以披露。本次根据提供的资料评估时设定完全产权，并非是对产权的确认，产权的确认应以当地相关部门确认为准。

（三）委托人未提供的其他关键资料情况

本次评估未发现委托人未提供的其他关键资料。本报告涉及由委托人和相关当事人提供并确认的与评估相关的营业执照、产权证明文件、财务报表、会计凭证、资产明细及其他有关资料是编制本报告的基础。委托人、产权持有人和相关当事人应对所提供的以上评估原始资料的真实性、合法性和完整性承担责任。

（四）重大期后事项

评估专业人员做了尽职调查，未发现从评估基准日至资产评估报告日期间对评估结论可能产生影响的重大事项。

（五）评估程序受限的有关情况

评估专业人员未对各种设备在评估基准日时的技术参数和性能做技术检测，而是在假定产权持有单位提供的有关技术资料 and 运行记录真实有效的前提下和在未借助任何检测仪器的条件下，通过实地勘察作出的判断。

评估专业人员未对各种建、构筑物的隐蔽工程及内部结构(非肉眼所能观察的部分)做技术检测，而是在假定产权持有单位提供的有关工程资料是真实有效的前提下和在未借助任何检测仪器的条件下，通过实地勘察作出的判断。

（六）本次资产评估对应的经济行为中，可能对评估结论产生重大影响的瑕疵情形

本次资产评估对应的经济行为中，未发现有可能对评估结论产生重大影响的瑕疵情形。对企业存在的可能影响资产评估值的瑕疵事项，委托人在委托时未作特殊说明而评估专业人员已履行评估程序仍无法获悉的情况下，评估机构及评估专业人员不承担相关责任。

（七）其他需要说明的事项

1. 本评估报告的评估结论是反映委托评估对象在限期经营、外部宏观经济环境不发生~~重~~大变化等假设前提下，于评估基准日所表现的本报告所列明的评估目的下的价值。

2. 本评估报告的评估结论未考虑委估资产可能存在的产权登记或权属变更过程中的相关费用和税项；未考虑评估值增减可能产生的纳税义务变化。

3. 本评估报告是在委托人及产权持有人相关当事方提供与资产评估相关资料基础上做出的。提供必要的资料并保证所提供的资料的真实性、合法性、完整性是委托人及相关当事方的责任；资产评估专业人员的责任是对评估对象在评估基准日特定目的下的价值进行分析、估算并发表专业意见。资产评估专业人员对该资料及其来源进行必要的核查验证和披露，不代表对上述资料的真实性、合法性、完整性提供任何保证，对该资料及其来源确认或者发表意见超出资产评估专业人员的执业范围。

4. 本次评估中，我们参考和采用了被评估单位历史及评估基准日的财务报表，以及我们在同花顺iFIND金融数据终端中寻找的有关对比公司的财务报告和交易数据。我们的估算工作在很大程度上依赖上述财务报表数据和交易数据，我们假定上述财务报表数据和有关交易数据均真实可靠。我们估算依赖该等财务报表中数据的事实并不代表我们表达任何我们对该财务资料的正确性和完整性的任何保证，也不表达我们保证该等资料没有其他要求与我们使用该数据有冲突。

5. 本次评估中所涉及的资产组的未来盈利预测是建立在产权持有人管理层制定的盈利预测基础上的，评估人员对上述盈利预测进行了必要的审核，基本采纳了管理层的盈利预测。

6. 本次收益法评估中所采用的评估假设是在目前条件下对委估对象未来经营的一个合理预测，如果未来出现可能影响假设前提实现的各种不可预测和不可避免的因素，则会影响盈利预测的实现程度。我们愿意在此提醒委托人和其他有关方面，我们并不保证上述假设可以实现，也不承担实现或帮助实现上述假设的义务。

7. 2021年12月31日，湖北省交通运输厅发布了《省交通运输厅关于延长收费公路期限的通知》（鄂交发〔2021〕213号），省政府批复同意，对经省政府批准设站收费，且在新冠疫情防控期间免收车辆通行费的收费公路项目，在原批准的收费期限基础上顺延79天。在原收费经营期限到期前，若国家出台具体指导意见，从其规定。嘉通高速项目作为经湖北省人民政府批准设站收费的收费公路项目，其收费期限已根据该政策在原批准的收费期限基础上顺延79天。

另根据基础设施资产支持专项计划与原始权益人的《股权转让协议》约定：针对2020年度发生新冠疫情期间项目公司按照国家政策要求暂缓或暂停收取车辆通行费的事宜，政府主管部门可能会出台相关补偿政策或措施，对项目公司因疫情原因暂缓或暂停收取的车辆通行费进行补偿。鉴于目标股权并未考虑项目公司未来获得潜在疫情补偿的价值，若项目公司在交割日及交割日后因交割日之前的疫情补偿政策取了相关疫情补偿的，该等疫情补偿应归属于项目公司股权转让方（原始权益人）所有；转让方（原始权益人）享有该等疫情补偿的具体方式和安排由各方另行协商确定。若项目公司因取得疫情补偿收益承担了运营管理等相关成本费用，转让方（原始权益人）享有的疫情补偿收益应为扣除项目公司因取得该等补偿收益而承担的运营管理等相关成本费用后的余额。

因此，根据《省交通运输厅关于延长收费公路期限的通知》及《股权转让协议》，本次评估，嘉通高速的收费期限仍按原批准的收费期限考虑。

8. 截至本次评估基准日，湖北中交嘉通高速公路发展有限公司拥有的嘉通高速的收费权存在应付未付工程款，应付工程款在湖北中交嘉通高速公路发展有限公司应付账款科目核算。本次评估现金流测算过程中未考虑应付工程款的影响。

9. 在评估基准日以后的有效期内，如果资产数量及作价标准发生变化时，应按以下原则处理：

（1）当资产数量发生变化时，应根据原评估方法对资产数额进行相应调整；

（2）当资产价格标准发生变化、且对资产评估结果产生明显影响时，委托人应及时聘请有资格的资产评估机构重新确定评估价值；

（3）对评估基准日后，资产数量、价格标准的变化，委托人在资产实际作价时应给予充分考虑，进行相应调整。

资产评估报告使用人应注意以上特别事项对评估结论产生的影响。

十二、资产评估报告使用限制说明

本资产评估报告有如下使用限制：

（一）使用范围：本资产评估报告仅用于本资产评估报告载明的评估目的和用途；

（二）委托人或者其他资产评估报告使用人未按照法律、行政法规规定和资产评估报告载明的使用范围使用资产评估报告的，资产评估机构及其资产评估师不承担责任；

(三) 除委托人、资产评估委托合同中约定的其他资产评估报告使用人和法律、行政法规规定的资产评估报告使用人之外, 其他任何机构和个人不能成为资产评估报告的使用人;

(四) 资产评估报告使用人应当正确理解和使用评估结论, 评估结论不等同于评估对象可实现价格, 评估结论不应当被认为是对其评估对象可实现价格的保证;

(五) 本资产评估报告的全部或者部分内容被摘抄、引用或者被披露于公开媒体, 需评估机构审阅相关内容, 法律、法规规定以及相关当事方另有约定除外;

(六) 本资产评估报告经资产评估师签名、评估机构盖章后方可正式使用;

(七) 自评估基准日起, 市场条件或资产状况未发生重大变化时, 本资产评估报告的评估结论使用有效期自评估基准日起一年内有效, 即从资产评估基准日2024年12月31日起至2025年12月30日止; 超过有效期或有效期之内期后事项的变化对评估结论有较大影响时, 需重新委托评估机构进行评估;

(八) 当政策调整对评估结论产生重大影响时, 应当重新确定评估基准日进行评估。

十三、资产评估报告日

资产评估报告日为评估结论形成日期, 本资产评估报告日为2025年3月27日。

(以下无正文)

(本页无正文)

资产评估师：曹保桂



资产评估师：林敏



北京中同华资产评估有限公司

2025年3月27日

嘉通高速收益权资产组价值测算表

基准日：2024年12月31日

资产组名称：嘉通高速收益权

项目 \ 年份	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036
一、运营收入	43,363.06	51,248.62	56,360.50	66,830.50	72,500.27	78,287.80	83,297.79	88,742.62	93,877.11	99,434.02	105,167.53	110,943.82
二、运营总成本	26,859.92	27,141.98	26,063.25	29,698.51	31,713.50	33,239.32	35,104.33	37,119.00	39,044.03	41,117.03	43,312.26	45,420.81
运营成本	26,650.71	26,905.68	25,807.74	29,405.29	31,399.86	32,905.02	34,751.57	36,745.81	38,652.34	40,705.32	42,879.90	44,967.23
税金及附加	208.21	236.30	255.51	293.22	313.64	334.30	352.76	373.19	391.69	411.70	432.36	453.58
管理费用	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
财务费用	18,633.87	21,191.95	19,903.05	23,302.36	25,091.07	26,382.46	28,007.00	29,770.66	31,437.67	33,241.84	35,103.34	36,976.68
加：折旧摊销	35,138.01	45,298.59	50,200.30	60,434.35	65,877.84	71,430.94	76,200.47	81,394.28	86,270.75	91,558.84	97,258.61	102,499.69
三、息税折旧摊销前利润 (EBITDA)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
减：资本性支出	-479.54	567.04	84.80	226.29	100.14	102.21	81.71	93.15	79.28	88.27	-3,852.20	4,034.79
营运资金增加	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
加：期末营运资金回收	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
期末固定/无形资产回收	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
税前净现金流	35,617.55	44,731.55	50,115.50	60,208.06	65,777.70	71,328.73	76,118.76	81,301.13	86,191.47	91,470.57	96,810.81	98,464.90
折现年限	0.50	1.50	2.50	3.50	4.50	5.50	6.50	7.50	8.50	9.50	10.50	11.50
折现率	7.51%	7.51%	7.51%	7.51%	7.51%	7.51%	7.51%	7.51%	7.51%	7.51%	7.51%	7.51%
折现系数	0.9644	0.8970	0.8344	0.7761	0.7218	0.6714	0.6245	0.5808	0.5403	0.5025	0.4674	0.4347
税前净现金流现值	34,349.57	40,124.20	41,816.38	46,727.48	47,478.34	47,890.11	47,536.17	47,219.70	46,569.25	45,963.96	35,901.37	42,802.69
项目 \ 年份	2037	2038	2039	2040	2041	2042	2043	2044	2045	2046年1-8月	期末回收价值	
一、运营收入	116,695.11	122,887.21	129,220.84	136,056.03	141,978.66	148,075.63	153,815.69	159,639.77	164,240.40	94,629.24		
二、运营总成本	47,584.58	49,907.31	52,287.89	54,845.00	57,113.26	59,449.99	61,666.30	63,964.19	66,182.40	37,210.52		
运营成本	47,109.47	49,409.89	51,767.66	54,300.14	56,546.65	58,860.60	61,076.23	63,333.13	65,534.76	36,826.84		
税金及附加	475.11	497.42	520.24	544.86	566.61	589.39	610.07	631.06	647.64	383.68		
管理费用	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
财务费用	38,839.83	40,850.22	42,906.57	45,125.76	47,046.60	49,021.99	50,885.62	52,776.53	54,270.22	31,707.64		
加：折旧摊销	107,950.36	113,830.12	119,839.52	126,336.78	131,912.00	137,647.62	143,015.01	148,452.11	120,328.22	89,126.36		
三、息税折旧摊销前利润 (EBITDA)	90.88	96.10	97.40	107.92	83.69	87.49	71.55	70.85	-5,262.94	4,634.55		
减：资本性支出	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
营运资金增加	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
加：期末营运资金回收	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
期末固定/无形资产回收	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
税前净现金流	107,859.48	113,734.02	119,742.12	126,228.86	131,828.31	137,560.13	142,943.46	148,381.26	125,591.16	84,491.81		
折现年限	12.50	13.50	14.50	15.50	16.50	17.50	18.50	19.50	20.50	20.83		
折现率	7.51%	7.51%	7.51%	7.51%	7.51%	7.51%	7.51%	7.51%	7.51%	7.51%		
折现系数	0.4044	0.3761	0.3498	0.3254	0.3026	0.2815	0.2618	0.2435	0.2265	0.2132		
税前净现金流现值	43,618.37	42,775.37	41,885.79	41,074.87	39,891.25	38,723.18	37,422.60	36,130.84	28,446.40	18,013.65		
预测期净现金流现值总额	892,361.53											
期末资产回收现值	247.43											
现金流现值和	892,608.95											
资产组评估价值	892,600.00											



250531

武深高速公路嘉鱼至通城段
存续期交通量预测及通行费收入分析
咨询报告

招商局重庆交通科研设计院有限公司

二〇二五年三月



武深高速公路嘉鱼至通城段
存续期交通量预测及通行费收入分析
咨询报告

证书等级： 甲 级
证书编号： 甲 282022010365
发证机关： 中国工程咨询协会

项目负责人： 谭明宇
工程院总工： 马明
工程院院长： 王少飞
技术负责人： 蔡科
公司总经理： 李会博

招商局重庆交通科研设计院有限公司
二〇二五年三月



武深高速公路嘉鱼至通城段
存续期交通量预测及通行费收入分析
咨询报告

主要参加人员：

谭明军（高级工程师）

李远哲（高级工程师）

周纪君（工 程 师）

刘馥齐（高级工程师）

陈 珍（高级工程师）

李 敏（正高级工程师）

主要审核人员：

王少飞（正高级工程师）

马 璐（正高级工程师）

招商局重庆交通科研设计院有限公司

二〇二五年三月



工程咨询单位甲级资信证书

单位名称：招商局重庆交通科研设计院有限公司

住所：重庆市南岸区学府大道33号

统一社会信用代码：915000004504058739

法定代表人：刘昌松

技术负责人：蒋科

资信等级：甲级

资信类别：专业资信

业务：公路，市政公用工程

证书编号：甲282022010365

有效期：2022年12月31日至2025年12月30日



证书查询



发证单位：中国工程咨询协会

目 录

1 概述	1
1.1 项目背景	1
1.2 工作过程	1
1.2.1 评估依据	1
1.2.2 评估期限	4
1.2.3 工作过程及内容	4
1.3 评估结论	4
2 经济社会和交通运输发展分析	7
2.1 项目概况	7
2.1.1 路线走向	7
2.1.2 功能定位	8
2.1.3 影响范围	9
2.2 区域经济社会发展现状及规划	10
2.2.1 经济社会发展现状	10
2.2.2 经济社会发展规划	27
2.3 区域交通运输发展现状及规划	32
2.3.1 交通运输发展现状	32
2.3.2 交通运输发展规划	41
3 交通现状分析	58
3.1 现状调研分析	58
3.2 历史断面交通量分析	62
3.3 历史断面交通量车型比例分析	68
3.4 历史通行费收入分析	69
3.5 交通出行特征分析	75
3.5.1 全省高速公路流量分析	75
3.5.2 嘉通高速疏解流量分析	75

3.6 OD 出行分布分析	77
4 交通量预测	89
4.1 交通量预测综述	89
4.1.1 预测思路	89
4.1.2 预测特征年	89
4.1.3 预测假设条件	89
4.2 特征年影响因素分析	90
4.3 交通量预测	92
4.3.1 弹性系数预测	92
4.3.2 经济增长率预测	98
4.3.3 未来年自然增长率预测	98
4.3.4 未来年趋势型交通量预测	99
4.3.5 交通量预测结果	103
5 通行费收入测算	109
5.1 收费标准简析	109
5.2 测算参数	110
5.2.1 收费年限	110
5.2.2 收费里程	111
5.2.3 收费天数	111
5.3 通行费收入测算结果	111
本报告使用说明	113

1 概述

1.1 项目背景

本项目武深高速公路嘉鱼至通城段（以下简称“嘉通高速”），是中国湖北省咸宁市境内连接嘉鱼县与通城县的高速公路，为中国国家高速公路网武汉—深圳高速公路（国家高速 G0422）的组成部分之一，北起于嘉鱼枢纽，南止于通城西枢纽，线路全长 90.975 千米，道路为双向四/六车道高速公路，设计时速 100~120 千米/小时。本项目于 2022 年 4 月 28 日以公募 REITs 的形式在上海证券交易所发行上市，目前发行已接近 3 年。由于公募 REITs 的预测值与实际值存在一定偏差，2025 年 3 月，业主委托我方对公募 REITs 嘉通高速项目存续期的交通量和收入进行重新预测，并出具咨询报告。

1.2 工作过程

1.2.1 评估依据

（1）湖北省人民政府办公厅《关于规范地方性车辆通行费减免政策的通知》鄂政办函〔2019〕65 号；

（2）《关于进一步贯彻落实鲜活农产品运输“绿色通道”政策的通知》鄂高管费〔2010〕175 号；

（3）湖北省交通运输厅、湖北省发展和改革委员会 湖北省财政厅《关于对国际标准集装箱运输车辆通行费实施差异化优惠的通知》鄂交发〔2021〕154 号；

（4）《关于做好社会力量车辆跨省抢险救灾公路通行服务保障工作的通知》（交公路发〔2019〕3 号）；

（5）交通运输部、国家发展改革委、财政部《关于进一步优化鲜活农产品运输“绿色通道”政策的通知》（交公路发〔2020〕99 号）；

（6）国务院办公厅《关于国家综合性消防救援车辆悬挂应急救援专用号牌有关事项的通知》国办发〔2018〕114 号）；

- (7) 交通运输部《关于新冠肺炎疫情防控期间免收收费公路车辆通行费的通知》（交公路明电〔2020〕62号）；
- (8) 《关于对转地放蜂车辆恢复执行鲜活农产品运输绿色通道政策的通知》（交办公路明电 2019 20 号）；
- (9) 关于贯彻《收费公路车辆通行费车型分类》行业标准有关问题的通知（交办公路〔2019〕65号）；
- (10) 湖北省交通运输厅、湖北省发展改革委《关于调整湖北省高速公路车辆通行费车型分类及货车通行费计费方式通知》鄂交发〔2019〕265号；
- (11) 湖北省交通运输厅、湖北省发展和改革委员会、湖北省财政厅《关于优化调整湖北省高速公路车辆通行费货车收费标准的通知》（鄂交发〔2021〕6号）；
- (12) 《省交通运输厅关于调整优化高速公路差异化收费政策的通知》（鄂交发〔2023〕117号）；
- (13) 交通运输部路网监测与应急处置中心《关于加强国庆期间联网收费运营保障工作暨全网最小费额发布更新的函》；
- (14) 《关于实施“阶段性减免货车通行费、差异化收费以及枝江收费站移位新建”更新联网收费车道和 ETC 门架费率的通知》；
- (15) 《收费公路管理条例》；
- (16) 《收费公路车辆通行费车型分类》（JTT 489-2019）；
- (17) 《汽车、挂车及汽车列车外廓尺寸、轴荷及质量限值》（GB 1589-2016）；
- (18) 《超限运输车辆行驶公路管理规定》（交通运输部部 2016 年 62 号令）；
- (19) 交通运输部办公厅关于贯彻实施《超限运输车辆行驶公路管理规定》的通知（交办公路〔2017〕62号）；
- (20) 关于调整货车计重收费超限超载认定标准的通知（高管局 2018 年 307 号）；
- (21) 《湖北省第十四个五年规划和二〇三五年远景目标纲要》；
- (22) 《湖南省第十四个五年规划和二〇三五年远景目标纲要》；
- (23) 《武汉市国民经济和社会发展第十四个五年规划和二〇三五年远景目标纲要》；

- (24) 《咸宁市国民经济和社会发展第十四个五年规划和二〇三五年远景目标纲要》；
- (25) 《嘉鱼县国民经济和社会发展第十四个五年规划和二〇三五年远景目标纲要》；
- (26) 《赤壁市国民经济和社会发展第十四个五年规划和二〇三五年远景目标纲要》；
- (27) 《崇阳县国民经济和社会发展第十四个五年规划和二〇三五年远景目标纲要》；
- (28) 《通城县国民经济和社会发展第十四个五年规划和二〇三五年远景目标纲要》；
- (29) 湖北省统计年鉴（2024年）；
- (30) 湖南省统计年鉴（2024年）；
- (31) 武汉市统计年鉴（2024年）；
- (32) 湖北省 2019-2024 年国民经济和社会发展统计公报；
- (33) 湖南省 2019-2024 年国民经济和社会发展统计公报；
- (34) 武汉市 2019-2023 年国民经济和社会发展统计公报；
- (35) 咸宁市 2019-2023 年国民经济和社会发展统计公报；
- (36) 嘉鱼县 2019-2023 年国民经济和社会发展统计公报；
- (37) 赤壁市 2019-2023 年国民经济和社会发展统计公报；
- (38) 崇阳县 2019-2023 年国民经济和社会发展统计公报；
- (39) 通城县 2019-2023 年国民经济和社会发展统计公报；
- (40) 《湖北省综合交通运输发展“十四五”规划（2021-2025年）》；
- (41) 《湖南省“十四五”现代化综合交通运输体系发展规划》（2021-2025年）；
- (42) 湖北省高速公路网布局调整规划（2018-2035年）；
- (43) 武深高速公路嘉鱼至通城段历年断面交通量数据；
- (44) 武深高速公路嘉鱼至通城段 2016 年 8 月至 2024 年 12 月日均断面交通量统计数据；
- (45) 武深高速公路嘉鱼至通城段 2016 年 8 月至 2024 年 12 月收费收入统

计数据；

(46) 《公路工程技术标准》(JTG B01-2014)；

(47) 其他相关标准及规范文件。

1.2.2 评估期限

嘉通高速赤壁南至通界起点(嘉通高速南段)自2016年2月6日起开始试运营收费,收费期30年,自收费之日起计算。嘉通高速武深起点至赤壁南(嘉通高速北段)自2016年8月28日起开始试运营收费,收费期30年,自收费之日起计算。

本报告预测期限和收费期限保持一致,预测基年为2024年,嘉通高速南段预测期限为2025年至2046年2月5日,嘉通高速北段预测期限为2025年至2046年8月27日。

1.2.3 工作过程及内容

项目组成立后,我司于2024年12月对嘉通高速进行了现场调研,向湖北中交嘉通高速公路发展有限公司(以下简称“项目公司”)提供了所需资料清单,并与项目公司管理部门进行了沟通交流,了解了项目近年来的交通量及通行费收入情况。

在收到项目公司提供的相关资料后,项目组对基础数据进行了分析,并就基础数据的相关问题及时与项目公司人员进行了沟通。同时,展开了武深高速公路嘉鱼至通城段交通量现状分析与未来年交通量预测,并根据现行收费标准,对未来年通行费收入进行了测算。

1.3 评估结论

根据嘉通高速历年断面交通量,考虑经济发展趋势、规划年路网变化等,通过预测得到嘉通高速交通量与通行费收入预测结果分别如表1.3-1、表1.3-2所示。

表 1.3-1 嘉通高速交通量预测结果 (veh/d)

车型	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035
客 1	6624	7897	8630	10123	10937	11745	12446	13169	13915	14681	15468
客 2	6	7	7	8	9	9	9	10	10	10	10
客 3	32	38	42	50	53	58	62	66	70	74	79
客 4	68	80	85	98	101	106	109	112	115	118	121
客车合计	6730	8021	8764	10279	11101	11917	12626	13357	14110	14884	15678
货 1	955	1127	1259	1513	1642	1792	1925	2064	2210	2363	2522
货 2	602	689	744	864	909	959	995	1029	1063	1095	1125
货 3	266	305	329	382	403	425	440	456	471	485	498
货 4	606	729	823	1000	1110	1227	1334	1448	1568	1695	1829
货 5	739	892	1006	1221	1362	1507	1639	1779	1928	2085	2250
货 6	2135	2506	2740	3226	3505	3770	3985	4205	4431	4661	4895
货车合计	5304	6247	6901	8207	8930	9680	10318	10981	11670	12383	13120
总计	12034	14268	15665	18486	20031	21598	22944	24338	25780	27267	28797
客车增长率	9.14%	19.18%	9.27%	17.28%	8.00%	7.35%	5.95%	5.79%	5.64%	5.48%	5.33%
货车增长率	0.70%	17.79%	10.46%	18.94%	8.81%	8.40%	6.59%	6.43%	6.27%	6.11%	5.95%
增长率	5.25%	18.57%	9.79%	18.01%	8.36%	7.82%	6.23%	6.08%	5.92%	5.77%	5.61%
车型	2036	2037	2038	2039	2040	2041	2042	2043	2044	2045	2046
客 1	16029	16840	17666	18508	19363	20191	20989	21740	22443	23098	22516
客 2	10	11	11	11	11	11	11	11	11	11	10
客 3	83	87	92	98	103	108	113	118	123	127	125
客 4	121	123	125	127	128	129	129	128	127	125	117
客车合计	16243	17061	17895	18744	19605	20439	21242	21997	22704	23362	22768

货 1	2689	2861	3041	3226	3418	3608	3795	3977	4151	4318	4253
货 2	1154	1180	1204	1225	1244	1256	1263	1262	1255	1242	1161
货 3	511	522	533	542	551	556	559	559	556	550	514
货 4	1970	2118	2273	2435	2604	2774	2944	3111	3275	3435	3410
货 5	2424	2607	2799	3000	3209	3419	3630	3837	4040	4238	4208
货 6	5132	5373	5615	5860	6105	6337	6554	6751	6926	7082	6854
货车合计	13880	14662	15465	16288	17130	17950	18745	19497	20203	20865	20401
总计	30123	31723	33360	35032	36735	38389	39987	41494	42907	44227	43169
客车增长率	3.61%	5.03%	4.89%	4.74%	4.60%	4.25%	3.93%	3.55%	3.21%	2.90%	-2.54%
货车增长率	5.79%	5.64%	5.48%	5.32%	5.17%	4.79%	4.43%	4.01%	3.63%	3.28%	-2.22%
增长率	4.60%	5.31%	5.16%	5.01%	4.86%	4.50%	4.16%	3.77%	3.41%	3.08%	-2.39%

表 1.3-2 嘉通高速通行费收入预测结果（万元）

车型	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035
客车	12269	14610	15952	18746	20168	21632	22900	24273	25551	26931	28344
货车	32030	37805	41715	49705	54123	58700	62586	66808	70819	75163	79655
合计	44299	52415	57667	68451	74291	80332	85486	91081	96370	102093	107999
增长率	2.51%	18.32%	10.02%	18.70%	8.53%	8.13%	6.42%	6.55%	5.81%	5.94%	5.78%
车型	2036	2037	2038	2039	2040	2041	2042	2043	2044	2045	2046
客车	29422	30794	32273	33776	35397	36772	38186	39511	40858	41893	21435
货车	84520	89058	93957	98978	104397	109117	113969	118556	123208	126911	75791
合计	113942	119853	126230	132754	139794	145888	152155	158067	164066	168805	97226
增长率	5.50%	5.19%	5.32%	5.17%	5.30%	4.36%	4.30%	3.89%	3.80%	2.89%	-42.40%

2 经济社会和交通运输发展分析

2.1 项目概况

2.1.1 路线走向

武深高速公路是中国高速公路网中的京港澳高速的一条并行线，它起于湖北省武汉市，途经湖北、湖南、广东三省，止于广东省深圳市。湖北省境内长约167公里，由北向南分为**武汉段**、**嘉鱼北段**、**嘉鱼至通城段**、**通界段**（鄂湘界）。

武汉段路线起于洪山区青菱街青菱村，对接规划的青菱湖西路，在石咀村与武汉市四环线形成十字型交叉；路线终点位于江夏区与嘉鱼县的交界地——法泗镇长虹村，对接武深高速嘉鱼北段的起点。本项目路线长约33km，采用设计速度120km/h、路基宽度34.5m，双向六车道的高速公路标准建设，四环线至京港澳高速段于2017年12月28日正式通车，京港澳高速至法泗段于2018年12月26日开通。

嘉鱼北段起点在江夏区与嘉鱼县交界处金水河附近，对接武汉至深圳高速公路武汉段；终点位于嘉鱼县新街镇蜀山村附近，对接武汉至深圳高速公路嘉鱼至通城段，并与武汉城市圈环线高速公路衔接。该项目路线全长20.645km，采用双向六车道高速公路标准建设，设计速度采用120km/h，路基宽度34.5m。2018年12月26日，武深高速嘉鱼北段正式并入湖北高速公路网正式运营。

嘉鱼至通城段（本项目）起于嘉鱼县新街镇，北接武深高速嘉鱼北段，终点位于通城县大坪乡，南接通界（通城至界上）高速入湖南。整个高速公路与武汉城市圈环线高速公路相交于嘉鱼县新街镇蜀山村附近，并与已建成的京港澳高速、杭瑞高速衔接。本项目路线全长90.975公里，其中嘉鱼至赤壁西段的近44km为双向六车道，设计速度120km/h，已于2016年8月28日正式通车；赤壁西至通城段的48km为双向四车道，设计速度为100km/h，已于2016年2月6日正式通车。

通界段（通界高速公路）于2014年9月29日正式通车，通界高速公路总长23.815km，起于通城县大坪乡，止于界上（鄂湘界），可接平汝（平江至汝

城) 高速公路。



图 2.1-1 本项目区位图

2.1.2 功能定位

本项目武深高速公路嘉鱼至通城段位于湖北咸宁境内，起于嘉鱼县新街镇蜀山村，衔接武汉城市圈坪乡达风村，衔接杭瑞高速公路，并对接通界高速。其功能定位如下：

- (1) 本项目是武汉至深圳高速公路的重要组成部分，拓宽了武汉城市圈与长株潭城市群、珠三角都市圈的联系通道，有利于推进武汉城市圈的发展。
- (2) 本项目有利于完善湖北高速公路主骨架，有效缓解京港澳高速的交通压力，提高高速公路网的通达性。
- (3) 本项目是武汉新港重要的疏港公路，对于货运的集疏运具有重要意义。
- (4) 本项目作为咸宁地区城镇发展聚合轴及西纵线，对进一步完善咸宁地区高速公路网布局、改善地方交通条件、促进地方经济发展具有重要作用。

(5) 本项目构筑了湖北、湖南两省交界区域旅游快速交通网、整合周边旅游资源、加强区域旅游资源开发。

总而言之，本项目武深高速公路嘉鱼至通城段将与其它相关路段一起，在我国中南部地区构筑一条纵贯南北、通江达海的高速公路通道，其建设对于完善国家和武汉城市圈高速公路网布局，加强武汉城市圈与长株潭城市群、珠三角大都市连绵区的经济交通联系，缓解京港澳高速公路交通压力，完善武汉新港集疏运体系，引导沿线城市空间拓展和优化产业布局，促进沿线地区优势资源整合开发和经济社会协调发展等，都具有十分重要的意义。

2.1.3 影响范围

一个项目的影响范围包括直接影响范围和间接影响范围。根据本项目的功能定位及其线路走向，即可判断该项目的影响范围。根据本项目武深高速公路嘉鱼至通城段的路线走向，本项目直接影响区域为咸宁市，间接影响区为武汉市等周边地区。

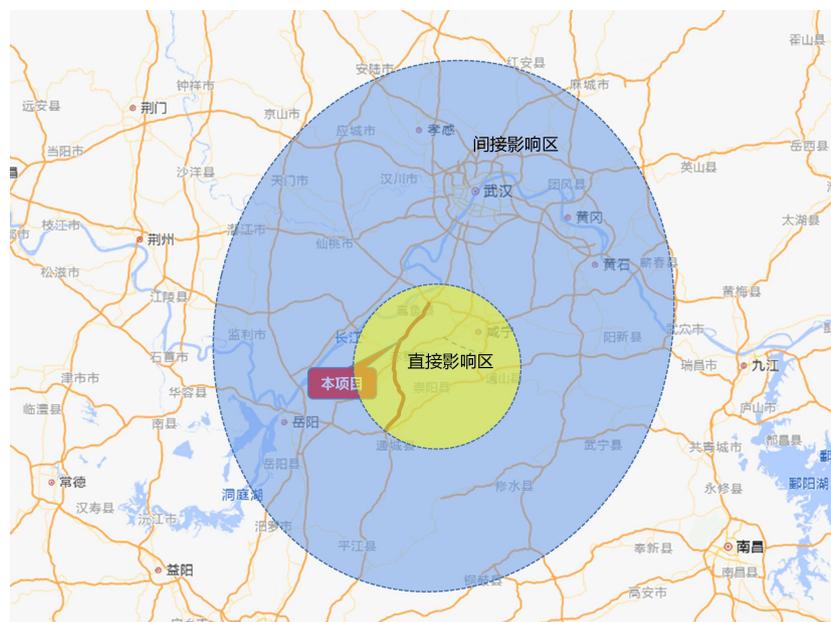


图 2.1-2 本项目区位图

2.2 区域经济社会发展现状及规划

2.2.1 经济社会发展现状

2.2.1.1 湖北省

湖北省，位于中华人民共和国中部，简称鄂。地跨东经 108°21'42"～116°07'50"、北纬 29°01'53"～33°6'47"。东邻安徽，南界江西、湖南，西连重庆，西北与陕西接壤，北与河南毗邻。东西长约 740 公里，南北宽约 470 公里。全省土地总面积 18.59 万平方公里，占全国总面积的 1.94%。最东端是黄梅县，最西端是利川市，最南端是来凤县，最北端是郧西县。全省地势大致为东、西、北三面环山，中间低平，略呈向南敞开的不完整盆地。在全省总面积中，山地占 56%，丘陵占 24%，平原湖区占 20%。全省山地大致分为四大块。西北山地为秦岭东延部分和大巴山的东段。秦岭东延部分称武当山脉，呈北西～南东走向，群山叠嶂，岭脊海拔一般在 1000 米以上，最高处为武当山天柱峰，海拔 1612.1 米。大巴山东段由神农架、荆山、巫山组成，森林茂密，河谷幽深。神农架最高峰为神农顶，海拔 3105.4 米，素有“华中第一峰”之称。

湖北全省有 12 个省辖市，1 个自治州，39 个市辖区，25 个县级市（其中 3 个省直管市），36 个县，2 个自治县，1 个林区。省辖市依次是武汉市、黄石市、襄阳市、荆州市、宜昌市、十堰市、孝感市、荆门市、鄂州市、黄冈市、咸宁市、随州市，自治州为恩施土家族苗族自治州。



图 2.2-1 湖北行政区划图

2024年，湖北省全省实现生产总值60012.97亿元，按不变价格计算，比上年增长5.8%。分产业看，第一产业增加值5462.18亿元，增长3.1%；第二产业增加值21573.76亿元，增长6.4%；第三产业增加值32977.03亿元，增长5.9%。

表 2.2-1 湖北省历年地区生产总值及三产增加值一览表

年份	地区生产总值 (亿元)	第一产业 (亿元)	第二产业 (亿元)	第三产业 (亿元)	GDP 可比价 增速
2019年	45428.96	3809.41	18723.05	22896.50	7.3%
2020年	43004.49	4133.20	15933.74	22937.55	-5.4%
2021年	50091.23	4635.21	19332.14	26123.88	12.9%
2022年	53734.92	4986.72	21240.61	27507.59	4.3%
2023年	55803.63	5073.38	20215.50	30514.74	6.0%
2024年	60012.97	5462.18	21573.76	32977.03	5.8%

