

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（2026）第 030578 号
共壹册 第壹册



北京中同华资产评估有限公司

China Alliance Appraisal Co., Ltd.



日期：2026 年 3 月 26 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:	1111020005202600635
合同编号:	中同华合同字(2025)3111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(2026)第030578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:	8,665,000,000.00元
评估报告日:	2026年03月26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
曹保桂、林敏已实名认可	
	
(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: 2026年03月30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.....	15
（一）评估方法的选择.....	15
（二）评估方法简介.....	15
八、评估程序实施过程和情况.....	17
九、评估假设.....	17
十、评估结论.....	19
十一、特别事项说明.....	19
十二、资产评估报告使用限制说明.....	23
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（2026）第 030578 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：2025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763,439.36万元，评估值866,500.00万元，评估增值103,060.64万元，增值率13.50%。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	30.89			
2 无形资产	761,929.40			
3 长期待摊费用	1,479.07			
4 嘉通高速收益权及相关资产组	763,439.36	866,500.00	103,060.64	13.50

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2025年12月31日起至2026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2026年3月出具的《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》。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。本次评估不考虑该事项的影响。

(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（2026）第 030578 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：邹迎光

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成立于1998年4月9日，是经中国证监会批准成立的首批全国性基金管理公司之一。公司总部设在北京，在北京、上海、深圳、成都、南京、杭州、广州、青岛、武汉及沈阳设有分公司，在香港、深圳、上海、北京设有子公司。公司是首批全国社保基金管理人、首批企业年金基金管理人、境内首批QDII基金管理人、境内首只ETF基金管理人、境内首只沪港通ETF基金管理人、首批内地与香港基金互认基金管理人、首批基本养老保险基金投资管理人资格、首家加入联合国责任投资原则组织的公募基金公司、首批公募FOF基金管理人、首批公募养老目标基金管理人、首批个人养老金基金管理人、境内首批中日互通ETF基金管理人、首批商品期货ETF基金管理人、首批纳入互联互通ETF基金管理人、首批北交所主题基金管理人以及特定客户资产管理人、保险资金投资管理人、公募REITs管理人、首批浮动管理费基金管理人，境内首家承诺“碳中和”具体目标和路径的公募基金公司，香港子公司是首批RQFII基金管理人。华夏基金是业务领域最广泛的基金管理公司之一。

（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。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	2023年12月31日	2024年12月31日	2025年12月31日
总资产	814,554.33	796,105.96	777,794.84
总负债	695,924.76	708,710.66	721,544.71
项目	2023年	2024年	2025年
营业收入	45,875.72	42,614.02	41,957.14

以上2023年和2024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（2024）0201364号”、“众环审字（2025）0203395号”标准无保留意见审计报告；基准日数据未经审计。

5.评估基准日执行的税率详见下表：

税种	税项规定
增值税	本公司为增值税一般纳税人，选择简易征收办法，按3%的征收率缴纳增值税。
城市维护建设税	应纳流转税额*7%
教育费附加	应纳流转税额*3%
地方教育费附加	应纳流转税额*2%
房产税	房产原值的75%*1.20%/房产不含税租赁收入*12%
城镇土地使用税	3元/平方米/年
印花税	应税凭证金额*适用税率

（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 and 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
----	------	------

序号	科目名称	账面价值
1	固定资产	308,883.66
2	无形资产	7,619,294,009.45
3	长期待摊费用	14,790,727.91
4	嘉通高速收益权及相关的资产账面值合计	7,634,393,621.02

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）不动产项目概况

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）不动产项目经营模式

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）不动产项目运营情况

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	2023年	2024年	2025年
交通量	12,336	13,765	14,907

项目	2023年	2024年	2025年
通行费收入	45,453.55	41,982.94	41,527.26

（六）不动产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2026年3月出具的《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》。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预测及通行费收入分析咨询

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2025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.《监管规则适用指引——评估类第2号》（2025年12月05日，中国证监会发布）；

10.《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）；

11.《商业特许经营管理条例》（中华人民共和国国务院令第485号）；

12.《中华人民共和国增值税暂行条例》（2017年国务院令第691号）；

13.《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）；

14.《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）；

15.《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）；

16.《中华人民共和国公路法》（2017年11月4日修订）；

17.《中华人民共和国城市房地产管理法》（2019年8月26日修订）；

18.《中华人民共和国土地管理法》（2019年8月26日修订）；

19.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有关协议、合同、发票等财务、经营资料；
3. 全国银行间同业拆借中心公布的贷款市场报价利率（LPR）；
4. 国家宏观、行业统计分析资料；
5. 产权持有单位提供的盈利预测及相关资料；
6. 可比上市公司的相关资料；
7. 同花顺 iFinD 金融数据终端；
8. 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2026年3月出具的《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》；
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，产权持有人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 2026 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预测及通行费收入分析咨询报告》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2025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763,439.36万元，评估值866,500.00万元，评估增值103,060.64万元，增值率13.50%。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	30.89			
2	无形资产	761,929.40			
3	长期待摊费用	1,479.07			
4	嘉通高速收益权及相关资产组	763,439.36	866,500.00	103,060.64	13.50

（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2025年12月31日起至2026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2026年3月出具的《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》。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。本次评估不考虑该事项的影响。

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和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2025年12月31日起至2026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2026年3月26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



嘉通高速收益权资产组价值测算表

基准日：2025年12月31日

资产组名称：嘉通高速收益权

项目\年份	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035
一、营业收入	48,010.91	53,758.45	59,478.48	64,745.02	69,879.47	74,766.82	80,102.35	85,214.25	90,768.83	96,543.89
二、运营总成本	29,765.42	28,089.43	28,563.96	30,559.94	31,955.04	33,884.05	35,976.62	38,003.52	40,194.46	66,526.73
运营成本	29,540.39	27,843.19	28,297.63	30,274.64	31,651.24	33,562.24	35,634.80	37,643.28	39,814.21	66,125.68
税金及附加	225.03	246.24	266.33	285.30	303.80	321.81	341.82	360.24	380.25	401.05
管理费用	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
财务费用	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
加：折旧摊销	21,151.34	20,190.46	22,168.90	23,939.28	25,101.32	26,789.48	28,630.61	30,398.71	32,319.92	34,317.40
三、息税折旧摊销前利润（EBITDA）	39,396.82	45,859.48	53,083.42	58,124.35	63,025.75	67,672.25	72,756.34	77,609.44	82,894.30	64,334.55
减：资本性支出	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
营运资金增加	-171.49	344.16	482.25	105.80	99.29	93.50	103.68	96.80	106.88	(3,818.21)
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	39,568.31	45,515.32	52,601.17	58,018.55	62,926.46	67,578.75	72,652.66	77,512.64	82,787.42	68,152.76
折现年限	0.50	1.50	2.50	3.50	4.50	5.50	6.50	7.50	8.50	9.50
折现率	7.25%	7.25%	7.25%	7.25%	7.25%	7.25%	7.25%	7.25%	7.25%	7.25%
折现系数	0.9666	0.9003	0.8394	0.7827	0.7297	0.6804	0.6344	0.5915	0.5515	0.5142
税前净现金流现值	38,207.16	40,977.44	44,153.42	45,411.12	45,917.43	45,980.58	46,090.85	45,848.72	45,657.26	35,044.15

预测期净现金流现值总额	865,943.21
期末资产回收现值	441.02
现金流现值和	866,384.23
减：期初营运资金	98.25
资产组评估价值	866,500.00



嘉通高速收益资产组价值测算表

基准日：2025年12月31日

表 3

资产组名称：嘉通高速收益权

单位：万元

项目\年份	2036	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	102,392.31	108,307.48	114,695.34	121,286.15	128,418.11	134,781.02	141,254.58	147,378.90	153,505.70	158,317.76	101,486.87	
二、运营总成本	44,783.75	47,127.52	49,651.00	52,256.82	55,063.68	57,612.32	60,210.88	62,704.38	65,212.79	99,603.71	41,645.26	
运营成本	44,361.21	46,682.89	49,183.36	51,765.44	54,546.61	57,071.91	59,646.36	62,117.80	64,604.13	98,977.71	41,237.28	
税金及附加	422.53	444.63	467.64	491.38	517.07	540.41	564.52	586.58	608.66	626.00	407.99	
管理费用	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
财务费用	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
加：折旧摊销	36,337.98	38,379.59	40,589.02	42,868.64	45,335.44	47,533.97	49,768.72	51,887.00	54,006.13	55,670.52	36,055.83	
三、息税折旧摊销前利润 (EBITDA)	93,946.54	99,559.55	105,633.37	111,897.96	118,689.87	124,702.67	130,812.42	136,561.51	142,299.03	114,384.58	95,897.44	
减：资本性支出	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
营运资金增加	4,040.66	111.30	122.21	125.72	137.96	115.89	116.66	105.78	103.69	(5,213.44)	4,786.03	1,896.87
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	89,905.88	99,448.25	105,511.16	111,772.24	118,551.91	124,586.78	130,695.76	136,455.73	142,195.34	119,598.02	91,111.41	1,896.87
折现年限	10.50	11.50	12.50	13.50	14.50	15.50	16.50	17.50	18.50	19.50	20.33	20.67
折现率	7.25%	7.25%	7.25%	7.25%	7.25%	7.25%	7.25%	7.25%	7.25%	7.25%	7.25%	7.25%
折现系数	0.4794	0.4470	0.4168	0.3886	0.3623	0.3378	0.3150	0.2937	0.2738	0.2553	0.2408	0.2325
税前净现金流现值	43,100.88	44,453.37	43,977.05	43,434.69	42,951.36	42,085.41	41,169.16	40,077.05	39,933.09	30,533.37	21,939.63	441.02

260871

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

二〇二六年三月



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

项目负责人： 译明宇
院总工程师： 马皓
院 长： 王山下
副总工程师： 富荣富
技术负责人： 刘坤
公司总经理： 高博

招商局重庆交通科研设计院有限公司

二〇一六年三月



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

主要咨询人员名单

主要参加人员：

谭明军（注册咨询师（公路））	周纪君（工 程 师）
李远哲（高级工程师）	陈 珍（高级工程师）
刘馥齐（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）
朱 湧（注册咨询师（公路））	

招商局重庆交通科研设计院有限公司

二〇二六年三月



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：肖博

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282025010365

有效期：2025年12月31日至2028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	3
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	26
2.3 区域交通运输发展现状及规划	37
2.3.1 交通运输发展现状	37
2.3.2 交通运输发展规划	44
3 交通现状分析	47
3.1 现状调研分析	47
3.2 历史断面交通量分析	58
3.3 历史断面交通量车型结构分析	65
3.4 历史通行费收入分析	67
3.5 交通出行特征分析	74
3.5.1 全省高速公路流量分析	74
3.5.2 嘉通高速疏解流量分析	74
3.6 OD 出行分布分析	76

4 交通量预测	88
4.1 交通量预测综述	88
4.1.1 预测思路	88
4.1.2 预测特征年	88
4.1.3 预测假设条件	88
4.2 特征年影响因素分析	89
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	97
4.3.3 未来年自然增长率预测	97
4.3.4 未来年趋势型交通量预测	98
4.3.5 交通量预测结果	102
5 通行费收入测算	108
5.1 收费标准简析	108
5.2 测算参数	109
5.2.1 收费年限	109
5.2.2 收费里程	110
5.2.3 收费天数	110
5.3 通行费收入测算结果	110
本报告使用说明	112

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 4 年。由于公募 REITs 的预测值与实际值存在一定偏差，2026 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通行费收入进行重新预测，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) 《中共湖北省委关于制定全省国民经济和社会发展第十五个五年规划的建议》；