注：数据来源于《2023年湖北省统计年鉴》、《2023年湖北经济运行情况新闻发布会》、湖北省统计局《2024年湖北经济运行情况》。

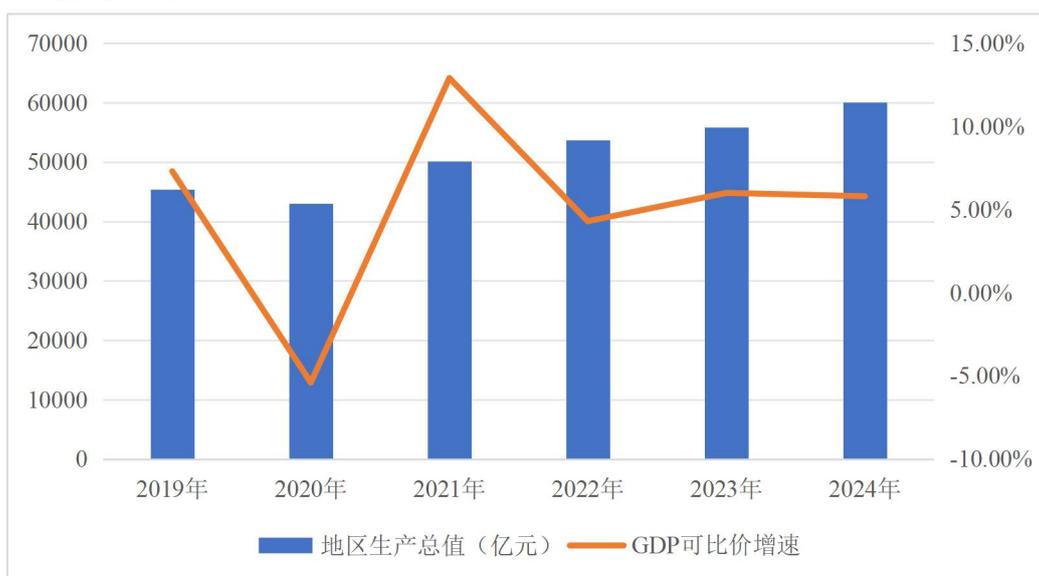


图 2.2-2 2019-2024 年湖北省省生产总值及其增速情况

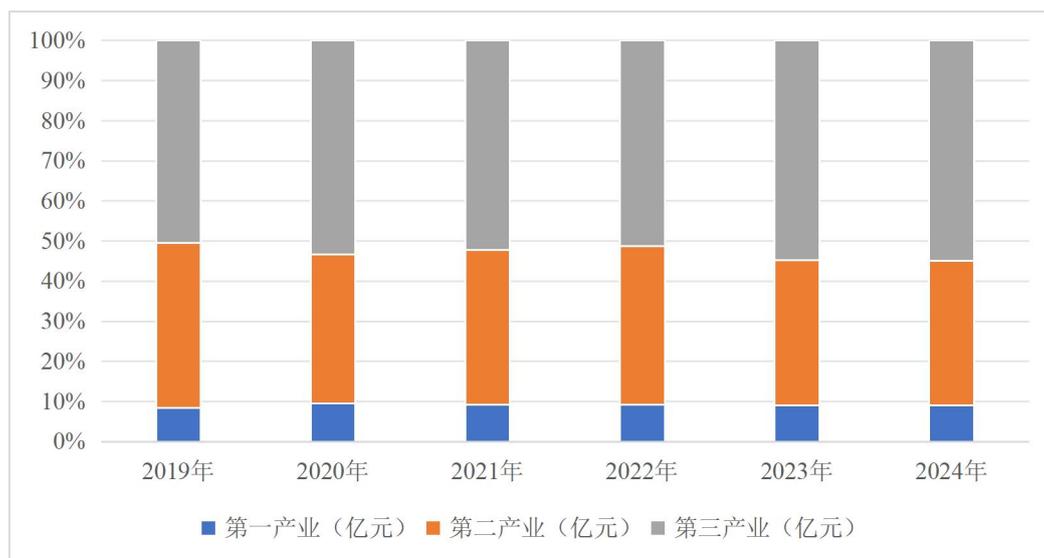


图 2.2-3 2019-2024 年湖北省三产结构比变化图

2.2.1.2 武汉市

武汉地处中国中部，是长江中游特大城市、湖北省的省会，中国重要的工业、科教基地和综合交通枢纽。土地面积 8494 平方公里，人口 1200 万。武汉是中国著名的江城，中国第一大河长江及其最大支流汉江在城中交汇，形成武昌、汉口、汉阳三镇鼎立的壮美景观。武汉也被誉为“百湖之市”，拥有全国最大的城中湖东湖和众多湖泊。城市水域面积占总面积的四分之一。武汉具有 3500 年历史，是中国历史文化名城，中国楚文化的发祥地之一。武汉是辛亥革命武昌首义之地，也是国内科教名城，高校数量居全国第三。武汉的高新技术产业、汽车产业和商贸流通产业在国内占有重要地位。武汉是中国高速铁路的中心，乘坐高铁至北京、上海、重庆、深圳、香港等城市均在五小时左右。武汉是中国中部航空枢纽，拥有 40 条境外直达航线，是华中地区唯一可直航四大洲的城市。武汉是中国中部旅游中心城市，“一带一路”发展战略的重要节点城市，也是长江三峡旅游线的门户，拥有黄鹤楼、东湖生态旅游区、木兰文化生态旅游区等 3 个国家 5A 级景区。

武汉市下辖江岸区、江汉区、硚口区、汉阳区、武昌区、青山区、洪山区、蔡甸区、江夏区、黄陂区、新洲区、东西湖区、汉南区等 13 个行政区及武汉经济技术开发区、东湖新技术开发区、东湖生态旅游风景区、武汉化学工业区、武汉临空港经济技术开发区和武汉新港等 6 个功能区。

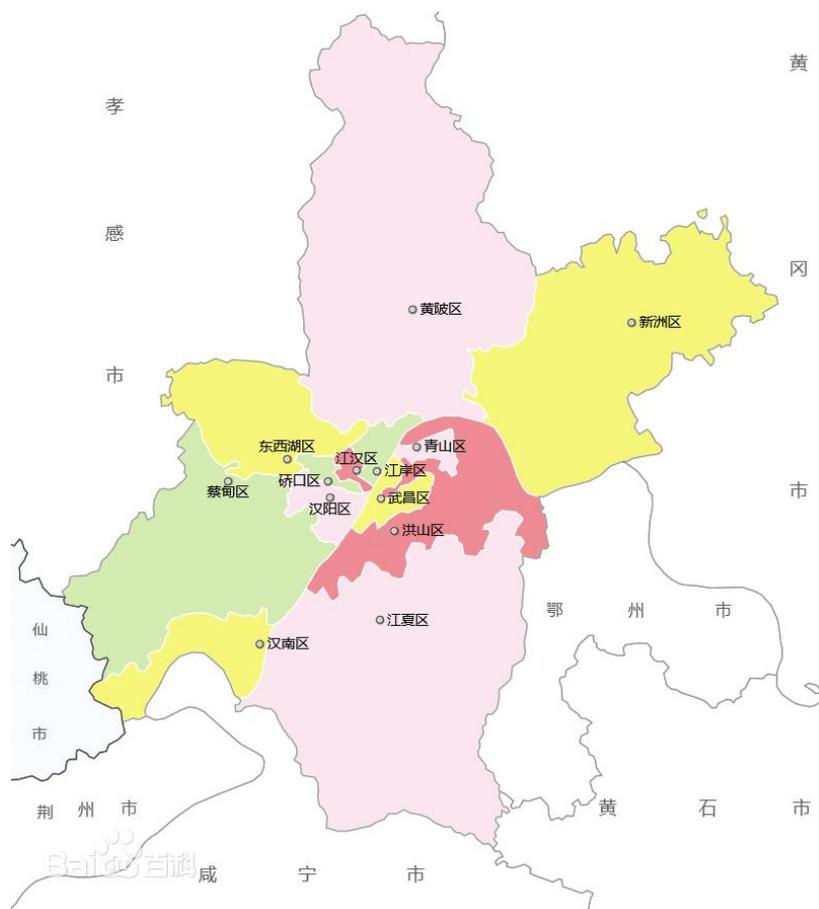


图 2.2-4 武汉行政区划图

根据湖北省市州生产总值统一核算结果，初步核算，2024年，全市地区生产总值（GDP）为21106.23亿元，按不变价格计算，比上年增长5.2%。分产业看，第一产业增加值506.82亿元，增长2.6%；第二产业增加值6584.45亿元，增长3.5%；第三产业增加值14014.96亿元，增长6.1%。全市三次产业结构为2.4：31.2：66.4。

表 2.2-2 武汉市历年地区生产总值及三产增加值一览表

年份	地区生产总值 (亿元)	第一产业 (亿元)	第二产业 (亿元)	第三产业 (亿元)	GDP可比价 增速
2019年	16223.21	378.99	5988.88	9855.34	7.4%
2020年	15516.07	402.18	5327.17	9786.71	-4.9%
2021年	17688.03	441.57	6136.99	11109.47	12.0%
2022年	18866.43	475.79	6716.65	11673.99	4.0%
2023年	20011.65	474.38	6800.91	12736.36	5.7%
2024年	21106.23	506.82	6584.45	14014.96	5.2%

注：数据来源于《2023年武汉市统计年鉴》、武汉市人民政府官网发布《2023年武汉统计数据》、武汉市统计局《2024年武汉市经济运行情况》。

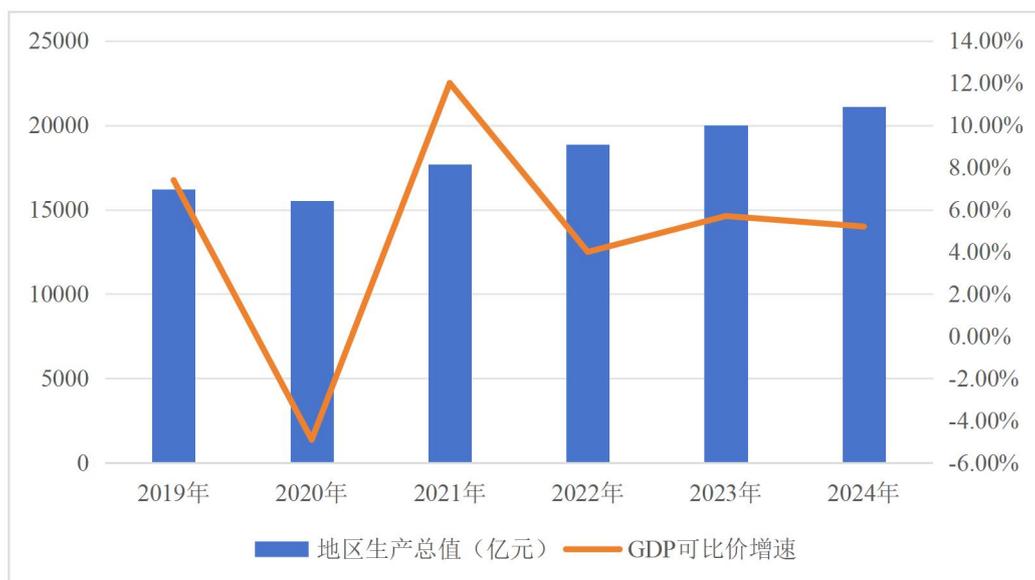


图 2.2-5 2019-2024 年武汉市生产总值及增速情况

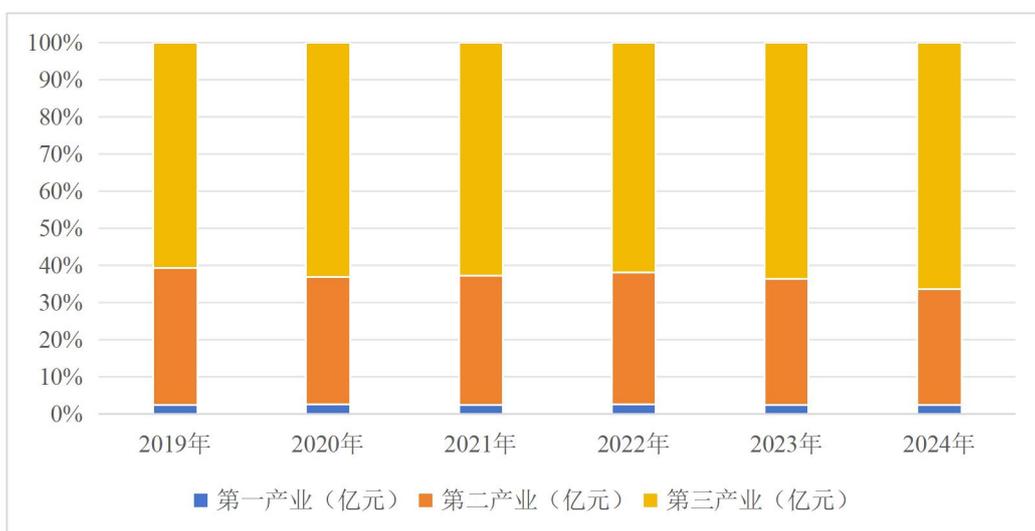


图 2.2-6 2019-2024 年武汉市三产结构比变化图

2.2.1.3 咸宁市

咸宁地处中国华中地区、湖北省东南部，长江中游南岸，与湖南、江西接壤。素有“湖北南大门”之称，是武汉城市圈和长江中游城市群重要成员；气候温和，降水充沛，日照充足，四季分明，无霜期长；地势南高北低。咸宁曾获中国人居环境范例奖、全国最适宜人居城市、中国魅力城市、中国温泉之城、中国十大最具成长创新型城市、全国第二批可再生能源建筑应用示范市、湖北省首批低碳经济试点市、首批全国旅游标准化城市、国家森林城市、首批通过全国水生态文明建设试点验收城市、第一批国家农业可持续发展试验示范区、国家卫生城市等荣

誉称号。鄂南大竹海、赤壁黄盖湖、通山闯王李自成墓、九宫山、北伐贺胜桥、汀泗桥战役遗址等重要景区、一城十二泉（温泉）等皆为位于其境内。

咸宁市共辖 6 个县级行政区，包括 1 个市辖区、1 个县级市、4 个县，分别是咸安区、赤壁市、嘉鱼县、通城县、崇阳县、通山县。咸宁市人民政府驻咸安区双鹤路 16 号。



图 2.2-7 咸宁行政区划图

2024 年，咸宁市全市实现生产总值 1944.57 亿元，按不变价格计算，比上年增长 6.1%。分产业看，第一产业增加值 283.43 亿元，增长 3.3%；第二产业增加值 641.09 亿元，增长 7.6%；第三产业增加值 1020.04 亿元，增长 5.8%。

表 2.2-3 咸宁市历年地区生产总值及三产增加值一览表

年份	地区生产总值 (亿元)	第一产业 (亿元)	第二产业 (亿元)	第三产业 (亿元)	GDP 可比价 增速
2019 年	1594.98	200.00	704.90	690.08	8.1%
2020 年	1510.72	217.49	589.47	703.76	-5.1%
2021 年	1748.24	235.19	677.82	835.23	12.6%
2022 年	1875.57	249.46	739.23	866.87	4.3%
2023 年	1819.23	257.73	594.57	966.93	1.6%
2024 年	1944.57	283.43	641.09	1020.04	6.1%

注：《2023 年咸宁市统计年鉴》、咸宁市人民政府发布《2023 年咸宁市地区生产总值情况》、咸宁市人民政府《2024 年咸宁市 GDP 数据发布》。

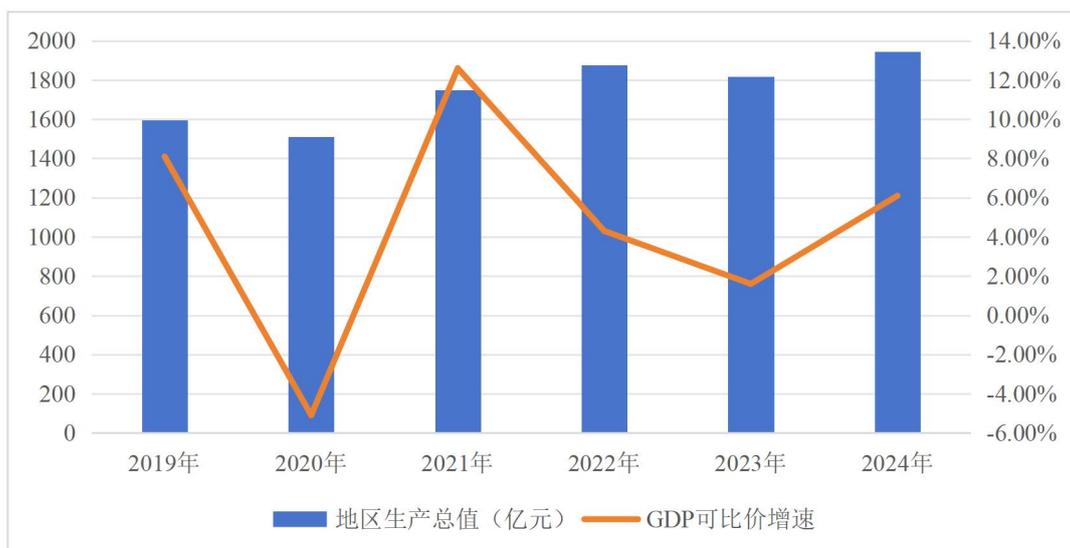


图 2.2-8 2019-2024 年咸宁市生产总值及增速情况

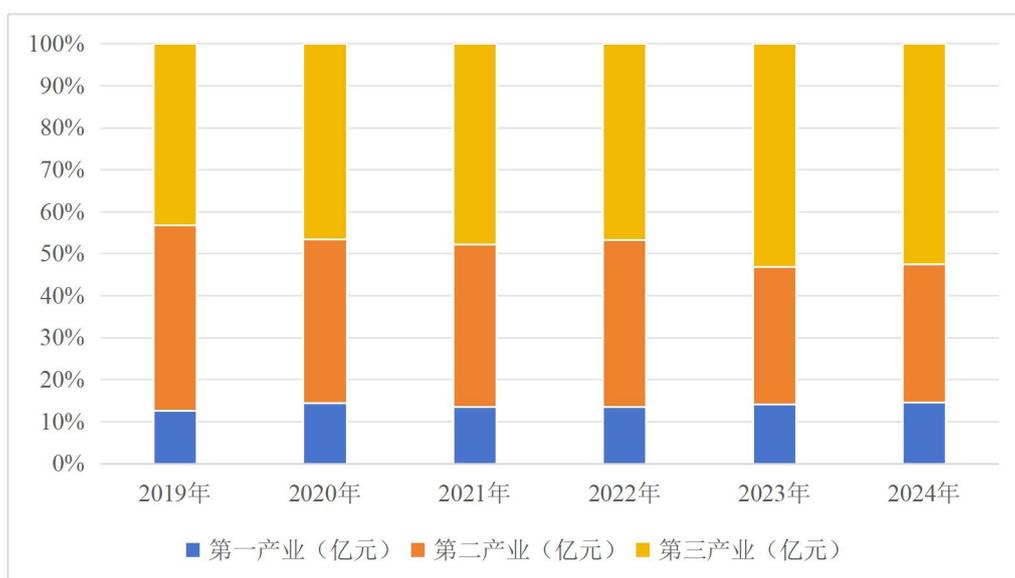


图 2.2-9 2019-2024 年咸宁市三产结构比变化图

2.2.1.4 嘉鱼县

嘉鱼县，隶属湖北省咸宁市。位于东经 113°39'-114°22'，北纬 29°48'-30°19'，地处长江中游南岸、北与武汉接壤、南同赤壁市毗邻、东距咸宁市区 40 公里、西与洪湖市隔江相望，为武汉城市圈重要组成部分。国土面积 1019.53 平方公里，截至 2020 年，嘉鱼县辖 8 镇 1 场，22 个社区居委会，79 个村委会，3 个生产队，511 个村民小组。2021 年，嘉鱼县总人口 36.18 万人，常住人口 28.74 万人。嘉鱼县，古名沙阳堡，取《诗经·小雅·南有嘉鱼》之义得名，是国家首批对外开放地区和长江经济带重要开发区，是湖北省有名的蔬菜之乡、螃蟹之乡、鲂鱼之乡、

黄金之乡，获“湖北省绿化模范县”称号。

嘉鱼县下辖 8 个镇：陆溪镇、高铁岭镇、官桥镇、鱼岳镇、新街镇、渡普镇、潘家湾镇、牌洲湾镇，另辖 1 个农场、1 个开发区：头墩农场、嘉鱼县经济开发区。目前，嘉鱼县总人口 361843 人，其中男性 190234 人，女性 171609 人。出生 2478 人，出生率 6.85‰；死亡 1361 人，死亡率为 3.76‰；净增人口 1117 人，自然增长率 3.09‰。常住人口 28.74 万人，城镇化率 54.25%。



图 2.2-10 嘉鱼县卫星图

根据生产总值统一核算结果，嘉鱼县2024年前三季度地区生产总值248.19亿元，按2020年不变价比上年同期增长6.5%。其中第一产业完成增加值46.44亿元，增长3.6%；第二产业完成增加值110.51亿元，增长7.9%，工业增加值完成102.19亿元，增长8.5%；第三产业完成增加值91.24亿元，增长6.4%。

表 2.2-4 嘉鱼县历年地区生产总值及三产增加值一览表

年份	地区生产总值 (亿元)	第一产业 (亿元)	第二产业 (亿元)	第三产业 (亿元)	GDP 可比价 增速
2019 年	288.96	45.18	150.4	93.38	7.8%
2020 年	275.39	47.16	136.35	91.88	-4.6%
2021 年	307.83	48.51	151.67	107.65	10.1%
2022 年	327.29	50.54	159.58	117.17	3.0%
2023 年	278.12	51.94	89.10	76.58	-1.2%
2024 年（前三季度）	248.19	46.44	110.51	91.24	6.5%

注：数据来源于《2018-2022 年嘉鱼县国民经济和社会发展统计公报》、嘉鱼县人民政府发布《嘉鱼县 2023 年地区生产总值完成情况》、嘉鱼县人民政府《嘉鱼县 2024 年前三季度地区生产总值完成情况》。

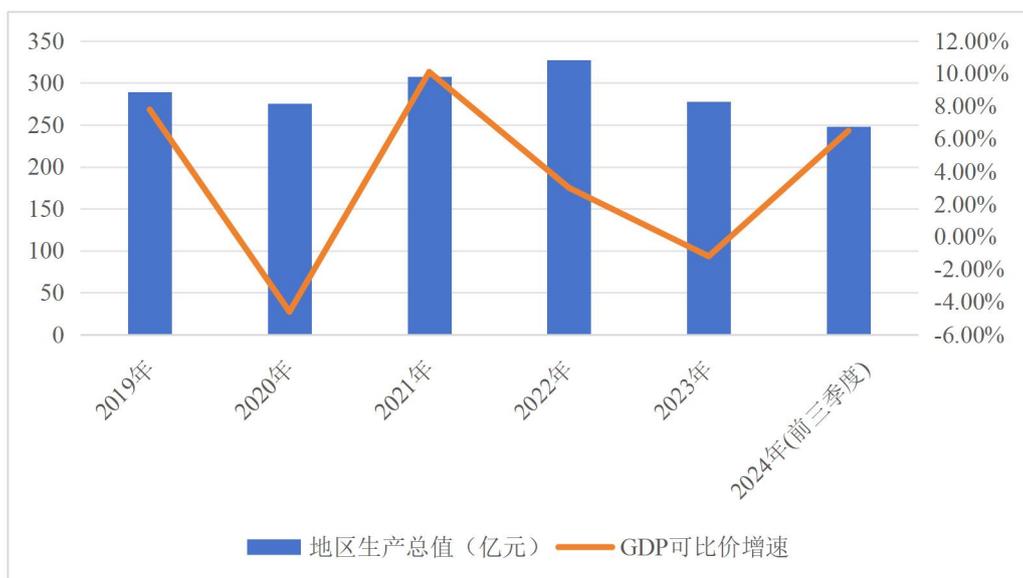


图 2.2-11 2019-2024 年前三季度嘉鱼县生产总值及增速情况

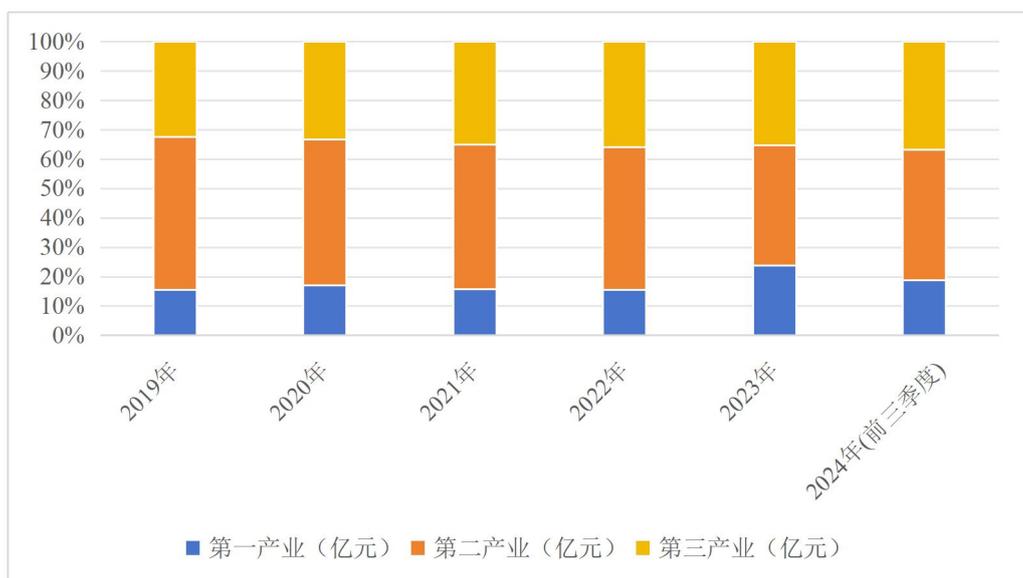


图 2.2-12 2019-2024 年前三季度嘉鱼县三产结构比变化图

2.2.1.5 赤壁市

赤壁隶属湖北省，是由咸宁市代管的县级市，地处湖北省东南部，长江中游的南岸，为幕阜低山丘陵与江汉平原的接触地带。赤壁市的地理坐标处于东经 113°32'~114°13'，北纬 29°28'~29°55'。北倚省会武汉，南临湘北重镇岳阳，素有“湖北南大门”之称，为武汉城市圈重要组成部分。赤壁古称蒲圻，缘起于三国东吴黄武二年设置蒲圻县，因湖多盛产蒲草（古时编织蒲团的材料）形成集市而得名。1986 年 5 月，经国务院批准，蒲圻县撤县设市，由咸宁市代管。1998 年 6 月，更名为赤壁市。赤壁市辖 3 个街道、10 个镇，1 个乡，2 个场，3 个区，

共辖 144 个村、34 个社区居委会和 4 个居民委员会。全市东西长 68.9 千米，南北最宽、最窄处分别 60 千米、26 千米，总面积 1723 平方千米，2018 年 11 月，荣登“2018 中国幸福百县榜”。是国家知识产权强县工程试点县。

据上级统一核算反馈，赤壁市2024年前三季度完成地区生产总值430.65亿元，同比增长5.6%，较上半年提高0.9个百分点。其中：第一产业完成增加值47.56亿元，同比增长4.2%，较上半年下降0.7个百分点。第二产业完成增加值174.41亿元，同比增长6.6%，较上半年提高2.0个百分点。第三产业完成增加值208.68亿元，同比增长5.0%，较上半年提高0.2个百分点。一、二、三产业比重由上年同期的10.15:41.5:48.35调整为11.04:40.5:48.46。

表 2.2-5 赤壁市历年地区生产总值及三产增加值一览表

年份	地区生产总值 (亿元)	第一产业 (亿元)	第二产业 (亿元)	第三产业 (亿元)	GDP 可比价 增速
2019 年	466.85	50.7	209.37	206.78	8.7%
2020 年	433.39	52.88	185.56	204.95	4.6%
2021 年	519.54	61.77	213.21	244.55	16.6%
2022 年	572.09	68.20	228.88	275.01	6.4%
2023 年	532.09	70.46	170.11	291.53	-1.8%
2024 年前 三季度	430.65	47.56	174.41	208.68	5.6%

注：数据来源于《2018-2023 年赤壁市国民经济和社会发展统计公报》、赤壁市人民政府发布《2024 年 1-9 月主要经济指标运行情况简析》。

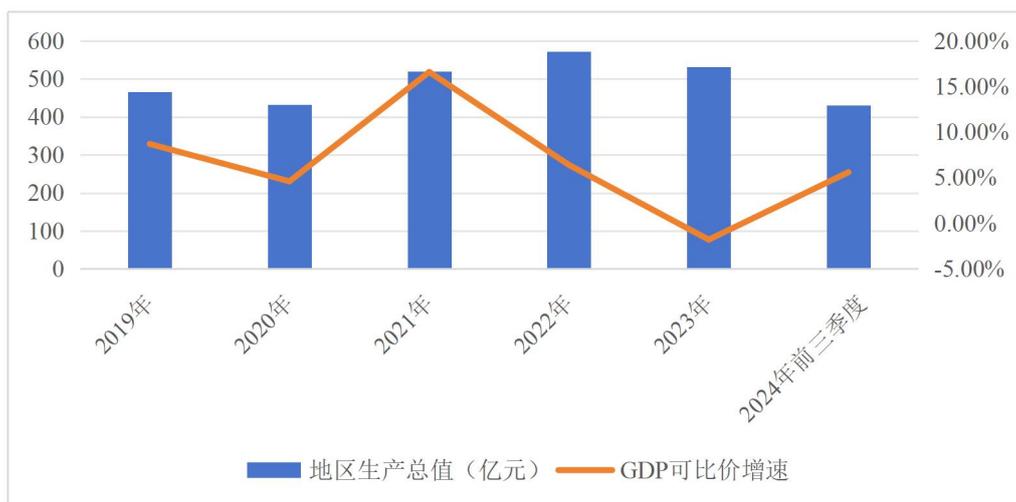


图 2.2-13 2019-2024 年前三季度赤壁市生产总值及增速情况

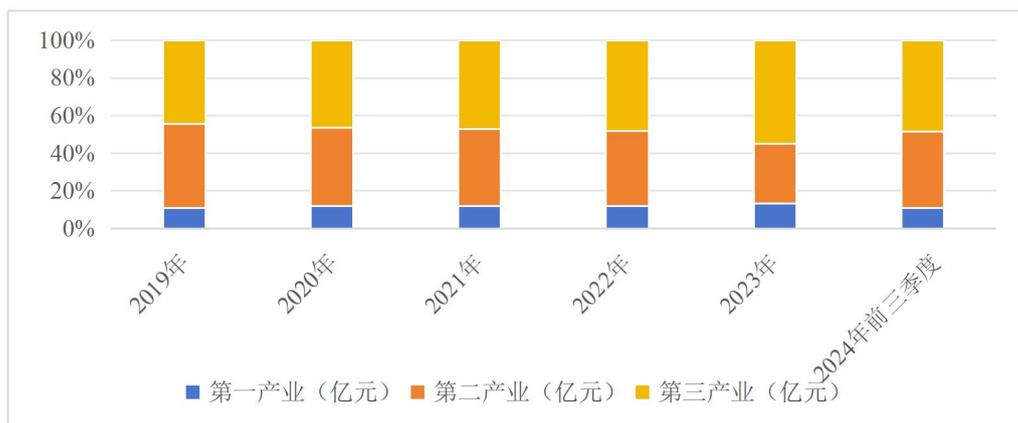


图 2.2-14 2019-2024 年前三季度赤壁市三产结构比变化图

2.2.1.6 崇阳县

崇阳县，位于湖北省南陲，居湘、鄂、赣三省交界处，为武汉城市圈重要组成部分。地跨北纬 29°12'~29°41'，东经 113°43'~114°21'之间。东界通山，南邻通城及江西省修水，西接通城和湖南省临湘，北连赤壁、咸安。202 年，崇阳县下辖 8 镇 4 乡。国土面积 1968 平方公里，折合 295.2 万亩，占全省总面积的 1.06%，占全市总面积的 19.96%。县治驻天城镇。2001 年崇阳县被文化部命名为“中国民间艺术之乡”。2008 年，崇阳提琴戏被评为第二批国家级非物质文化遗产。崇阳县辖 8 镇 4 乡,即:肖岭乡、沙坪镇、石城镇、桂花泉镇、白霓镇、铜钟乡、港口乡、路口镇、金塘镇、高枳乡、青山镇、天城镇,共有 16 个社区、187 个行政村。



图 2.2-15 崇阳县卫星图

2024年，崇阳县经济稳中向好，社会大局和谐稳定，全年地区生产总值208.42亿元，按不变价比上年同期增长6.1%。其中第一产业完成增加值37.18亿元，增长4.0%；第二产业完成增加值61.31亿元，增长8.4%；第三产业完成增加值109.93亿元，增长5.3%。

表 2.2-6 崇阳县历年地区生产总值及三产增加值一览表

年份	地区生产总值 (亿元)	第一产业 (亿元)	第二产业 (亿元)	第三产业 (亿元)	GDP 可比价 增速
2018年	127.41	26.28	43.73	57.40	8.3%
2019年	153.34	28.12	50.13	75.09	7.1%
2020年	148.60	31.44	43.54	73.62	5.2%
2021年	169.51	31.48	50.30	87.73	12.4%
2022年	179.86	32.18	52.26	95.42	4.5%
2023年	190.65	33.50	58.24	102.37	6.0%
2024年	208.42	37.18	61.31	109.93	6.1%

注：数据来源于《2018-2022年崇阳县国民经济和社会发展统计公报》、崇阳县人民政府发布《崇阳县2024年政府工作报告》、崇阳县人民政府《崇阳统计月报（2024年12月）》。