(22) 《中共武汉市委关于制定全市国民经济和社会发展第十五个五年规划

的建议》；

(23) 《中共咸宁市委关于制定全市国民经济和社会发展第十五个五年规划的建议》；

(24) 《嘉鱼县国民经济和社会发展第十五个五年规划纲要（草案）》；

(25) 《中共赤壁市委关于制定全市国民经济和社会发展第十五个五年规划的建议》；

(26) 《崇阳县“十五五”时期和 2026 年工作规划》；

(27) 《中共通城县委关于制定全县国民经济和社会发展第十五个五年规划的建议》；

(28) 《中共湖南省委关于制定湖南省国民经济和社会发展第十五个五年规划的建议》；

(29) 湖北省统计年鉴（2025 年）；

(30) 湖南省统计年鉴（2025 年）；

(31) 武汉市统计年鉴（2025 年）；

(32) 湖北省历年国民经济和社会发展统计公报；

(33) 湖南省历年国民经济和社会发展统计公报；

(34) 武汉市历年国民经济和社会发展统计公报；

(35) 湖北省高速公路网布局调整规划（2018-2035 年）；

(36) 武深高速公路嘉鱼至通城段历年断面交通量数据；

(37) 武深高速公路嘉鱼至通城段 2016 年 8 月至 2025 年 12 月日均断面交通量统计数据；

(38) 武深高速公路嘉鱼至通城段 2016 年 8 月至 2025 年 12 月收费收入统计数据；

(39) 《公路工程技术标准》（JTG B01-2014）；

(40) 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2025年,嘉通高速南段预测期限为2026年至2046年2月5日,嘉通高速北段预测期限为2026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2026年3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	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036
客 1	7205	8037	8871	9623	10287	10973	11687	12429	13200	13997	14600
客 2	6	6	7	7	7	8	8	8	8	9	9
客 3	43	49	55	59	64	68	74	79	84	90	95
客 4	81	89	97	100	103	107	111	114	118	121	122
客车合计	7336	8181	9030	9790	10461	11156	11879	12631	13410	14217	14826
货 1	1162	1327	1495	1616	1760	1903	2055	2215	2385	2563	2751
货 2	738	837	937	1012	1099	1183	1273	1367	1466	1570	1679
货 3	299	330	358	375	394	410	426	442	458	473	487
货 4	586	647	703	742	783	820	856	892	927	962	996
货 5	878	1007	1137	1258	1387	1513	1649	1793	1947	2110	2284
货 6	2123	2372	2601	2880	3127	3347	3577	3816	4064	4322	4589
货车合计	5786	6519	7231	7883	8550	9177	9835	10525	11247	12001	12786
总计	13121	14700	16260	17673	19011	20332	21714	23156	24657	26218	27611
客车增长率	15.03%	11.53%	10.37%	8.42%	6.86%	6.64%	6.48%	6.33%	6.17%	6.02%	4.28%
货车增长率	14.75%	12.68%	10.91%	9.03%	8.46%	7.33%	7.17%	7.02%	6.86%	6.70%	6.54%
增长率	14.90%	12.03%	10.61%	8.69%	7.57%	6.95%	6.79%	6.64%	6.48%	6.33%	5.32%
车型	2037	2038	2039	2040	2041	2042	2043	2044	2045	2046	
客 1	15438	16301	17188	18097	18995	19859	20678	21443	22147	21651	
客 2	9	9	9	9	9	10	10	9	9	9	
客 3	101	108	115	122	129	135	142	149	155	152	
客 4	125	127	130	132	133	134	133	133	131	122	
客车合计	15673	16545	17441	18360	19266	20137	20963	21734	22441	21934	

货 1	2949	3155	3372	3597	3825	4049	4268	4478	4677	4622	
货 2	1793	1912	2036	2165	2294	2421	2543	2660	2770	2728	
货 3	500	512	524	534	541	546	547	544	538	503	
货 4	1029	1061	1091	1120	1144	1162	1174	1180	1178	1112	
货 5	2467	2661	2865	3080	3298	3517	3732	3942	4144	4121	
货 6	4864	5148	5440	5739	6033	6313	6577	6819	7037	6871	
货车合计	13602	14450	15327	16234	17135	18008	18841	19622	20344	19957	
总计	29275	30995	32768	34593	36400	38145	39804	41356	42786	41891	
客车增长率	5.71%	5.56%	5.42%	5.27%	4.93%	4.52%	4.10%	3.68%	3.26%	-2.26%	
货车增长率	6.39%	6.23%	6.07%	5.91%	5.55%	5.10%	4.62%	4.15%	3.68%	-1.90%	
增长率	6.03%	5.87%	5.72%	5.57%	5.22%	4.79%	4.35%	3.90%	3.46%	-2.09%	

表 1.3-2 嘉通高速通行费收入预测结果（万元）

车型	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036
客车	14495	16154	17868	19293	20595	21945	23412	24804	26313	27873	29121
货车	34585	38833	43011	47010	50996	54674	58690	62563	66775	71163	75932
合计	49080	54987	60878	66303	71591	76619	82101	87367	93088	99036	105053
增长率	14.94%	12.04%	10.71%	8.91%	7.98%	7.02%	7.16%	6.41%	6.55%	6.39%	6.08%
车型	2037	2038	2039	2040	2041	2042	2043	2044	2045	2046	
客车	30675	32355	34078	35941	37580	39247	40822	42403	43627	27897	
货车	80458	85358	90423	95906	100814	105802	110535	115265	118997	76316	
合计	111133	117713	124501	131847	138394	145049	151357	157668	162624	104213	
增长率	5.79%	5.92%	5.77%	5.90%	4.97%	4.81%	4.35%	4.17%	3.14%	-35.92%	

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。

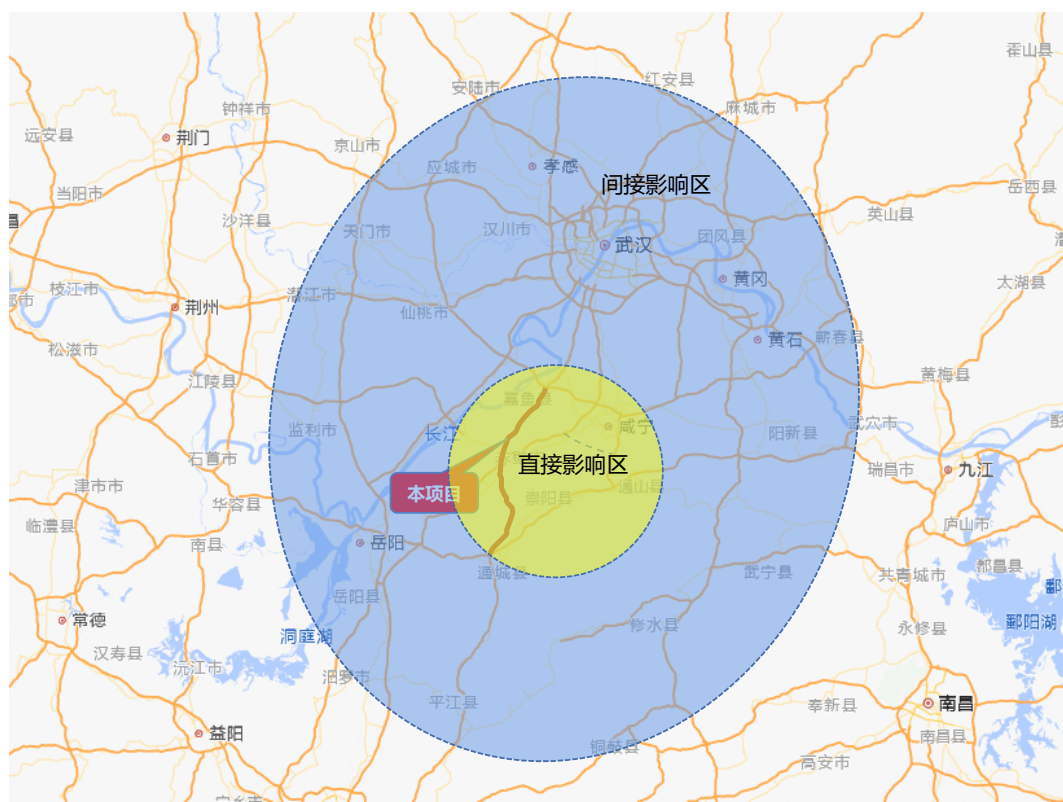


图 2.1-2 本项目区位图

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

2025年，湖北省全年实现生产总值62660.90亿元，按不变价格计算，比上年增长5.5%。分产业看，第一产业增加值5380.66亿元，增长3.5%；第二产业增加值21865.90亿元，增长5.1%；第三产业增加值35414.34亿元，增长6.0%。

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%
2025年	62660.90	5380.66	21865.90	35414.34	5.5%

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》、湖北省统计局《2025年湖北经济运行情况》。

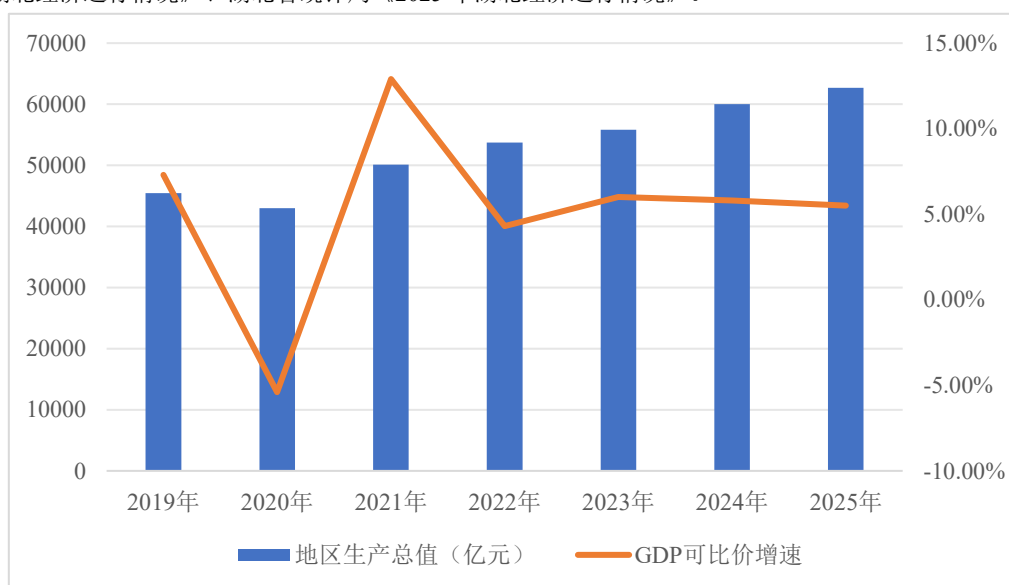


图 2.2-2 2019-2025 年湖北省省生产总值及其增速情况

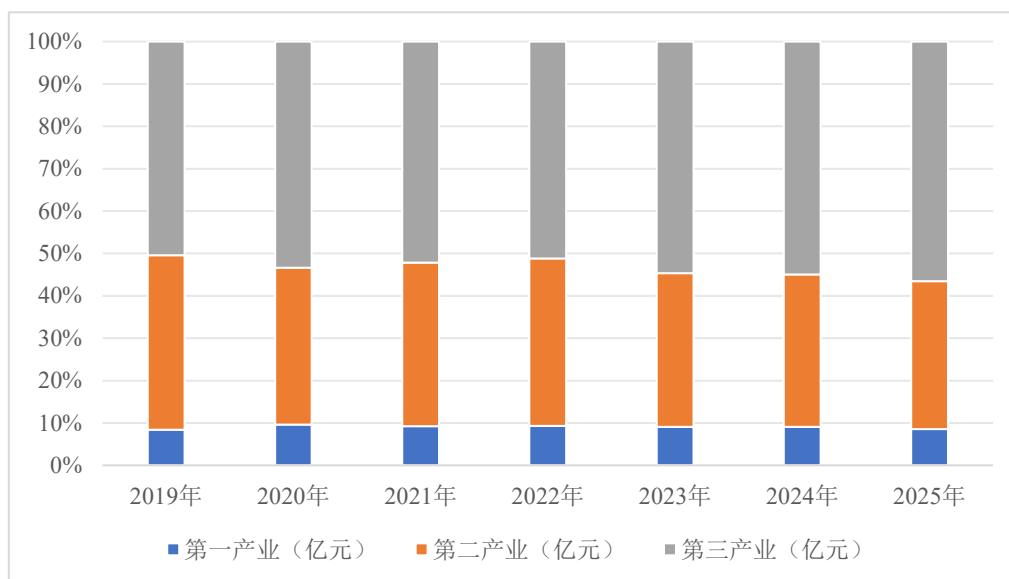


图 2.2-3 2019-2025 年湖北省三产结构比变化图

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，是“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。

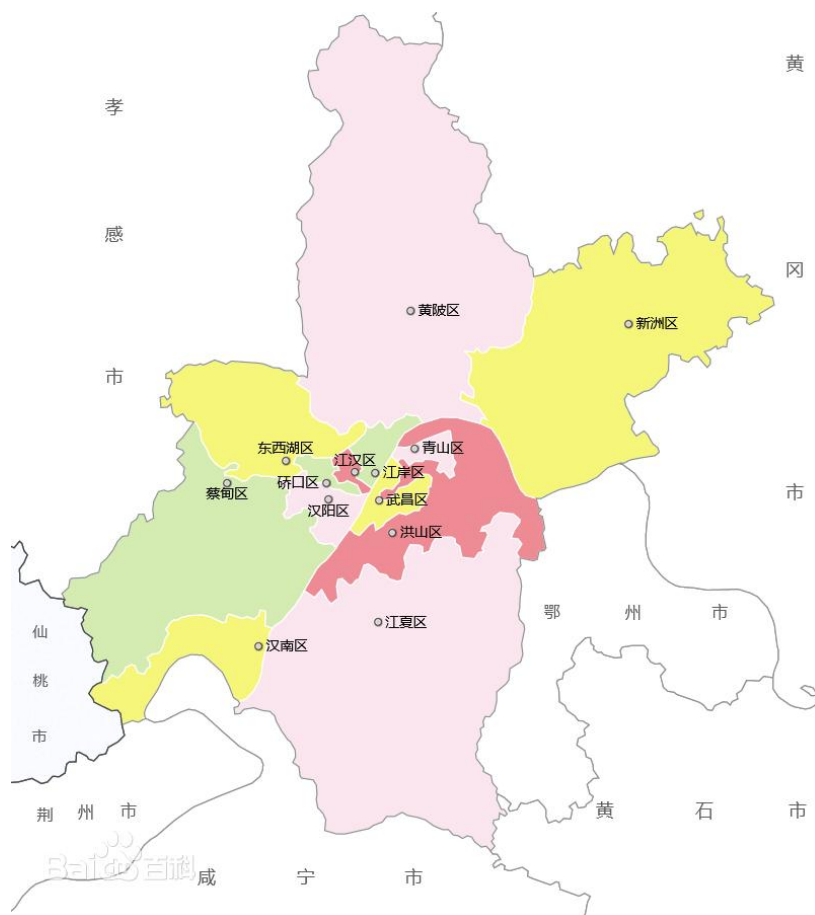


图 2.2-4 武汉行政区划图

2025 年，武汉市全市地区生产总值（GDP）为 22147.35 亿元，按不变价格计算，比上年增长 5.6%。分产业看，第一产业增加值 481.21 亿元，增长 3.8%；第二产业增加值 6589.72 亿元，增长 5.0%；第三产业增加值 15076.42 亿元，增长 5.9%。

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%
2025 年	22147.35	481.21	6589.72	15076.42	5.6%

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》、武汉市统计局《2025 年 1-12 月武汉市国民经济主要指标》。

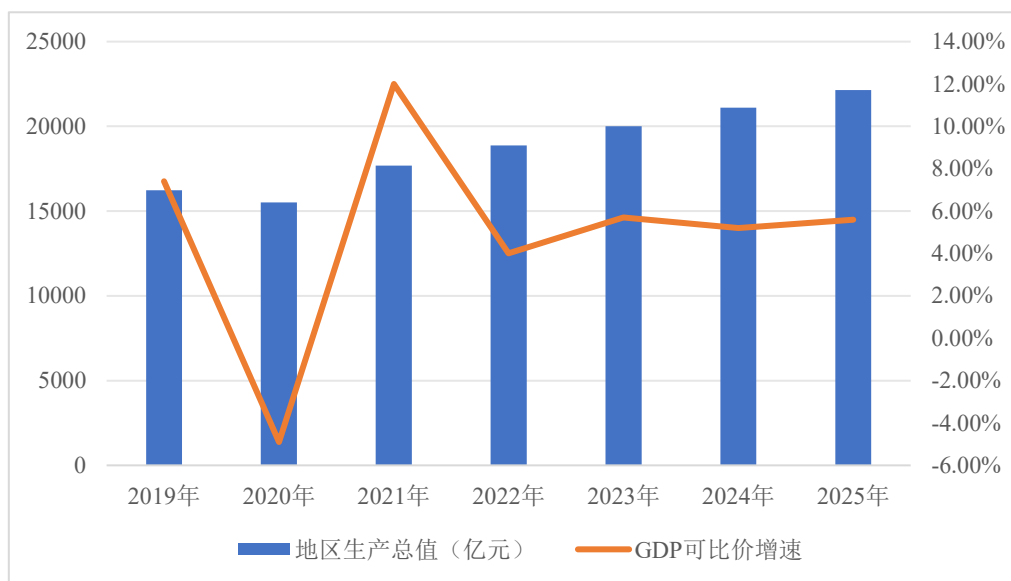


图 2.2-5 2019-2025 年武汉市生产总值及增速情况

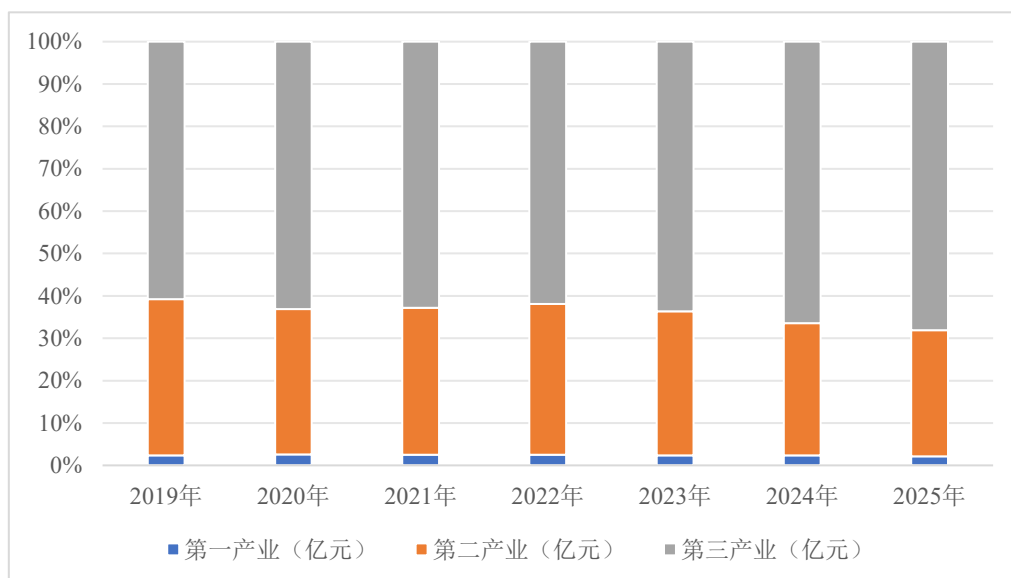


图 2.2-6 2019-2025 年武汉市三产结构比变化图

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

2025 年，咸宁市全年实现生产总值 2033.31 亿元，按不变价格计算，比上年增长 6.2%。分产业看，第一产业增加值 290.59 亿元，增长 3.5%；第二产业增加值 656.73 亿元，增长 6.4%；第三产业增加值 1085.99 亿元，增长 6.7%。

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%
2025 年	2033.31	290.59	656.73	1085.99	6.2%

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》、咸宁市人民政府《2025年咸宁市地区生产总值情况》。

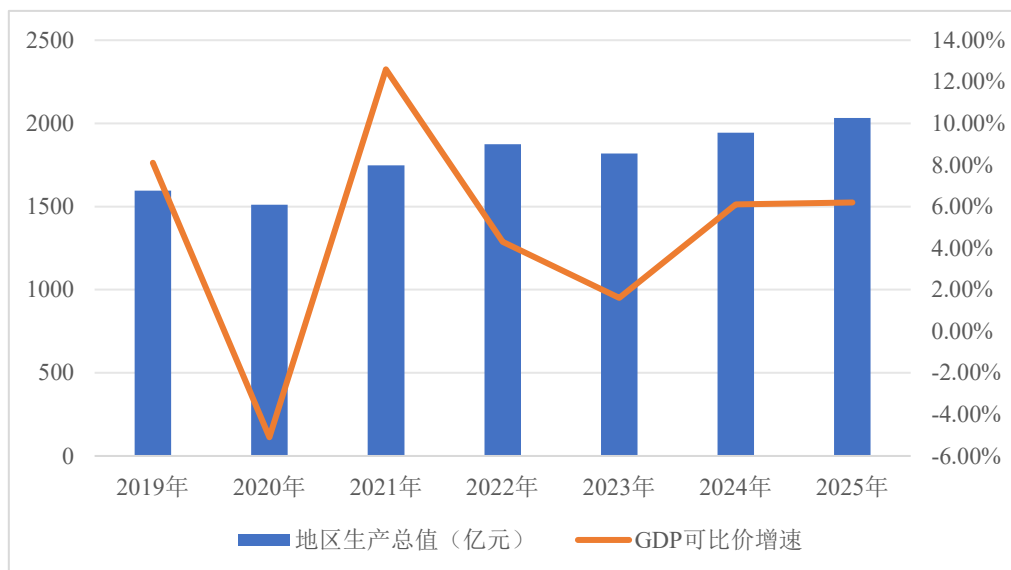


图 2.2-8 2019-2025 年咸宁市生产总值及增速情况

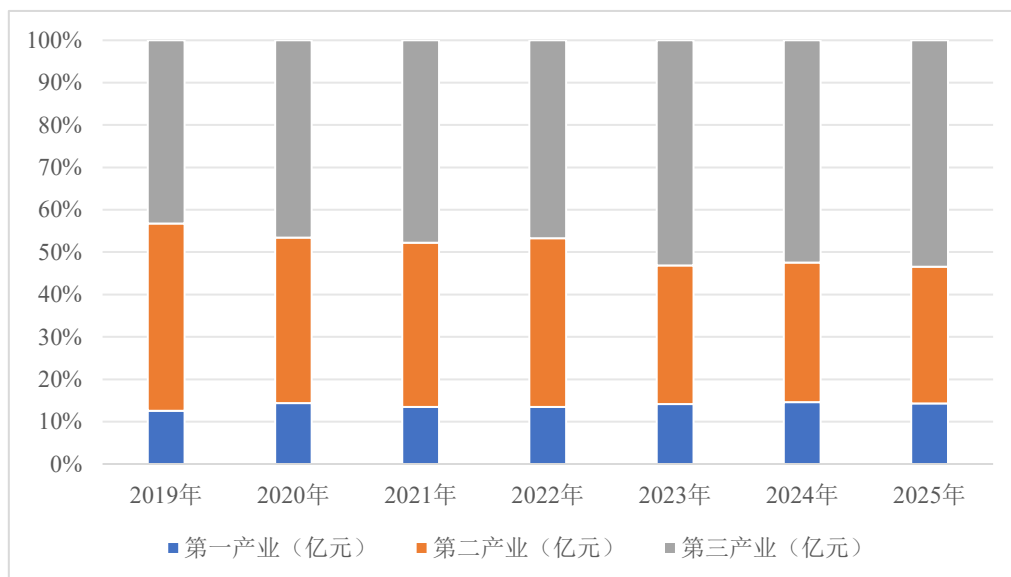


图 2.2-9 2019-2025 年咸宁市三产结构比变化图

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。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、鮰鱼之乡、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。