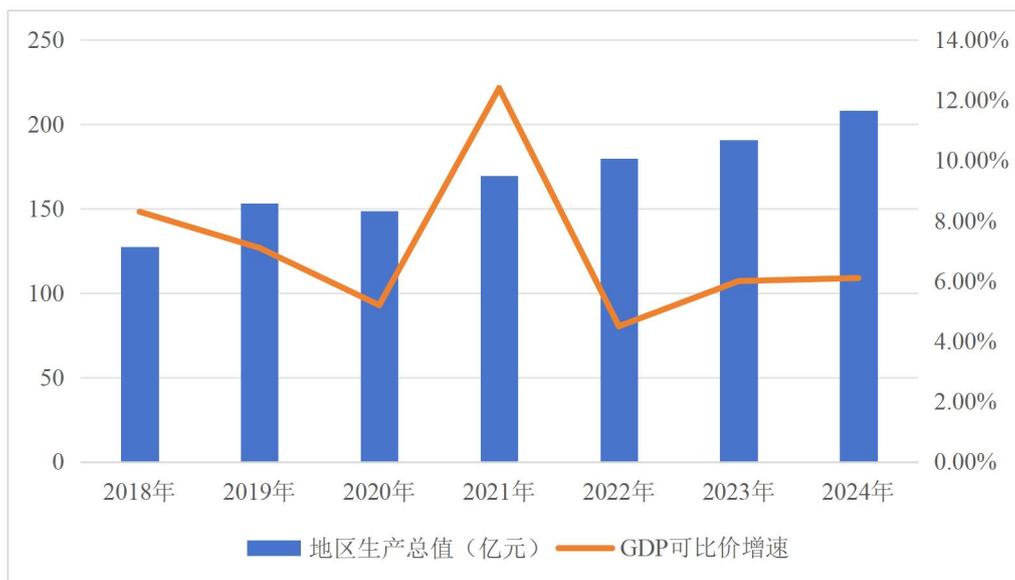


图 2.2-16 2018-2024 年崇阳县生产总值及增速情况

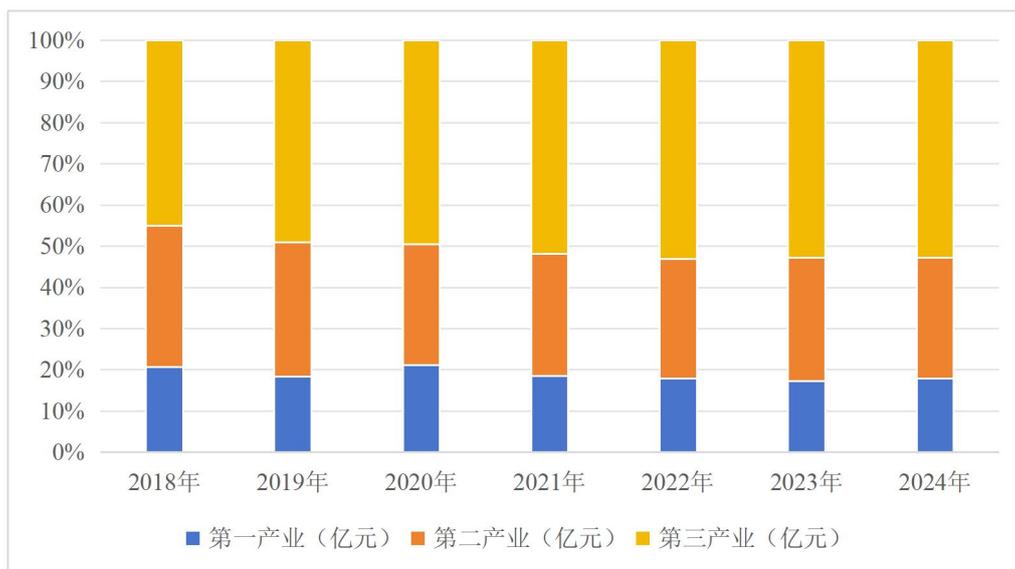


图 2.2-17 2018-2024 年崇阳县三产结构比变化图

2.2.1.7 通城县

通城县，别称隗邑，隶属湖北省咸宁市，汉为下隗县地，位于湖北省东南部，湘、鄂、赣三省交界处，是咸宁、岳阳、九江金三角中心交汇点，武汉城市圈重要组成部分。县境介于东经 $113^{\circ} 36'$ ~ $114^{\circ} 4'$ ，北纬 $29^{\circ} 2'$ ~ $29^{\circ} 24'$ 之间，总面积 1140.7 平方千米。通城县属北亚热带季风气候区，光照适中，气候温和，雨量充足，四季分明，雨热同期。通城县辖 9 个镇、2 个乡：隗水镇、麦市镇、塘湖镇、关刀镇、沙堆镇、五里镇、石南镇、北港镇、马港镇、四庄乡、大坪乡；另辖 5 个乡级单位：鹿角山林场、锡山森林公园管理处、黄龙林场、黄袍林场、药姑林场。

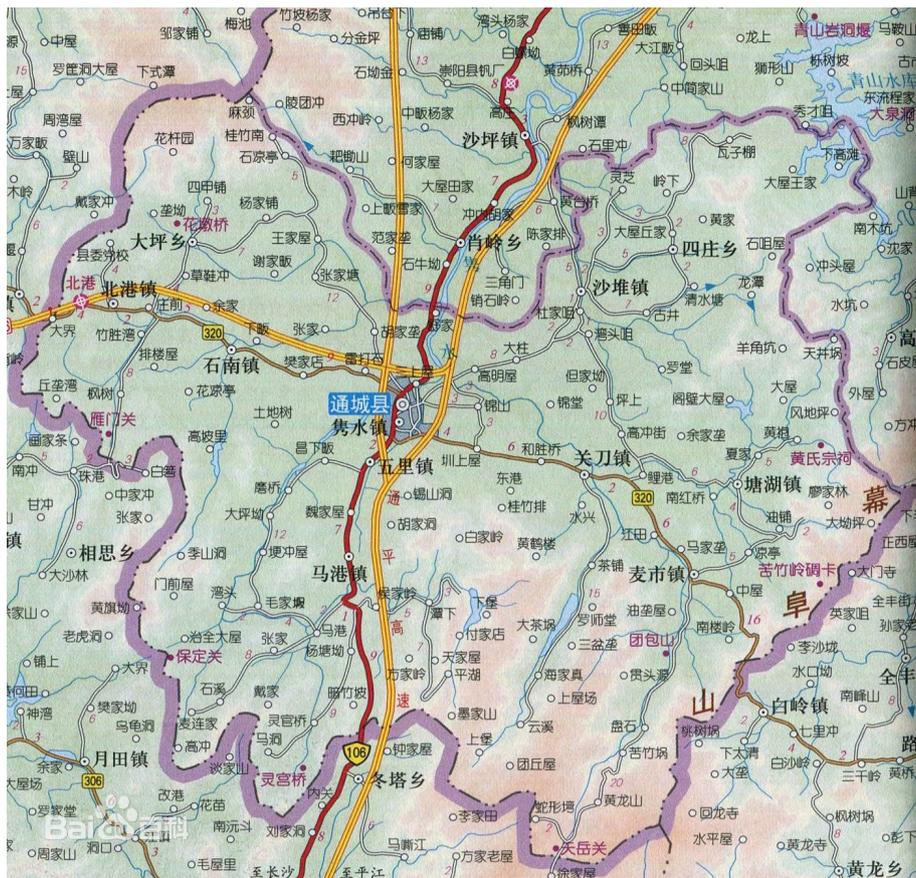


图 2.2-18 通城县行政区划图

预计2024年，地区生产总值突破200亿大关，达到212.5亿元，同比增长5.8%；规模工业增加值增长2.6%；地方一般公共预算收入完成9.1亿元，同比增长13%；全社会固定资产投资同比增长8%；外贸进出口总额完成16亿元，同比增长29%；社会消费品零售总额完成121亿元，同比增长8.5%；城乡常住居民人均可支配收入分别完成38601元、21453元，同比增长6%、8%，增速高于地区生产总值增速。主要经济指标向稳趋好，经济动能不断增强，经济体量不断壮大。

表 2.2-7 通城县历年地区生产总值及三产增加值一览表

年份	地区生产总值 (亿元)	第一产业 (亿元)	第二产业 (亿元)	第三产业 (亿元)	GDP 可比价 增速
2019 年	166.06	26.03	67.34	72.69	8.0%
2020 年	162.27	29.63	60.51	72.13	4.5%
2021 年	191.04	34.26	67.75	89.04	12.7%
2022 年	199.58	34.75	69.57	95.26	3.2%
2023 年	211.34	36.06	70.46	104.82	4.2%
2024 年	212.5	——	——	——	5.8%

注：数据来源于《2018-2023 年通城县国民经济和社会发展统计公报》、通城县人民政府发布《关于通城县 2024 年国民经济和社会发展计划执行情况与 2025 年国民经济和社会发展计划草案的报告》。

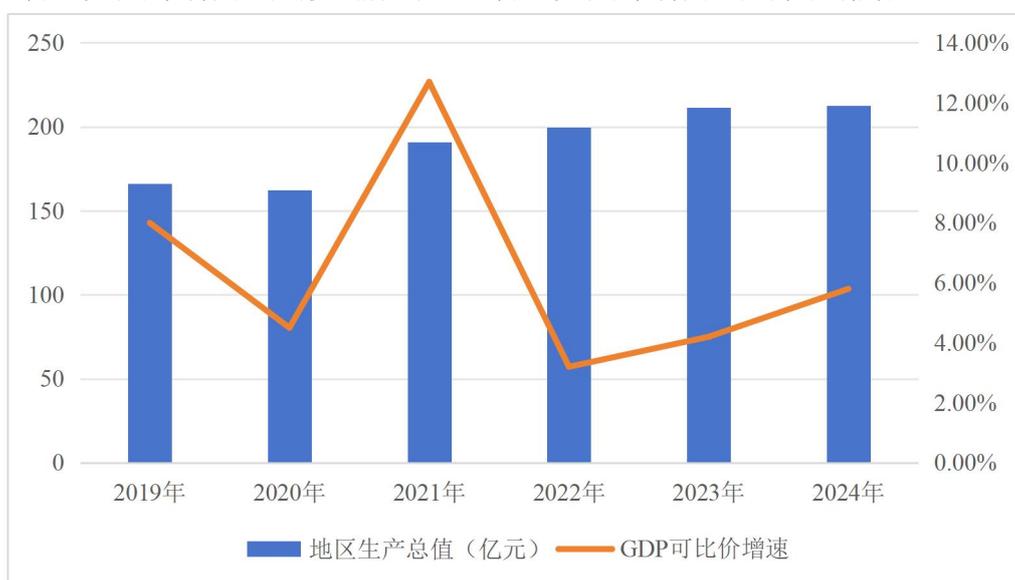


图 2.2-19 2019-2024 年通城县生产总值及增速情况

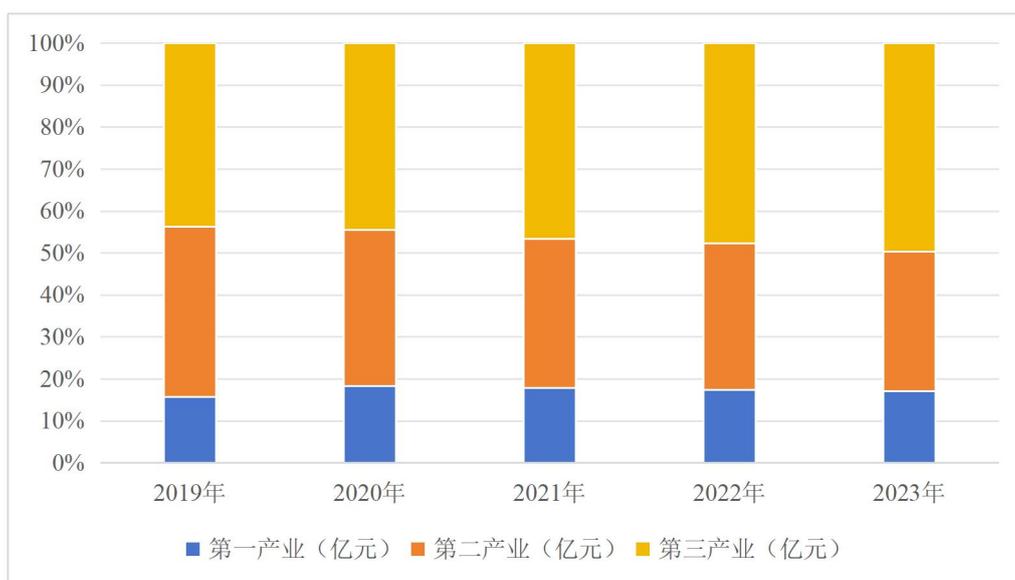


图 2.2-20 2019-2023 年通城县三产结构比变化图

2.2.1.8 湖南省

湖南省，简称“湘”，是中华人民共和国省级行政区，省会长沙，界于北纬 $24^{\circ} 38' \sim 30^{\circ} 08'$ ，东经 $108^{\circ} 47' \sim 114^{\circ} 15'$ 之间，东临江西，西接重庆、贵州，南毗广东、广西，北连湖北，总面积 21.18 万平方千米。湖南地处云贵高原向江南丘陵和南岭山脉向江汉平原过渡的地带，地势呈三面环山、朝北开口的马蹄形地貌，由平原、盆地、丘陵地、山地、河湖构成，地跨长江、珠江两大水系，属亚热带季风气候。湖南省共辖 14 个地级行政区，包括 13 个地级市、1 个自治州，分别是长沙市、株洲市、湘潭市、衡阳市、邵阳市、岳阳市、常德市、张家界市、益阳市、郴州市、永州市、怀化市、娄底市、湘西土家族苗族自治州；68 个县（其中 7 个自治县）、18 个县级市、36 个市辖区、共 122 个县级行政区划。



图 2.2-21 湖南省行政区划图

根据地区生产总值统一核算结果，2024 年，全省地区生产总值突破 5.3 万亿元、达到 53230.99 亿元，按不变价格计算，同比增长 4.8%。分产业看，第一产业增加值 4899.69 亿元，增长 3.0%；第二产业增加值 19534.64 亿元，增长 5.7%；第三产业增加值 28796.66 亿元，增长 4.5%。三次产业结构为 9.2：36.7：54.1，

对经济增长的贡献率分别为 6.4%、44%和 49.6%，分别拉动经济增长 0.3 个、2.1 个、2.4 个百分点。

表 2.2-8 湖南省历年地区生产总值及三产增加值一览表

年份	地区生产总值 (亿元)	第一产业 (亿元)	第二产业 (亿元)	第三产业 (亿元)	GDP 可比价 增速
2019 年	39894.14	3647.23	15401.70	20845.21	7.6%
2020 年	41542.57	4240.73	15949.19	21352.65	3.8%
2021 年	45713.45	4323.04	17852.53	23537.88	7.6%
2022 年	48670.37	4602.73	19182.58	24885.06	4.5%
2023 年	50012.28	4621.28	18822.81	26568.76	4.6%
2024 年	53230.99	4899.69	19534.64	28796.66	4.8%

注：数据来源于《湖南统计年鉴 2023》、湖南省统计局发布《湖南省 2023 年 GDP 统计数据》、湖南省人民政府《2024 年数据统计》。

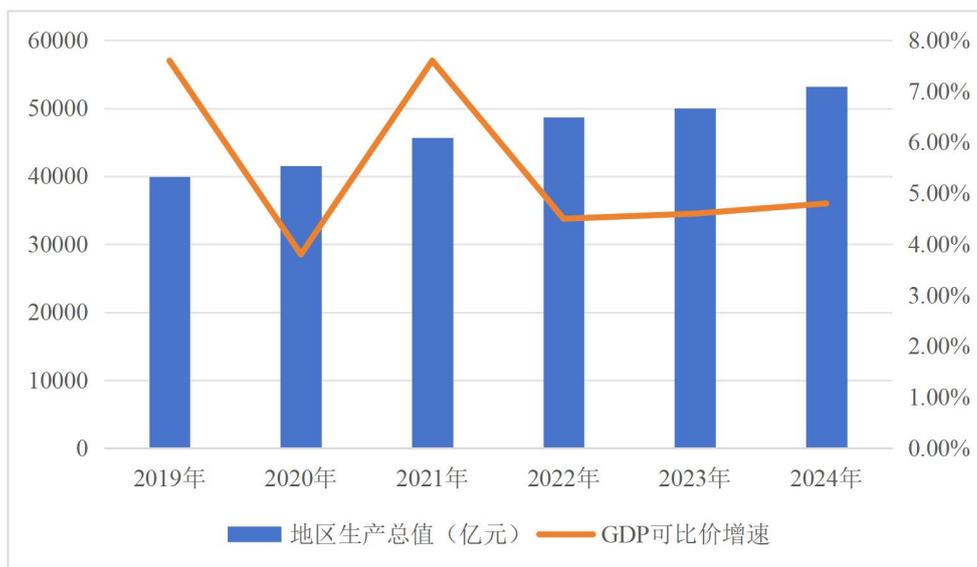


图 2.2-22 2019-2024 年湖南省生产总值及增速情况

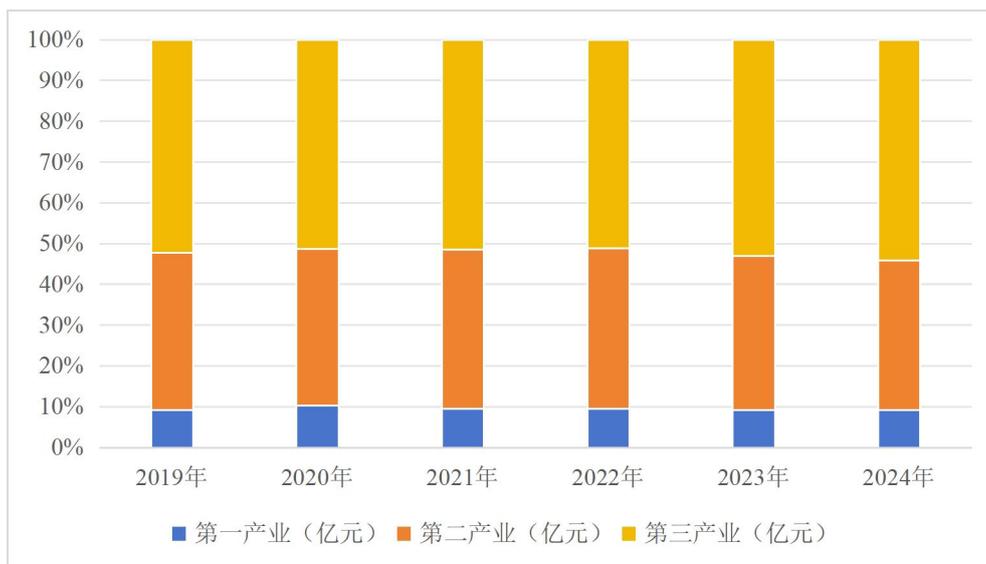


图 2.2-23 2019-2024 年湖南省三产结构比变化图

2.2.2 经济社会发展规划

2.2.2.1 湖北省

根据《湖北省国民经济和社会发展的第十四个五年规划和二〇三五年远景目标纲要》，“十四五”时期，综合实力迈上新台阶。全省经济总量跨越6万亿元。经济结构更加优化，现代产业体系基本建立，市场枢纽功能进一步增强，初步建成全国重要的科技创新中心、先进制造业中心、商贸物流中心和区域金融中心。研发经费投入不断增长，创新驱动发展走在全国前列。产业基础高级化、产业链现代化水平显著提升，制造强省、质量强省建设实现新突破。现代服务业提速升级，驱动能力明显增强。现代农业提质增效，农业强省建设取得明显成效。中心城市和城市群发展能级进一步提升，县域经济、块状经济竞相发展，城乡区域发展协调性不断增强。

表 2.2-1 湖北省“十四五”经济社会发展主要指标

序号	指标名称	2020年	2025年	年均增速[累计]	属性
1	地区生产总值增长 (%)	-	-	6.5	预期性
2	全员劳动生产率增长 (%)	-	-	>6.5	预期性
3	常住人口城镇化率 (%)	59	65	-	预期性

2.2.2.2 武汉市

根据《武汉市国民经济和社会发展的第十四个五年规划和二〇三五年远景目标纲要》，锚定 2035 年远景目标，紧紧围绕国家中心城市、长江经济带核心城市和国际化大都市总体定位，加快打造全国经济中心、国家科技创新中心、国家商贸物流中心、国际交往中心和区域金融中心，努力建设现代化大武汉。

表 2.2-2 武汉市“十四五”经济社会发展主要指标

序号	指标名称	2020年	2025年	年均增速[累计]	属性
1	地区生产总值（亿元）	-	-	7左右	预期性
2	全员劳动生产率（万元/人）	-	-	>7	预期性
3	常住人口城镇化率（%）	84	>84	-	预期性

2.2.2.3 咸宁市

根据《咸宁市国民经济和社会发展的第十四个五年规划和二〇三五年远景目标纲要》，锚定 2035 年远景目标，综合考虑我市所处的发展阶段、环境、条件，坚持目标导向、问题导向、结果导向相结合，坚持提质、提能、提效相统一，今后五年经济社会发展努力实现以下主要目标。新旧动能转换实现平稳接续，实体经济核心竞争力显著提升，产业结构更加合理，农业产业化取得显著成效，高新技术产业实现跨越式发展，服务业标准化、品牌化建设取得重大突破，现代产业体系加快建立。城市发展能级进一步提升，县域经济竞相发展，城乡区域发展协调性明显增强。地区生产总值跨越 2000 亿元大关。

表 2.2-3 咸宁县“十四五”经济社会发展主要指标

序号	指标名称	2020年	2025年	年均增速[累计]	属性
1	地区生产总值（亿元）	1524.67	2100	7左右	预期性
2	全员劳动生产率（万元/人）	-	-	7左右	预期性
3	规模以上工业增加值（亿元）	-5.5%	-	8.5以上	预期性
4	常住人口城镇化率（%）	56.74	60左右	-	预期性

2.2.2.4 嘉鱼县

根据《嘉鱼县国民经济和社会发展第十四个五年规划和二〇三五年远景目标纲要》，“十四五”时期，统筹推进“五位一体”总体布局，协调推进“四个全面”战略布局，坚持新发展理念，坚持稳中求进工作总基调，以推动高质量发展为主题，以深化供给侧结构性改革为主线，以改革开放创新为根本动力，以满足人民日益增长的美好生活需要为根本目的，统筹发展和安全，积极融入新发展格局，全面提升县域治理体系和治理能力现代化水平，加快建设“湖北经济强县、滨江公园城市”，跻身全省二类县市“第一方阵”，为全面建设社会主义现代化开好局、起好步。

表 2.2-4 嘉鱼县“十四五”经济社会发展主要指标

序号	指标名称	2020年	2025年	年均增速[累计]	属性
1	地区生产总值（亿元）	275.39	395.36	7.5	预期性
2	全员劳动生产率（万元/人）	12.9	17	5.7	预期性
3	规模以上工业增加值（亿元）	136	206	8.5	预期性
4	常住人口城镇化率（%）	53.7	61	1.45	预期性

2.2.2.5 赤壁市

根据《赤壁市国民经济和社会发展第十四个五年规划和二〇三五年远景目标纲要》，锚定到 2035 年基本实现社会主义现代化远景目标，考虑到赤壁市经济社会发展阶段、环境、条件，今后五年努力实现以下主要目标：综合实力迈上新台阶。全市经济总量突破 800 亿元，冲刺 900 亿元，主要经济指标实现新突破。力争到 2025 年，一般公共预算收入达到 40 亿元；规上工业增加值达到 410 亿元，年均增长 21.67%；社会消费品零售总额达到 270 亿元，年均增长 13.2%；固定资产投资增速超过 15%。现代产业体系基本建立，创新驱动发展走在全省前列。农业农村现代化建设取得明显成效，区域性商贸流通网络重要节点功能进一步提升，城乡区域发展更加协调。

表 2.2-5 赤壁市“十四五”经济社会发展主要指标

序号	指标名称	2020年	2025年	年均增速[累计]	属性
1	地区生产总值（亿元）	443.39	800	12.5	预期性
2	三次产业比例（%）	12:42:46	7:51:42	—	预期性
3	一般公共预算收入（亿元）	14.5	40	22.5	预期性
4	规上工业增加值（亿元）	153.77	410	21.67	预期性
5	固定资产投资增速（%）	—	>15	—	预期性
6	社会消费品零售总额（亿元）	145.25	270	13.2	预期性
7	全员劳动生产率（万元/人）	21.7			预期性
8	进出口总额（亿元）	25.59	45	12	预期性
9	常住人口城镇化率（%）	61.61	65 以上	[4]	预期性

2.2.2.6 崇阳县

根据《崇阳县国民经济和社会发展的第十四个五年规划和二〇三五年远景目标纲要》，到 2025 年，全县经济社会发展的质量、速度、效益持续高于、快于、好于全国全省全市平均水平，产业转型、新型城镇化建设、优化营商环境等取得重大突破，农业农村现代化、社会治理现代化水平、生态环境质量、人民生活水平全面提升。经济高质量发展。经济总量不断壮大，经济发展的含新量、含绿量、含金量不断提升，转型发展取得突破，休闲食品生产做成地理标志产品，全国麻花之乡、华中雷竹之乡、“中国钒都”、“中国药谷”等优质品牌效能得到充分释放。

表 2.2-6 崇阳县“十四五”经济社会发展主要指标

序号	指标名称	2020年	2025年	年均增速[累计]	属性
1	地区生产总值（亿元）	48.6	220	7.5%左右	预期性
2	全员劳动生产率（万元/人）	—	—	6%以上	预期性
3	规模以上工业增加值（亿元）	—	—	8.5%以上	预期性
4	常住人口城镇化率（%）	48.6	54	[5.4]	预期性

2.2.2.7 通城县

根据《通城县国民经济和社会发展第十四个五年规划和二〇三五年远景目标纲要》，锚定二〇三五年远景目标，聚焦聚力高质量发展、高品质生活、高效能治理，今后五年经济社会发展要努力实现以下主要目标。**综合实力迈上新台阶。**全县经济总量稳步增长，产业迈向中高端水平，辐射周边能力进一步增强，建成鄂湘赣毗邻地区重要的先进制造业中心、商贸物流中心、科技创新中心。城乡区域发展更加协调。改革开放取得新突破。产权制度改革和要素市场化配置改革等重要领域、关键环节改革取得重大进展，市场化法治化国际化营商环境水平显著提升。开放型经济实现突破性发展，跨区域合作深度拓展，内陆地区对外开放新高地基本形成。

根据“十四五”时期发展基础条件和未来发展趋势，按照高质量发展要求，全县经济和社会发展主要预期指标是：到 2025 年，全县地区生产总值达到 260 亿元，年均增长 10%；地方公共财政预算收入年均增长 12.9%；规模以上工业增加值年均递增 8.9%；全社会固定资产投资年均增长 10%；社会消费品零售总额年均增长 11.5%；外贸进出口总额年均增长 17.8%；城镇、农村常住居民人均可支配收入增速与经济增长基本同步。“十四五”规划指标体系围绕高质量发展的主题，体现以人民为中心的思想，落实生态优先、绿色发展的要求，对接咸宁市“十四五”规划指标体系，设置经济发展、创新驱动、民生福祉、绿色生态、安全保障五类指标。

2.2.2.8 湖南省

根据《湖南省国民经济和社会发展第十四个五年规划和二〇三五年远景目标纲要》，按照现代化新湖南建设的目标要求，今后五年努力实现以下主要目标。经济成效更好。在质量效益明显提升的基础上实现经济持续健康发展，增长潜力充分发挥，经济增速快于全国平均水平，经济结构更加优化，产业迈向中高端水平，农业基础更加稳固，城乡区域发展协调性显著增强，国家重要先进制造业高地建设取得重大进展。

表 2.2-7 湖南省“十四五”经济社会发展主要指标

序号	指标名称	2020年	2025年	年均增速[累计]	属性
1	地区生产总值增长(%)	3.8	-	>6	预期性
2	全员劳动生产率增长(%)	-	-	6	预期性
3	制造业增加值占地区生产总值比重(%)	26.6	30	-	预期性
4	产业投资占固定资产投资比重(%)	59.2	61.5	-	预期性
5	最终消费支出对地区生产总值贡献率(%)	-	60	-	预期性
6	对外贸易依存度(%)	11.7	15	-	预期性
7	地方一般公共预算收入占地区生产总值比重(%)	7.2	8	-	预期性
8	常住人口城镇化率(%)	58.5	63	-	预期性

2.3 区域交通运输发展现状及规划

2.3.1 交通运输发展现状

2.3.1.1 湖北省

“十三五”时期，在湖北省委、省政府的坚强领导和国家有关部委的大力支持下，全省交通运输发展取得了显著成效，为全面建成小康社会提供了有力支撑。综合交通固定资产投资达到 6964 亿元，是“十二五”的 1.3 倍，在全省扩内需、稳增长中发挥了主力军作用。综合交通网总里程达到 31.1 万公里（不含民航航线、城市道路），密度达到 167.3 公里/百平方公里。其中，铁路营业里程 5259 公里（高速铁路 1639 公里），公路通车总里程 29.0 万公里（高速公路 7230 公里），内河航道通航里程 8667 公里（高等级航道 2090 公里），油气管道里程 7400 公里。2020 年，港口吞吐能力 4.3 亿吨，集装箱吞吐能力 502 万标箱。民航旅客吞吐量达到 1776 万人次，货邮吞吐量达到 19.68 万吨。“十三五”规划的目标任务总体实现，发展水平跃上新台阶，“祖国立交桥”地位凸显。主要成就体现在六个方面：

(1) 基础设施建设再上新台阶。水运建设补短有力，长江武汉至安庆 6 米

水深航道基本建成，汉江武汉至碾盘山段千吨级航道实现贯通；武汉阳逻、黄石棋盘洲、宜昌白洋等一批专业化港区建成运营。铁路建设全面提速，武九高铁、汉十高铁等建成通车，以武汉为中心的高铁城际网加快形成，已建在建高铁覆盖全省所有市州；浩吉等普速铁路开通运营。公路建设持续加快，武深、枣潜等高速公路通道建成通车，武汉城市圈环线和武汉市四环线成功“画圆”，青山、石首等 9 座世界级长江桥梁相继建成，全面实现县县通高速；国省道提档升级工程、瓶颈路段畅通工程加速实施，普通国省道二级及以上公路比例达到 85.3%。航空布局加快完善，武汉天河机场三期工程建成通航，鄂州花湖机场建设全面推进，襄阳刘集机场改扩建工程、荆州沙市机场新建工程相继完工，“双枢纽、多支线”航空运输网已显雏形。管道建设积极推进，实现县县通天然气。枢纽建设取得突破，武汉天河机场交通中心、襄阳东津综合换乘中心、武汉阳逻港区集装箱铁水联运一期等客货运枢纽建成运营，沿长江主要港口实现疏港铁路连接，各种交通方式衔接显著加强。全省公路总里程、内河高等级航道里程均进入全国前三，综合交通网已形成规模优势。

(2) 重大战略交通支撑再上新台阶。长江经济带综合立体交通走廊加快建设，黄金水道功能不断提升，沿江高铁建设有序推进，过江通道瓶颈有效缓解；落实共抓大保护、不搞大开发，长江沿线取缔各类码头 1211 个，腾退岸线 150 公里。“一带一路”陆海空国际通道加快构建，武汉至上海洋山江海联运实现“天天班”运营，武汉至日本关西江海直达航线正式开通；中欧班列（武汉）相继打通 5 大通关口岸，辐射欧亚大陆 34 个国家、76 个城市；新开通武汉直飞卢森堡等全货运航线。中部地区崛起战略加快落实，省际互联互通取得突破，新增省际铁路出口 6 个，新开工省际高速公路出口 6 个，有力支撑区域协同发展。交通强国湖北示范区建设成效初显，现代内河航运、“四好农村路”等 6 项试点工作全面推进，试点领域数量位居全国前列。

(3) 运输服务水平再上新台阶。三年运输结构调整目标如期完成，5 个多式联运项目入列国家示范工程，武汉阳逻港区铁水联运示范工程通过验收，黄石等 3 个示范项目基本实现常态化运营，集装箱多式联运量突破 49 万标箱；甩挂运输态势良好，8 个试点项目完成验收，试点企业货运车辆降低成本 15% 以上；襄阳、十堰通过全国城市绿色货运配送示范验收，黄石、咸宁入列全国第二批示

范城市。客运服务能力明显增强，民航国际通航点覆盖五大洲；城际、城市客运服务方式更加多样，多元化个性化模式不断推出，武汉完成国家公交都市创建目标，襄阳、宜昌成功入选国家第三批创建城市；城乡客运一体化有序推进，竹山、远安成功入选交通运输部首批城乡交通运输一体化示范县。邮政快递服务能力明显增强，全省邮政行业业务总量、业务收入年均增长 28.0% 和 19.1%，年快递业务量达到 17.8 亿件；邮政快递服务体系加快完善，全面实现村村通邮、乡乡通快递，快递服务进村率达到 77.5%。

2023 年末，全省公路总里程达 307263 公里，比上年末增长 1.7%；高速公路里程达 7849 公里，增长 3.3%。全年完成货物周转量 8594.24 亿吨公里，增长 13.9%；旅客周转量 1027.84 亿人公里，增长 90.9%；港口完成货物吞吐量 6.9 亿吨，增长 22.8%。港口集装箱吞吐量 329.8 万标准箱，增长 5.5%。

2.3.1.2 武汉市

“十三五”时期，全市交通运输发展成效显著，基本建成中部地区国际交通门户，为建设国家中心城市提供了坚强支撑。到“十三五”期末，全市综合交通网总里程约 18034 公里，综合交通网密度达到 2.1 公里/平方公里。其中，铁路营业里程 861 公里（高速铁路 447 公里），公路通车总里程 16505 公里（高速公路 873 公里），内河通航里程 668 公里（高等级航道 349 公里）。港口货物吞吐量 1.05 亿吨、集装箱量 196.3 万标箱，较“十二五”末分别增长 24.6%、84.8%；民航机场旅客、货邮吞吐量最高达 2715 万人次、24 万吨，较“十二五”末分别增长 43.3%、22.6%；邮政业务总量 243.42 亿元，较“十二五”末增长 2.1 倍。交通运输、仓储和邮政业增加值最高达 930 亿元，占地区生产总值的 5.7%，交通运输业已成为武汉国民经济的支柱产业之一。“十三五”时期累计完成固定资产投资（含轨道交通）超过 4000 亿元，是“十二五”时期的近 2 倍，“十三五”规划的目标任务总体实现。

(1) 开放合作发展取得新成就。相继开通迪拜、伦敦、纽约、悉尼、毛里求斯等 30 条国际及地区航线，国际及地区航线最高达 63 条，覆盖亚欧美澳非五个大洲。中欧班列（武汉）“五线并行”，形成“一主多辅、多点直达”的跨境物流服务网络，辐射欧亚大陆 34 个国家、76 个城市。“江海直达”“沪汉台”

“东盟四国快班”“日韩快班”等航线稳步发展，通达7个国家和地区，“轴辐式轴辐式：部分节点成为枢纽，作为集散节点，它们之间的链接是具有规模运输经济效应的轴；而其他节点则与这些枢纽相连，构成辐。”全球性江海直达运输网络持续完善，中西部最佳出海口地位稳固。航空“客货双枢纽”加快布局，长江沿岸铁路集团总部落户我市，武汉引领长江中游城市群协调发展作用进一步增强。

(2) 基础设施建设形成新格局。武汉天河机场T3航站楼、机场交通中心、第二跑道投用，实现7种运输方式无缝衔接，成为华中航空枢纽新标杆。汉南通用机场建成，连续举办两届国际航联世界飞行者大会。武十高铁和武孝城际、武仙城际铁路建成，至此，5条城际铁路在汉交汇，武汉东站基本建成。新增高速公路里程180公里，四环线“四段两桥”实现“画圆”，武深高速武汉段、硚孝高速一期建成，武汉至阳新、武汉至大悟、武汉城市圈大通道等高速公路开工建设，“六环二十四射多联”高快速路网加速形成。轨道交通建设全面提速，建成开通5条线。汉江航道一期、二期整治工程完成，通航条件显著改善。汉口北综合客运枢纽、东西湖综合物流园、阳逻港铁水联运示范基地等项目建成，武汉交通枢纽地位进一步巩固。

(3) 运输保障能力达到新高度。运输量规模持续增长，全市对外年客运量最高达到2.54亿人次，铁路、航空出行占比上升；货物运输量6.76亿吨，较“十二五”期末增长40.2%；快递业务量11.3亿件，业务收入114.84亿元，居中部地区第一。圆满完成中国2019世界集邮展览、第七届世界军人运动会交通服务保障工作，保障运输48.86万人次，实现5个“零失误”；坚持疫情防控和经济社会发展“双线作战”，运输人员290万人次、物资1000万吨，为赢得“武汉保卫战”作出了交通贡献。运输结构调整初见成效，获批2项国家多式联运示范工程，水铁联运示范线路、联运量不断增加，综合运输功能进一步提升。