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2025年全县完成地区生产总值295.08亿元，按2020年不变价格计算比上年增长5.5%。其中第一产业完成增加值58.61亿元，增长3.6%；第二产业完成增加值84.54亿元，增长5.7%，工业增加值完成67.06亿元，增长6.6%；第三产业完成增加值151.93亿元，增长6.2%。

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	295.94	56.95	98.33	140.66	5.5%
2025 年	295.08	58.61	84.54	151.93	5.5%

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 2024 年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 2025 年地区生产总值完成情况》。

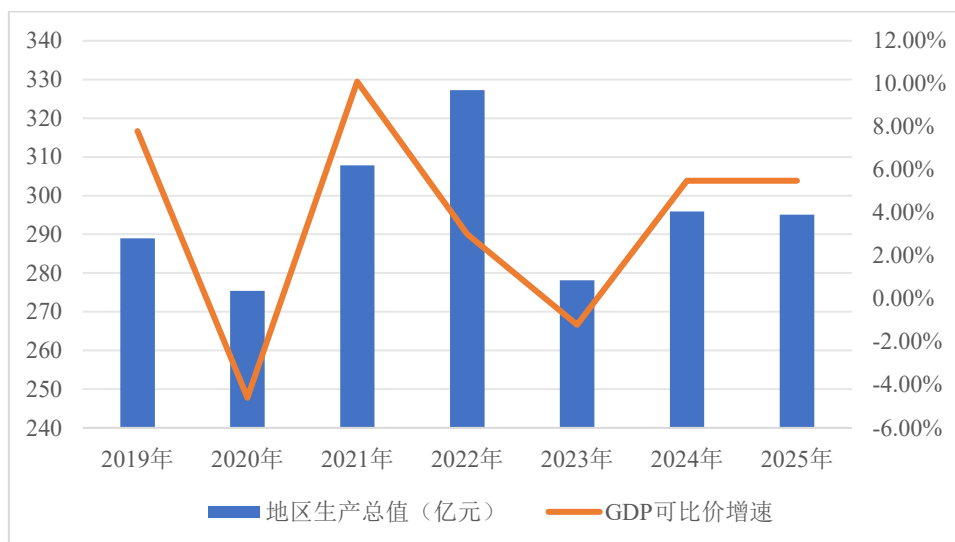


图 2.2-11 2019-2025 年嘉鱼县生产总值及增速情况

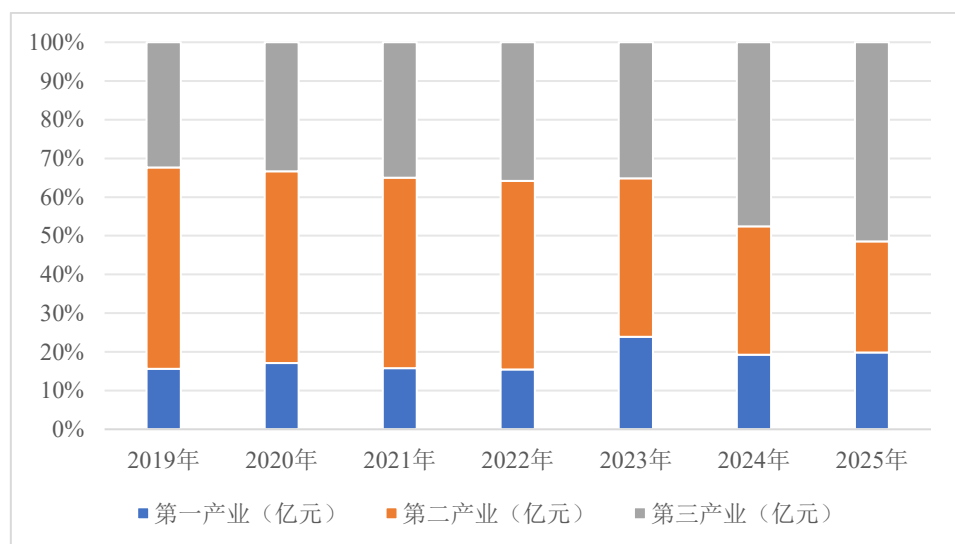


图 2.2-12 2019-2025 年嘉鱼县三产结构比变化图

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2025年实现地区生产总值584亿元，按不变价格计算，同比增长6.3%。其中，第一产业增加值79.87亿元，同比增长3.4%；第二产业增加值191.91亿元，同比增长6.5%；第三产业增加值312.22亿元，同比增长6.9%。

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	575.79	77.94	187.84	310.01	6.9%
2025 年	584	79.87	191.91	312.22	6.3%

注：数据来源于《2018-2024 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《2025 年 1-12 月主要经济指标运行情况简析》。

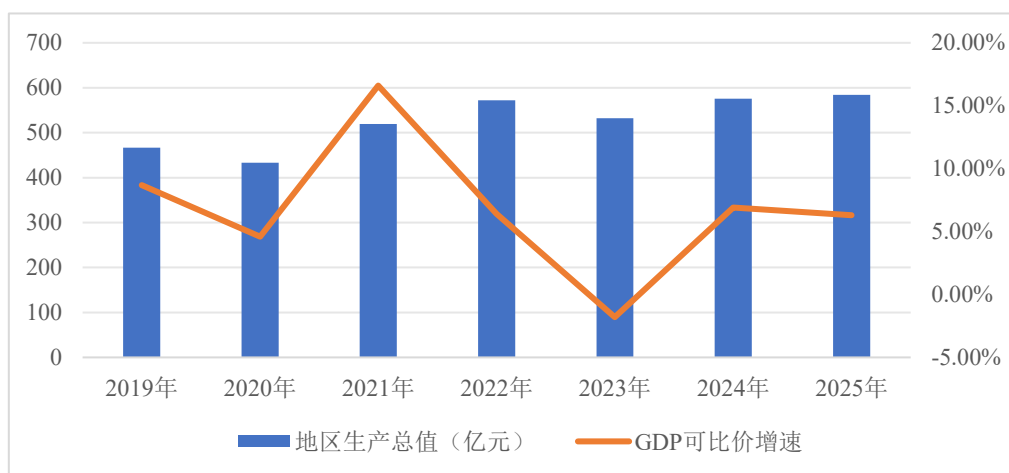


图 2.2-13 2019-2025 年赤壁市生产总值及增速情况

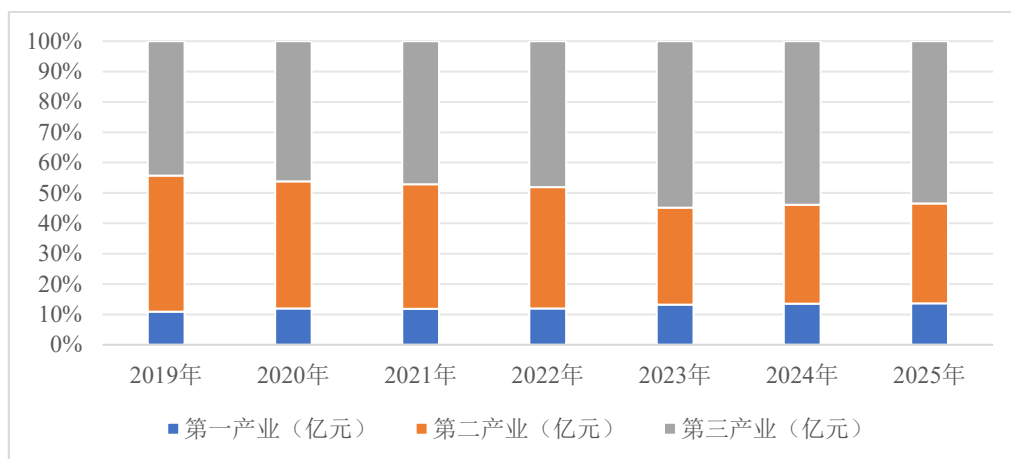


图 2.2-14 2019-2025 年赤壁市三产结构比变化图

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

根据地区生产总值初步核算结果，崇阳县2025年全县实现地区生产总值224.32亿元，按可比价计算，同比增长6.2%。分产业看，第一产业增加值38.26亿元，增长3.7%；第二产业增加值68.46亿元，增长6.5%；第三产业增加值117.60亿元，增长7.0%。三次产业结构比为17.05：30.52：52.43。

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%
2025年	224.32	38.26	68.46	117.60	6.2%

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）》、崇阳县人民政府《崇阳统计月报（2025年12月）》。