2023年末，武汉市全年完成货运量71299.69万吨，增长15.9%；货物周转量3010.77亿吨公里，增长12.1%。全市民用航空航线221条，其中，国际航线14条，国内航线207条。中欧（武汉）国际班列到达国家40个；到达城市115个，比上年增加8个。中欧班列开行数量1005列，增长64.8%，比上年增加395列。全年旅客运输量9924.01万人，比上年增长112.6%。旅客周转量356.16亿人公里，增长

123.7%。年末全市民用汽车拥有量456万辆，比上年末增加34万辆。其中私人小汽车391.38万辆，增加29.51万辆。

2.3.1.3 咸宁市

“十三五”时期，咸宁市以构建长江中游城市群地区性综合交通枢纽、鄂南旅游集散中心、湘鄂赣边界地区现代物流中心、湖北长江经济带重要航运基地为总体目标，积极有效推进交通运输建设管理各项工作，基本完成“十三五”时期交通发展规划确定的各项目标和任务，为全市经济社会发展提供有力保障。

(1) 基础设施建设成绩斐然

咸宁市现基本形成以铁路、高速公路为主干，以普通干线公路为支撑，以水运为补充，农村公路广泛覆盖的四通八达的综合交通运输网络。

公路路网日渐完善。全市普通公路通车总里程 16894 公里，较“十二五”末增加 1358 公里；公路网密度 173.26 公里/百平方公里，高于全国平均水平（119.62 公里/百平方公里），与“十二五”末相比，增长率达 8.74%。高速公路通车里程 482 公里，通车密度为 4.88 公里/百平方公里，位居全省前列。咸宁市现基本实现县县通高速公路、乡乡通二级公路、村村通沥青水泥路、20 户以上组通硬化路的公路网络体系，实现快速融入武汉“123”交通圈，形成至周边城市（鄂州、黄石、岳阳、仙桃等）1 小时城际交通圈，至各县市区半小时市域交通圈。

公路建设成效显著。“十三五”期间，咸宁市内抓提等升级、外抓沟通衔接，抢抓机遇、攻坚克难，全市交通运输工作取得了重大突破。高速公路建设方面，建成通车武汉城市圈环线高速公路、武深高速公路湖北段，目前市域内有京港澳、武深、杭瑞、大广、咸通、蕲嘉 6 条高速公路，为全省首个县县通高速的市州。赤壁长江大桥、嘉鱼长江大桥的建成通车，结束了咸宁“拥江无桥”的历史。国省干线改造方面，稳步推进国道 106、107 等改扩建项目建设，大幅提升国省道路况水平。“四好农村路”建设方面，农村公路治理能力明显提高，治理体系初步形成，农村公路通行水平和路域环境明显提升，交通保障能力显著增强，实现“由线成网、由窄变宽、由通到畅”，成功创建全国“四好农村路”示范县 2 个，全省“四好农村路”示范县 3 个，省级“四好农村路”示范乡镇 10 个。公路养护方面，基本完善公路建管养运体系，公路“路长制”全面推行，普通国省

道公路路况排名全省前列。

铁路建设颇具规模。全市境内已通车京广铁路、京港高速铁路和武咸城际铁路 3 条铁路，里程合计 205 公里，铁路电气化率达 100%，铁路运输能力较强。

“十三五”期间，咸宁市增开了咸宁至孝感的直达车，实现武孝城际、武咸城际互联互通；启动了常岳九（昌）铁路的前期研究论证工作；积极推进武咸城铁南延线建设，前期工作进展顺利。

内河水运稳步发展。咸宁水运资源丰富，水路航程 440 多公里，其中长江黄金水道 128 公里。目前已建赤壁和嘉鱼 2 个港口，生产经营性码头泊位 8 个，渡口 78 个。“十三五”期间，航道整治方面，加快推进以长江、陆水、淦河、富水航道为骨干的航道网，完成陆水航道治理工程，打通赤壁入江通道。港口码头方面，潘家湾综合码头技改项目已于 2020 年 11 月 24 日交竣工验收；进行码头规范性整治工作，使长江岸线得到极大修复；赤壁车埠港区节堤作业区综合码头前期工作基本完成；咸宁长江综合门户港及公铁水联运项目前期工作逐步推进。规划方面，《嘉鱼港总体规划》经过多次修编已上报省政府待批；《赤壁港总体规划 2019-2035》已获批复实施，将建设 5 个 1000-3000 吨级泊位。

（3）传统货运逐步转型升级

一是传统货运站向物流园区转型升级。咸宁市已建设完成并投入运营的物流园项目有 7 个，在建物流园 7 个。与此同时，咸宁横沟铁路物流园区建设正在加快推进。二是单一运输方式向多式联运转型升级。依托干线公路、港口、铁路货场，充分发挥交通枢纽的集散和辐射效应，重点发展多式联运，推动多种交通运输方式资源的整合，实现物流节点和物流通道的有效衔接。“十三五”期间，咸宁市以京广铁路货运站外迁为契机，以发展多式联运为主的咸宁铁路物流园区建设正在加快推进。三是物流配送向三级配送体系、绿色货运配送转型升级。目前全市建成运营县级农村物流中心和平台 5 个，镇级服务站 51 个，村级服务点 556 个。物流企业 247 家，其中 A 级企业已达到了 19 家。“十三五”期间，咸宁市加快构建“一点多能、一网共用、功能完善、运行高效、深度融合”的县、乡、村三级农村物流配送体系，提供通达便捷的货运服务。其中赤壁市康华智慧物流园构建的农村物流三级配送体系，破解了农村物流“最后一公里”与“最初一公里”的瓶颈问题，该农村物流三级配送体系被交通运输部列为十大典型案例

之一，在全国范围内复制推广。绿色货运配送方面，咸宁市成功入选“全国第二批城市绿色货运配送示范创建城市”。

（4）交通旅游深度融合发展

咸宁市加快推进生态文化旅游长廊与咸宁风景道的建设。“十三五”时期，咸宁市共建成连接各景区、乡村振兴示范点4条国道、11条省道共26条路段的美丽公路、生态旅游示范路519.5公里。幕阜山旅游公路的建成通车，“特色香泉路”的全面建成，使贫困地区群众告别了“出行难”，走上了“致富路”。现已实现县县通高速、重点旅游目的地快速直达，实现重点景区二级及以上公路全覆盖、全市129处各类景区四级及以上公路全覆盖，实现“美丽新农村”建设中各类特色小镇乡村旅游公路全覆盖。

2023年末，咸宁市公路通车里程17391.84公里，比上年末增长2.9%。全年完成货物周转量61.36亿吨公里，增长16.9%；客运周转量5.28亿人公里，增长16.9%。年末民用汽车保有量34.11万辆。其中，私人汽车31.78万辆。新能源汽车1.59万辆，比上年末增长68.6%。

2.3.1.4 嘉鱼县

嘉鱼地属武汉城市圈，至武汉市区80公里，至天河机场100公里，至京珠高速公路入口和在建的武广高速铁路20公里，嘉鱼至武汉国家一级公路即将建成通车后，嘉鱼至武汉车程仅45分钟。武蒲公路、咸潘公路、京珠高速公路连接线、嘉赤公路等4条省道和县乡公路、通村公路组成了四通八达的公路交通网络。长江黄金水道纵贯全境120公里，并有6个长江港口深水码头（5000吨级1个、3000吨级5个），常年可停泊3000吨级的客货轮。

“十三五时期”，嘉鱼县以建设宜居城镇和美丽乡村为重点，各项基础设施不断完善。城区绿地率达到41.6%，人均公园面积达到11.57平方米，城镇化率达到53.7%。嘉鱼长江大桥、武汉都市圈环线高速、武深高速先后通车，田野大道、小湖大桥等城市干道陆续贯通。全县境内共有公路总里程2566公里，行政村通村公路通达率达100%。2023年，全县实现交通运输、仓储及邮政业增加值8.8亿元，比上年同期34.4%。

2.3.1.5 赤壁市

赤壁市地处湘、鄂、赣三省经济、文化交流的结合部和武汉、黄石、岳阳等大中城市的经济技术辐射圈上，京广铁路、武广高速铁路（兴建）、107国道、京珠高速公路贯穿全境，黄金水道万里长江穿境而过，拥有长江赤壁深水码头，又是国际旅游轮的停靠点。赤壁处于中国东西、南北交通大动脉的交汇处。

武广高速铁路赤壁北站建成运营，旅游快速通道建成通车，改造国省干线公路157千米，新建通乡通村公路1364千米，新建改造城乡电网771千米，建成千吨级长江货运码头。

2023年，全市客货总周转量449468.5万吨·公里，同比增长11.18%。其中，货物周转量373893.81万吨·公里，同比增长14.13%；旅客周转量155747.3万人·公里，同比增长25.91%。公路总里程达3161.6公里，同比增长1.74%；其中，高等级公路里程达570.55公里。年末境内铁路营业里程117公里。

2.3.1.6 崇阳县

“十三五”期间，崇阳县公路网等级和总规模全面提高。根据国家公路网和湖北省省道网规划，“十三五”期间崇阳县基本形成了“三高、一国道、八省道”的内通外畅的公路网体系，交通区位优势得到凸显。其中“三高”分别为武深高速、咸通高速、杭瑞高速；“一国道”主要是106国道；“八省道”分别为246省道、319省道、259省道、362省道、359省道、208省道、416省道和415省道。从县域公路网总体建设来看，截至2018年底，崇阳县公路总里程将达到3124.6公里（包含99公里的高速公路），公路网密度为158.77公里/百平方公里。从崇阳县公路行政等级来看，崇阳县国道里程147.8公里，占比4.7%；省道244.6公里，占比7.8%；县道509.4公里，占比16.3%；乡道661.45公里，占比21.2%；村道占比1561.2公里，占比50.0%。从崇阳县公路技术等级来看，崇阳县高速公路里程91公里，占比2.9%；一级公路19.0公里，占比0.6%；二级公路339.4公里，占比10.9%；三级公路87.5公里，占比2.8%；村道占比2461.8公里，占比78.8%，等外公路125.9公里，占比4.0%。

2023年，全县公路客运总量99.7万人次，货物周转量88711.6万吨公里，旅客周转量6490.4万人公里。全县公路通车里程3074.06公里。

2.3.1.7 通城县

通城县拥有公路 1245 千米，每平方千米公路密度为 1.085 千米，高于全市平均水平。其中国道 25.67 千米，县道 70.62 千米，乡村道 680 千米，全县现有等级公路 242.42 千米，有二级公路 74 千米，有高级、次高级公路 118 千米。构成了城通乡，乡通城的全方位公路格局。县城北靠武汉，南接长沙，西去岳阳，东通九江。通城大道、武（汉）长（沙）公路，通（城）临（湘）公路，通（城）修（水）公路，杭瑞高速，武深高速，岳九铁路沟通了通城与周边各大中城市的联系。

2023 年，全县农村通公路行政村比重 100.0%，行政村客运班车通达率 100.0%；客运总量 553.93 万人，同比增速 -2.3%，货运量 213.7 万吨。旅客周转量 7720.9 万人公里，同比增速 10.5%。货运周转量 18040.1 万吨公里，比上年增长 9.6%。

2.3.1.8 湖南省

“十三五”时期，我省综合交通运输体系建设取得了历史性成就，五年完成综合交通投资约 5500 亿元，人民群众获得感和满意度明显提升，有力支撑了决战决胜脱贫攻坚和全面建成小康社会。特别是新冠肺炎疫情期间，交通运输对重点人员及应急物资运输和复工复产发挥了重要保障作用。

（1）网络规模稳步扩大

铁路总里程 5630 公里，其中高铁 1986 公里，通达 12 个市州。公路总里程 24 万公里，其中高速公路 6951 公里，实现了县县通高速。水运通航总里程 1.2 万公里，千吨级及以上航道 1211 公里，千吨级及以上泊位 114 个。建成由长沙枢纽机场、张家界旅游干线机场以及岳阳、衡阳、怀化、常德、永州、邵阳支线机场构成的运输机场群。湖南获批全国首个全域低空空域管理改革试点省份，通用机场加快建设。长沙轨道交通逐步成网，运营里程突破 160 公里。

（2）通达能力不断增强

长株潭 1 小时通勤圈加速构建，全省 2 小时高铁圈、4 小时高速圈基本形成，长沙四小时航空经济圈不断拓展。中欧班列常态化开行欧洲、中亚，开通了至东盟班列。民航通达国内外 166 个航点，实现五大洲直航，地级市 1.5 小时车程内基

本可享受民航服务，引进成立了湖南航空公司。城陵矶实现近海地区直航并开通了至东盟、澳大利亚的海上接力航线。铁路、高速公路出省通道分别达到19个和25个。长株潭芙蓉大道、洞株路、潭州大道快速化改造项目主线通车，长株潭城际轨道交通西环线加快建设。

2023年，湖南省全年客货运输换算周转量4058.4亿吨公里，比上年增长15.6%。货物运输周转量3057.5亿吨公里，增长3.6%。其中，铁路周转量1015.4亿吨公里，与上年持平；公路周转量1574.4亿吨公里，增长7.5%。旅客运输周转量1345.6亿人公里，增长72.3%。其中，铁路周转量967.8亿人公里，增长79.6%；公路周转量172.5亿人公里，增长17.7%；民航周转量203.3亿人公里，增长116.5%。年末公路通车里程24.3万公里，比上年末增长0.2%。其中，高速公路通车里程7530公里，增加200公里。铁路营业里程6078.6公里，与上年持平。其中，高速铁路2501公里。民用汽车保有量1157.3万辆，增长4.6%。其中，私人汽车保有量1077.6万辆，增长4.5%。民用轿车保有量645.4万辆，增长5.8%。

2.3.2 交通运输发展规划

2.3.2.1 湖北省

“十四五”时期，坚持问题导向、目标导向、效果导向，全面加强交通强国试点建设，努力实现“三个转变”，即由追求速度规模向更加注重质量效益转变，由各种交通方式相对独立发展向更加注重一体化融合发展转变，由依靠传统要素驱动向更加注重创新驱动转变，推动全省交通运输高质量发展。高速公路突出“优化扩容、内外互通”；国省干线公路突出“建养并重、提质联通”；农村公路突出“补短提升、便捷畅通”；水运突出“南北打通、水网贯通”；铁路突出“路网中心、米字成形”；航空突出“双枢引领、支线协同”；邮政突出“普惠便捷、绿色安全”；城市交通突出“公交优先、服务优化”；管道突出“完善网络、保障供应”。

到2025年，建设高水平的“两中心两枢纽一基地”（武汉长江中游航运中心、全国铁路路网中心、全国高速公路网重要枢纽、全国重要航空门户枢纽、全国重要物流基地），构建“三张网”（高品质的快速网、高效率的干线网和广覆

盖的基础网），实现“市州双快覆盖、县市双轴支撑、乡镇双通道连通”（市州高铁、航空双快覆盖，县市高速公路、普通干线高等级公路双轴支撑，乡镇双通道连通），形成湖北“123 出行交通圈”（武汉都市圈 1 小时通勤，省内城市群中心城市间 1 小时互通；武汉与周边城市群之间、省内城市群之间 2 小时通达；武汉与全国主要城市 3 小时可达），依托航空、高铁，融入“全球 123 快货物流圈”，全省综合交通在基础设施、运输服务、科技创新、绿色安全、行业治理等方面实现进位，率先在现代内河航运、“四好农村路”、多式联运等交通强国试点领域实现突破，走在全国前列。综合交通固定资产投资：全省综合交通固定资产投资 8200 亿元（不含城市交通），其中铁路 2400 亿元，公路水路 5200 亿元，民航 400 亿元，管道 100 亿元，邮政 100 亿元。基础设施水平向全国前列进位。全省铁路营业里程达到 7000 公里，其中高速铁路达到 3000 公里；二级及以上公路里程达到 42000 公里，其中高速公路总里程达到 8000 公里，具备条件的乡镇实现双通道连通；三级及以上航道里程达到 2300 公里，港口吞吐能力达到 4.5 亿吨，集装箱吞吐能力达到 600 万标箱；民用机场旅客吞吐量达到 6000 万人次，货邮吞吐量达到 290 万吨，在建及建成一、二类通用机场达到 20 个，“双枢纽、多支线”航空运输网基本形成，基本实现通航服务市州广覆盖；油气管道总长度达到 8700 公里。武汉国际性综合交通枢纽城市能级大幅提升，内畅外联综合立体交通网加速成形。运输服务质效向全国前列进位。交通网络运行服务质量明显提高，普通国省道二级及以上公路比例达到 90%，武汉城市圈交通一体化水平显著提升，“襄十随神”“宜荆荆恩”城市群内联外通水平明显提高。货运枢纽组织效率大幅提升，多式联运规模和服务范围进一步扩大，集装箱铁水联运量年均增长率达到 15% 以上，成为中部地区物流成本“洼地”。客运枢纽换乘效率有效提升，旅客联程联运取得新进展。保持“村村通客车”，基本实现“村村通快递”。交通对外开放水平进一步提升。科技创新能力向全国前列进位。基本建成综合交通运输信息平台，数据采集、网络传输、智能化应用等体系基本建立。新一代信息技术与交通运输深度融合，交通运输领域新基建取得重要进展，基本实现电子客票、重点领域北斗系统应用覆盖，智慧交通示范建设取得突破。绿色安全成效向全国前列进位。运输结构持续优化，铁路、水运货运量在全社会货运中的占比明显提升；交通运输领域绿色生产生活方式逐步形成，资源要素节约集

约利用水平持续提高，碳排放强度下降率达到 5%。交通运输安全发展的防、管、控能力明显提高，安全保障体系不断完善，安全生产事故发生率进一步降低。行业治理效能向全国前列进位。大交通改革取得实质性进展，规划法规标准体系更加完备，市场环境公平有序，权责一致、管理高效、运行顺畅、监督有力的综合交通管理体制基本建立。

展望 2035 年，基本建成交通强省，形成由陆路通道、内河航道、空中走廊、地下管网一体融合的现代化高质量综合立体交通网，实现国内国际互联互通、城市群城际快速畅通、市州多快连通、县市多式覆盖、乡镇多向衔接、建制村通畅、自然村通达。建成湖北高品质“123 出行交通圈”和“123 快货物流圈”。湖北综合交通整体优势得到充分发挥，运输结构显著优化，运输服务质效显著提高，可持续发展能力显著增强，行业治理体系和治理能力基本实现现代化，交通国际竞争力和影响力显著提升。



图 2.3-1 “十四五”湖北省高速公路规划项目示意图

2.3.2.2 武汉市

全面对接“一带一路”、长江经济带、中部地区崛起等国家战略和交通强国、国家综合立体交通网建设要求，紧紧围绕全省“一主引领、两翼驱动、全域协同”

区域发展布局,坚决锚定武汉建设国家中心城市、长江经济带核心城市总体定位,立足新发展阶段,贯彻新发展理念,融入新发展格局,统筹发展与安全,以推动高质量发展为主题,以供给侧结构性改革为主线,以建设国际性综合交通枢纽城市为长远目标,坚持做强腹地、带活周边、辐射全国、联通世界,建设大通道、大枢纽、大体系,推动交通国际化、一体化、生态化发展,为建设社会主义现代化武汉当好先行。

到 2035 年,围绕“一城两圈”一城:国际性综合交通枢纽城市;两圈:“全国 123 出行交通圈(武汉都市圈 1 小时通勤、长江中游城市群 2 小时通达、全国主要城市 3 小时覆盖)”“全球 123 快货物流圈(国内 1 天送达、周边国家 2 天送达、全球主要城市 3 天送达)”。远景目标,打造“便捷顺畅、经济高效、绿色集约、智能先进、安全可靠”的现代化高质量综合交通体系,基本建成联贯长江经济带、联接“一带一路”、联通世界的国际性综合交通枢纽城市,融入“全国 123 出行交通圈”和“全球 123 快货物流圈”,有力支撑国家中心城市建设。

“十四五”时期,坚持交通引领城市发展,围绕“两通道、五枢纽、五体系”发展目标,促进两条综合运输大通道(中部陆海大通道、航空运输大通道)内畅外联,推进五大综合交通枢纽(铁路客货运双枢纽、全国公路路网重要枢纽、港口型国家物流枢纽、国际航空客货运门户双枢纽、全球性国际邮政快递枢纽)一体融合,推动五大市域交通运输体系(公众出行、城市配送、绿色交通、数字交通、交通治理)便利高效。在经济运行、设施网络、运输服务、绿色安全等方面尤其是航空货运量、港口货物吞吐量等重点指标争先进位 1—3 位,在通道建设、公交优先、应急物流、车路协同等交通强国建设试点领域突破发展。“十四五”时期,全市综合交通运输项目分为铁路、公路、水运、航空、客运枢纽、物流、邮政快递、城市公共交通、信息化等 9 大类,共计 372 个项目,规划总投资约 11586 亿元,“十四五”规划完成投资约 6275 亿元。其中,重大项目(总投资在 10 亿元以上的项目,见附件)143 个,规划总投资约 10817 亿元,“十四五”规划完成投资约 5659 亿元。

推进铁路、公路、水运、航空和邮政基础设施建设,促进综合交通枢纽功能提升和融合发展,大力发展枢纽经济,进一步提升与城市发展的协同联动水平,构建具有全球竞争力的国际性综合交通枢纽。

（1）增强铁路枢纽功能

1) 建设“超米字型”高铁网。建设沪渝蓉高铁武汉至宜昌段、武汉至合肥段，武汉枢纽直通线、京港（台）高铁阜阳至黄冈段等，争取将武汉至贵阳、武汉至南昌高铁等纳入国家规划，逐步在武汉形成“两纵（京广、京九西通道）两横（沪渝蓉、沪汉蓉）两对角（福银、胶贵）”12方向“超米字型”对外高铁网络。加强武汉城市圈城际铁路与邻近的长株潭、环鄱阳湖、中原等城市群城际铁路的延伸对接，建设武咸城际南延线等，规划研究武汉—红安连接线、武汉—罗田—英山—安庆高铁、武汉—黄石—九江高铁新通道，争取在武汉东西主轴、南北主轴及长江中游城市群间逐步建成客运双通道。

2) 打造“一环八向”普速铁路网。续建江北铁路，新墩至汉西上行、南湖至大花岭下行联络线，提高列车运行效率。按照“客内货外”原则，积极推进西北、西南、东南货运环线等项目前期工作，武汉枢纽普速铁路逐步形成衔接郑州、合肥、安庆（杭州）、九江、长沙、贵阳、重庆、西安等8个方向的“一环八向”路网结构。

3) 完善铁路客货运枢纽布局。聚焦铁路客货运双枢纽建设，新建汉阳站、武汉天河站、长江新区站等，形成“五主（武汉站、汉口站、汉阳站、武汉天河站、武昌站）两辅（武汉东站、长江新区站）多点”客站格局；进一步完善吴家山集装箱中心站一级物流节点和浉口、大花岭二级物流节点，预留阳逻、光谷、常福等货运站场建设条件，形成“1+2+3”三级物流节点网络。构建高铁物流系统，建设全国高铁快递转运分拨中心。依托吴家山国际铁路枢纽和场站，推进汉欧国际综合物流园建设，创建国家中欧班列集结中心示范工程，建设陆港型国家物流枢纽。

（2）推进公路枢纽建设

强化城市圈高速公路直联直通。建设武汉城市圈大通道和武汉至周边城市射线，实施京港澳高速武汉段、沪渝高速武汉至黄石段改扩建，新建武汉至天门、武汉至松滋高速，推进武汉经黄州至浠水高速、硚孝高速延长线、岱黄高速改扩建等项目前期工作，谋划形成以武汉为中心、辐射城市圈的“七环三十射”高快速路网络，实现武汉至周边城市的直联直通直达。加密高速出口，实施近城地区高速公路互通、收费站扩能改造，缓解进出城通道常态化拥堵。提升高速公路服

务区综合功能，向交通、生态、旅游、消费和物流等复合功能服务区转型升级。

(3) 提升港口枢纽能级

优化区域航道网络布局。以千吨级航道为骨干，加快建设横贯东西、连接南北、通达海港的国家高等级航道，配合实施长江武汉至宜昌段航道整治工程。坚持水资源综合利用和生态保护，提升支流航道和库湖区航道能力，支持实施汉江武汉至襄阳段航运能力提升工程，配合整治汉江蔡甸至汉川段航道，实现 2000 吨级船舶全天候通行。

(4) 打造空港门户枢纽

提升武汉天河机场国际门户枢纽地位。实施武汉天河机场扩容工程，建设第三跑道、谋划第四跑道。探索武汉天河机场与中心城区之间快速联通方式，将其打造成为快速衔接高铁和城市交通的大型国际航空门户枢纽。完善机场内部货运区道路建设及机场周边路网配套设施，积极布局建设城市货站，提高机场地面集散效率和服务质量。加快完善汉南通用航空机场基础设施建设，拓展客运功能。

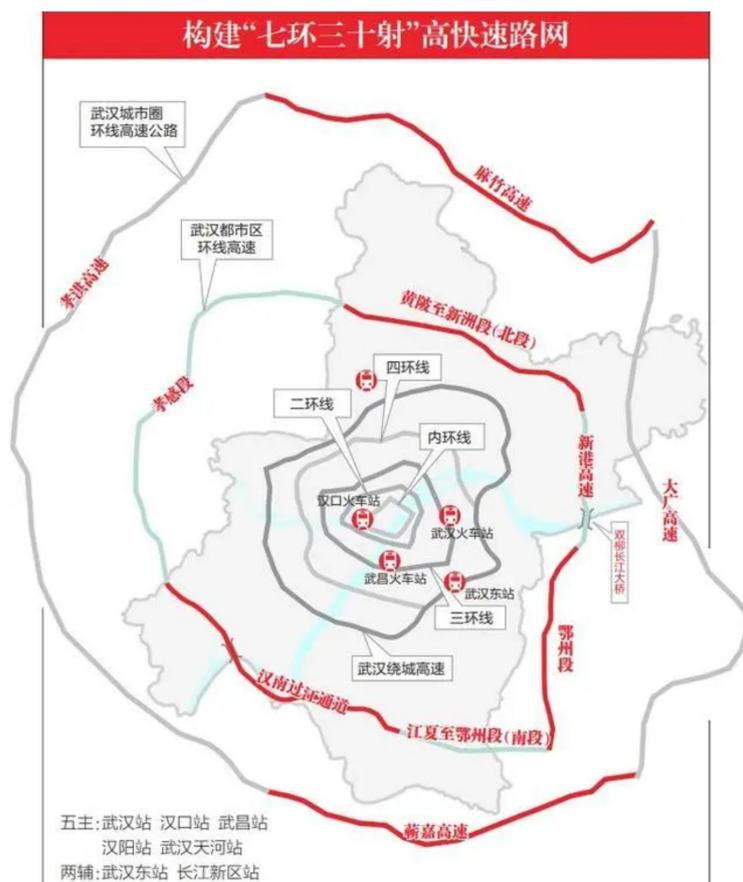


图 2.3-2 武汉市“十四五”高快速路网示意图

2.3.2.3 咸宁市

“十四五”时期，咸宁市以人民满意为宗旨，着力推动交通运输实现高质量发展，增强人民群众的获得感、幸福感、安全感。咸宁市要畅通大通道，打造对外开放新格局，加强武咸交通基础设施一体化水平，推动建成城市群快速通达，与城镇发展轴、重要产业带有机衔接的综合运输大通道。要强化交通“硬联通”，以“增密、互通、提质”为目标，优化扩增高速公路、提质升级国省干线、安全畅通农村公路。要完善集疏运体系，发展多式联运，构建现代物流体系，基本实现咸宁面向长江黄金航道、沟通沿江经济带的航运交通圈，形成多层次、多方式的综合立体交通网络，构建九省通衢的便捷交通，提升服务供给质量。到2025年，实现“完善1个网络、形成1个通道布局、打通3个‘最后一公里’、6个建设取得显著成效”，即“1136”的目标，基本建成安全、便捷、高效、绿色、经济的现代化综合交通运输体系。

1个网络：综合立体交通网络。

1个通道布局：“三主二辅一廊”综合交通运输通道布局。

3个“最后一公里”：港口集疏运的“最后一公里”，农村公路进村入户的“最后一公里”，农村物流的“最后一公里”。

6个建设：基础设施建设、客货运服务水平建设、智慧交通建设、绿色交通建设、平安交通建设、行业治理体系建设。

综合运输通道。形成“三主二辅一廊”综合交通运输通道布局，有效衔接城镇发展轴、重要产业带，沟通周边城市和各大经济区、乃至全国，支撑咸宁市经济社会发展。

（1）公路

高速公路：“十四五”时期至少谋划争取高速公路建设项目不少于150公里，形成“三纵三横四射一联一环”的高速公路网，促进城市群互联互通，市域通达水平显著提高，对外辐射能力明显增强。干线公路：形成“六纵四横十二联”的国省干道公路网，“十四五”时期至少谋划争取普通国省道一二级公路建设项目不少于200公里，实现普通国省道二级及以上公路比例达到95%。次干线公路：形成“二十纵十八横”的次干线公路网，促进市区、乡镇、主要村庄之间的沟通与衔接，加强旅游景点的通达性，提高路网的能力和效率。农村公路：提升县乡

道路网技术等级，改扩建 2000 公里，县道三级及以上比例达到 50%以上，乡道四级公路双车道及以上比例达到 20%以上，村道 4.5 米及以上路面比例达到 20%以上，实现乡镇至少双通道出入，打通“最后一公里”。旅游公路网：形成以“井”字型干线公路网为主体的“快进”和以次干线旅游公路网为主体的“慢游”为布局的旅游交通运输网络，解决连接重要景区道路通行能力不足、运行不畅的问题。公路养护：至少谋划争取国省道大中修约 400 公里，农村公路中等以上占比达到 85%。

（2）港航水运

完成陆水河口至节堤枢纽段航道整治等疏浚提级工程，基本形成以长江为依托，以陆水、富水、淦河为骨干的航道网，扩大长江辐射带动范围，促进区域支流河道等水运资源的充分利用，加强咸宁市与周边沿江城市的水运沟通。发展多式联运，完善多式联运的集疏运体系，依托咸宁长江综合门户港、赤壁港，实施多式联运工程，打通港口码头的“最后一公里”。

（3）铁路

促进形成“三纵二横三支”的铁路网，提升咸宁市的区域枢纽地位。

（4）机场

积极推进咸宁机场、通城县湘鄂赣边区通用机场、赤壁通用机场建设，发挥航空对咸宁市经济社会发展的带动辐射作用。

（5）客运。客运枢纽布局形成“一主一次双中心，四辅多点三层级”的形态，建成“市级枢纽型客运站、县级集散型客运站、乡镇级运输服务站”三级服务体系。针对城市客运，加快公交枢纽站场建设，同时大力推进公交线网开辟和优化调整，提高公交线网密度，实现不同交通方式线网有效衔接。针对城际客运，推进武汉“1+8”城市圈城市互联互通的同城化客运体系建设，形成舒适快捷城际客运体系。针对农村客运，每个县（市、区）建立一个以乡镇为中心的客运网络，构建“区域全覆盖、优惠全享受、机制全保障”的城乡公交体系。

（6）货运物流。引导物流园区建设，形成层次分明、布局合理的“一核、三带、多节点”的布局形态；实现传统交通运输与现代物流逐步融合，走向一体化；农村物流三级配送体系基本形成，形成衔接顺畅、高效便捷的货运站场服务体系，打通农村物流“最后一公里”，基本实现“村村通快递”。

动脉”，畅通“微循环”。策划建设一批重点交通项目，为“武嘉同城”提供强有力的交通支撑。十四五期间，将重点谋划嘉鱼至崇阳高速公路，汉南过江通道簪洲湾长江大桥及接线，簪洲湾铁公水多式联运，沿江货运铁路，金口至嘉鱼城市轨道交通，朱砂至罗家洲一级公路，农村公路“三年消危”等一批重点交通项目建设。十四五期间推进区域联动。加快构建“武嘉同城、咸嘉一体、全域协同”的区域发展格局。以交通同网加快融入步伐，积极谋划“三条铁路”“三条公路”和嘉崇高速、咸嘉机场快速通道等项目，加快推进簪洲湾长江大桥及接线工程和“三大港口”等重大交通项目建设。

2.3.2.5 赤壁市

到 2025 年底，初步建成多式联运体系，运输结构更加优化，全市综合交通总体达到市内领先、省内先进水平，建成“一枢纽一示范一中心”的综合交通总体格局。即依托赤壁市作为鄂南地区沟通鄂湘地区门户城市的区位优势，畅通东西骨架、构建南北通道，打造鄂湘边区区域性综合交通枢纽。发挥赤壁市境内“一江一河”的生态优势，切实落实绿色交通发展的理念，从各种交通方式独立发展向多层次立体化的多式联运系统方向转变，将赤壁市打造成绿色交通示范市和长江中游地区的临港多式联运中心。

2.3.2.6 崇阳县

“十四五”时期，总体以“科技创新、绿色交通”为重点，逐步实现传统交通向智能交通、绿色交通的转型升级，逐渐构建形成以干线公路为主体，以航道、铁路等其他交通方式为辅的结构合理、无缝衔接、服务高效、快速便捷、绿色环保的信息化综合交通运输体系；局部以幕阜山为重点，加快生态旅游公路，实现景区内各特色小镇的互通衔接，打造经济、交通、环境协调发展的绿色产业带。争取把崇阳建设成为咸宁市具有地区性特色的综合运输枢纽。

（1）综合运输通道规划

以干线公路、铁路和航道网络为主体，以实现与周边城市群的互联互通，加速崇阳境内经济社会发展为契机，在崇阳县打造对接周边中心城市，衔接区域城市群的“一纵一横”的综合运输大通道。其中一纵：赤壁-崇阳-通城公水空综合

运输通道，一横：临湘-崇阳-通山公铁综合运输通道。

(2) 干线公路网规划

崇阳县骨干公路网布局主要由高速公路、国道、省道、以及部分县乡道组成，主要解决崇阳县通往周边县市、产业集聚区、下辖乡镇之间及旅游景区之间的交通出行问题，是全县道路网的主骨架。根据崇阳县城镇分布、景区分布、交通出行特点、经济产业特点、区域经济宏观战略、路网结构等，规划构建“6669”（六环六纵六横九连）的干线骨架路网结构，其中：六环包括内三环线（见图5-1）和外三环线。