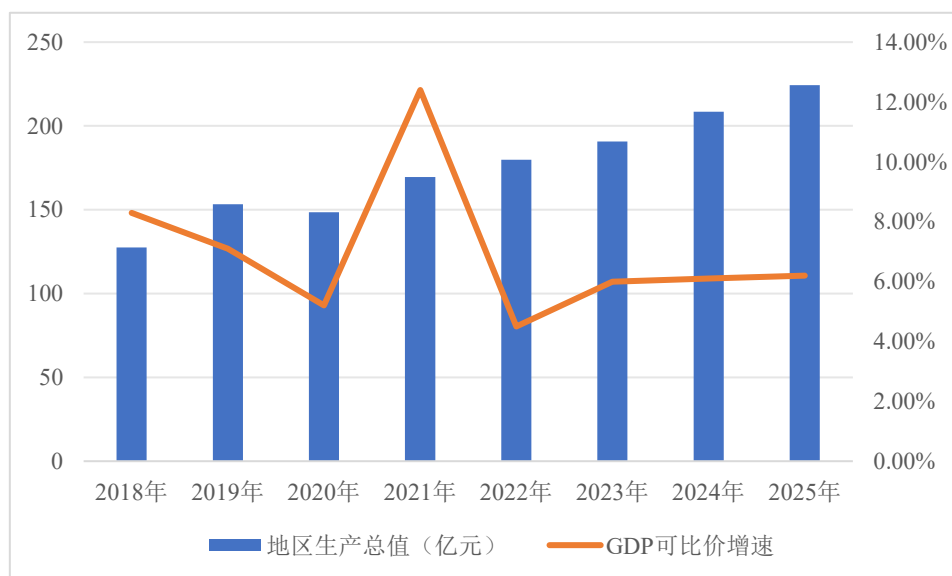


图 2.2-16 2018-2025 年崇阳县生产总值及增速情况

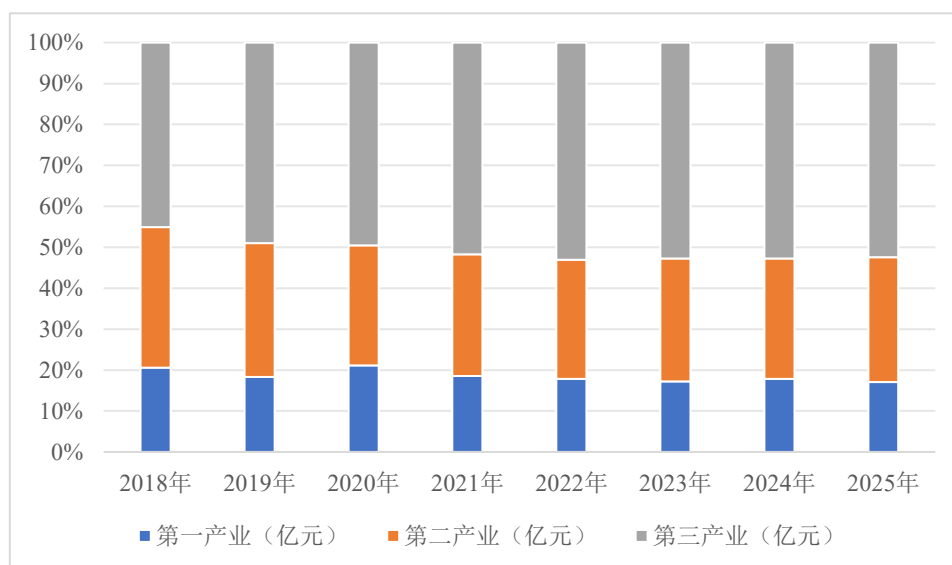


图 2.2-17 2018-2025 年崇阳县三产结构比变化图

2.2.1.7 通城县

通城县，别称隽邑，隶属湖北省咸宁市，汉为下隽县地，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：隽水镇、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。

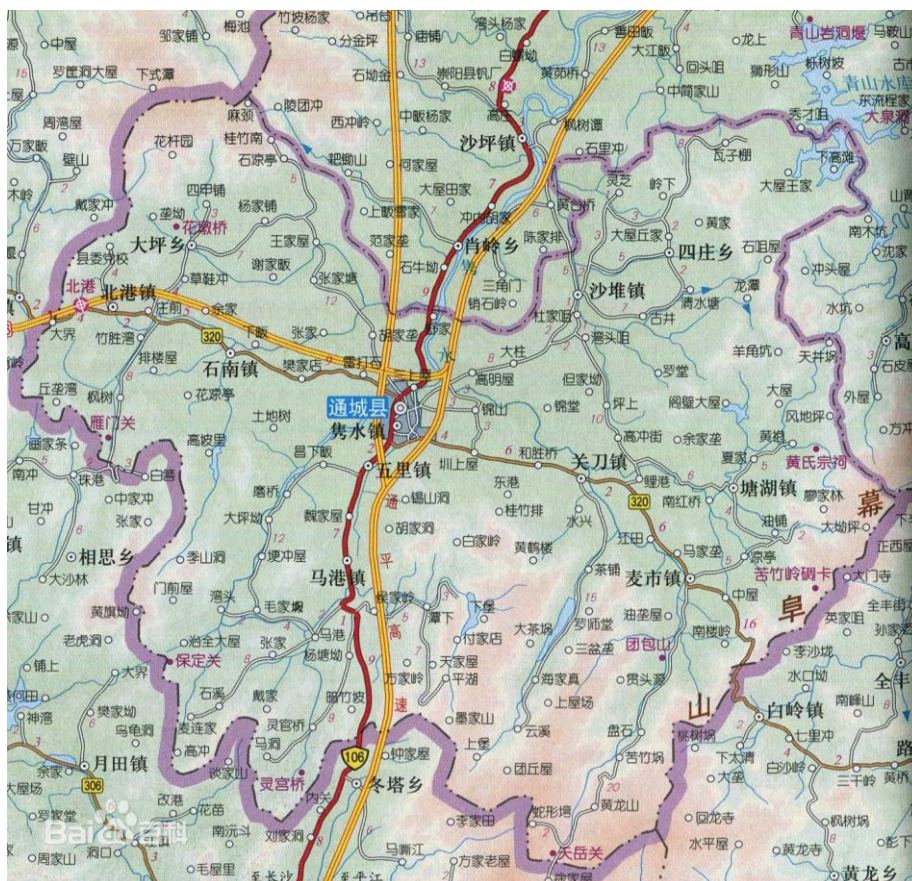


图 2.2-18 通城县行政区划图

2024年，通城县全县完成地区生产总值（GDP）225.92亿元，增速5.8%；低于全市0.2个百分点。其中，第一产业完成增加值39.81亿元，增速3.7%；第二产业完成增加值72.46亿元，增速7.1%；第三产业完成增加值113.65亿元，增速5.6%。三次产业比重较去年的17.1：33.3：49.6调整为17.6：32.1：50.3，第三产业占比进一步扩大。

2025年，通城县全县预计完成地区生产总值（GDP）225.92亿元，人均生产总值较“十三五”末增加1.48万元以上。

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	225.92	39.81	72.46	113.65	5.8%
2025年	242	---	---	---	---

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2024年国民经济和社会发展统计公报》、通城县人民政府发布《2026年通城县政府工作报告》。

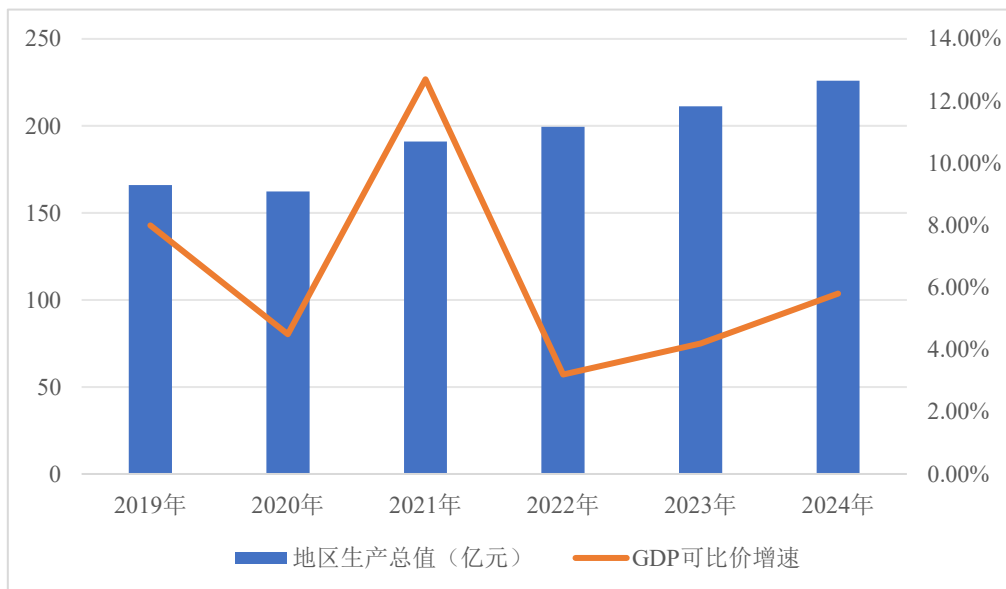


图 2.2-19 2019-2024 年通城县生产总值及增速情况

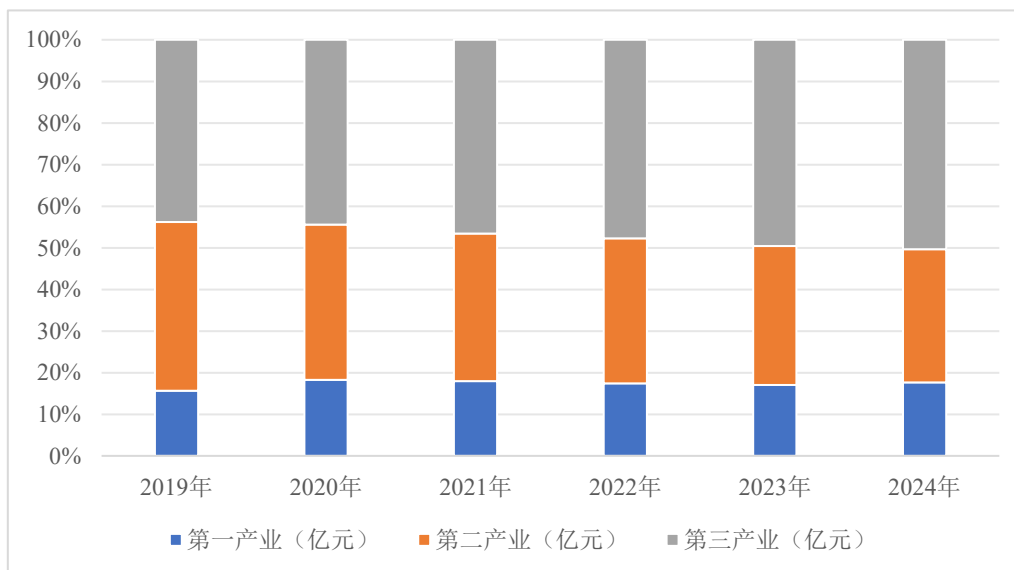


图 2.2-20 2019-2024 年通城县三产结构比变化图

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° 38' ~30° 08' ，东经 108° 47' ~114° 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，2025 年湖南经济运行总体平稳、顶压前行、质效向好，全年地区生产总值 55308.65 亿元，稳居全国前十，同比增长 4.8%。

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%
2025年	55308.65	——	——	——	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》、湖南省人民政府《湖南经济总量稳居全国前十》。