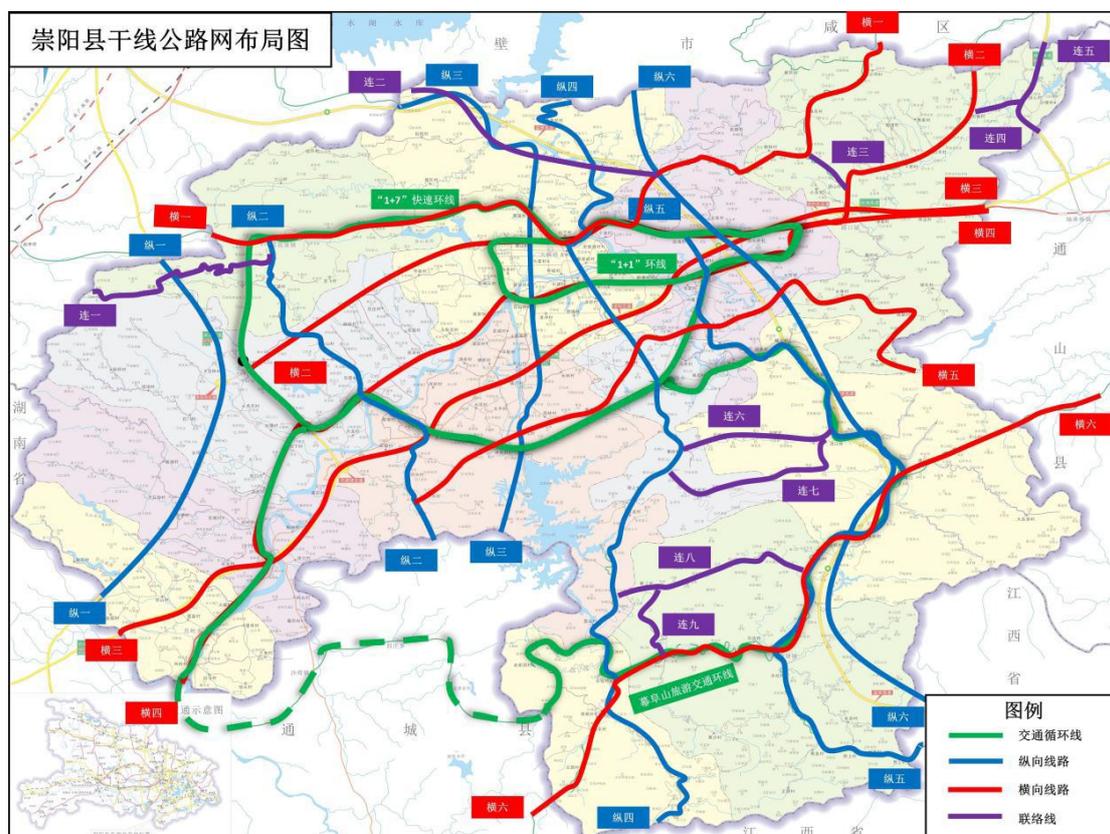


图 2.3-4 崇阳县“十四五”公路网布局规划图

(3) 铁路交通规划

以湖北省中长期铁路网规划咸宁市“十四五”铁路网规划为指导，结合崇阳县城市客货运需求，在远期规划布局形成“两横两纵”的铁路布局。两横：咸岳城际铁路、岳咸九铁路；两纵：咸宁至平江铁路、武咸昌高铁。

(4) 水运交通规划

崇阳县主要以公路运输为主，水路运输还比较落后，缺乏水陆联运的基础设施，但崇阳水利资源较丰富，具有一定的开发潜力。“十四五”期，航道与港区

码头的布局主要按照崇阳产业布局的要求，根据咸宁港区整体规划、各航道与岸线的资源条件进行确定。形成“一轴一点”的水运布局，其中“一轴”指的是隽水河航道；“一点”指的是青山水库。其中一轴：陆水河航道；一点：青山水库。

（5）航空业规划

航空作为现代综合交通运输体系的重要组成部分，是民用航空活动中内容最丰富、发展最活跃的分支产业之一。航空产业的发展在产业结构调整、内需结构改善和民生保障等方面具有重要的助推作用。崇阳县具有“三省临界”的区位优势，地域内旅游资源丰富，具有建设机场，发展幕阜山旅游业的优越条件。按照《民用航空运输机场选址规定》相关要求，初步选址崇阳县石城镇鸡鸣峰，总投资约为 50 亿元。

2.3.2.7 通城县

发挥通城省际边界城市特点，利用岳阳机场、杭瑞高速、通界高速、武广高铁、常岳九铁路等重要交通和基础设施建设契机，融入武汉城市圈，对接长株潭城市群和昌九景城市圈，提升通城县在“中三角”经济区的地位和作用。

（1）公路规划

1) 以高速公路和国、省道为骨架，配合武汉城市圈交通一体化建设，进一步优化区域网络，以改造提高公路技术等级为重点，加强省际出口公路建设，逐步完善农村公路网建设，全面提高现有公路通车能力。

2) 杭瑞高速公路从县域东西向穿过，在城区和北港镇设有高速公路出入口，规划高速公路城区连接线和北港连接线等级均达到二级公路标准。

3) 通界高速公路南北向通过县域，在城区南部规划高速公路出入口接 106 国道，远期预留通界高速公路与南大公路的互通出入口，规划高速公路连接线等级达到二级公路标准。

4) 以高速公路、国道、省道为主骨架构成县域交通主动脉；完善二级公路网络，106 国道、南大公路达到二级公路标准，强化中心城市与各城镇间的联系；城区与各建制镇及镇与镇之间的联系道路，通过改造现状道路达到二级公路标准；镇至各行政村和各自然村之间的联系道路达到三、四级公路标准。

（2）铁路规划

岳阳至九江铁路过境通城县域，有利于提高县域的铁路交通优势，为经济发展提供保证，带动县域沿线城镇的经济、旅游发展和物质交流。

2.3.2.8 湖南省

根据《湖南省“十四五”现代化综合交通运输体系发展规划》，至2025年，全省基本形成内畅外联、城乡一体、治理先进、协同高效、绿色安全的交通发展新格局，湖南在国家综合交通枢纽中的地位进一步提升到2035年，总体建成便捷顺畅、经济高效、绿色集约、智能先进、安全可靠的现代化综合交通运输体系，全面成长株潭国家综合交通枢纽以及各市州区域综合交通枢纽，全面形成具有全球资源配置能力的综合交通网络，与国际主要城市顺畅通达，与国内各经济板块立体便捷畅达，省内市县高效联通，乡村节点全面覆盖，交通供需高度匹配，实现“人享其行、物优其流”，交通运输全面适应人民日益增长的美好生活需要。

以完善“三纵五横四网多点”综合交通网络布局为重点，推动大通道、大网络、大枢纽和微循环建设，构建以综合运输大通道为骨干，以综合交通枢纽为支点，以多层次网络为依托的现代化综合立体交通网。

（1）构建综合运输大通道

统筹开发利用干线铁路、高速公路、高等级航道等资源，根据全省经济流向和基础设施本底，打造“三纵五横”综合运输大通道，形成全省交通运输主动脉和空间开发保护主轴线。构建京港澳、呼南、焦柳三大纵向通道：依托京广高铁、京广铁路、浩吉铁路、京港澳高速、湘江航道等，进一步扩能京港澳通道；依托呼南高铁、洛湛铁路、二广高速等，加快提升呼南通道；依托张吉怀高铁、焦柳铁路、包茂高速、呼北高速等，加快完善焦柳通道。构建沪昆、渝长厦、杭瑞、湘桂、厦蓉五大横向通道：依托沪昆高铁、沪昆铁路、沪昆高速等，稳步扩容沪昆通道；依托渝长厦高铁、长张高速等，加快打通渝长厦通道；依托杭瑞高速、沅水航道、澧水航道等，形成杭瑞通道；依托衡柳铁路、湘桂铁路、吉衡铁路、泉南高速等，逐步扩容湘桂通道；依托厦蓉高速、桂新高速等，加快构建厦蓉通道。

项目。以跨区域的长大干线为重点，全面贯通渝长厦、呼南等高铁主通道，加快对接长三角的高铁新通道建设，谋划推动张吉怀高铁北上南下形成系统能力，全面形成全省2小时高铁交通圈。根据要素保障条件，再实施一批客流支撑、路网需要、条件成熟的高铁项目。

（3）构建全域覆盖公路网

充分发挥公路线位布设灵活、覆盖广泛的优势，进一步拓展完善以“七纵七横”高速公路为骨架的公路运输网，提升普通国省道服务能力，进一步改善农村交通出行环境，促进公路成线成网，有效衔接铁路、机场、港口、园区、景区等重要节点。

推动高速公路扩容成网。加快建设24条续建高速公路，全面建成“七纵七横”高速公路骨架网，现行高速公路网规划项目及31个省际通道全部建成。大力推进高速公路拥堵路段扩容，推进零陵至道县等高速公路展望线建设，适时启动新增国高网及路网优化项目前期工作，推动全省高速公路扩容、成网、加密、畅联，全面形成全省4小时高速公路交通圈，发挥高速公路在构建综合交通运输体系中的关键作用。启动新一轮高速公路网规划修编，科学谋划我省高速公路中长期发展。

提升普通国省道等级与服务水平。充分发挥普通国省道干线集散功能，着力提升技术等级水平，重点推进瓶颈路段、骨干路段、重点城镇路段、旅游通道的提质改造，规划实施里程8000公里以上，其中完成提质改造约6400公里。畅通普通国省道骨架网，优先实现普通国道、普通省道骨架网中重要线路按三级以上公路标准贯通。强化省际通道建设，提升省际通道互联互通水平。实施拥堵路段及绕城镇路段提质改造，促进城市内外交通高效衔接。推动高等级公路连通机场、高铁站、重要港口、高速互通收费站等重点节点，强化多种运输方式有效衔接。推动二级以上公路连通省级以上产业园及国家级战略布局点，提升对重点城镇和重要经济节点的支撑保障作用。

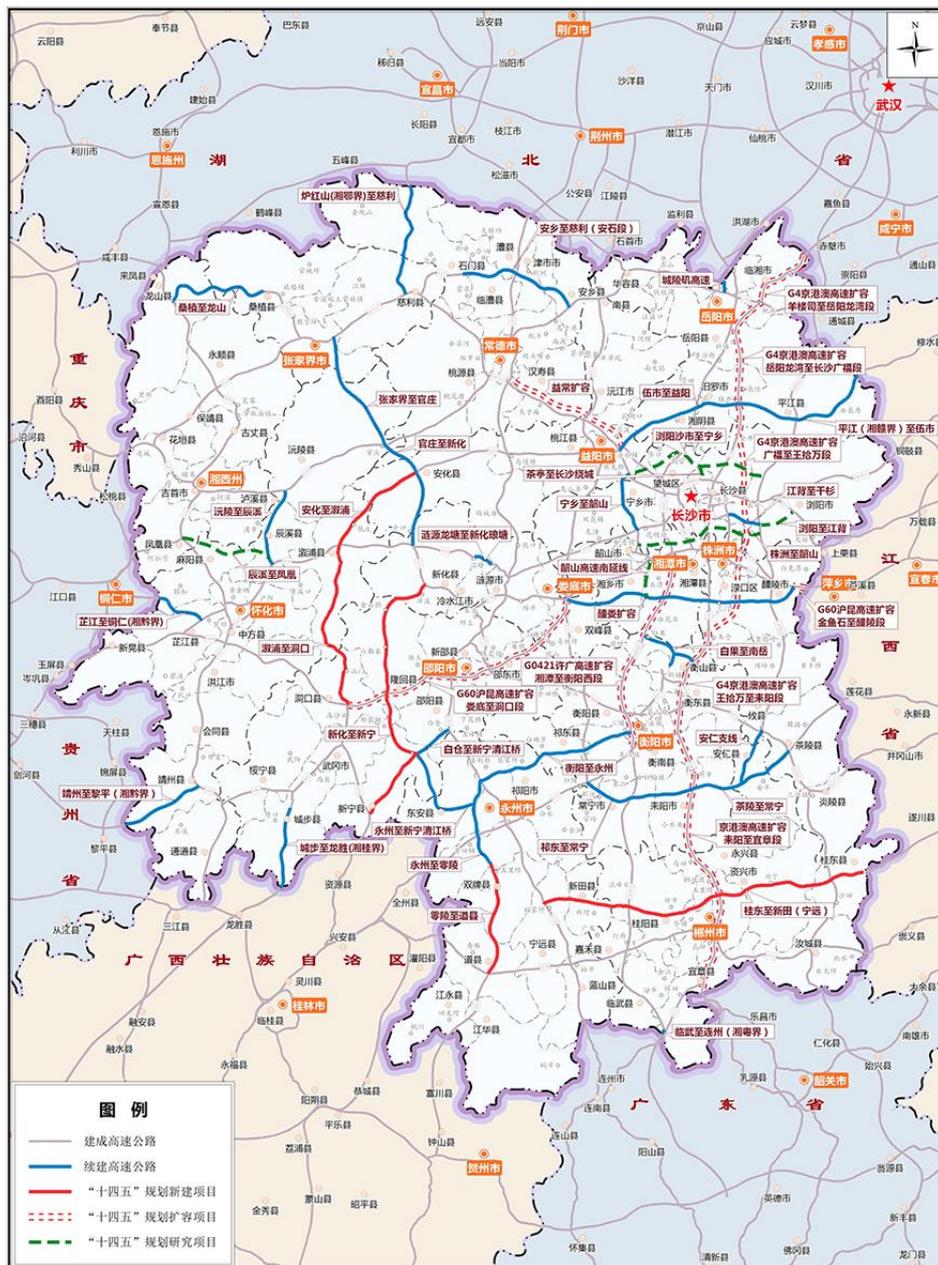


图 2.3-6 湖南省“十四五”高速公路规划示意图

(4) 构建高效便捷民航网

快建设民用运输机场，完善通用机场功能和布局，构建以“一枢纽一干线九支线多点”为依托的民航运输网，适时恢复并拓展国际及地区航线网络。全面完成低空空域管理改革试点任务。积极发展临空经济和通航产业。

建设现代化长沙国际枢纽机场。建成长沙机场改扩建工程，提升智慧化水平，增强综合交通枢纽功能，打造集民航、高铁、轨道交通、公路、城市交通等多种交通方式无缝衔接的门户枢纽。推动机场空域资源扩容优化，进一步提升长沙机

场高峰小时容量，提高吞吐能力和运输效率。拓展长沙四小时航空经济圈，新增加密国内主要城市航线航班，适时恢复并新增国际及地区航线航班，持续完善国际货运航线网络，研究开通以货运为主的第五航权5国际航线，构筑“国内重点城市快线+圈内国际及地区航线+洲际航线”的航空网络。做大做强本土航空公司和基地航空公司，强化跨航司中转服务。加快建设长沙国家级临空经济示范区，打造国际空港商务门户。

（5）构建江海直达水运网

以国家高等级航道和全国内河主要港口为重点，加快构建以“一江一湖四水”7为骨干的航道网，以及“一枢纽、多重点、广延伸”8的全省港口体系，加强水运与其他交通运输方式的有效衔接，进一步发挥水运比较优势。

构建“一江一湖四水”航道网。积极对接并推动长江黄金水道建设工程。以洞庭湖为中心，加快畅通“四水”尾闾航段，建设松虎、澧资等湖区骨干航道，实现湖区高等级航道成网、通江达海。实施“四水”骨干航道畅通与延伸工程，推进重要航段治理，畅通梯级枢纽等瓶颈节点，打造干支衔接的航道网络，沟通纵深腹地。依托自然旅游景观、城市沿河景观及人文旅游景观，因地制宜建设一批高品质、精品化的特色旅游航道。深入推进湘桂运河规划研究，做好前期论证。

（6）构建多层次综合交通枢纽

强化不同层级综合交通枢纽功能，优化枢纽城市分工协作，推动交通基础设施与客货流、城市、园区、景区、保护区等协调一致，增强各类枢纽衔接转换和辐射能力，结合骨干通道和基础网络，构建形成以长株潭为核心、各市州枢纽协同运转的枢纽集群，共同发挥湖南作为全国空间枢纽的作用。

打造长株潭国家综合交通枢纽。按照轴带引领、圈层互动、枢纽支撑、衔接高效的思路，构建形成长株潭对外高效联通、内部有机衔接的多层次综合交通枢纽格局。加快构建长株潭“米字型”放射状对外运输大通道，推动区域内干线铁路、高速公路、湘江航道等项目实施，逐步打造高铁环、轨道交通环、高速公路大外环和湘江综合廊道，实现长株潭与国家主要经济板块全方位高效联通。建设“一门户五主多点”9客运枢纽体系，以长沙国家物流枢纽承载城市为依托，共建长株潭国家物流枢纽，构建形成布局合理、功能完备、衔接协调、有机统一的客货运枢纽集群。

3 交通现状分析

3.1 现状调研分析

为了解嘉通高速的运营状况，项目组在 2024 年 12 月进行了项目尽调，通过交流访谈和现场调研的方式，对嘉通高速（主线、服务区、收费站）、平行道路（京港澳高速湖北南段）以及连接道路（京港澳高速湖北北段、G107）展开了流量和路况调查。

从现场尽调情况来看：

（1）嘉通高速整体通行条件较好，赤壁西枢纽往北、往南两段流量差异较大。

嘉鱼枢纽至赤壁西枢纽段：该路段为双向六车道，车流量较大，且货车占比较高，大部分货车为外地货车（车辆来源为河北、河南、湖南、广东等）。

赤壁西枢纽至通城西枢纽段：该路段为双向四车道，车流量较小，主要原因是武深高速湖南段路况较差，未建桥梁和隧道，线形条件较差，容易引发事故，考虑到燃油成本等，大部分货车在赤壁西枢纽处流向京港澳高速湖南方向。

嘉通高速的车辆构成比例（客车：货车）约为 55：45，通行费构成比例（客车：货车）约为 25：75，货车通行费为主要通行费来源，货物以杂货为主，其中快递车占比在 10%以上。



图 3.1-1 嘉鱼枢纽至赤壁西枢纽段交通现状

（2）嘉鱼东服务区作为嘉通高速唯一的服务区，设施齐全，停车位较多，且停留的外地货车也较多。



图 3.1-2 嘉鱼东服务区交通现状

(3) 嘉通高速沿线收费站收费设施、设备齐全，收费匝道数量能够满足日常通行需求，1类客车、1类货车收费标准分别为0.55元/车公里、0.50元/车公里，该收费标准处于湖北省中游水平。



图 3.1-3 嘉鱼南收费站、赤壁南收费站交通现状

湖北中交嘉通高速公路发展有限公司

收费单位：湖北中交嘉通高速公路发展有限公司
 收费站所：赤壁收费站
 审批机关：湖北省人民政府
 审批文号：鄂政函[2016]13号、鄂政函[2016]120号
 审批期限：鄂交发[2021]5号
 收费对象：除国家和政府规定免收通行费以外的通行车辆
 收费用途：经营性收费
 收费年限：2016年02月06日至2046年04月26日
 监督电话：12122（湖北省高速公路客户服务热线）
 计重设备维护举报电话：12122（湖北省高速公路客户服务热线）
 027-69609200 0715-690969（武深高速（嘉通段）服务热线）
 027-12366（湖北省高速公路投诉服务热线）

武深高速（嘉通段）车辆通行费客车型分类收费标准

类别名称	车辆类型	核定载人数	说明	收费标准（元/车公里）
第1类	微型、小型	≤9座	车长小于6000mm且核定载人数不大于9人的载客汽车	0.55元
第2类	中型	10-19座	车长小于6000mm且核定载人数为10-19人的载客汽车	0.825元
第3类	大型	>19座	车长不小于6000mm且核定载人数不大于39人的载客汽车	1.10元
第4类	大型	>40座	车长不小于6000mm且核定载人数不小于40人的载客汽车	1.375元

武深高速（嘉通段）车辆通行费货车车型分类收费标准

类别名称	轴数（含悬浮轴）	车长和最大允许总质量	收费标准（元/车公里）
1类货车	2	车长小于6000mm且最大允许总质量小于4500kg	0.50元
2类货车	2	车长不小于6000mm或最大允许总质量不小于4500kg	0.93元
3类货车	3		1.53元
4类货车	4		2.20元
5类货车	5		2.54元
6类货车	6		2.87元
	7轴及以上		每增加一轴加收货车车公里费0.5元

备注：
 1. 车型分类按照《收费公路车辆通行费车型分类》（JT/T489-2019）执行。
 2. 超限车按照超限车分类，按照《超限运输车辆行驶公路管理规定》（交通运输部令2016年第62号）执行。
 3. ETC（电子不停车收费）车辆享受通行费优惠，ETC（人工收费）车辆享受通行费优惠。
 4. 鲜活农产品运输车辆享受通行费优惠，按照《鲜活农产品品种目录》执行。

便民措施：
 免费为司乘人员提供茶水。
 在收费站设置便民设施，方便群众出行。
 免费为需要帮助的司乘人员提供工具、医药箱。

图 3.1-4 嘉通高速收费标准

(4) 京港澳高速湖北段：京港澳高速湖北段于 2002 年 9 月全线建成通车，收费期限截止为 2032 年 9 月，1 类客车、1 类货车收费标准均为 0.40 元/车公里，相较于嘉通高速的收费标准，京港澳高速湖北段的收费标准略低。



图 3.1-5 京港澳高速湖北段收费标准

1) 京港澳高速湖北北段（鄂豫界至军山段）

京港澳高速湖北北段（鄂豫界至军山段）目前正在进行改扩建施工，改扩建施工工程起于孝感市大悟县九里关，与京港澳高速公路河南段对接，止于武汉西枢纽互通衔接京港澳高速与沪渝高速共线段，全长 158 公里，投资规模约 210 亿元。改扩建工程按全部控制出入、全立交的八车道高速公路标准进行改扩建，设计速度 120 公里/小时。整条高速改扩建采取“两侧拼接为主，局部分离新建”的改扩建方案，在保障原有道路正常运行的情况下，通过分流措施减少车流量，适当实行封闭或限速方式，进行拼接带混凝土浇筑、桥梁拆除、预制梁板架设等施工。预计 2025 年年底全线改扩建完工。

改扩建期间，由于部分路段占道施工，由单向两车道变为单向单车道，导致通行能力下降，部分车流量转移至许广高速、大广高速上，对本项目交通量产生了一定的分流影响。

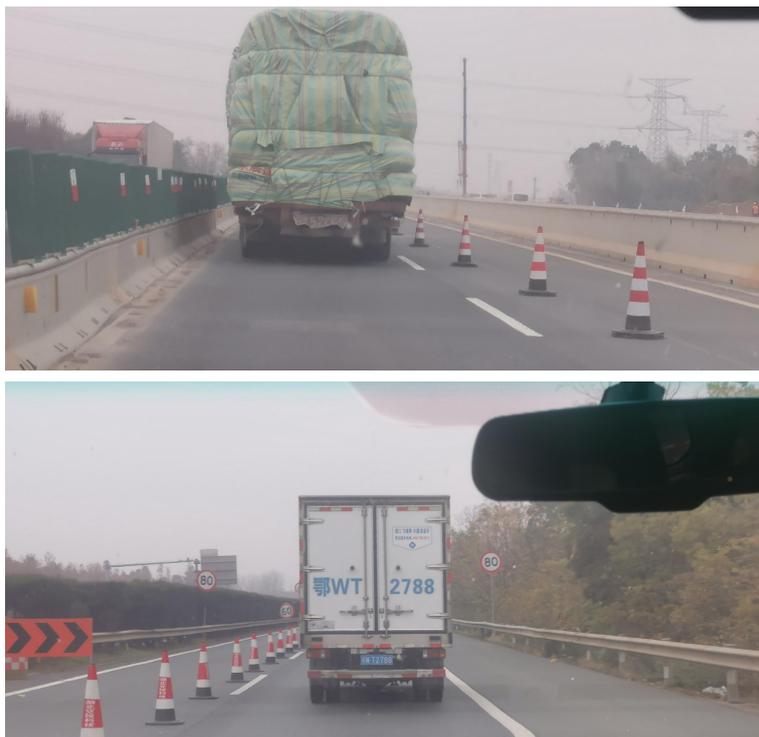


图 3.1-6 京港澳高速湖北北段占道施工

2) 京港澳高速湖北南段（郑店至鄂湘界段）

京港澳高速湖北南段（郑店至鄂湘界段）为双向四车道，其中“咸宁-赤壁”段流量较小，“武汉-咸宁”段流量略大，主要原因是：武汉-咸宁段大部分车流为咸宁去往武汉方向的车流量，而河北、河南、湖北去往湖南、广东方向的长距离跨省车流量较小，大部分车辆选择行驶嘉通高速。



图 3.1-7 京港澳高速湖北南段（咸宁-赤壁段）交通现状



图 3.1-8 京港澳高速湖北南段（武汉-咸宁段）交通现状

(5) G107 现状为双向两车道，目前正在进行改扩建施工，改扩建完成后为双向四车道一级公路，设计速度 80km/h，目前整体车流量较小。



图 3.1-9 G107 交通现状

3.2 历史断面交通量分析

1、嘉通高速断面交通量

嘉通高速2016年—2024年日均断面交通量如表3.2-1和图3.2-1所示。

(1) 从断面交通量来看，嘉通高速以赤壁西枢纽为界，呈现“赤壁西枢纽以北，靠近市区的北段交通量大；赤壁西枢纽以南，靠近省界的南段交通量小”的特征。如2024年，靠近市区的“武深起点--嘉鱼枢纽”流量达到19462veh/d，“嘉鱼枢纽--嘉鱼东”流量达到19652veh/d；赤壁西以北的“嘉鱼东--嘉鱼南”流量为17893veh/d，“嘉鱼南--赤壁西”流量为17397veh/d；赤壁西以南的“赤壁西--赤壁西枢纽”流量为16942veh/d，靠近省界的“崇阳西--通界起点”流量则在5242veh/d。

(2) 从交通增长来看，嘉通高速各年交通量增长波动较大，其中：

1) 2019年，嘉通高速交通量上涨335.5%，主要原因为：2019年武深高速全线贯通，且2019年11月28日嘉鱼长江大桥通车。

2) 2020年，嘉通高速交通量下降26.1%，主要原因为：2020年1月1日起由计重收费改为按车型收费；2020年新冠疫情爆发自2月17日至6月30日高速公路免收通行费；2020年5月武汉市南四环贯通；2020年1月21日，洪监高速公路洪湖城区至监利区段正式通车，汉洪高速全线通车，分流本项目交通量。

3) 2021年，嘉通高速交通量回升，上涨29.2%，主要原因为：2021年4月30日四环线全线贯通，疫情得到缓慢恢复，经济回升；京珠湖南段维修，绕行武深高速；9月25日赤壁长江大桥通车，诱增嘉通高速交通量。

4) 2022年，嘉通高速交通量回落，下降13.0%，主要原因为：疫情管控、经济下行、俄乌冲突以及油价上涨；2022年9月23日京港澳汉江大桥施工维修，工期一年，分流京港澳通道交通量的同时，也造成了嘉通高速交通量减少。

5) 2023年，嘉通高速交通量大幅增长64.9%，主要原因为：疫情放开后出行需求增加。

6) 2024年，嘉通高速交通量下降7.32%，主要原因为：全年京港澳高速湖北北段改扩建施工，部分段落单幅双向通行，源头交通量减少造成嘉通高速交通下降；1-2月低温雨雪冰冻恶劣天气造成嘉通高速交通量大幅下降；6月暴雨天气造成嘉通高速交通量大幅下降；7月2日至9月28日，G107赤壁段京港线公安泉至八王庙路段封闭施工，禁止所有货车通行，对嘉通高速南段交通量有诱增影响；10月15日-12月29日，京港澳高速未阳大市至宜章（湘粤界）段改扩建工程北往南半幅封闭施工，禁止所有车辆通行，对嘉通高速南段（赤壁西枢纽-通界断面）南行货车流量有诱增影响。

表 3.2-1 嘉通高速 2016 年 8 月 28 日-2024 年日均断面交通量 (veh/d)

断面名	断面里程 (km)	2016 年 8 月 28 日-12 月	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
武深起点--嘉鱼枢纽	0.074	—	—	—	—	14597	18872	17187	20820	19462
嘉鱼枢纽--嘉鱼东	8.23	1559	1855	2911	17641	15482	19615	17602	21101	19652
嘉鱼东--嘉鱼南	13.59	1639	1814	2773	17464	14792	18047	16274	19374	17893
嘉鱼南--赤壁西	14.958	2145	2442	3112	16813	14049	17841	16158	19092	17397
赤壁西--赤壁西枢纽	6.559	1646	1947	2898	15529	12695	16847	15477	18262	16942
赤壁西枢纽--赤壁南	5.074	1425	1975	2850	5027	5033	6289	4999	6204	6380
赤壁南--崇阳西	20.273	1155	1866	2603	4218	4498	6149	4748	6027	5602
崇阳西--通界起点	22.217	—	—	—	—	4030	5830	4518	5613	5242
武深起点--赤壁西枢纽	43.411	1800	2059	2935	16980	14350	18094	16367	19439	17915
赤壁西枢纽--通界起点	47.564	1209	1888	2653	4380	4336	6015	4667	5852	5517
合计	90.975	1582	1996	2831	12330	9115	11779	10250	12336	11433
增长率		—	26.2%	41.9%	335.5%	-26.1%	29.2%	-13.0%	64.9%	-7.32%

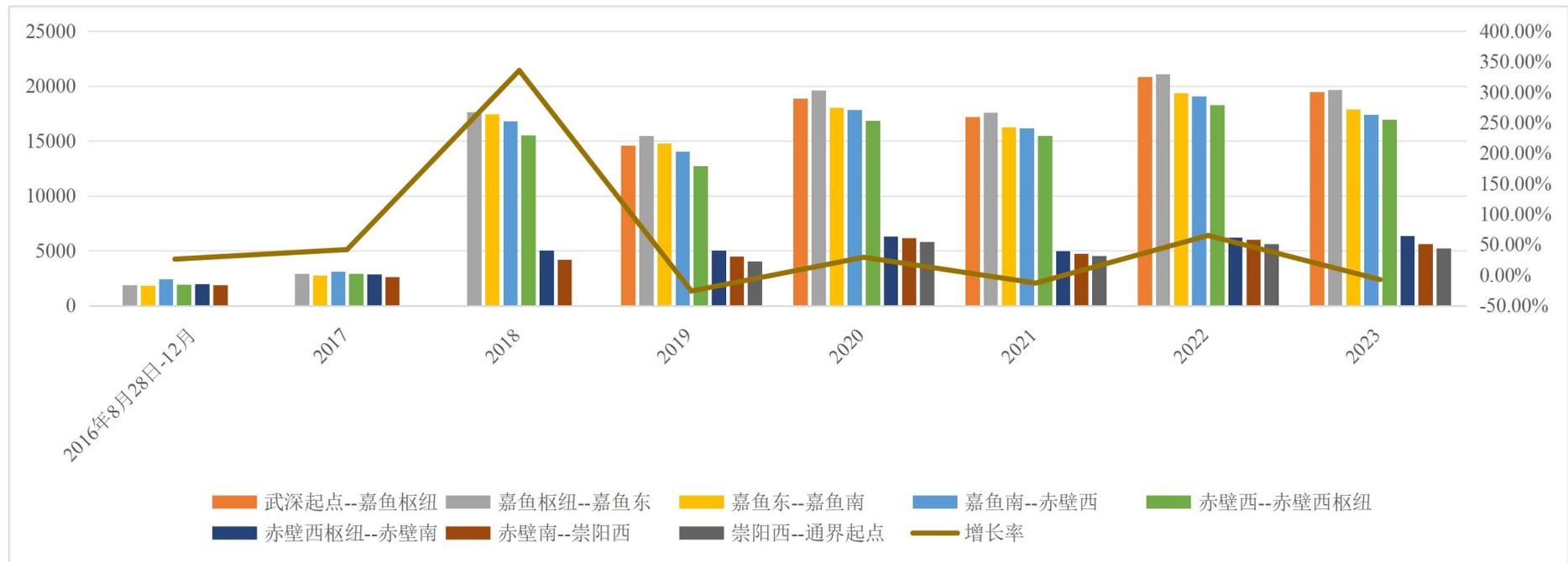


图 3.2-1 嘉通高速 2016 年 8 月 28 日-2024 年日均断面交通量 (veh/d)

2、京港澳高速交通量

京港澳高速 2016 年—2020 年日均交通量如表 3.2-2 和图 3.2-2 所示。可知：

(1) 从断面交通量来看，“武汉南-赤壁西”断面的客车交通量远高于“赤壁西-鄂湘界”断面的客车交通量，即使在 2020 年新冠疫情的影响下，“武汉南-赤壁西”断面的客车交通量仍有 8086veh/d，而“赤壁西-鄂湘界”断面的客车交通量为 5495veh/d；两个断面货车交通量相当，2019 年武深高速全线通车，2020 年受疫情影响，近武汉城区的“武汉南-赤壁西”路段货车交通量大幅下降，2020 年仅为 4122veh/d。

(2) 从交通增长来看，2016-2018 年，京港澳高速公路整体呈上升趋势，2019 年交通量大幅下降，主要原因是：2019 年武深高速全线贯通并且 2019 年 11 月 28 日，嘉鱼长江大桥通车，分流京港澳高速交通量。2020 年交通量下降 6.94%，主要原因是：湖北新冠疫情影响。

表 3.2-2 京港澳高速日均交通量 (veh/d)

年份	路段名称	客车	货车	合计	客车增长率	货车增长率	合计增长率
2016	武汉南-赤壁西	9933	7557	17490	——	——	——
	赤壁西-鄂湘界	5031	7931	12962	——	——	——
2017	武汉南-赤壁西	10853	8256	19109	9.26%	9.26%	9.26%
	赤壁西-鄂湘界	4979	7849	12828	-1.03%	-1.03%	-1.03%
2018	武汉南-赤壁西	12699	8982	21681	17.01%	8.79%	13.46%
	赤壁西-鄂湘界	5561	8222	13783	11.69%	4.75%	7.44%
2019	武汉南-赤壁西	8056	5063	13119	-36.56%	-43.63%	-39.49%
	赤壁西-鄂湘界	6577	9763	16340	18.27%	18.74%	18.55%
2020	武汉南-赤壁西	8086	4122	12208	0.37%	-18.59%	-6.94%
	赤壁西-鄂湘界	5495	9987	15482	-16.45%	2.29%	-5.25%
2016-2018 增长率	武汉南-赤壁西	13.1%	9.0%	11.3%	——	——	——
	赤壁西-鄂湘界	5.1%	1.8%	3.1%	——	——	——



图 3.2-2 京港澳高速日均交通量 (veh/d)

3、京港澳通道交通量

将嘉通高速交通量与京港澳高速交通量相加，得到京港澳通道 2016 年—2020 年日均交通量，如表 3.2-3 和图 3.2-3 所示。

(1) 从断面交通量来看，客车交通量呈现“近武汉城区的路段交通量高，近省界的交通量低”的趋势，而货车交通量在武汉城区与省界基本相当，说明本项目货车以过境车为主。2020 年“武汉南-赤壁西”路段交通量为 26558veh/d，而“赤壁西-鄂湘界”路段交通量为 19818veh/d。

(2) 从交通增长来看，2016-2019 年，京港澳通道的交通量整体呈上升趋势，2020 年“武汉南-赤壁西枢纽”交通量下降，“赤壁西枢纽-鄂湘界”客车交通量下降 14.17%，货车交通量增长率仅为 4.09%，主要原因是：湖北新冠疫情对湖北省内及城区的短途运输影响明显，对京港澳通道的跨省运输有一定影响。

表 3.2-3 京港澳通道日均交通量 (veh/d)

年份	路段名称	客车	货车	合计	客车增长率	货车增长率	合计增长率
2016	武汉南-赤壁西枢纽	10831	8459	19290	—	—	—
	赤壁西枢纽-鄂湘界	5852	8319	14171	—	—	—
2017	武汉南-赤壁西枢纽	11803	9365	21168	8.98%	10.71%	9.74%
	赤壁西枢纽-鄂湘界	6316	8400	14716	7.93%	0.98%	3.85%
2018	武汉南-赤壁西枢纽	13930	10686	24616	18.02%	14.11%	16.29%
	赤壁西枢纽-鄂湘界	7568	8868	16436	19.82%	5.57%	11.69%
2019	武汉南-赤壁西枢纽	16463	13636	30099	18.18%	27.61%	22.27%

年份	路段名称	客车	货车	合计	客车增长率	货车增长率	合计增长率
	赤壁西枢纽-鄂湘界	9578	11142	20720	26.56%	25.64%	26.06%
2020	武汉南-赤壁西枢纽	14393	12165	26558	-12.57%	-10.79%	-11.77%
	赤壁西枢纽-鄂湘界	8221	11597	19818	-14.17%	4.09%	-4.35%
2016-2019 复合增长率	武汉南-赤壁西枢纽	15.0%	17.3%	16.0%	——	——	——
	赤壁西枢纽-鄂湘界	17.8%	10.2%	13.5%	——	——	——

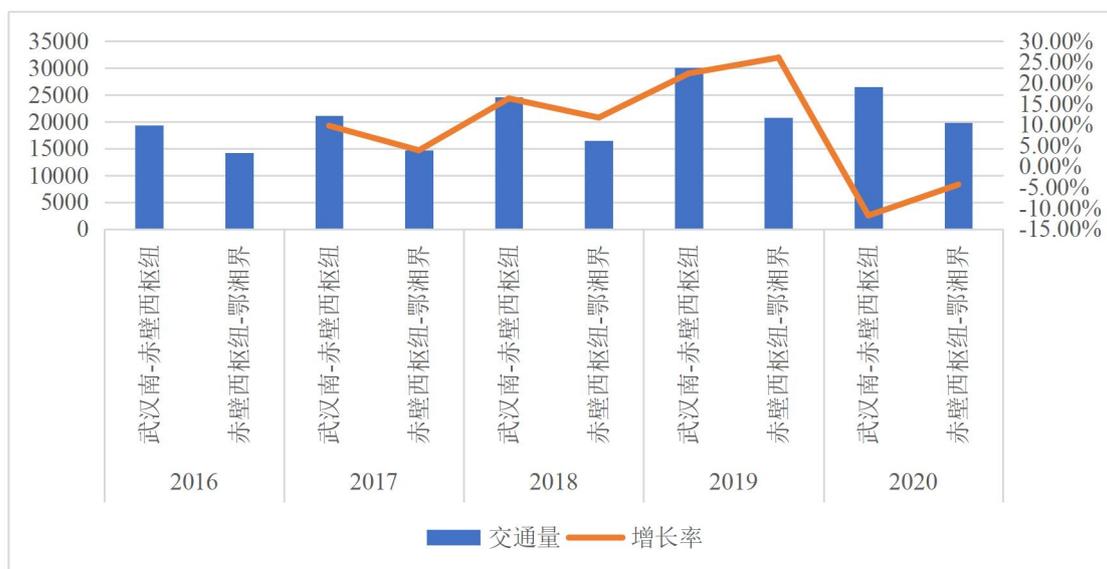


图 3.2-3 京港澳通道日均交通量 (veh/d)

3.3 历史断面交通量车型比例分析

从近几年车型比例构成来看，嘉通高速车型构成较为稳定，小客车占比最高，约为 50%；2016—2022 年，客车呈下降趋势；其次重型货车占比较高，2016—2019 年，货五占比逐年上升，由 2016 年的 38.25% 增长为 2019 年的 44.07%；2020—2022 年受疫情和差异化收费的影响，货六的比例呈下降趋势，由 2020 年的 26.23% 下降为 2022 年的 21.64%。2023 年由于疫情开放以及元旦、春节影响，小客车出行需求大幅度增加。2024 年，受项目区域路网以及低温雨雪冰冻恶劣天气影响，出行需求减少，相较而言，客车出行需求大幅降低。

从增长率来看，2016—2023 年客、货车交通增长率基本保持一致，货车交通增长率略高于客车，2019 年武深高速全线贯通，货车年增长率达到 350.6%；2022 年受武汉城市圈环线高速公路以及武监高速洪湖至监利段，2 类及以上货车、

专项作业车，实施差异化收费，在 ETC5%优惠的基础上给与 33%的差异化优惠的影响，导致货车交通量下降（-13.7%）。2023 年，疫情放开后出行需求增加，客车交通量增长 37.79%，货车交通量增长 3.23%。2024 年，受低温雨雪冰冻恶劣天气影响、京港澳高速湖北北段改扩建施工、国道 G107 赤壁段京港线公安泉至八王庙路段封闭施工、G4 京港澳高速未阳大市至宜章（湘粤界）段改扩建工程北往南半幅封闭施工等因素影响，客车交通量下降 11.88%，货车交通量下降 1.35%。

表 3.3-1 嘉通高速历年客货车交通量及增长率

年份	交通量 (veh/d)			增长率		
	客车	货车	合计	客车	货车	合计
2016 年 8 月 28 日-12 月	869	713	1582	——	——	——
2017	1093	903	1996	25.8%	26.7%	26.2%
2018	1517	1313	2831	38.9%	45.5%	41.9%
2019	6412	5918	12330	322.5%	350.6%	335.5%
2020	4435	4680	9115	-30.8%	-20.9%	-26.1%
2021	5788	5990	11779	30.5%	28.0%	29.2%
2022	5078	5172	10250	-12.3%	-13.7%	-13.0%
2023	6997	5339	12336	37.79%	3.23%	20.35%
2024	6166	5267	11433	-11.88%	-1.35%	-7.32%

表 3.3-2 嘉通高速历年车型比例情况 (%)

年份	客 1	客 2	客 3	客 4	货 1	货 2	货 3	货 4	货 5	货 6	合计
2016 年 8 月 28 日-12 月	53.60	0.47	0.40	0.47	0.00	2.73	2.26	1.80	38.25	0.00	100.00
2017	53.36	0.39	0.33	0.67	0.00	2.53	2.24	1.86	38.60	0.00	100.00
2018	52.25	0.30	0.27	0.78	0.00	2.46	2.04	1.35	40.54	0.00	100.00
2019	50.71	0.24	0.29	0.76	0.00	1.86	1.22	0.85	44.07	0.00	100.00
2020	47.72	0.10	0.17	0.66	6.75	4.77	4.85	5.44	3.31	26.23	100.00
2021	48.29	0.08	0.17	0.60	7.36	5.04	3.48	6.14	4.87	23.95	100.00
2022	48.81	0.06	0.14	0.53	7.77	5.31	3.31	6.67	5.75	21.64	100.00
2023	55.83	0.07	0.23	0.60	7.84	5.14	2.78	5.49	5.40	16.62	100.00
2024	53.01	0.05	0.27	0.61	8.62	5.53	2.43	5.19	6.27	18.04	100.00

3.4 历史通行费收入分析

根据项目公司提供的资料，嘉通高速收费收入分别如表 3.4-1、图 3.4-1 所示。

嘉通高速自通车以来，2016 年-2018 年收入较低，主要原因为：嘉通高速刚

通车，部分车辆不了解嘉通高速的通车信息，且武深高速尚未全线通车，影响尚未完全显示出来，导致通行嘉通高速的车辆较少。

2019年武深高速全线贯通，2019年11月28日，嘉鱼长江大桥通车，通行费上涨明显，较2018年增长633.96%。2020年受疫情影响，并且2月17日至6月30日高速公路免收通行费，导致嘉通高速收入下降19.7%。

2021年较2019年相比，嘉通高速收入增长11.91%，主要原因为：2021年9月25日赤壁长江大桥通车，且2021年，京珠湖南段维修，绕行武深高速，交通量上涨。

2022年较2021年嘉通高速通行费收入有一定幅度的下降（-17.10%），主要原因为：（1）2022年全国多地疫情散发，管控政策收紧，俄乌冲突，全国油价多次上涨，这两个方面的原因造成人口的流动性减弱，车辆出行需求减少，进而导致通行费收入下降；（2）2022年9月23日京港澳汉江大桥施工维修，同时2022年10月1日起武汉城市圈环线高速公路以及武监高速洪湖至监利段，2类及以上货车、专项作业车，实施差异化收费，在ETC5%优惠的基础上给与33%的差异化优惠，导致交通量下降；（3）2022年10月1日-12.31日施行减免货车10%通行费政策，导致收费费率下降。

2023年嘉通高速收入较2022年上涨（8.23%），主要原因为：疫情放开后出行需求增加。

2024年较2023年相比，嘉通高速收入下降7.5%，主要原因为：京港澳高速湖北北段改扩建施工源头流量下降影响、低温雨雪冰冻恶劣天气影响。

表 3.4-1 嘉通高速历年通行费收入

年份	通行费收入（万元）	增长率
2016（8月28日-12月）	2279	
2017	5346	134.71%
2018	6347	18.71%
2019	46582	633.97%
2020	37405	-19.70%
2021	52130	39.37%（较2020年）
		11.91%（较2019年）
2022	43164	-17.20%
2023	46715	8.23%

年份	通行费收入（万元）	增长率
2024	43214	-7.50%

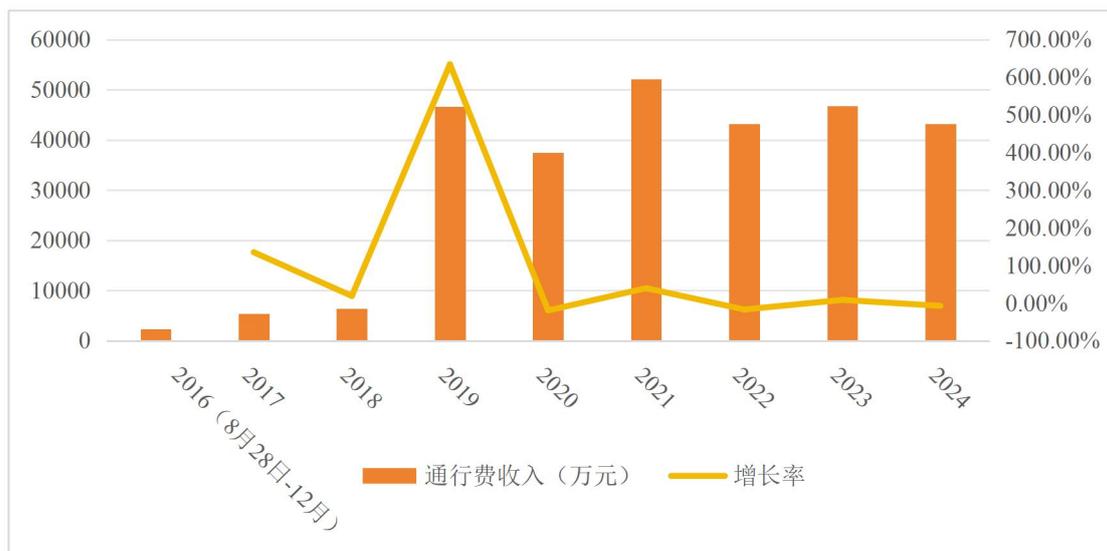


图 3.4-1 嘉通高速历年通行费收入变化图

从分车型通行费收入来看，嘉通高速收入以货车为主，占比约为 76%，其中，货六占比约为 43.3%，货五占比约为 10.6%，货一占比最少，仅有 3.1%；其次为小客车，占比约为 24%，其中，客一占比约为 23.0%；专项车收入占比较少，仅为 0.18%。

从分月通行费收入来看，嘉通高速每年的月变化趋势基本一致，每年 2 月份为低谷，主要原因是小客车车流量大幅增加，但春节期间小客车免费，货车车流量大幅减少导致货车收费收入降低。

表 3.4-2 嘉通高速 2021-2024 年分车型分月通行费收入（万元）

年份	月份	客 1	客 2	客 3	客 4	货 1	货 2	货 3	货 4	货 5	货 6	专项车 1-6	合计
2021	1 月	991.49	1.91	3.47	34.03	121.21	153.51	265.35	424.19	354.28	2574.13	6.08	4929.66
	2 月	1081.82	1.50	2.55	25.16	65.57	87.26	115.39	239.81	180.16	899.00	4.43	2702.67
	3 月	1079.24	2.81	8.23	39.39	115.90	149.51	224.47	407.40	368.46	2323.83	8.15	4727.38
	4 月	794.12	2.61	9.79	23.22	119.59	153.93	236.63	403.67	363.39	2333.44	8.81	4449.19
	5 月	776.63	3.40	9.86	30.92	129.98	162.43	247.94	419.71	391.68	2324.70	8.21	4505.47
	6 月	856.65	2.35	6.62	27.68	124.33	166.12	242.05	426.08	395.37	2272.73	10.24	4530.22
	7 月	1012.01	2.26	6.46	32.66	120.72	163.04	230.65	418.09	384.92	2180.81	6.67	4558.27
	8 月	621.09	0.97	2.47	17.35	97.44	157.55	249.76	426.51	383.53	2148.65	5.24	4110.56
	9 月	877.25	2.01	4.80	20.38	119.14	164.67	248.39	431.25	390.69	2097.15	5.87	4361.60
	10 月	616.88	2.55	6.32	26.70	122.85	159.07	229.42	466.54	424.05	2185.71	6.01	4246.10
	11 月	682.79	1.34	4.43	16.89	125.60	170.37	248.62	506.68	506.53	2341.04	5.65	4609.93
	12 月	724.73	2.04	5.62	16.68	127.33	164.82	246.48	483.40	459.01	2162.72	6.58	4399.41
2022	1 月	1503.64	1.56	4.42	32.41	120.28	165.99	228.62	475.66	454.98	1849.05	6.94	4843.53
	2 月	1076.33	1.12	4.19	33.01	67.16	80.07	84.53	272.36	234.80	874.15	4.11	2731.82
	3 月	473.28	1.01	2.27	16.83	97.43	133.60	170.06	391.14	372.32	1767.44	5.24	3430.61
	4 月	382.71	0.92	1.57	8.28	93.32	128.97	188.25	355.36	343.16	1678.08	6.61	3187.23
	5 月	547.77	1.51	3.04	19.08	104.53	140.42	211.83	392.45	381.00	1784.41	6.48	3592.51
	6 月	790.46	1.47	5.47	20.61	103.55	140.76	172.93	416.05	407.14	1637.34	5.08	3700.84
	7 月	940.16	1.92	7.71	22.72	103.92	148.25	179.56	414.16	382.12	1663.88	5.40	3869.80
	8 月	957.77	1.65	6.70	20.91	106.71	152.73	190.13	410.66	397.26	1664.00	5.50	3914.01
	9 月	755.38	1.37	5.19	18.17	121.54	162.70	210.80	419.96	416.14	1758.89	5.87	3876.00
	10 月	442.24	1.33	4.61	15.43	102.90	141.44	195.26	378.88	383.98	1570.08	6.64	3242.80
	11 月	425.19	1.02	1.78	12.67	95.69	137.98	207.03	333.28	370.04	1587.19	6.60	3178.49

年份	月份	客 1	客 2	客 3	客 4	货 1	货 2	货 3	货 4	货 5	货 6	专项车 1-6	合计
	12 月	646.70	0.98	3.22	15.99	118.72	150.01	222.27	349.01	366.16	1715.82	7.04	3595.95
2023	1 月	1865.78	1.53	4.70	25.48	134.32	146.71	175.82	348.32	316.66	1126.70	6.62	4152.64
	2 月	1495.35	1.82	6.14	40.72	113.95	136.30	158.87	358.51	343.03	1288.14	6.11	3948.95
	3 月	883.19	1.92	9.29	23.03	124.42	163.02	199.37	382.02	409.00	1613.69	7.77	3816.71
	4 月	857.42	1.97	10.30	25.21	122.33	159.22	185.32	365.01	387.07	1503.30	6.88	3624.02
	5 月	733.33	2.17	10.06	24.53	126.56	164.82	191.35	367.38	404.59	1581.36	6.45	3612.60
	6 月	925.11	1.84	7.62	23.78	119.85	165.44	186.01	382.89	438.15	1511.99	6.68	3769.35
	7 月	1116.72	1.89	8.20	30.35	119.16	167.01	179.23	376.54	430.91	1455.50	6.42	3891.93
	8 月	1290.24	1.90	8.60	30.05	122.41	170.87	164.28	381.99	454.60	1453.25	6.75	4084.95
	9 月	924.76	1.59	9.14	25.49	137.38	183.63	195.27	401.16	482.27	1564.79	7.07	3932.54
	10 月	676.8	2.0	10.5	27.5	134.9	180.3	206.8	419.3	469.1	1607.4	7.27	3741.88
	11 月	775.3	1.5	8.5	26.3	138.8	186.4	215.7	425.0	511.7	1757.9	7.08	4054.16
	12 月	754.7	1.2	7.1	17.7	140.6	188.4	214.0	421.5	485.0	1847.7	7.77	4085.65
2024	1 月	1011.88	1.17	6.14	22.93	151.02	202.15	223.62	433.56	482.77	1817.15	6.96	4359.34
	2 月	1305.69	1.35	5.97	34.31	77.05	95.51	85.82	247.65	245.85	675.44	6.34	2780.99
	3 月	820.60	0.97	9.05	28.90	121.48	161.32	156.07	360.20	444.79	1438.02	7.11	3548.51
	4 月	704.93	1.11	10.84	24.81	124.41	156.56	152.86	319.02	420.37	1389.97	7.03	3311.90
	5 月	629.36	1.51	10.72	25.35	126.75	159.81	137.31	316.77	430.79	1348.51	7.22	3194.11
	6 月	840.49	0.76	7.57	20.83	116.25	156.29	126.99	315.07	419.76	1277.22	6.94	3288.17
	7 月	1056.12	1.20	8.23	30.35	131.37	173.48	132.69	339.39	437.23	1545.12	9.39	3864.58
	8 月	1240.39	1.30	7.87	29.19	128.78	172.74	133.73	328.38	454.99	1519.03	9.65	4026.04
	9 月	959.48	0.98	8.63	21.76	139.40	180.62	150.41	344.72	480.89	1555.93	7.87	3850.69
	10 月	669.20	1.57	12.75	26.74	143.34	180.62	150.73	329.97	472.77	1496.65	8.19	3492.53
	11 月	797.39	1.17	10.63	23.13	145.12	183.89	146.16	330.73	497.37	1478.61	8.18	3622.40

年份	月份	客 1	客 2	客 3	客 4	货 1	货 2	货 3	货 4	货 5	货 6	专项车 1-6	合计
	12 月	818.83	1.03	8.05	17.72	151.95	197.40	164.12	339.73	524.29	1641.70	9.91	3874.72

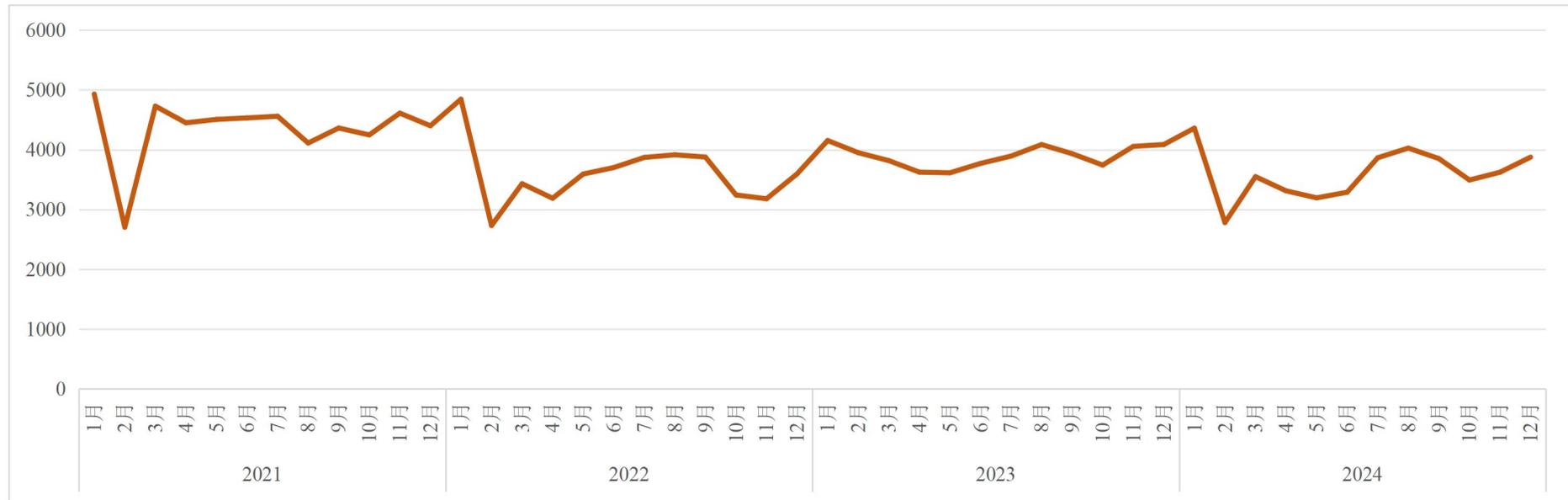


图 3.4-2 嘉通高速月度通行费收入变化图 (万元)

3.5 交通出行特征分析

3.5.1 全省高速公路流量分析

通过湖北全省高速公路现状流量分析发现：

- (1) 湖北省高速公路主要集中在东南部；
- (2) 东西向通道主要为福银高速、沪蓉高速、沪渝高速；
- (3) 南北向通道主要有二广高速、许广高速、京港澳高速；
- (4) 武汉市对周边高速的交通辐射较为明显。

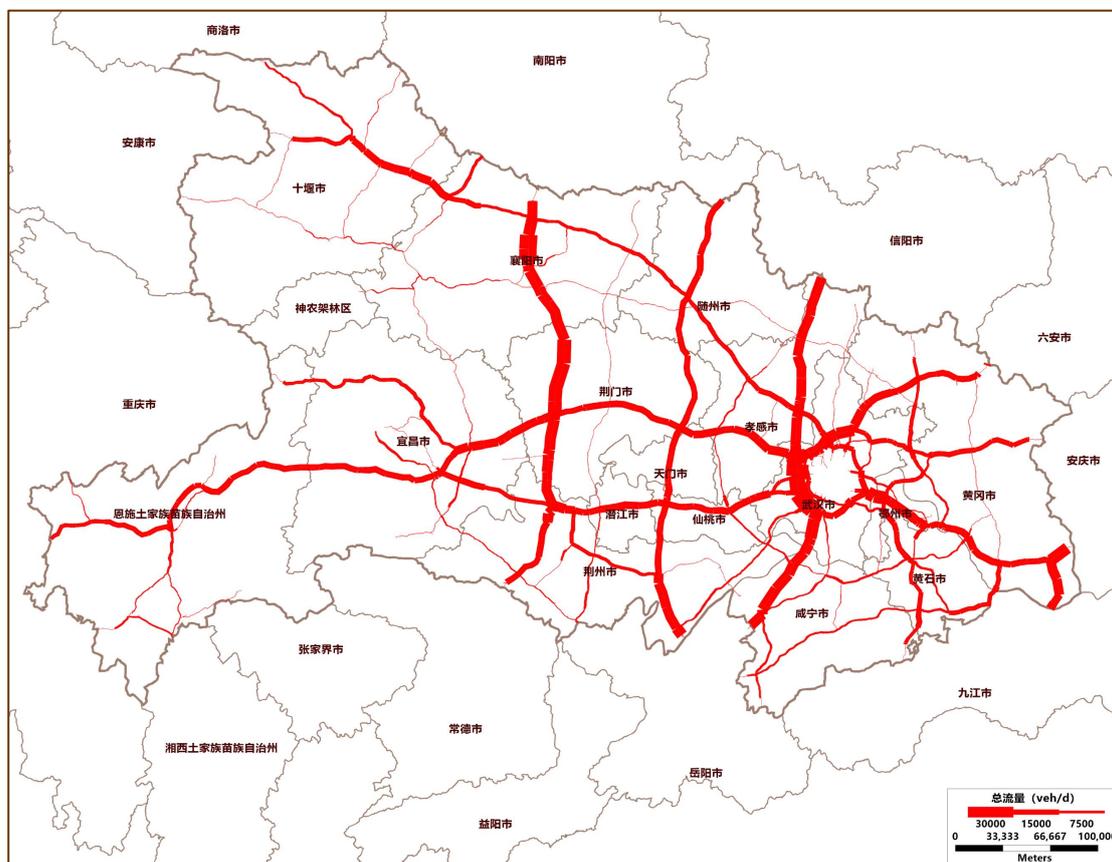


图 3.5.1-1 湖北省高速公路现状流量图

3.5.2 嘉通高速疏解流量分析

通过对嘉通高速的疏解流量进行分析发现：

- (1) 嘉通高速主要承担南北向通道交通；
- (2) 在疏解流量的方向上，客车以“武汉城区至湖南岳阳、长沙”方向为

主，货车以“河南信阳至湖南岳阳、长沙”方向为主。

嘉通高速客货车的疏解流量如图 3.5.2-1~3.5.2-2 所示。

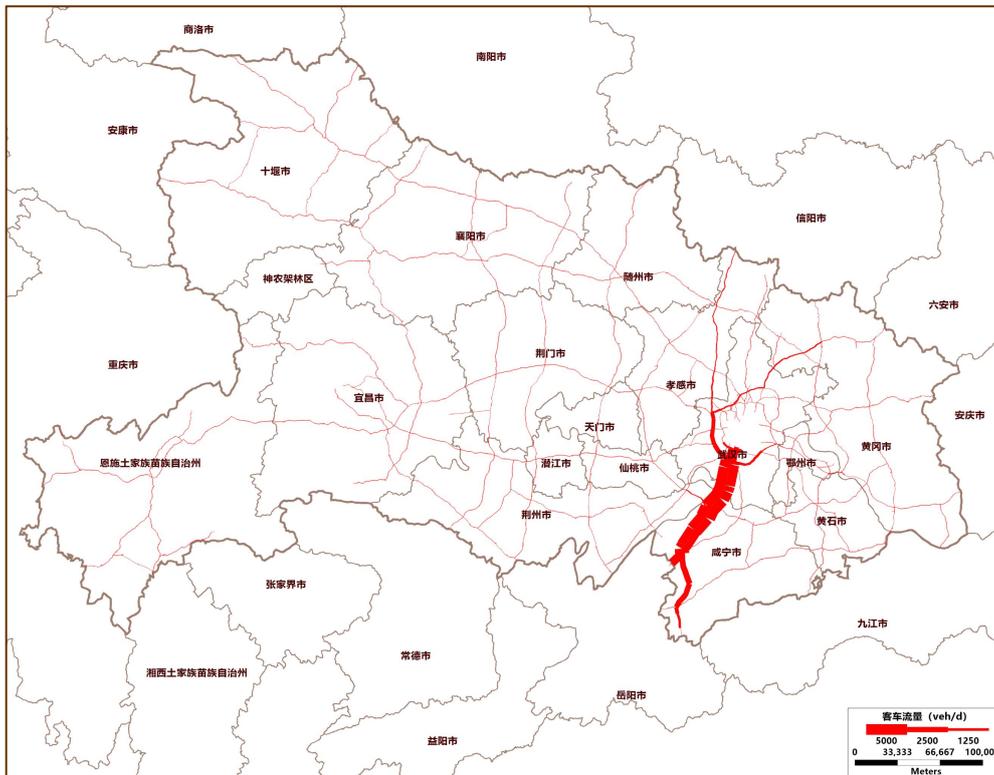


图 3.5.2-1 嘉通高速现状客车流量疏解图

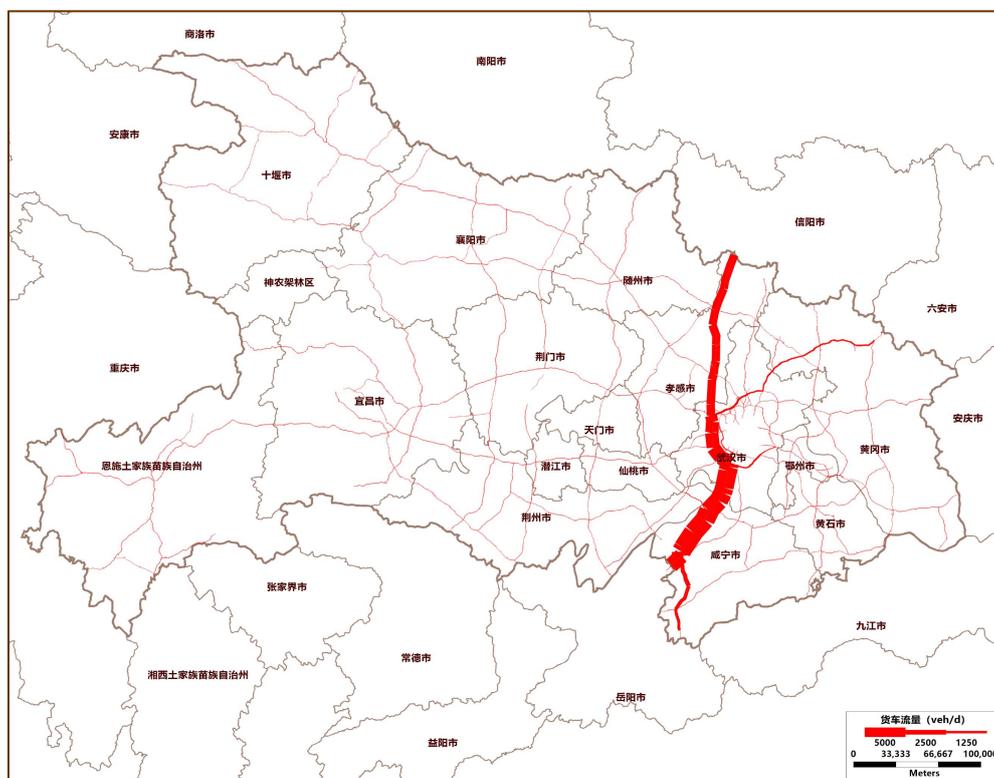


图 3.5.2-2 嘉通高速现状货车流量疏解图

3.6 OD 出行分布分析

通过 TransCAD 软件处理分析,得到了嘉通高速客、货车的 OD 出行分布图,主要呈现几个特征:

(1) 嘉通高速北段(武深起点-赤壁西枢纽)的客车出行以湖北省内部交通为主(武汉-咸宁、咸宁内部等),占比为 47.62%,其次为湖北省出入境交通(武汉-湖南等),占比为 42.94%,过境的跨省出行(河南-湖南)较少,占比为 9.43%;

(2) 嘉通高速北段(武深起点-赤壁西枢纽)的货车出行以湖北省过境的跨省出行(河南-湖南等)为主,占比为 47.72%,其次为湖北省出入境交通(武汉-湖南等),占比为 39.36%,湖北省内部交通(咸宁内部、武汉-咸宁)占比较少,仅为 12.92%;

(3) 嘉通高速南段(赤壁西枢纽-通界起点)的客车出行湖北省内部交通为主(咸宁内部等),占比 55.77%,其次为湖北省出入境交通(武汉-湖南、咸宁-湖南等),占比 36.81%,过境的跨省出行(河南-湖南等)较少,占比为 7.42%;

(4) 嘉通高速南段(赤壁西枢纽-通界起点)的货车出行以湖北省出入境交通(武汉-湖南、咸宁-湖南等)为主,占比为 38.88%,湖北省过境交通(河南-湖南等)和湖北省内部交通(咸宁内部、武汉-咸宁等)占比基本相当,占比分别为 31.84%和 29.28%。

表 3.6-1 嘉通高速北段现状客车 OD 分布

方向		出行交通量	占比
湖北省内部交通		5993	47.62%
武汉市	咸宁市	2312	18.37%
咸宁市	武汉市	2074	16.48%
咸宁市	咸宁市	634	5.04%
武汉市	荆州市	124	0.98%
荆州市	武汉市	108	0.85%
咸宁市	孝感市	79	0.63%
孝感市	咸宁市	73	0.58%
荆州市	咸宁市	66	0.52%
咸宁市	荆州市	65	0.51%
咸宁市	仙桃市	47	0.37%
仙桃市	咸宁市	44	0.35%
咸宁市	黄冈市	38	0.30%
黄冈市	咸宁市	38	0.30%

方向		出行交通量	占比
鄂州市	咸宁市	37	0.29%
咸宁市	鄂州市	34	0.27%
黄石市	咸宁市	22	0.18%
咸宁市	黄石市	19	0.15%
咸宁市	随州市	16	0.13%
咸宁市	荆门市	16	0.13%
潜江市	咸宁市	16	0.13%
荆门市	咸宁市	15	0.12%
随州市	咸宁市	15	0.12%
咸宁市	襄阳市	15	0.12%
襄阳市	咸宁市	14	0.11%
咸宁市	潜江市	14	0.11%
咸宁市	宜昌市	14	0.11%
宜昌市	咸宁市	13	0.10%
咸宁市	天门市	5	0.04%
天门市	咸宁市	5	0.04%
十堰市	咸宁市	4	0.03%
恩施土家族苗族自治州	咸宁市	3	0.03%
咸宁市	恩施土家族苗族自治州	3	0.03%
咸宁市	十堰市	3	0.03%
鄂州市	荆州市	2	0.02%
荆州市	鄂州市	2	0.01%
黄冈市	荆州市	1	0.01%
荆州市	黄冈市	1	0.01%
武汉市	仙桃市	1	0.01%
武汉市	武汉市	1	0.01%
仙桃市	武汉市	1	0.01%
湖北省出入境交通		5404	42.94%
武汉市	湖南省	2308	18.34%
湖南省	武汉市	1857	14.75%
孝感市	湖南省	187	1.48%
咸宁市	湖南省	168	1.33%
湖南省	孝感市	146	1.16%
湖南省	咸宁市	132	1.05%
黄冈市	湖南省	114	0.91%
鄂州市	湖南省	83	0.66%
湖南省	黄冈市	81	0.64%
湖南省	鄂州市	60	0.47%
咸宁市	河南省	56	0.45%
随州市	湖南省	32	0.26%
河南省	咸宁市	29	0.23%
仙桃市	湖南省	24	0.19%

方向		出行交通量	占比
湖南省	随州市	17	0.13%
咸宁市	安徽省	17	0.13%
湖南省	仙桃市	17	0.13%
荆州市	湖南省	16	0.13%
湖南省	荆州市	13	0.10%
安徽省	咸宁市	10	0.08%
咸宁市	江西省	10	0.08%
江西省	咸宁市	5	0.04%
咸宁市	陕西省	4	0.03%
襄阳市	湖南省	3	0.02%
宜昌市	湖南省	2	0.01%
陕西省	咸宁市	2	0.01%
湖南省	襄阳市	2	0.01%
荆门市	湖南省	2	0.01%
湖南省	宜昌市	1	0.01%
咸宁市	重庆市	1	0.01%
湖南省	荆门市	1	0.01%
天门市	湖南省	1	0.01%
潜江市	湖南省	1	0.01%
十堰市	湖南省	1	0.01%
湖北省过境交通		1187	9.43%
湖南省	河南省	432	3.43%
河南省	湖南省	392	3.12%
安徽省	湖南省	179	1.43%
湖南省	安徽省	179	1.42%
陕西省	湖南省	2	0.02%
湖南省	湖南省	2	0.01%
湖南省	陕西省	2	0.01%