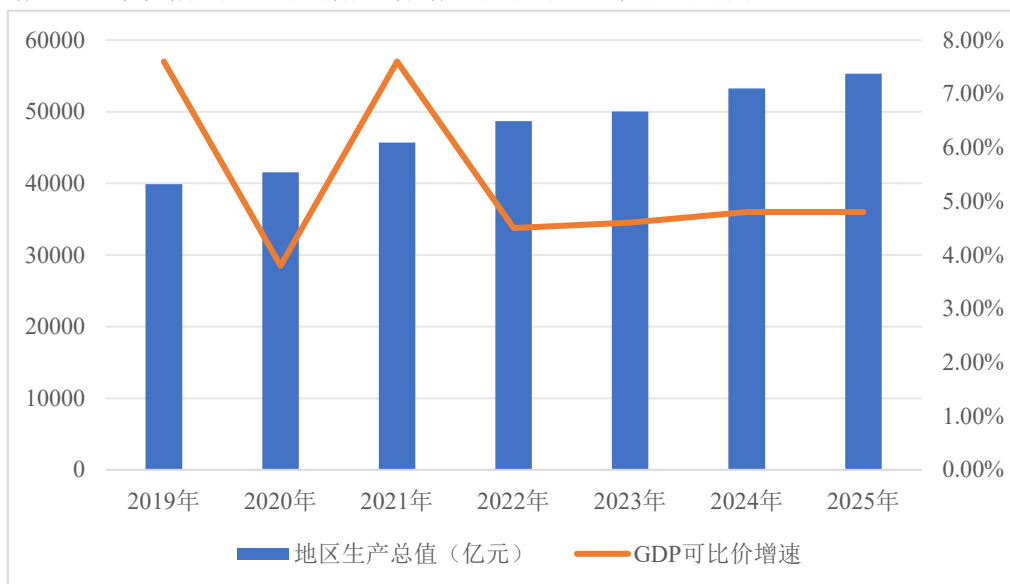


图 2.2-22 2019-2025 年湖南省生产总值及增速情况

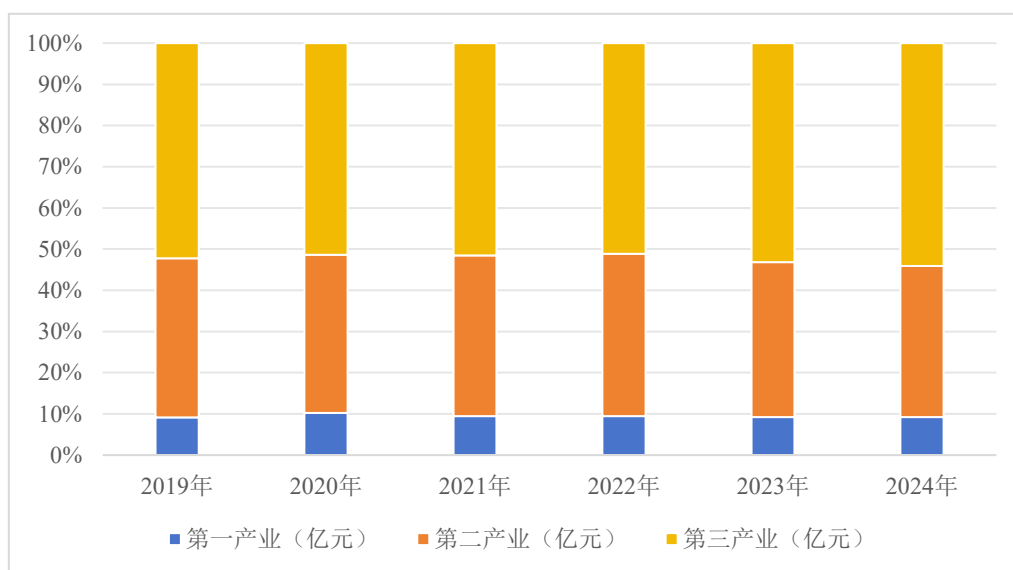


图 2.2-23 2019-2024 年湖南省三产结构比变化图

2.2.2 经济社会发展规划

2.2.2.1 湖北省

根据《中共湖北省委关于制定全省国民经济和社会发展第十五个五年规划的建议》，“十五五”时期，湖北省经济社会发展的主要目标为：衔接支点建设“五

年大变化、十年结硕果”的战略安排，整体提升发展能级、发展速度、发展质效、发展后劲，确保到二〇三〇年加快建成中部地区崛起的重要战略支点取得决定性进展，为基本实现社会主义现代化奠定更加坚实的基础。

——高质量发展取得显著成效。经济增长保持适当速度，全要素生产率稳步提升，居民消费水平明显提高，内需拉动经济增长主动力作用持续增强。积极融入全国统一大市场取得明显成效。新型工业化、信息化、城镇化、农业现代化取得重大进展，区域协调和城乡融合发展水平进一步提升，县域经济不断壮大，汉襄宜“金三角”协同发展格局基本形成，以武汉都市圈为中心推进长江中游城市群联动发展取得明显成效。

——创新驱动发展支撑作用明显增强。区域创新体系整体效能显著提升，具有全国影响力的科技创新高地基本建成，基础研究和原始创新能力显著增强，重点领域关键核心技术快速突破，教育科技人才一体发展格局基本形成。科技创新和产业创新深度融合，发展新质生产力取得重大突破，现代化产业体系竞争优势显著增强。

——进一步全面深化改革取得新突破。经济体制改革牵引作用进一步发挥，重点领域和关键环节改革取得重大进展，推动高质量发展的新动能持续激发。开放枢纽功能系统提升，高水平对外开放体制机制更加健全，新时代“九州通衢”“九州通商”“九州通融”的枢纽地位更加巩固，内陆开放高地基本建成。社会治理体系和治理能力现代化深入推进，全过程人民民主的基层实践更具活力。

——社会文明程度明显提升。文化自信更加坚定，主流思想舆论不断巩固壮大，社会主义核心价值观广泛践行，大别山精神、抗洪精神、抗疫精神的时代价值充分弘扬，长江文化、荆楚文化、红色文化在保护传承和活化利用中焕发新的生机，文化影响力显著增强。人民精神文化生活更加丰富多彩。文商旅体融合发展水平不断提升，文化产业发展迈入全国前列，世界知名文化旅游目的地基本建成。

——人民生活品质不断提高。高质量充分就业取得新进展，居民收入增长和经济增长同步、劳动报酬提高和劳动生产率提高同步，分配结构得到优化，中等收入群体持续扩大。社会保障制度更加优化更可持续，基本公共服务均等化水平明显提升。乡村振兴全面推进，脱贫攻坚成果进一步巩固拓展。人的全面发展、

全体人民共同富裕迈出坚实步伐。

——美丽湖北建设取得显著成效。节约资源和保护环境的空间格局、产业结构、生产方式、生活方式基本形成，碳达峰目标如期实现，清洁低碳安全高效的新型能源体系初步建成。长江高水平保护提质增效，降碳、减污、扩绿、增长协同推进，生态环境质量全面改善，生态系统多样性稳定性持续性不断提升，人与自然和谐共生的美丽湖北基本建成。

——新安全格局更加巩固。国家安全体系和能力进一步加强，粮食、能源、产业链供应链、金融、网络和数据等重点领域风险得到有效防范化解。更高水平平安湖北、法治湖北建设深入推进。公共安全治理水平明显提高，自然灾害防御能力持续提升，应急管理体系和能力不断加强。

到二〇三五年，经济实力、科技实力、综合实力进入全国前列，人均地区生产总值达到中等发达国家水平，人民生活更加幸福美好，全面建成中部地区崛起的重要战略支点，在中部地区率先基本实现社会主义现代化。

2.2.2.2 武汉市

根据《中共武汉市委关于制定全市国民经济和社会发展的第十五个五年规划的建议》，“十五五”时期我市经济社会发展的主要目标。全面提升发展能级、发展质效、发展后劲，高质量发展取得显著成效，地区生产总值突破3万亿元，确保到2030年基本建成“五个中心”、现代化大武汉建设取得决定性进展。

——发展能级实现新跃升。经济保持较快增长，全要素生产率稳步提升，居民消费率明显提高，经济总量再上新台阶，综合实力争先进位，新型工业化、信息化、城镇化、农业现代化加快推进，产业结构持续优化，区域协调和城乡融合发展水平明显提升，以武汉都市圈为中心推动长江中游城市群联动发展取得重大进展，全国经济中心、区域金融中心基本建成。

——新质生产力发展取得显著成效。创新策源能力大幅提高，创新体系整体效能显著提升，重点领域关键核心技术快速突破，教育科技人才一体发展格局更加完善，科技创新和产业创新深度融合，创新驱动作用显著增强，体现武汉优势的现代化产业体系加快构建，国家科技创新中心基本建成。

——全面深化改革和高水平开放取得新突破。重点领域和关键环节改革取得

重大进展，民营经济活力显著增强，城市更新机制创新整体突破，创新驱动发展生态整体改善，营商环境建设走在全国前列，全面融入全国统一大市场取得明显成效。开放枢纽功能系统提升，国际性综合交通枢纽城市地位更加凸显，国家商贸物流中心、国际交往中心、内陆开放高地基本建成。

——社会文明程度显著提升。主流思想舆论不断巩固壮大，社会主义核心价值观广泛践行，大别山精神、抗洪精神、抗疫精神的时代价值充分弘扬，长江文化广泛传播，知音文化、红色文化在保护传承和活化利用中焕发新的生机，文化事业和文化产业共同繁荣，文商旅体深度融合发展，世界知名文化旅游目的地基本建成。

——人民生活品质不断提高。高质量充分就业取得新进展，居民收入增长和经济增长同步、劳动报酬提高和劳动生产率提高同步，中等收入群体持续扩大，多层次社会保障体系更加健全，基本公共服务优质均衡发展水平明显提高，乡村振兴和城乡融合发展全面推进，全体人民共同富裕迈出坚实步伐。

——美丽武汉建设取得重大进展。节约资源和保护环境的空间格局、产业结构、生产方式、生活方式基本形成，清洁低碳安全高效的新型能源体系初步建立，碳达峰目标总体实现。长江高水平保护提质增效，降碳、减污、扩绿、增长协同推进，生态环境质量全面改善，国际湿地城市品质持续提升，世界滨水生态名城展现新风貌，人与自然和谐共生的美丽武汉基本建成。

——城市治理效能大幅提升。国家安全体系和能力进一步加强，重点领域风险得到有效防范化解，自然灾害抵御水平持续提升，应急管理体系和能力建设不断加强，智慧城市建设和精细化管理水平显著提高。更高水平的平安武汉、法治武汉建设深入推进，党建引领基层治理水平持续提升，社会大局保持和谐稳定，探索超大城市现代化治理新路子取得更大成效。

在此基础上再奋斗 5 年，到 2035 年综合实力、科技创新能力、城市治理能力和国际影响力进入全国城市前列，人民生活更加幸福美好，高水平建成“五个中心”、基本建成现代化大武汉，率先基本实现社会主义现代化。

2.2.2.3 咸宁市

根据《中共咸宁市委关于制定全市国民经济和社会发展第十五个五年规划的

建议》，“十五五”时期推动咸宁发展，要锚定加快打造武汉都市圈绿色发展重要增长极这个目标，确保取得决定性进展。牢牢把握推动增长极建设取得决定性进展的重点任务。牢牢抓住经济建设这个中心和高质量发展这个首要任务，持之以恒做大总量，做优质量。牢牢抓住扩大内需这个战略基点，狠抓有效投资、狠抓消费提振、狠抓营商环境。牢牢抓住改革开放这个关键一招，坚持全面深化改革，持续扩大对外开放，积极推进融圈入群。牢牢抓住推动共同富裕这个总体性要求，在发展中保障和改善民生，推进区域城乡协调发展，促进人民精神生活共同富裕。牢牢抓住统筹发展和安全这个内在要求，抓好重点领域安全，全力维护公共安全，加强基层社会治理。

2.2.2.4 嘉鱼县

根据《嘉鱼县国民经济和社会发展第十五个五年规划纲要（草案）》，“十五五”时期经济社会发展主要目标是：到二〇三〇年末，实现地区生产总值 465 亿元，地方一般公共预算收入达到 25 亿元，城镇化率提高到 65%，三次产业占比优化至 15：43：42。在此基础上再奋斗五年，到二〇三五年，发展能级、发展速度、发展质效、发展后劲全面提升，跻身全省县域经济第一方阵，人均地区生产总值达到中等发达国家水平，武汉都市圈城乡统筹绿色发展先行区全面建成，基本实现社会主义现代化。

具体包括以下五个方面的工作：

（一）坚定不移推进融圈入群，打造实体经济新引擎。把武汉作为最大资源、最大依靠，强化产业配套与区域协同，推动科技和产业协同创新、交通互联互通，重点打造千亿级低碳冶金、五百亿级现代化工产业，统筹推进绿色食品、汽车零部件及制造、临港经济、电子信息等重点产业，建设具有嘉鱼优势的现代化产业体系。重点打造千亿级中部地区低碳绿色冶金转型发展示范基地，发展高端精品钢及特种钢材，精准配套汽车制造与高端装备产业原材料需求。建设五百亿级现代化工园区，推动潘湾化工园聚焦大乙烯化工新材料、车用化工新材料、电子信息化工新材料、生物医药制剂，全面配套武汉“车谷”“光谷”产业发展。壮大绿色食品产业，打造全国重要的绿色食品供应基地。做强汽车零部件及制造产业，深度嵌入武汉整车产业链。大力发展临港经济，加快建成长江咸宁港，打造武汉

都市圈物流枢纽节点。突破性发展电子信息产业，提升承接“光芯屏端网”产业能力。

（二）坚定不移推进改革创新，全力塑造发展新动能。始终坚持以改革释放生产力，以创新迸发竞争力。坚持以经济体制改革为牵引，深化投融资体制机制改革、国资国企改革、县镇财政体制改革、农村集体产权制度改革、金融体制改革。持续优化政务服务、转变政府职能，深入推进“高效办成一件事”综合改革，推动跨部门、跨层级业务流程再造与系统重构，持续降低制度性交易成本，以更优服务激发市场活力。持续加大科技创新投入，引导社会资本共同参与，实施创新主体培育、创新平台建设、科技成果转化、创新生态优化四大行动，推进低碳冶金、化工、电子信息、汽车等中试基地建设，推动更多科技成果就地转化和产业化。

（三）坚定不移推进城乡统筹，绘就协调共进新画卷。持续推进以县城为重要载体的新型城镇化建设，严格落实绿色低碳建设标准，大力实施城市更新，优化城市空间结构，持续增强产业集聚能力和公共服务水平，科学有序推进农业转移人口市民化。坚持农业农村优先发展，全力推进农业农村现代化，促进城乡融合发展和乡村全面振兴，推动农村基本具备现代生活条件。持续巩固拓展脱贫攻坚成果，保持过渡期后帮扶政策总体稳定，把常态化帮扶纳入乡村振兴战略统筹实施。统筹发展科技农业、绿色农业、质量农业、品牌农业，培育壮大蔬菜、鱼虾、莲藕、香柚等特色富民产业，因地制宜打造特色强镇。学习运用“千万工程”经验，统筹优化村镇布局，持续整治提升农村人居环境，建设宜居宜业和美乡村。促进城乡要素双向流动，打造区域交通商贸物流中心，推动基础设施和公共服务互联互通。

（四）坚定不移推进生态保护，谱写绿色发展新篇章。深入践行绿水青山就是金山银山理念，协同推进降碳、减污、扩绿、增长。加快推进与武汉生态环境共治共保，建立斧头湖、金水河生态保护补偿机制。始终把修复长江生态环境摆在压倒性位置，深入实施长江大保护提档升级行动，严格落实长江十年禁渔，持续巩固沿江生态环境整治成果。持续打好蓝天碧水净土“三大保卫战”，强化大气污染综合治理，统筹水资源利用、水生态保护和水生态治理，加强土壤污染源头防控和风险管控，稳步提升生态环境质量。加快产业结构绿色低碳转型，推动

能耗双控向碳排放双控转型。

（五）坚定不移推进共治共享，构建社会治理新格局。坚持以党建引领基层治理，推动资源、服务、管理下沉。完善社会治理体系，深化系统治理、依法治理、综合治理、源头治理，健全共建共治共享社会治理制度，加快推进县域治理现代化。在发展中保障和改善民生，稳步提升就业、教育、医疗、住房、文化和社会保障水平，不断筑牢民生底线。巩固提升全国文明城市创建成果，推动从“创建文明城市”向“建设城市文明”内涵式跃升。完善公共安全体系，深化社会治安防控体系现代化建设，推动常态化扫黑除恶走深走实，坚决防范化解各类风险隐患，努力实现高质量发展和高水平安全良性互动。

2.2.2.5 赤壁市

根据《中共赤壁市委关于制定全市国民经济和社会发展第十五个五年规划的建议》，“十五五”期间需聚焦以下重点任务。一要在推动高质量发展上实现新突破，坚持有效投资、务实投资、高效投资。一方面要坚定不移做大总量，在区域能级、产业能级、企业能级上聚力突破；另一方面要坚定不移做优质量，大力推动产业结构调整、科技创新和传统产业转型升级，构建“大消费”场景，打造首发经济、首店经济、首品经济。二要在着力扩大内需上激发新潜能，扩大有效投资，积极向上争资，全力向内挖潜；进一步提振消费，挖掘消费需求，优化消费供给，激发消费活力，释放更大价值；持续优化营商环境，打破堵点卡点，制定配套政策，打造一流营商环境。三要在深化改革开放上塑造新优势，坚持务实导向，着力推动各项改革举措落实落地，持续扩大高水平对外开放，深度对接武汉都市圈，积极推进“融圈入群”。四要在推动共同富裕上迈出新步伐，持续加大保障和改善民生力度，全面统筹区域城乡协调发展，聚力建设全国文明城市；统筹发展和安全，提升基层治理效能，着力解决人民群众急难愁盼问题，不断增强群众获得感幸福感安全感。

2.2.2.6 崇阳县

根据《崇阳县“十五五”时期和2026年工作规划》，到2030年，基本建成全省农业绿色高质量发展示范县、乡村振兴样板县；突出2个核心抓手，以农业

新质生产力为驱动，以“三重六特”产业为载体，推动产业全链条升级；构建 3 大现代体系，现代农业产业体系、现代农业生产体系、现代农业经营体系；推进 4 大攻坚行动，产业升级行动、设施补短板行动、乡村建设行动、人才培育行动；实现 5 个显著提升，产业规模与质量双提升、科技支撑与装备双提升、生态环境与风貌双提升、治理效能与服务双提升、农民收入与福祉双提升。

2.2.2.7 通城县

根据《中共通城县委关于制定全县国民经济和社会发展第十五个五年规划的建议》，“十五五”时期全县经济社会发展的主要目标为：高质量发展实现新跨越；科技创新取得新成就；全面深化改革迎来新突破；社会文明程度展现新气象；人民生活品质达到新高度；美丽通城建设迈上新台阶；县域安全基础筑牢新防线。

围绕上述目标，将重点抓好以下七个方面的工作：

（一）坚持稳中求进，显著增强综合经济实力。全力以赴拼经济、稳增长、促发展，推动地区生产总值达到 332 亿元。坚持扩大内需战略基点，积极融入全国统一大市场，丰富文化、娱乐、医疗、教育等服务消费供给，拓展夜间经济、文旅经济、赛事经济等消费场景，推动农文旅体商深度融合发展，社会消费品零售总额达到 177.6 亿元。发挥有效投资压舱顶梁作用，用好各类政府投资，持续激活民间投资，聚焦重点领域系统谋划实施一批具有战略性、牵引性、基础性的重大项目，推动固定资产投资年均增长 6.5% 左右。

（二）坚守实体经济，加快构建现代化产业体系。持之以恒做强工业优势，推动传统产业转型升级，培育壮大新兴产业，前瞻布局未来产业，加快构建以云母电子材料产业为主、生物医药产业为辅的现代化工业体系，力争“一主一辅”产业产值分别达 270 亿元、23 亿元。推动科技创新和产业创新深度融合，引导创新资源向企业集聚，培育“新物种”企业 10 家，国家级专精特新“小巨人”、省级“专精特新”中小企业分别达到 10 家、80 家以上，高新技术产业增加值占 GDP 比重达 25%。擦亮上市品牌，推动更多企业上市。全链条发展“两茶一药一猪”特色富民产业，鼓励发展豆制品、粮酒等产业，大力引进和培育农业龙头企业。加快推动现代商贸、现代物流、文化旅游三大服务业专业化、高端化发展，促进现代服务业与先进制造业、现代农业深度融合。

（三）统筹城乡融合，着力构建新型城乡关系。统筹推进城乡融合与区域协调发展，加快形成一城引领、两核支撑、多点协同的新型城镇化格局。实施强心战略，推动中心城区功能集聚与品质提升，常住人口城镇化率提升至 58%。做大做强镇域经济，支持大坪乡建设以云母产业、生态农业、特色文旅为主的工农旅融合型重点乡镇，石南镇建设以涂附磨具产业为主的工业主导型重点乡镇，力争到 2030 年，大坪乡总产值达到 150 亿元、石南镇总产值突破 100 亿元。支持塘湖镇建设以红色旅游、生态农业为主的农文旅融合型乡镇，四庄乡、沙堆镇建设以休闲生态农业为主的农业产业型乡镇，五里镇建设以商贸物流为主的城乡融合型乡镇，麦市镇建设鄂赣毗邻地区商贸特色乡镇，北港镇建设以粮酒产业为主的产业型乡镇，关刀镇建设三产协同发展的复合型乡镇，马港镇建设以生态保护和生态农业为主的生态型乡镇。

（四）深化改革开放，深度融入新发展格局。突出经济体制改革牵引作用，纵深推进国有“三资”管理等重点领域改革。深化政府职能转变和要素市场化配置改革，着力营造市场化、法治化、国际化营商环境。深入实施“千企百展”出海拓市场行动，建设跨境电商产业园，推动外贸进出口总额达到 40 亿元。积极融入武汉都市圈产业链布局，持续推进“通平修”绿色发展先行区建设，打造鄂湘赣毗邻地区区域协作“桥头堡”。力推常岳九铁路、武咸城际铁路南延线等 2 条铁路纳入国家规划，实施隼水河航道复航工程等项目，加快鄂湘赣商贸物流中心建设，打造长江中游城市群区域性交通枢纽。

（五）增进民生福祉，提高全体人民生活品质。始终把人民对美好生活的向往作为奋斗目标，有力促进人的全面发展、全体人民共同富裕。实施就业优先战略，构建就业友好型发展方式。开展城乡居民增收促进行动。坚持教育优先发展，推动学前教育普惠普及、义务教育优质均衡、普通高中高质量、职业教育特色多样发展，持续改善特殊教育学校办学条件。健全多层次社会保障体系，基本实现法定人员社保全覆盖。完善人口生育支持政策，鼓励开展社会嵌入式托育服务。完善县乡村三级医疗卫生服务网络，发展防治康管全链条健康服务，全县居民人均预期寿命提升至 82.8 岁。积极应对人口老龄化，实现县乡村三级养老设施网络全覆盖，扩大医养结合、康复护理、安宁疗护服务供给。充分挖掘和利用历史文化资源，繁荣发展文化事业和文化产业，创成全国文明城市。

（六）践行“两山”理念，促进人与自然和谐共生。深入贯彻落实习近平生态文明思想，推动生态与发展互促共赢。持续打好蓝天、碧水、净土保卫战，确保空气优良天数比例达到市考目标，地表水水质优良率达到 100%。坚持山水林田湖草沙一体化保护和系统治理，强化自然保护地管理，加强生态公益林、天然林保护。健全生态产品价值实现机制，深入开展“两山”实践创新基地建设。倡导简约适度、绿色低碳的生活方式。

（七）筑牢安全防线，建设更高水平平安通城。坚定不移贯彻总体国家安全观，以政治安全为根本、经济安全为基础，全面加强各领域安全能力建设。深化国防动员体制改革，打造更加完备的国防动员和后备力量体系。推动公共安全治理模式向事前预防转型，提升重点领域安全监管效能。完善智慧社会治安防控体系，纵深推进常态化扫黑除恶斗争，持续压降“黄赌毒”和电信诈骗等突出违法犯罪。健全重大风险预警处置机制，统筹化解房地产、地方政府债务、中小金融机构等领域风险。深入推进信访工作法治化，坚持和发展新时代“枫桥经验”，完善矛盾纠纷排查预警和多元化解机制。