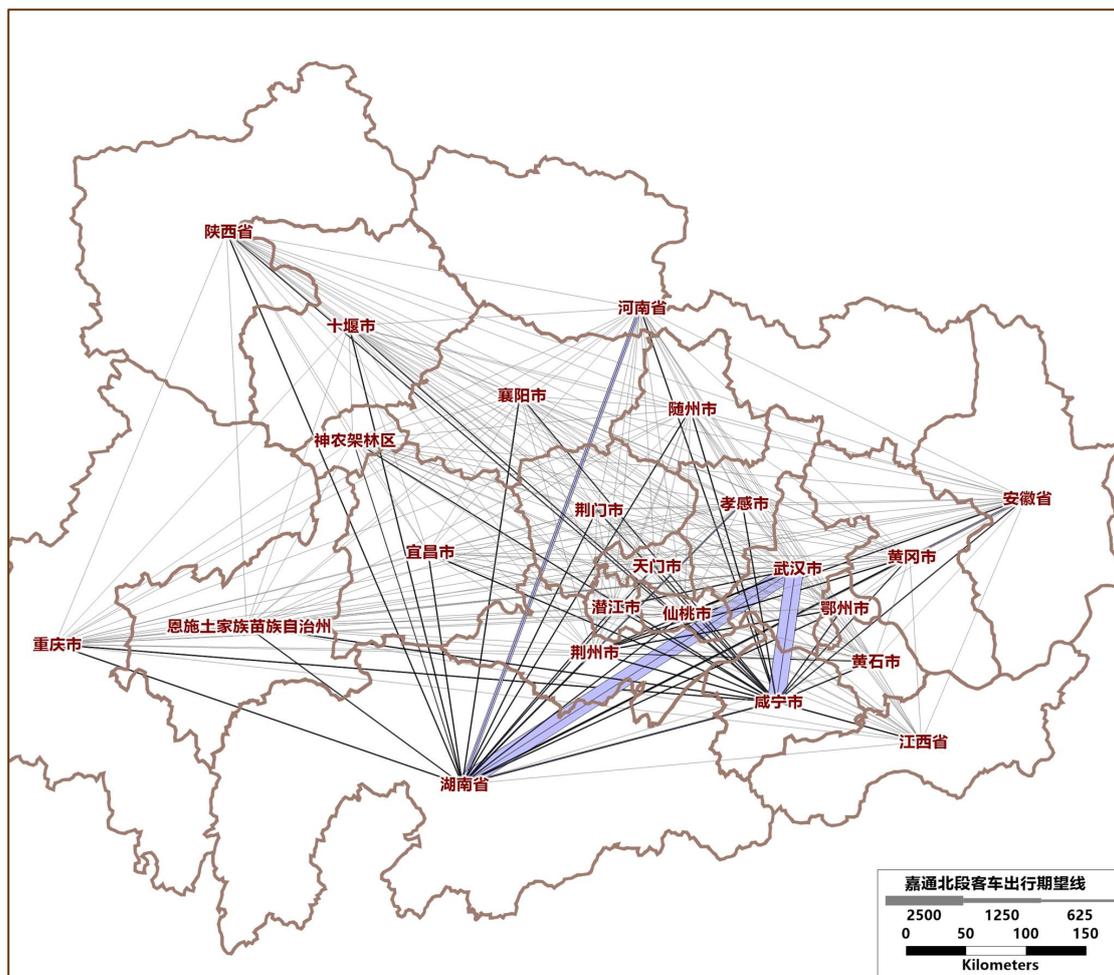


图 3.6-1 嘉通高速北段现状客车 OD 分布图

表 3.6-2 嘉通高速北段现状货车 OD 分布

方向		出行交通量	占比
湖北省内部交通		1403	12.92%
咸宁市	咸宁市	340	3.13%
咸宁市	武汉市	290	2.67%
武汉市	咸宁市	288	2.65%
咸宁市	荆州市	97	0.89%
咸宁市	孝感市	53	0.49%
荆州市	咸宁市	50	0.46%
孝感市	咸宁市	48	0.44%
咸宁市	仙桃市	35	0.32%
仙桃市	咸宁市	33	0.30%
武汉市	荆州市	21	0.19%
荆州市	武汉市	16	0.15%
咸宁市	黄冈市	13	0.12%
黄冈市	咸宁市	11	0.10%
鄂州市	咸宁市	10	0.09%

方向		出行交通量	占比
咸宁市	鄂州市	10	0.09%
咸宁市	黄石市	9	0.08%
随州市	咸宁市	8	0.08%
荆门市	咸宁市	8	0.08%
黄石市	咸宁市	7	0.07%
咸宁市	襄阳市	7	0.06%
宜昌市	咸宁市	7	0.06%
咸宁市	宜昌市	7	0.06%
襄阳市	咸宁市	6	0.06%
咸宁市	荆门市	6	0.06%
咸宁市	潜江市	5	0.05%
潜江市	咸宁市	4	0.04%
咸宁市	随州市	4	0.03%
咸宁市	恩施土家族苗族自治州	2	0.02%
天门市	咸宁市	2	0.02%
咸宁市	天门市	2	0.01%
恩施土家族苗族自治州	咸宁市	2	0.01%
湖北省出入境交通		4276	39.36%
湖南省	武汉市	1636	15.06%
武汉市	湖南省	1545	14.22%
孝感市	湖南省	170	1.57%
咸宁市	湖南省	170	1.56%
湖南省	咸宁市	165	1.52%
湖南省	孝感市	131	1.20%
黄冈市	湖南省	87	0.80%
湖南省	鄂州市	69	0.63%
湖南省	黄冈市	54	0.50%
鄂州市	湖南省	53	0.49%
咸宁市	河南省	37	0.34%
河南省	咸宁市	28	0.26%
荆州市	湖南省	25	0.23%
湖南省	荆州市	19	0.17%
仙桃市	湖南省	15	0.14%
咸宁市	安徽省	11	0.10%
湖南省	仙桃市	10	0.09%
随州市	湖南省	9	0.08%
咸宁市	江西省	8	0.08%
安徽省	咸宁市	8	0.07%
江西省	咸宁市	6	0.06%
湖南省	随州市	5	0.05%
湖南省	恩施土家族苗族自治州	3	0.03%
湖南省	宜昌市	3	0.02%

方向		出行交通量	占比
咸宁市	重庆市	2	0.02%
重庆市	咸宁市	1	0.01%
咸宁市	陕西省	1	0.01%
襄阳市	湖南省	1	0.01%
湖南省	襄阳市	1	0.01%
荆门市	湖南省	1	0.01%
宜昌市	湖南省	1	0.01%
湖北省过境交通		5185	47.72%
河南省	湖南省	2268	20.87%
湖南省	河南省	2179	20.05%
湖南省	安徽省	359	3.30%
安徽省	湖南省	358	3.30%
湖南省	湖南省	20	0.18%
湖南省	陕西省	1	0.00%

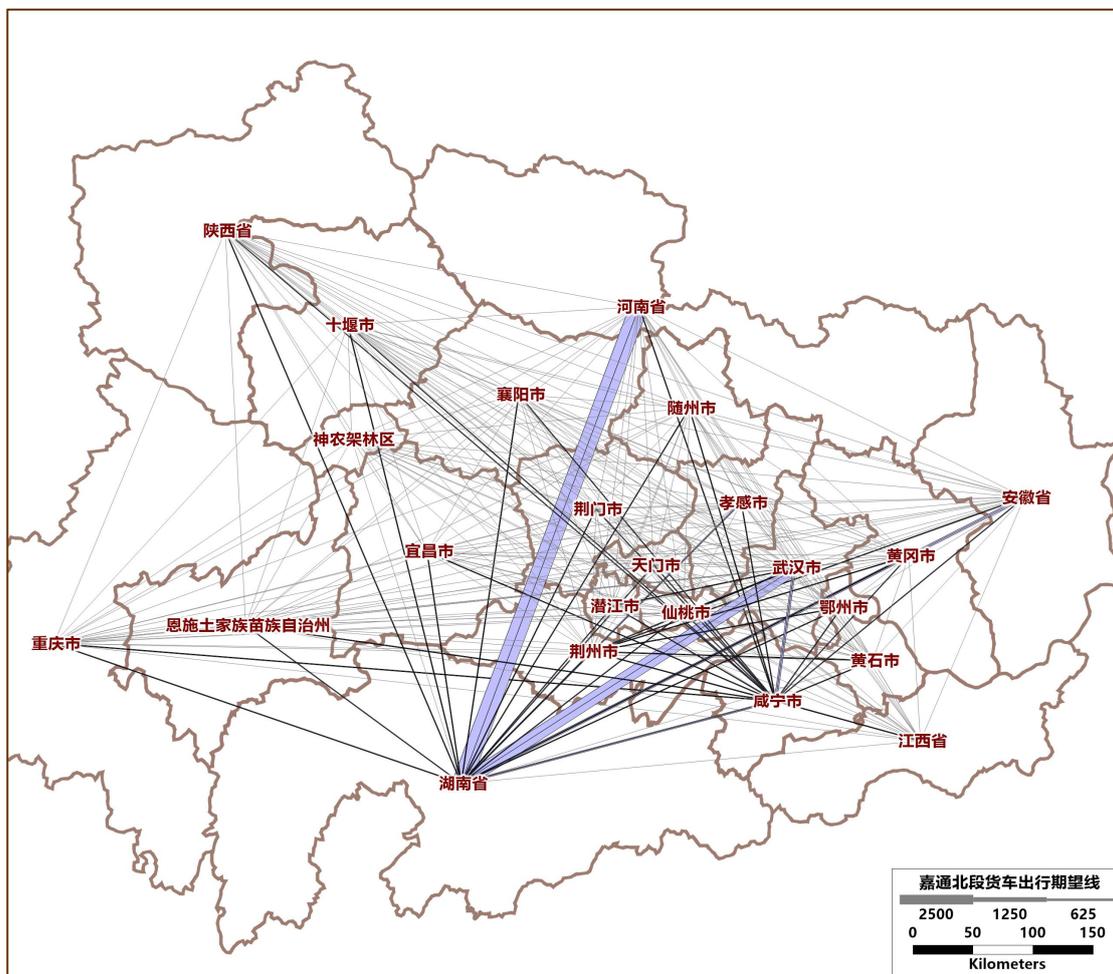


图 3.6-2 嘉通高速北段现状货车 OD 分布图

表 3.6-3 嘉通高速南段现状客车 OD 分布

方向		出行交通量	占比
湖北省内部交通		1701	55.77%
咸宁市	咸宁市	583	19.10%
咸宁市	武汉市	480	15.75%
武汉市	咸宁市	467	15.31%
咸宁市	孝感市	19	0.61%
咸宁市	荆州市	19	0.61%
孝感市	咸宁市	16	0.51%
荆州市	咸宁市	15	0.49%
咸宁市	仙桃市	9	0.31%
仙桃市	咸宁市	8	0.26%
咸宁市	黄冈市	8	0.25%
咸宁市	宜昌市	7	0.23%
黄冈市	咸宁市	6	0.21%
鄂州市	咸宁市	6	0.19%
咸宁市	鄂州市	6	0.19%
咸宁市	荆门市	6	0.19%
宜昌市	咸宁市	6	0.18%
荆门市	咸宁市	5	0.16%
咸宁市	黄石市	4	0.14%
咸宁市	随州市	4	0.14%
咸宁市	襄阳市	4	0.13%
襄阳市	咸宁市	4	0.12%
潜江市	咸宁市	4	0.12%
咸宁市	潜江市	4	0.12%
随州市	咸宁市	3	0.09%
黄石市	咸宁市	2	0.08%
咸宁市	天门市	2	0.06%
天门市	咸宁市	2	0.05%
咸宁市	恩施土家族苗族自治州	1	0.05%
恩施土家族苗族自治州	咸宁市	1	0.04%
咸宁市	十堰市	1	0.03%
十堰市	咸宁市	1	0.02%
湖北省出入境交通		1123	36.81%
武汉市	湖南省	298	9.78%
湖南省	武汉市	217	7.12%
湖南省	咸宁市	172	5.64%
咸宁市	湖南省	171	5.61%
孝感市	湖南省	53	1.72%
湖南省	孝感市	33	1.07%
黄石市	湖南省	20	0.67%

方向		出行交通量	占比
湖南省	黄石市	18	0.59%
黄冈市	湖南省	18	0.58%
随州市	湖南省	15	0.49%
湖南省	黄冈市	14	0.46%
咸宁市	河南省	14	0.46%
仙桃市	湖南省	13	0.41%
鄂州市	湖南省	11	0.37%
湖南省	仙桃市	10	0.32%
湖南省	鄂州市	8	0.26%
荆州市	湖南省	6	0.20%
河南省	咸宁市	6	0.19%
湖南省	随州市	5	0.16%
湖南省	荆州市	5	0.16%
咸宁市	安徽省	3	0.10%
襄阳市	湖南省	2	0.06%
宜昌市	湖南省	1	0.04%
咸宁市	陕西省	1	0.04%
安徽省	咸宁市	1	0.04%
湖南省	宜昌市	1	0.03%
荆门市	湖南省	1	0.03%
湖南省	襄阳市	1	0.03%
咸宁市	江西省	1	0.02%
湖南省	荆门市	1	0.02%
潜江市	湖南省	1	0.02%
湖北省过境交通		226	7.42%
湖南省	河南省	106	3.47%
河南省	湖南省	93	3.06%
湖南省	安徽省	11	0.36%
安徽省	湖南省	9	0.28%
湖南省	湖南省	5	0.17%
陕西省	湖南省	1	0.04%
湖南省	陕西省	1	0.03%

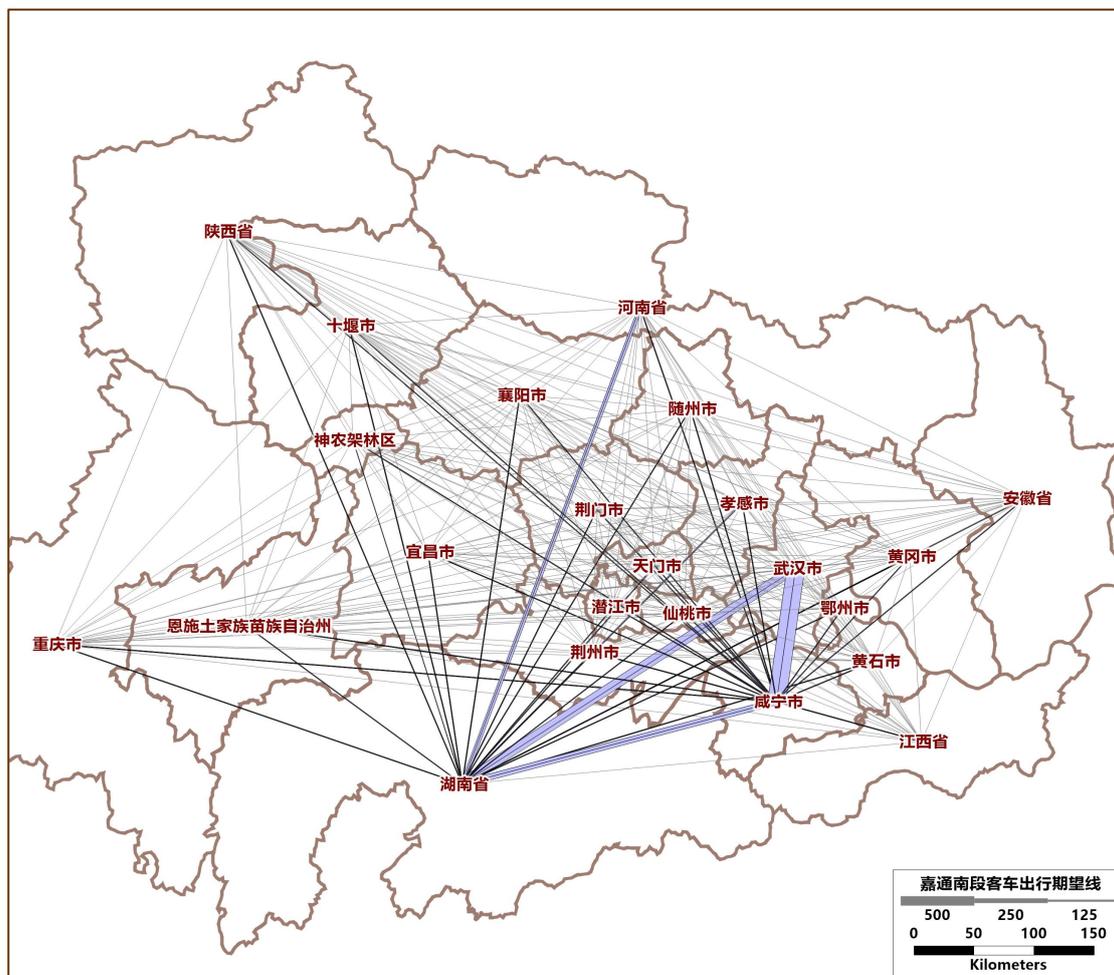


图 3.6-3 嘉通高速南段现状客车 OD 分布图

表 3.6-4 嘉通高速南段现状货车 OD 分布

方向		出行交通量	占比
湖北省内部交通		699	29.28%
咸宁市	咸宁市	349	14.64%
武汉市	咸宁市	108	4.53%
咸宁市	武汉市	105	4.41%
咸宁市	荆州市	21	0.88%
荆州市	咸宁市	16	0.68%
咸宁市	孝感市	16	0.66%
孝感市	咸宁市	14	0.57%
仙桃市	咸宁市	7	0.28%
咸宁市	仙桃市	7	0.28%
咸宁市	黄石市	5	0.23%
宜昌市	咸宁市	5	0.21%
咸宁市	宜昌市	5	0.20%
咸宁市	黄冈市	5	0.19%
黄冈市	咸宁市	4	0.16%
黄石市	咸宁市	4	0.16%

方向		出行交通量	占比
咸宁市	鄂州市	4	0.16%
鄂州市	咸宁市	4	0.15%
荆门市	咸宁市	4	0.15%
襄阳市	咸宁市	3	0.14%
咸宁市	襄阳市	2	0.10%
咸宁市	荆门市	2	0.09%
咸宁市	恩施土家族苗族自治州	2	0.07%
潜江市	咸宁市	2	0.07%
随州市	咸宁市	1	0.06%
咸宁市	潜江市	1	0.06%
咸宁市	随州市	1	0.05%
恩施土家族苗族自治州	咸宁市	1	0.03%
天门市	咸宁市	1	0.03%
咸宁市	天门市	1	0.03%
湖北省出入境交通		928	38.88%
武汉市	湖南省	235	9.85%
湖南省	武汉市	220	9.21%
咸宁市	湖南省	143	5.98%
湖南省	咸宁市	106	4.43%
孝感市	湖南省	49	2.04%
湖南省	孝感市	31	1.29%
咸宁市	河南省	18	0.74%
荆州市	湖南省	15	0.62%
河南省	咸宁市	13	0.56%
湖南省	荆州市	12	0.49%
鄂州市	湖南省	11	0.45%
湖南省	黄冈市	10	0.40%
黄冈市	湖南省	9	0.39%
湖南省	黄石市	9	0.38%
仙桃市	湖南省	8	0.35%
黄石市	湖南省	7	0.30%
湖南省	鄂州市	7	0.29%
湖南省	仙桃市	5	0.23%
安徽省	咸宁市	4	0.17%
咸宁市	安徽省	4	0.15%
随州市	湖南省	3	0.13%
湖南省	恩施土家族苗族自治州	3	0.11%
湖南省	宜昌市	2	0.09%
湖南省	随州市	2	0.07%
襄阳市	湖南省	1	0.02%
荆门市	湖南省	1	0.02%
湖北省过境交通		760	31.84%

方向		出行交通量	占比
湖南省	河南省	360	15.07%
河南省	湖南省	340	14.24%
安徽省	湖南省	22	0.92%
湖南省	湖南省	21	0.89%
湖南省	安徽省	16	0.69%

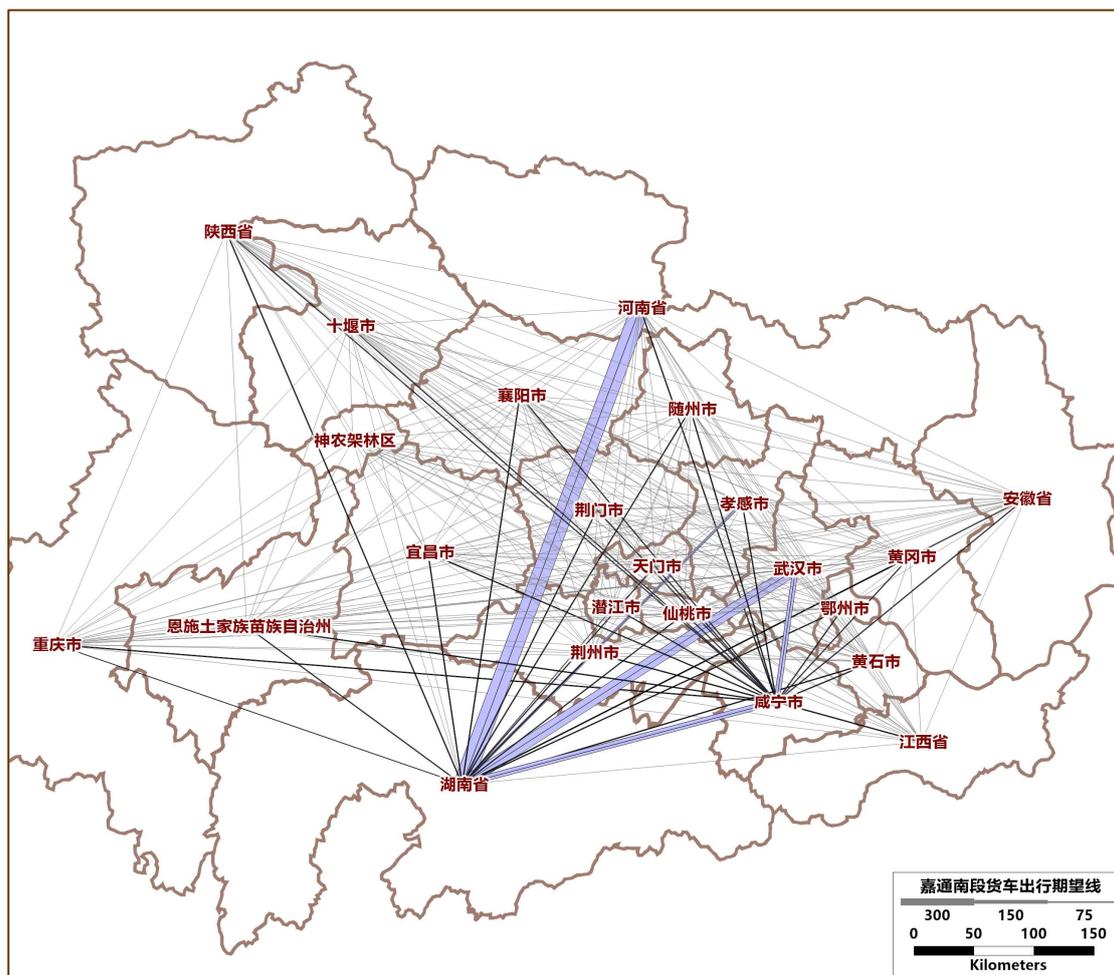


图 3.6-4 嘉通高速南段现状货车 OD 分布图

通过对嘉通高速南、北段现状的客、货车 OD 分布情况进行流量贡献率分析，得到各影响区域对嘉通高速流量的贡献率如下表所示。

表 3.6-5 各影响区域对嘉通高速流量的贡献率

地区	北段		南段	
	客车	货车	客车	货车
咸宁市	27%	10%	43%	28%
武汉市	35%	17%	24%	14%
湖北省	9%	9%	7%	8%
湖南省	26%	43%	22%	35%
河南省	4%	21%	4%	15%
合计	100%	100%	100%	100%

由表 3.6-5 可知，对嘉通高速流量影响较大的区域有：**湖北省咸宁市、武汉市、湖南省、河南省**等地区。

4 交通量预测

4.1 交通量预测综述

4.1.1 预测思路

本项目交通量预测具体思路是：调查收集项目影响区域经济社会资料及本项目交通量资料，分析项目历史年交通量的变化原因，剔除路网及政策对交通量的影响，确定项目交通量的自然增长率。考虑到项目未来的交通增长与区域经济增长存在相关关系，因此通过预测未来年区域的经济增长及项目交通增长的弹性系数（交通量与区域经济的比值），可确定未来年项目交通量的自然增长率，从而预测未来年项目的趋势交通量。同时，项目未来年交通量还受项目周边未来路网及政策变化的影响，本项目通过 TRANSCAD 软件及定性定量分析方法，对交通量的诱增、分流比例进行预测，叠加到趋势交通量上，得到的交通量即是项目未来年的预测交通量。

4.1.2 预测特征年

根据本项目的营运期，结合未来年的路网建设规划，确定本项目预测基年为 2024 年，预测特征年为 2025 年、2030 年、2035 年、2040 年、2045 年、2046 年。

4.1.3 预测假设条件

- (1) 未来年经济保持稳定增长，增长趋势逐渐放缓。
- (2) 未来年本项目交通量稳步增长，增长趋势同经济增长保持一致，亦逐渐放缓。
- (3) 未来年本项目周边高速的通车年份同预测假设的通车年份保持一致。
- (4) 2046 年经营期末交割前对本项目路面及相关设施进行维修施工。

- (5) 未来年本项目客货车 ETC 占比逐年上升。
- (6) 未来年本项目免费车占比维持现状不变。
- (7) 未来年本项目收费标准不发生变化。

4.2 特征年影响因素分析

根据《国家高速公路网中长期规划》、《湖北省综合交通运输发展“十四五”规划》、《湖北省“十四五”铁路网规划》、《湖北省高速公路发展“十四五”规划》、《湖南省“十四五”现代化综合交通运输体系发展规划》等相关规划，未来年嘉通高速周边路网规划如图 4.2-1 所示。



图 4.2-1 嘉通高速未来周边路网规划图

本项目主要影响因素有赤壁长江公路大桥东延线、京港澳高速（鄂豫界至军山段）改扩建工程、京港澳高速（郑店至鄂湘界段）改扩建工程、京港澳高速（羊楼司至岳阳龙湾段）改扩建工程、京港澳高速（岳阳龙湾至长沙广福段）改扩建工程、咸宁至岳阳城际铁路、经营期末交割前本项目路面及相关设施维修施工等。

具体分析如下：

(1) 赤壁长江公路大桥东延线

2022 年 11 月 4 日，由湖北交投集团投资建设的赤壁长江公路大桥东延段开工，该高速公路是湖北省“十四五”重点建设项目，计划总投资 33.46 亿元，建设工期 36 个月，预计 2025 年底通车。建成后将增进幕阜山区和江汉平原之间的

物流互通，对本项目 2026 年交通量有一定的诱增影响。

(2) 京港澳高速（鄂豫界至军山段）改扩建工程

2023 年 1 月 10 日，京港澳高速（鄂豫界至军山段）改扩建工程正式动工。此次改扩建工程起于孝感市大悟县九里关，与京港澳高速公路河南段对接，止于武汉西枢纽互通衔接京港澳高速与沪渝高速共线段，全长 158 公里，投资规模约 210 亿元。按照计划，该项目拟采用“两侧整体拼接为主，局部路段分离”的方式，由四车道整体改扩建为八车道，设计时速 120 公里。改扩建期间（2023 年 1 月-2025 年 12 月），本项目交通量被分流至许广高速、大广高速等周边路网上，改扩建完成后，这部分交通量将回流，同时因为整个京港澳通道的通行能力提升，还会对本项目交通量产生一定的诱增影响。

(3) 京港澳高速（郑店至鄂湘界段）改扩建工程

京港澳高速公路（郑店至鄂湘界段）改扩建工程计划于 2025 年开工，此次改扩建工程起于武汉市江夏区郑店茅家村，对接京港澳高速军山桥段，止于咸宁市赤壁市新店镇土城村鄂湘省界处，接京港澳高速公路湖南段。主线采用设计速度 120 公里 / 小时，路基宽度 42.0 米的双向 8 车道高速公路技术标准；连接线采用设计速度 60 公里 / 小时，路基宽度 20.0 米的双向 4 车道一级公路技术标准，路线全长约 109.67 公里。改扩建期间（2025 年-2029 年），京港澳高速（郑店至鄂湘界段）通行能力会下降，预计会对本项目交通量产生一定的诱增影响。

(4) 京港澳高速（羊楼司至岳阳龙湾段）改扩建工程

京港澳高速公路（羊楼司至岳阳龙湾段）改扩建工程已于 2024 年底开工，此次改扩建工程起点羊楼司（湘鄂界），终点岳阳县新开门龙湾枢纽互通，全线原位改扩建金鸡、临湘、金屋（枢纽）、桃林、岳阳 5 处互通式立交；主线全长 70.999 公里，全线采用双向八车道高速公路标准、设计速度 120 公里/小时建设。改扩建期间（2024 年 12 月 26 日-2028 年 12 月 25 日），京港澳高速（羊楼司至岳阳龙湾段）通行能力会下降，预计会对本项目北段交通量产生一定的分流影响，对本项目南段产生一定的诱增影响。

(5) 京港澳高速（岳阳龙湾至长沙广福段）改扩建工程

京港澳高速公路（岳阳龙湾至长沙广福段）改扩建工程已于 2024 年底开工，此次改扩建工程起点位于岳阳市既有京港澳高速龙湾枢纽互通以北，顺接 G4 京港澳高速羊楼司（湘鄂界）至龙湾段扩容工程，经岳阳市岳阳县、汨罗市、平江县，长沙市长沙县，止于长沙市既有京港澳高速广福互通以北，顺接 G4 京港澳高速长沙广福至株洲王十万（朱亭）段扩容工程，全长约 79 公里，主线采用双向八车道高速公路标准改扩建，设计速度 120 公里/小时。改扩建期间（2024 年 12 月 26 日-2028 年 12 月 25 日），京港澳高速（岳阳龙湾至长沙广福段）通行能力会下降，预计会对本项目北段交通量产生一定的分流影响，对本项目南段产生一定的诱增影响。

(6) 咸宁至岳阳城际铁路

咸宁至岳阳城际铁路项目，自咸宁南站引出，经湖北省崇阳县、通城县，湖南省临湘市，终止于岳阳市。新建线路长约 162.5 公里，其中咸宁境内线路长度 95.9 公里。预估算总投资 203.79 亿元，其中咸宁境内 120.27 亿元。目前，咸宁市发改委已启动该项目规划研究，正在开展委托第三方机构咨询服务工作。预计远期通车，对本项目全线客车有较小的分流影响。

(7) 经营期末交割前本项目路面及相关设施维修施工

本项目经营期末交割前，会对路面及相关设施进行维修施工，届时会占用部分车道，影响本项目通行能力，从而会对本项目交通量产生分流影响。

4.3 交通量预测

4.3.1 弹性系数预测

(1) 历史年弹性系数分析

根据本项目 2016-2023 年交通量数据，测算各年客货车弹性系数如表 4.3.1-1

所示。由于 2018 年 12 月 28 日前，武深高速尚未全线通车，造成本项目交通量较小，且本项目通车时间较短（于 2016 年 8 月通车）、交通量尚不稳定，其弹性系数对未来年弹性系数预测不具备参考性。2018 年 12 月 28 日后（2019 年），部分京港澳高速交通量转移至本项目上，本项目交通量增长至正常水平（约 10000veh/d），但 2020-2022 年本项目受疫情等因素影响，2023 年-2024 年又受京港澳高速湖北北段改扩建施工影响，因此该时期弹性系数对于未来年本项目弹性系数预测亦不具有参考意义。

综上所述，本项目通车以来各年受路网或疫情等因素影响，其弹性系数难以准确反映交通增长与经济增长的相关性，因此，无法通过本项目历史年客、货车弹性系数来预测本项目未来年客、货车弹性系数。

表 4.3.1-1 嘉通高速历史年客货车弹性系数

年份	路段名称	交通量 (veh/d)			增长率		GDP 增长率		弹性系数	
		客车	货车	合计	客车	货车	客车	货车	客车	货车
2016	武深起点-赤壁西枢纽	897	902	1800	—	—	—	—	—	—
	赤壁西枢纽-通界起点	1374	615	1988	—	—	—	—	—	—
	全线	1147	752	1898	—	—	—	—	—	—
2017	武深起点-赤壁西枢纽	950	1109	2059	5.90%	22.84%	8.00%	7.95%	0.74	2.87
	赤壁西枢纽-通界起点	1341	537	1878	-2.39%	-12.63%	8.02%	7.98%	-0.30	-1.58
	全线	1155	809	1964	0.70%	7.67%	—	—	—	—
2018	武深起点-赤壁西枢纽	1229	1701	2930	29.39%	53.44%	8.05%	7.86%	3.65	6.80
	赤壁西枢纽-通界起点	2012	617	2630	50.07%	14.99%	8.15%	7.99%	6.15	1.88
	全线	1639	1135	2773	41.93%	40.15%	—	—	—	—
2019	武深起点-赤壁西枢纽	8409	8573	16982	584.09%	403.94%	7.63%	7.44%	76.57	54.30
	赤壁西枢纽-通界起点	2997	1307	4304	48.93%	111.67%	7.73%	7.58%	6.33	14.73
	全线	5580	4774	10354	240.50%	320.78%	—	—	—	—
2020 (5-12)	武深起点-赤壁西枢纽	6307	8043	14350	-25.00%	-6.18%	-2.44%	0.11%	10.23	-57.66
	赤壁西枢纽-通界起点	2726	1610	4336	-9.04%	23.21%	-2.84%	-0.98%	3.18	-23.80
	全线	4435	4680	9115	-20.52%	-1.97%	—	—	—	—
2021	武深起点-赤壁西枢纽	8083	10010	18094	28.17%	24.46%	11.06%	9.15%	2.55	2.67
	赤壁西枢纽-通界起点	3694	2321	6015	35.50%	44.13%	11.32%	9.95%	3.14	4.44
	全线	5788	5990	11779	30.53%	28.00%	—	—	—	—
2022	武深起点-赤壁西枢纽	7398	8968	16367	-8.47%	-10.41%	4.38%	4.17%	-1.94	-2.49
	赤壁西枢纽-通界起点	2959	1708	4667	-19.88%	-26.42%	4.35%	4.21%	-4.57	-6.27
	全线	5078	5172	10250	-12.28%	-13.65%	—	—	—	—

2023	武深起点-赤壁西枢纽	10357	9081	19439	40.00%	1.26%	4.28%	4.52%	9.36	0.28
	赤壁西枢纽-通界起点	3929	1923	5852	32.77%	12.62%	3.64%	3.95%	9.00	3.20
	全线	6997	5339	12336	37.79%	3.22%	——	——	——	——
2024	武深起点-赤壁西枢纽	9095	8820	17915	-12.19%	-2.88%	5.39%	5.15%	-2.26	-0.56
	赤壁西枢纽-通界起点	3493	2023	5517	-11.09%	5.21%	5.54%	5.34%	-2.00	0.98
	全线	6166	5267	11433	-11.87%	-1.35%	——	——	——	——

鉴于此,本项目搜集了周边京港澳高速的历史年交通量,并对京港澳通道(京港澳高速+嘉通高速)的历史年交通增长率及弹性系数进行分析,从而计算本项目所在通道的弹性系数,如表 4.3.1-2 所示。经测算,2016-2019 年武汉南-赤壁西枢纽客、货车弹性系数分别为 1.90、2.23,赤壁西枢纽-鄂湘界客、货车弹性系数分别为 1.80、1.15。

表 4.3.1-1 中 2014-2019 年经济增长率根据咸宁市、武汉市、湖北省、湖南省 2014-2019 年各年的经济增长率计算而得,具体见表 4.3.1-3~表 4.3.1-6。

表 4.3.1-2 京港澳通道所在区域历史年客货车弹性系数

年份	路段名称	客车	货车	合计	客车增长率	货车增长率
2016	武汉南-赤壁西枢纽	10831	8459	19290	——	——
	赤壁西枢纽-鄂湘界	6405	8546	14950	——	——
2017	武汉南-赤壁西枢纽	11803	9365	21168	8.98%	10.71%
	赤壁西枢纽-鄂湘界	6320	8386	14706	-1.33%	-1.87%
2018	武汉南-赤壁西枢纽	13928	10683	24611	18.01%	14.08%
	赤壁西枢纽-鄂湘界	7573	8839	16413	19.83%	5.41%
2019	武汉南-赤壁西枢纽	16465	13636	30101	18.22%	27.64%
	赤壁西枢纽-鄂湘界	9574	11070	20644	26.42%	25.23%
2020	武汉南-赤壁西枢纽	14393	12165	26558	-12.59%	-10.79%
	赤壁西枢纽-鄂湘界	8221	11597	19818	-14.13%	4.76%
2016-2019 年复合增长率	武汉南-赤壁西枢纽	15.0%	17.3%	16.0%	——	——
	赤壁西枢纽-鄂湘界	14.3%	9.0%	11.4%	——	——
2016-2019 年经济增长率	武汉南-赤壁西枢纽	7.89%	7.75%	——	——	——
	赤壁西枢纽-鄂湘界	7.97%	7.85%	——	——	——
2016-2019 年弹性系数	武汉南-赤壁西枢纽	1.90	2.23	——	——	——
	赤壁西枢纽-鄂湘界	1.80	1.15	——	——	——

表 4.3.1-3 武汉南-赤壁西枢纽所在区域历史年经济增长率(客车)

年份	咸宁市	武汉市	湖北省	湖南省	河南省	加权平均值
2016	7.60%	7.80%	8.10%	8.00%	8.10%	7.83%
2017	8.10%	8.00%	7.80%	8.00%	7.80%	8.00%
2018	8.50%	8.00%	7.80%	7.80%	7.60%	8.05%
2019	8.10%	7.40%	7.50%	7.60%	6.80%	7.63%
2020	-5.10%	-4.70%	-5.00%	3.80%	1.10%	-2.44%
2021	12.80%	12.20%	12.90%	7.70%	6.30%	11.06%
2022	4.30%	4.50%	4.30%	4.50%	3.10%	4.38%
2023	1.60%	5.70%	6.00%	4.60%	4.10%	4.28%
2024	6.10%	5.20%	5.80%	4.80%	5.10%	5.39%
各地区权重	27.1%	34.9%	8.7%	25.7%	3.6%	——
2016-2019 年 GDP 增长率	——	——	——	——	——	7.89%

表 4.3.1-4 武汉南-赤壁西枢纽所在区域历史年经济增长率（货车）

年份	咸宁市	武汉市	湖北省	湖南省	河南省	整个区域
2016	7.60%	7.80%	8.10%	8.00%	8.10%	7.96%
2017	8.10%	8.00%	7.80%	8.00%	7.80%	7.95%
2018	8.50%	8.00%	7.80%	7.80%	7.60%	7.86%
2019	8.10%	7.40%	7.50%	7.60%	6.80%	7.44%
2020	-5.10%	-4.70%	-5.00%	3.80%	1.10%	0.11%
2021	12.80%	12.20%	12.90%	7.70%	6.30%	9.15%
2022	4.30%	4.50%	4.30%	4.50%	3.10%	4.17%
2023	1.60%	5.70%	6.00%	4.60%	4.10%	4.52%
2024	6.10%	5.20%	5.80%	4.80%	5.10%	5.15%
各地区权重	9.9%	17.5%	8.7%	43.2%	20.8%	——
2016-2019 年 GDP 增长率	——	——	——	——	——	7.75%

表 4.3.1-5 赤壁西枢纽-鄂湘界所在区域历史年经济增长率（客车）

年份	咸宁市	武汉市	湖北省	湖南省	河南省	整个区域
2016	7.60%	7.80%	8.10%	8.00%	8.10%	7.79%
2017	8.10%	8.00%	7.80%	8.00%	7.80%	8.02%
2018	8.50%	8.00%	7.80%	7.80%	7.60%	8.15%
2019	8.10%	7.40%	7.50%	7.60%	6.80%	7.73%
2020	-5.10%	-4.70%	-5.00%	3.80%	1.10%	-2.84%
2021	12.80%	12.20%	12.90%	7.70%	6.30%	11.32%
2022	4.30%	4.50%	4.30%	4.50%	3.10%	4.35%
2023	1.60%	5.70%	6.00%	4.60%	4.10%	3.64%
2024	6.10%	5.20%	5.80%	4.80%	5.10%	5.54%
各地区权重	43.5%	24.0%	7.2%	21.8%	3.6%	——
2016-2019 年 GDP 增长率	——	——	——	——	——	7.97%

表 4.3.1-6 赤壁西枢纽-鄂湘界所在区域历史年经济增长率（货车）

年份	咸宁市	武汉市	湖北省	湖南省	河南省	整个区域
2016	7.60%	7.80%	8.10%	8.00%	8.10%	7.88%
2017	8.10%	8.00%	7.80%	8.00%	7.80%	7.98%
2018	8.50%	8.00%	7.80%	7.80%	7.60%	7.99%
2019	8.10%	7.40%	7.50%	7.60%	6.80%	7.58%
2020	-5.10%	-4.70%	-5.00%	3.80%	1.10%	-0.98%
2021	12.80%	12.20%	12.90%	7.70%	6.30%	9.95%
2022	4.30%	4.50%	4.30%	4.50%	3.10%	4.21%
2023	1.60%	5.70%	6.00%	4.60%	4.10%	3.95%
2024	6.10%	5.20%	5.80%	4.80%	5.10%	5.34%
各地区权重	28.0%	14.0%	7.7%	35.0%	15.3%	——
2016-2019 年 GDP 增长率	——	——	——	——	——	7.85%

（2）未来年弹性系数预测

根据京港澳通道所在区域弹性系数测算结果，目前本项目所在区域客、货车

总体处于高弹性阶段。参考类似项目经验，预测本项目客、货车弹性系数如表 4.3.1-7 所示。

表 4.3.1-7 本项目未来年弹性系数预测

路段名称	车型	2023	2024	2025	2026-2030	2031-2035	2036-2040	2041-2045	2046
武深起点-赤壁西枢纽	客车	1.52	1.50	1.49	1.40	1.26	1.11	0.95	0.87
	货车	1.78	1.76	1.74	1.64	1.48	1.30	1.12	1.02
赤壁西枢纽-通界起点	客车	1.45	1.44	1.42	1.34	1.21	1.06	0.91	0.83
	货车	0.91	0.90	0.89	0.84	0.76	0.67	0.57	0.52

4.3.2 经济增长率预测

根据咸宁市、武汉市、湖北省、湖南省、河南省 2025 年、“十四五”发展规划中的经济增速预期值，考虑未来年经济增速逐渐放缓，预测未来年本项目所在区域 GDP 增速如下表所示。

表 4.3.2-1 本项目所在区域未来年经济增速预测 (%)

路段名称	年份	2024	2025	2026-2030	2031-2035	2036-2040	2041-2045	2046
武深起点-赤壁西枢纽	客车	5.39	5.30	5.00	4.50	4.00	3.50	3.20
	货车	5.15						
赤壁西枢纽-通界起点	客车	5.54						
	货车	5.34						

4.3.3 未来年自然增长率预测

根据公式“交通量变化率=经济变化率×弹性系数”，计算未来年本项目客、货车交通增长率如表 4.3.3-1 所示。

表 4.3.3-1 本项目未来年客、货车自然增长率预测 (%)

路段名称	车型	2024	2025	2026-2030	2031-2035	2036-2040	2041-2045	2046
武深起点-赤壁西枢纽	客车	7.69	7.19	6.58	5.72	4.96	3.62	2.62
	货车	8.62	8.43	7.72	6.71	5.81	4.24	3.07
赤壁西枢纽-通界起点	客车	7.50	6.81	6.24	5.42	4.70	3.43	2.49
	货车	4.61	4.34	3.98	3.46	3.00	2.19	1.58

4.3.4 未来年趋势型交通量预测

根据 4.3.3 节嘉通高速未来年客、货车自然增长率预测结果，通过增长率法，预测得到未来年嘉通高速客、货车趋势型交通量如表 4.3.4-1 所示。

表 4.3.4-1 本项目未来年趋势型交通量预测结果 (veh/d)

断面名称	车型	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035
武深起点-嘉鱼枢纽	客车	12933	13862	14830	15835	16877	17954	19065	20215	21402	22626	23884	25176
	货车	11982	12991	14055	15172	16343	17566	18841	20173	21562	23008	24508	26063
嘉鱼枢纽-嘉鱼东	客车	12949	13880	14849	15856	16899	17977	19090	20241	21430	22655	23915	25209
	货车	12211	13241	14325	15463	16656	17903	19202	20560	21976	23449	24978	26562
嘉鱼东-嘉鱼南	客车	12301	13185	14106	15062	16053	17077	18134	19228	20357	21521	22718	23947
	货车	12636	13700	14822	16000	17234	18524	19869	21274	22739	24263	25846	27485
嘉鱼南-赤壁西	客车	11091	11888	12717	13580	14473	15397	16350	17336	18354	19403	20482	21590
	货车	12908	13996	15142	16346	17607	18924	20298	21733	23230	24787	26404	28078
赤壁西-赤壁西枢纽	客车	9661	10355	11078	11829	12607	13412	14242	15101	15988	16902	17842	18806
	货车	12434	13482	14586	15745	16960	18229	19553	20935	22377	23877	25434	27047
赤壁西枢纽-赤壁南	客车	4114	4394	4685	4986	5297	5618	5948	6288	6638	6998	7367	7745
	货车	2400	2505	2611	2717	2826	2935	3044	3155	3267	3380	3494	3608
赤壁南-崇阳西	客车	4013	4287	4570	4864	5167	5480	5802	6134	6475	6826	7186	7555
	货车	1512	1578	1644	1711	1780	1848	1917	1987	2058	2129	2201	2272
崇阳西-通界起点	客车	4013	4287	4570	4864	5167	5480	5802	6134	6475	6826	7186	7555
	货车	1512	1578	1644	1711	1780	1848	1917	1987	2058	2129	2201	2272
武深起点-赤壁西枢纽	客车	11609	12443	13312	14214	15150	16117	17114	18146	19212	20310	21440	22599
	货车	12618	13681	14801	15977	17210	18498	19841	21244	22707	24229	25809	27446
赤壁西枢纽-通界起点	客车	4024	4298	4583	4877	5181	5495	5817	6150	6493	6845	7206	7575
	货车	1607	1676	1747	1819	1891	1964	2038	2112	2187	2262	2339	2415
全线加权平均交通量	客车	7643	8185	8748	9333	9938	10563	11208	11874	12562	13270	13998	14744
	货车	6861	7405	7976	8575	9201	9854	10533	11241	11979	12744	13538	14359

断面名称	车型	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035
全线交通量增长率	客车	7.64%	7.08%	6.88%	6.68%	6.49%	6.29%	6.10%	5.95%	5.79%	5.64%	5.48%	5.33%
	货车	8.11%	7.93%	7.72%	7.51%	7.30%	7.09%	6.89%	6.73%	6.56%	6.39%	6.23%	6.06%
	合计	7.86%	7.48%	7.28%	7.08%	6.88%	6.68%	6.48%	6.32%	6.16%	6.01%	5.85%	5.69%

(续上表)

断面名称	车型	2036	2037	2038	2039	2040	2041	2042	2043	2044	2045	2046
武深起点-嘉鱼枢纽	客车	26499	27852	29232	30637	32065	33448	34781	36034	37207	38300	39304
	货车	27669	29325	31029	32778	34570	36318	38015	39621	41133	42550	43858
嘉鱼枢纽-嘉鱼东	客车	26534	27888	29270	30677	32107	33491	34826	36081	37255	38350	39355
	货车	28199	29887	31624	33407	35233	37014	38744	40381	41922	43366	44699
嘉鱼东-嘉鱼南	客车	25205	26492	27805	29142	30500	31815	33083	34275	35390	36430	37385
	货车	29179	30925	32723	34567	36457	38300	40089	41783	43378	44873	46252
嘉鱼南-赤壁西	客车	22725	23885	25068	26274	27498	28684	29827	30901	31907	32845	33706
	货车	29809	31593	33429	35314	37244	39127	40955	42685	44315	45841	47251
赤壁西-赤壁西枢纽	客车	19795	20805	21837	22886	23953	24986	25981	26918	27794	28610	29360
	货车	28714	30433	32201	34017	35876	37690	39451	41118	42687	44158	45515
赤壁西枢纽-赤壁南	客车	8131	8524	8925	9331	9744	10142	10525	10885	11221	11534	11820
	货车	3723	3838	3953	4068	4182	4291	4395	4490	4579	4660	4734
赤壁南-崇阳西	客车	7931	8315	8706	9103	9505	9894	10268	10618	10946	11251	11531
	货车	2345	2417	2489	2562	2634	2703	2768	2828	2884	2935	2981
崇阳西-通界起点	客车	7931	8315	8706	9103	9505	9894	10268	10618	10946	11251	11531
	货车	2345	2417	2489	2562	2634	2703	2768	2828	2884	2935	2981
武深起点-赤壁西枢纽	客车	23787	25001	26240	27502	28784	30025	31221	32346	33399	34381	35282
	货车	29137	30882	32676	34518	36405	38245	40032	41724	43317	44809	46186

断面名称	车型	2036	2037	2038	2039	2040	2041	2042	2043	2044	2045	2046
赤壁西枢纽-通界起点	客车	7953	8338	8729	9127	9531	9920	10295	10647	10975	11281	11562
	货车	2492	2569	2646	2722	2799	2872	2941	3005	3065	3119	3168
全线加权平均交通量	客车	15508	16289	17085	17895	18718	19514	20281	21001	21675	22304	22880
	货车	15206	16079	16975	17895	18835	19751	20640	21481	22272	23012	23695
全线交通量增长率	客车	5.18%	5.03%	4.89%	4.74%	4.60%	4.25%	3.93%	3.55%	3.21%	2.90%	2.59%
	货车	5.90%	5.74%	5.58%	5.41%	5.25%	4.87%	4.50%	4.07%	3.68%	3.33%	2.97%
	合计	5.54%	5.38%	5.23%	5.08%	4.93%	4.56%	4.22%	3.82%	3.45%	3.11%	2.78%

4.3.5 交通量预测结果

在本项目未来年客、货车趋势型交通量预测结果的基础上，叠加未来年各因素的影响，得到本项目未来年交通量预测结果如表 4.3.5-1 所示。

表 4.3.5-1 本项目未来年交通量预测结果 (veh/d)

断面名称	车型	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035
武深起点-嘉鱼枢纽	客车	10860	11834	14177	15291	17699	20147	21822	23138	24497	25898	27338	28816
	货车	8602	8554	10485	11448	13498	15524	16983	18185	19437	20740	22092	23493
	合计	19462	20388	24662	26740	31197	35671	38806	41323	43934	46637	49430	52310
	增长率	-6.52%	4.76%	20.96%	8.42%	16.67%	14.34%	8.79%	6.49%	6.32%	6.15%	5.99%	5.83%
嘉鱼枢纽-嘉鱼东	客车	10822	11792	14127	15237	17637	20076	21745	23056	24410	25806	27241	28714
	货车	8831	8781	10763	11753	13857	15936	17435	18668	19954	21291	22680	24118
	合计	19652	20574	24890	26990	31493	36012	39180	41724	44364	47097	49920	52832
	增长率	-6.87%	4.69%	20.98%	8.43%	16.69%	14.35%	8.80%	6.49%	6.33%	6.16%	6.00%	5.83%
嘉鱼东-嘉鱼南	客车	9279	10111	12113	13065	15122	17213	18645	19769	20930	22126	23357	24620
	货车	8615	8566	10500	11465	13517	15546	17008	18211	19465	20770	22124	23528
	合计	17893	18677	22613	24530	28640	32760	35653	37980	40395	42896	45482	48148
	增长率	-7.64%	4.38%	21.07%	8.48%	16.75%	14.39%	8.83%	6.53%	6.36%	6.19%	6.03%	5.86%
嘉鱼南-赤壁西	客车	8406	9160	10973	11835	13699	15594	16890	17909	18961	20045	21160	22304
	货车	8991	8941	10959	11966	14108	16226	17752	19007	20316	21678	23092	24556
	合计	17397	18101	21932	23802	27808	31820	34642	36916	39277	41723	44251	46860
	增长率	-8.88%	4.04%	21.17%	8.52%	16.83%	14.43%	8.87%	6.56%	6.39%	6.23%	6.06%	5.90%
赤壁西-赤壁西枢纽	客车	8096	8822	10569	11399	13194	15019	16267	17249	18262	19305	20379	21481
	货车	8846	8797	10782	11773	13881	15964	17465	18701	19988	21328	22719	24160
	合计	16942	17619	21351	23172	27075	30983	33733	35949	38250	40634	43098	45641
	增长率	-7.23%	3.99%	21.18%	8.53%	16.84%	14.43%	8.88%	6.57%	6.40%	6.23%	6.07%	5.90%
赤壁西枢纽-赤壁南	客车	3667	4017	4729	5329	6437	6124	6419	6786	7164	7552	7951	8358
	货车	2713	2869	2865	3332	4111	3423	3516	3644	3773	3904	4035	4167

断面名称	车型	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035
	合计	6380	6886	7594	8660	10548	9547	9935	10430	10937	11456	11986	12525
	增长率	2.84%	7.92%	10.29%	14.04%	21.80%	-9.50%	4.07%	4.99%	4.86%	4.74%	4.62%	4.50%
赤壁南-崇阳西	客车	3621	3967	4670	5262	6356	6047	6338	6701	7074	7457	7851	8253
	货车	1981	2094	2092	2432	3001	2499	2567	2660	2755	2850	2946	3042
	合计	5602	6061	6762	7694	9358	8546	8905	9361	9829	10307	10796	11295
	增长率	-7.05%	8.20%	11.56%	13.79%	21.62%	-8.68%	4.21%	5.12%	5.00%	4.87%	4.75%	4.62%
崇阳西-通界起点	客车	3337	3656	4304	4850	5859	5574	5842	6177	6520	6874	7236	7608
	货车	1905	2014	2011	2339	2886	2403	2468	2558	2649	2740	2833	2925
	合计	5242	5670	6316	7189	8745	7977	8311	8735	9169	9614	10069	10533
	增长率	-6.61%	8.16%	11.39%	13.82%	21.65%	-8.79%	4.19%	5.10%	4.98%	4.85%	4.73%	4.61%
武深起点-赤壁西枢纽	客车	9095	9910	11872	12805	14822	16871	18274	19376	20514	21687	22893	24131
	货车	8820	8771	10751	11739	13840	15918	17414	18646	19930	21266	22653	24089
	合计	17915	18681	22623	24544	28662	32789	35688	38022	40444	42953	45546	48220
	客车增长率	-12.19%	8.97%	19.80%	7.86%	15.75%	13.83%	8.31%	6.03%	5.87%	5.72%	5.56%	5.41%
	货车增长率	-2.88%	-0.56%	22.57%	9.19%	17.90%	15.01%	9.40%	7.07%	6.89%	6.70%	6.52%	6.34%
	增长率	-7.84%	4.28%	21.10%	8.49%	16.78%	14.40%	8.84%	6.54%	6.37%	6.20%	6.04%	5.87%
赤壁西枢纽-通界起点	客车	3493	3827	4505	5076	6133	5834	6115	6465	6825	7195	7574	7963
	货车	2023	2139	2137	2485	3066	2553	2622	2717	2814	2911	3009	3107
	合计	5517	5966	6642	7561	9199	8387	8737	9182	9639	10106	10584	11070
	客车增长率	-11.09%	9.56%	17.72%	12.67%	20.80%	-4.87%	4.82%	5.72%	5.57%	5.42%	5.27%	5.13%
	货车增长率	5.21%	5.72%	-0.12%	16.29%	23.39%	-16.74%	2.71%	3.65%	3.55%	3.46%	3.36%	3.27%
	增长率	-5.73%	8.15%	11.33%	13.84%	21.66%	-8.83%	4.18%	5.10%	4.97%	4.85%	4.72%	4.60%
全线加权平均交通量	客车	6166	6730	8021	8764	10279	11101	11917	12626	13357	14110	14884	15678

断面名称	车型	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035
	货车	5267	5304	6247	6901	8207	8930	9680	10318	10981	11670	12383	13120
	合计	11433	12034	14268	15665	18486	20031	21598	22944	24338	25780	27267	28797
	客车增长率	-11.87%	9.14%	19.18%	9.27%	17.28%	8.00%	7.35%	5.95%	5.79%	5.64%	5.48%	5.33%
	货车增长率	-1.35%	0.70%	17.79%	10.46%	18.94%	8.81%	8.40%	6.59%	6.43%	6.27%	6.11%	5.95%
	增长率	-7.32%	5.25%	18.57%	9.79%	18.01%	8.36%	7.82%	6.23%	6.08%	5.92%	5.77%	5.61%

(续上表)

断面名称	车型	2036	2037	2038	2039	2040	2041	2042	2043	2044	2045	2046
武深起点-嘉鱼枢纽	客车	29876	31401	32957	34542	36152	37710	39213	40626	41948	43181	42097
	货车	24941	26434	27970	29547	31162	32737	34267	35715	37078	38356	37558
	合计	54817	57835	60928	64089	67314	70448	73480	76341	79027	81537	79655
	增长率	4.79%	5.51%	5.35%	5.19%	5.03%	4.66%	4.30%	3.89%	3.52%	3.18%	-2.31%
嘉鱼枢纽-嘉鱼东	客车	29770	31290	32840	34419	36023	37576	39074	40482	41799	43028	41948
	货车	25604	27137	28714	30333	31990	33608	35178	36665	38064	39376	38557
	合计	55374	58427	61554	64752	68014	71184	74252	77146	79863	82403	80504
	增长率	4.81%	5.51%	5.35%	5.19%	5.04%	4.66%	4.31%	3.90%	3.52%	3.18%	-2.30%
嘉鱼东-嘉鱼南	客车	25526	26829	28158	29512	30887	32219	33503	34710	35840	36893	35967
	货车	24978	26473	28011	29590	31207	32785	34317	35767	37132	38412	37613
	合计	50503	53301	56169	59102	62095	65004	67820	70477	72972	75305	73580
	增长率	4.89%	5.54%	5.38%	5.22%	5.06%	4.69%	4.33%	3.92%	3.54%	3.20%	-2.29%
嘉鱼南-赤壁西	客车	23124	24304	25509	26735	27981	29188	30351	31444	32468	33422	32583
	货车	26069	27630	29236	30884	32572	34218	35817	37331	38756	40091	39257
	合计	49193	51935	54745	57619	60553	63406	66168	68775	71224	73513	71840
	增长率	4.98%	5.57%	5.41%	5.25%	5.09%	4.71%	4.36%	3.94%	3.56%	3.21%	-2.28%

断面名称	车型	2036	2037	2038	2039	2040	2041	2042	2043	2044	2045	2046
赤壁西-赤壁西枢纽	客车	22271	23408	24568	25749	26949	28111	29232	30285	31271	32189	31382
	货车	25649	27184	28764	30386	32046	33667	35240	36729	38131	39444	38624
	合计	47920	50593	53332	56135	58996	61778	64471	67014	69401	71634	70006
	增长率	4.99%	5.58%	5.42%	5.26%	5.10%	4.72%	4.36%	3.94%	3.56%	3.22%	-2.27%
赤壁西枢纽-赤壁南	客车	8643	9062	9487	9920	10358	10782	11189	11572	11929	12261	11938
	货车	4299	4432	4565	4697	4830	4956	5075	5186	5288	5382	5194
	合计	12943	13494	14052	14617	15188	15738	16264	16757	17216	17643	17131
	增长率	3.33%	4.26%	4.14%	4.02%	3.90%	3.62%	3.35%	3.03%	2.74%	2.48%	-2.90%
赤壁南-崇阳西	客车	8535	8948	9368	9795	10228	10646	11049	11426	11779	12107	11787
	货车	3139	3236	3333	3429	3526	3618	3705	3786	3860	3929	3792
	合计	11673	12183	12701	13225	13754	14264	14754	15212	15639	16036	15579
	增长率	3.35%	4.37%	4.25%	4.13%	4.00%	3.71%	3.43%	3.11%	2.81%	2.54%	-2.85%
崇阳西-通界起点	客车	7867	8248	8635	9029	9428	9813	10184	10532	10857	11160	10865
	货车	3018	3111	3205	3298	3391	3479	3563	3640	3712	3778	3646
	合计	10885	11359	11840	12327	12818	13292	13747	14172	14569	14938	14511
	增长率	3.34%	4.35%	4.23%	4.11%	3.99%	3.70%	3.42%	3.10%	2.80%	2.53%	-2.86%
武深起点-赤壁西枢纽	客车	25018	26296	27599	28926	30274	31579	32837	34021	35128	36160	35253
	货车	25574	27105	28680	30297	31953	33568	35137	36621	38019	39329	38511
	合计	50592	53401	56279	59222	62226	65147	67974	70642	73147	75489	73764
	客车增长率	3.68%	5.11%	4.96%	4.81%	4.66%	4.31%	3.99%	3.60%	3.26%	2.94%	-2.51%
	货车增长率	6.16%	5.99%	5.81%	5.64%	5.47%	5.06%	4.67%	4.23%	3.82%	3.45%	-2.08%
	增长率	4.92%	5.55%	5.39%	5.23%	5.07%	4.69%	4.34%	3.92%	3.55%	3.20%	-2.29%
赤壁西枢纽-通界起点	客车	8234	8633	9039	9451	9868	10272	10660	11024	11364	11681	11373

断面名称	车型	2036	2037	2038	2039	2040	2041	2042	2043	2044	2045	2046
	货车	3206	3305	3404	3503	3602	3696	3785	3867	3943	4013	3873
	合计	11441	11938	12443	12954	13470	13967	14445	14891	15308	15694	15246
	客车增长率	3.41%	4.84%	4.70%	4.56%	4.42%	4.09%	3.78%	3.42%	3.09%	2.79%	-2.64%
	货车增长率	3.18%	3.09%	3.00%	2.91%	2.82%	2.61%	2.41%	2.18%	1.97%	1.78%	-3.49%
	增长率	3.34%	4.35%	4.23%	4.11%	3.99%	3.69%	3.42%	3.09%	2.80%	2.53%	-2.86%
全线加权平均交通量	客车	16243	17061	17895	18744	19605	20439	21242	21997	22704	23362	22768
	货车	13880	14662	15465	16288	17130	17950	18745	19497	20203	20865	20401
	合计	30123	31723	33360	35032	36735	38389	39987	41494	42907	44227	43169
	客车增长率	3.61%	5.03%	4.89%	4.74%	4.60%	4.25%	3.93%	3.55%	3.21%	2.90%	-2.54%
	货车增长率	5.79%	5.64%	5.48%	5.32%	5.17%	4.79%	4.43%	4.01%	3.63%	3.28%	-2.22%
	增长率	4.60%	5.31%	5.16%	5.01%	4.86%	4.50%	4.16%	3.77%	3.41%	3.08%	-2.39%

5 通行费收入测算

5.1 收费标准简析

1、基本收费标准

根据鄂政函〔2016〕13号《省人民政府关于设立武汉至深圳高速公路嘉鱼至通城段南段收费站有关问题的批复》、鄂政函〔2016〕120号《省人民政府关于设立武汉至深圳高速公路嘉鱼至通城段北段收费站有关问题的批复》，武汉至深圳高速公路嘉鱼至通城段的赤壁南互通至通城西枢纽互通起于咸宁市嘉鱼县新街镇蜀山村，接武汉城市圈环线高速公路，经嘉鱼城关东、舒桥、赤壁城关西等地，止于通城县大坪乡达风村，接通城至界上(鄂湘界)高速公路，路线全长92.078公里。

嘉通高速公路南段设立匝道收费站2个，站名从北至南依次为：赤壁南收费站、崇阳西收费站；嘉通高速公路北段设立匝道收费站3个，站名从北至南依次为：嘉鱼东收费站、嘉鱼南收费站、赤壁西收费站。

嘉通高速公路收费标准根据鄂交发〔2021〕6号《省交通运输厅 省发展和改革委员会 省财政厅 关于优化调整湖北省高速公路车辆通行费货车收费标准的通知》，结合湖北省高速公路取消省界收费站以来收费运行情况，对货车收费标准优化调整，客车收费标准维持不变。对ETC车辆给予应缴纳通行费5%的基本优惠。车辆通行费车型分类，统一按《收费公路车辆通行费车型分类》（JT/T 489-2019）执行。专项作业车按照货车收费标准收费。

自2021年1月16日零时起，收费标准如下表所示：

表 5.1-1 嘉通高速公路客车收费标准

类别	车辆类型	核定载人数	收费标准（元/车公里）
第1类	微型、小型	≤9	0.55
第2类	中型、乘用车列车	10-19	0.825
第3类	大型	20-39	1.1
第4类		≥40	1.375

表 5.1-2 嘉通高速公路货车收费标准

货车类别	总轴数	车长和最大允许总质量	收费标准（元/车公里）
1类	2	车长小于6000mm且最大允许总	0.5

		质量小于 4500kg	
2 类	2	车长不小于 6000mm 或最大允许总质量不小于 4500kg	0.93
3 类	3		1.53
4 类	4		2.2
5 类	5		2.54
6 类	6		2.87
7 轴及以上	-		每增加一轴在 6 类货车基础上加收 0.5 元

2、差异化收费政策

(1) **ETC 车辆差异化收费：**实施 ETC 优惠政策，ETC 车辆给予应缴纳通行费 5% 的基本优惠。

(2) **绿通车辆免费通行：**为提高鲜活农产品运输车辆通行效率，减少拥堵，便利群众，按照交通运输部统一部署，从 2021 年 1 月 1 日起，整车合法装载运输鲜活农产品的车辆和跨区作业联合收割机（插秧机）运输车辆，通过安装 ETC 车载装置并预约通行，继续享受免交通行费政策；未安装 ETC 车载设备，或安装 ETC 车载装置但未提前通过互联网预约，以及已安装 ETC 车载装置、但在入口收费站未使用或无法正常使用并领取 CPC 卡通行的车辆，经出口收费站查验，符合条件的，可继续享受免交通行费政策。

5.2 测算参数

5.2.1 收费年限

根据鄂政函【2016】13 号《省人民政府关于设立武汉至深圳高速公路嘉鱼至通城段南段收费站有关问题的批复》，嘉通高速南段自 2016 年 2 月 6 日起开始试运营收费，收费期 30 年，自收费之日起计算。

根据鄂政函【2016】120 号《省人民政府关于设立武汉至深圳高速公路嘉鱼至通城段北段收费站有关问题的批复》，嘉通高速北段自 2016 年 8 月 28 日起开始试运营收费，收费期 30 年，自收费之日起计算。

5.2.2 收费里程

嘉通高速公路收费里程 90.975km，各断面具体收费里程见表 5.2.2-1。

表 5.2.2-1 嘉通高速公路断面名称及收费里程

段落	断面名称		收费里程 (Km)
北段	武深起点	嘉鱼枢纽	0.074
	嘉鱼枢纽	嘉鱼东	8.230
	嘉鱼东	嘉鱼南	13.590
	嘉鱼南	赤壁西	14.958
	赤壁西	赤壁西枢纽	6.559
	赤壁西枢纽	赤壁南	5.074
南段	赤壁南	崇阳西	20.273
	崇阳西	通界起点	22.217

5.2.3 收费天数

根据《重大节假日免收小型客车通行费实施方案》，小型客车（7座以下，含7座）在春节、清明节、劳动节、国庆节等四个国家法定节假日免费通行，一年中的小型客车免费天数约 20 天左右（2024 年、2025 年为 24 天）。嘉通高速南段收费期限至 2046 年 2 月 5 日，则 2046 年收费天数为 36 天。嘉通高速北段收费期限至 2046 年 8 月 27 日，则 2046 年收费天数为 239 天。

5.3 通行费收入测算结果

根据嘉通高速的收费标准及交通量预测结果，测算嘉通高速未来年收费收入如表 5.3-1 所示。

表5.3-1 嘉通高速通行费收入预测结果（万元）

车型	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035
客车	12269	14610	15952	18746	20168	21632	22900	24273	25551	26931	28344
货车	32030	37805	41715	49705	54123	58700	62586	66808	70819	75163	79655
合计	44299	52415	57667	68451	74291	80332	85486	91081	96370	102093	107999
增长率	2.51%	18.32%	10.02%	18.70%	8.53%	8.13%	6.42%	6.55%	5.81%	5.94%	5.78%
车型	2036	2037	2038	2039	2040	2041	2042	2043	2044	2045	2046
客车	29422	30794	32273	33776	35397	36772	38186	39511	40858	41893	21435
货车	84520	89058	93957	98978	104397	109117	113969	118556	123208	126911	75791
合计	113942	119853	126230	132754	139794	145888	152155	158067	164066	168805	97226
增长率	5.50%	5.19%	5.32%	5.17%	5.30%	4.36%	4.30%	3.89%	3.80%	2.89%	-42.40%

本报告使用说明

1.本咨询报告仅供委托方用于测算目的对应的经济行为和送交资产评估机构及其行政主管部门审查使用；本报告的使用权归委托方所有。

2.本咨询报告测算结论是在本报告载明的测算假设和限制条件下，为本报告列明的测算目的而提出的被测算对象于测算分析基准日市场价值的参考意见，该测算结果未考虑资产流动性及资金时间价值的影响。

3.未经本公司同意，委托方不得将报告的全部或部分内容发表于任何公开媒体上，法律、法规规定以及相关当事方另有约定的除外。对不当使用本报告预测结果于其他经济行为而造成的后果，本公司不承担任何法律责任。

4.本次咨询的预测过程运用了最新的技术方法与业内惯例。然而基于各种原因，对于任何收费公路的交通量与通行费收入的预测都有不确定性。由于预测者无法完全掌握所有可能发生的变化，预测值与实际结果之间一定会有出入。

5.此咨询报告中所提出的交通量与通行费收入预测主要是反映整体的长期趋势，在任何一特定年中预测值与实际结果也可能由于其它因素而导致差异。

6.根据国家的有关规定，本报告预测结论有效期为一年。自测算分析基准日2025年1月1日起，至2025年12月31日止。