今后五年，是通城乘势而上、厚积薄发的关键五年。只要我们坚持党的全面领导、坚持人民至上、坚持高质量发展、坚持全面深化改革、坚持有效市场和有为政府相结合、坚持统筹发展和安全，保持战略定力、增强必胜信心，凝神聚力拼经济、抓改革、促发展，就一定能战胜前进道路上的一切艰难险阻，确保全国云母电子材料产业集聚区建设取得决定性进展。

2.2.2.8 湖南省

根据《中共湖南省委关于制定湖南省国民经济和社会发展第十五个五年规划的建议》，湖南省“十五五”时期主要实现的目标为：

——高质量发展成效更加彰显。经济增长保持在合理区间，全要素生产率稳步提升，经济增长潜力得到充分释放，发展协调性显著增强，产业转型升级步伐加快，新型工业化、信息化、城镇化、农业现代化取得重大进展，“经济大省挑大梁”作用进一步发挥。

——“三个高地”建设成果更加丰硕。国家重要先进制造业高地建设取得显著成效，现代化产业体系更加完善，产业链供应链韧性和安全水平明显提高。具有核心竞争力的科技创新高地建设取得显著成效，教育科技人才一体发展格局基本形成，科技实力和创新能力稳居全国第一方阵。内陆地区改革开放高地建设取得显著成效，进一步全面深化改革重点任务基本完成，高水平对外开放体制机制更加健全。

——“一带一部”区位优势更加凸显。在国家战略版图中的地位进一步提升，打造以国内大循环牵引国际循环、贯通东中西的内陆枢纽取得突破性进展，服务国家战略支撑力、区域发展竞争力进一步增强。

——文化创新创造活力更加强劲。主流思想舆论不断巩固壮大，社会主义核心价值观广泛践行，文化和科技、文化和旅游深度融合取得更大进展，人民精神文化生活更加丰富，社会文明程度进一步提高，文化软实力进一步增强。

——人民生活更加幸福。高质量充分就业取得新进展，居民收入增长和经济增长同步、劳动报酬提高和劳动生产率提高同步，分配结构更加科学合理，中等收入群体持续扩大，社会保障制度更加优化更可持续，基本公共服务均等化水平明显提升。

——生态环境更加美丽。绿色生产生活方式基本形成，碳达峰目标如期实现，新型能源体系初步建成，主要污染物排放总量继续下降，生态环境质量持续改善，生态系统多样性稳定性持续性不断提升。

——治理效能更加显著。国家安全体系和能力进一步加强，重点领域风险得到有效防范化解，社会治理和公共安全治理水平明显提高。社会主义民主法治更加健全，更高水平平安湖南法治湖南建设取得新成效，行政效率和公信力不断提高。

在此基础上再奋斗五年，到二〇三五年实现全省经济实力、科技实力和综合实力大幅跃升，人均地区生产总值达到中等发达国家水平，人民生活更加幸福美好，基本实现“三高四新”美好蓝图，基本实现社会主义现代化。

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

2025 年末，全省公路总里程达 312113 公里，比上年末增长 0.4%；高速公路里程达 8487 公里，增长 4.5%。全年完成货物周转量 9305.34 亿吨公里，增长 2.5%；旅客周转量 1182.43 亿人公里，增长 2.5%；港口完成货物吞吐量 8.08 亿吨，增长 7.3%。港口集装箱吞吐量 275.37 万标准箱，增长 5.6%。全年完成邮政行业业务总量 773.31 亿元，比上年增长 20.5%。其中，快递业务量 67.77 亿件，快递业务收入 420.94 亿元。全年完成电信业务总量 621.5 亿元，增长 7.9%。长途光缆线路长度达到 3.83 万公里；固定电话用户 388.1 万户；移动电话用户 6874.1 万户；移动电话普及率为 117.8 部/百人；固定互联网宽带接入用户 2786.2 万户，比上年增加 120.7 万户；移动互联网用户接入流量 138.2 亿 GB，增长 18.3%。

“十四五”期间，湖北交通重大任务推进有力，重大项目建设顺利，铁路、公路、水运、航空等领域齐头并进，交通枢纽优势进一步凸显。“十四五”期间湖北省交通运输事业发展情况如下：

（1）省域内国家高速公路主线全线贯通。省域内国家高速公路主线已全线贯通，全省高速公路里程达到 8184 公里。

（2）96%的乡镇实现双通道通达，78.4%的建制村通双车道，农村地区公交服务占比提升至 58%，快递服务网点基本实现乡镇和行政村全覆盖。G348 三峡公路交旅研学廊道、潜江“小龙虾”主题交旅融合服务区等入选全国交旅融合示范案例，依托汉宜高速打造全国首条常态化运营的氢能源示范线。

（3）实现市市通高铁。中欧班列（武汉）辐射欧亚大陆 40 个国家、120 个城市和地区，连续两年开行量突破千列。市市通高铁顺利实现，汉襄宜“金三角”高铁环线即将贯通。

（4）全省港口集装箱铁水联运量年均增长 49.5%。长江武汉至安庆段 6 米深水航道工程正式投入运行，万吨级船舶可常年直达武汉，汉江实现襄阳以下千吨级航道贯通。阳逻港开通至韩国、俄罗斯等 5 条国际近洋直航航线，武汉经上

海至全球的江海联运网络不断拓展。宜昌三峡枢纽多式联运等 4 个国家多式联运示范工程通过验收，全省创建数量、命名数量均居全国第一。2020—2024 年，全省港口集装箱铁水联运量年均增长 49.5%，远超国家年均增长 15% 的指标要求。

(5) 鄂州花湖国际机场累计开通 104 条货运航线。世界第四个、亚洲第一个专业货运机场——鄂州花湖国际机场投入运营，武汉天河机场第三跑道正式投用，全省运输机场数量达到 8 个。鄂州花湖国际机场累计开通 104 条货运航线，初步形成辐射五大洲、服务全世界“123 快物流圈”。天河机场设立国内首家“12306 空铁联运服务中心”，宜昌三峡国际机场、襄阳东站等地推广“空巴通”“铁巴通”等旅客联程运输产品。

(6) 武汉建成全国规模最大的自动驾驶示范区。成功入选国家公路水路交通基础设施数字化转型升级示范区域，全国内河首个集装箱智慧码头——阳逻铁水联运二期常态化运行，武汉建成全国规模最大的自动驾驶示范区。

(7) 城市新能源公交车辆占比达到 84.67%，高速公路服务区充电桩覆盖率达到 100%，运营绿色动力船舶达到 145 艘，数量位居长江流域第一位。

(8) 综合客运枢纽已建成 30 个，市州覆盖率达到 100%，全省主要港口已实现铁路 100% 衔接。

2.3.1.2 武汉市

“十四五”期间，武汉交通固定资产累计投资同比增长超 40%，总投资达 1817.8 亿元，较“十三五”时期（1246 亿元）增幅 45.8%。武汉综合立体交通网里程达到 1.85 万公里，交通经济、重大项目、运输保障、民生服务取得明显进展，中部地区大通道格局持续强化，在全国发展大局中的地位和作用更加凸显。

交通物流规模显著提升。“十四五”期间，武汉市充分发挥《武汉市加快推进物流业高质量发展若干政策措施》等政策资金引导作用，推动交通运输业壮大，大力引进头部企业、培育在库企业、做强平台企业，交通运输业及跨产业融合发展水平提升。2024 年武汉交通运输、仓储和邮政业增加值达 1154.7 亿元，较“十三五”末年增长 56.9%；社会物流总额突破 5.1 万亿元，较“十三五”末年增长 39%。

综合交通贯通“陆海空”。“十四五”时期武汉持续完善“铁水公空”多式

联运枢纽体系，物流辐射能力显著增强。

(1) 铁路枢纽方面，武汉东站建成投用，沿江高铁武汉段全面开工，武汉枢纽直通线加速推进，铁路营业里程逼近千公里；中欧班列华中区域集结中心获批，吴家山国际陆港成为“一带一路”核心承载地，中欧班列国际线路增至 60 条，连续两年开行千列以上，是“十三五”末年的 2 倍，新能源车、光伏、锂电池等武汉制造“新三样”搭乘中欧班列直达欧亚。

(2) 航空枢纽方面，天河机场第三跑道、保税物流中心（B 型）投用，天河—花湖航空客货运“双枢纽”格局成形。目前“两场”国际及地区航线达 70 条，较“十三五”末年（20 条）增长 2.5 倍；年国际旅客吞吐量 141.3（左右）万人次、货邮吞吐量 121（左右）万吨，分别较 2020 年增长 6.3 倍、6.4 倍。

(3) 水运枢纽方面，武汉实施长江中游航运中心高质量发展三年行动，《武汉港总体规划（2035 年）》落地，长江航道“645 工程”武汉段完工，万吨级船舶可常年通达；汉江航道提升工程实现千吨级船舶全天候通行。近洋直航航线增至 5 条。阳逻港集装箱铁水联运二期、国家粮食现代物流基地等项目投用，武汉成为中西部地区水路运输重要集散地。

(4) 公路枢纽方面，武汉通过高速公路三年攻坚，全市高速公路项目开工 13 个、建成 8 个，高速公路网密度达 11.4 公里/百平方公里，位列全国第四；四环线通车、六环线全面开工，为“七环三十射”高快速路网提供强力支撑，区域物流通道更趋畅通。

五年间，武汉市不仅实现了公路里程与质量的双重跨越，更构建了“城乡一体、内外畅通、绿色智能”的交通新格局。未来，武汉将持续发挥交通先行官作用，为打造国家中心城市、引领武汉都市圈协同发展注入更强劲的交通动能。

2.3.1.3 咸宁市

2025 年，全市公路水路固定资产投资完成 111.6 亿元，连续三年站稳百亿台阶；咸九高速建成通车；长江咸宁港项目实现“破冰”；交通物流降本成效凸显；“全域公交县”建设领跑全省。

“十四五”期间，咸宁市谋划建设 5 条高速，1 条高速已通车运营；4 条高速正在加速建设中。2025 年实施 40 个亿元以上项目，其中高速公路 8 条。G353

通城段改扩建工程、G351 咸安区双溪至横沟段改扩建工程、G106 通城县隽水镇至马港镇段改扩建工程等普通公路项目正在加快推进。全市综合交通固定资产投资完成 443.7 亿元，较“十三五”增长 71.4%，为加快完善我市现代化综合交通运输体系夯实根基。

2.3.1.4 嘉鱼县

“十四五”以来，嘉鱼县实现了国省道全部达到二级以上标准，创成省级“四好农村路”示范县；创新“客货邮游”融合模式，成功获评湖北省全域公交县。

2.3.1.5 赤壁市

“十四五”时期，赤壁市交通运输局以“改革创新 锐意进取”为担当，交出了一份“实绩突出 荣誉满载”的交通答卷。一批重点项目落地见效，综合交通网络加速完善，城乡交通服务水平持续提升，赤壁市被交通运输部选评为第二批全国城乡交通运输一体化示范县，赤壁农村客货邮融合发展典型案例入选交通运输部九个案例之一并向全国推广，赤壁市成功创建湖北省“全域公交县”等，这一系列荣誉为“十五五”赤壁的高质量发展筑牢了交通根基。多项改革举措走在全省前列，呈现出交通投资开创新局面、公共服务实现新提升、融合发展取得新成效、重点改革实现新突破的“四新”良好态势。

(1) 公交服务更普惠铺就城乡幸福路。“十四五”期间，赤壁市共完成农村公路建设 633.08 公里，包括“四好农村路”提档升级、农村公路路网连通、县乡道改造等。累计投入 2.6 亿元对全市 43 条农村客运班线进行整合、收购和改造，开通公交线路 83 条，在全省率先实现建制村通公交率、新能源公交车普及率、动态监控安装使用率、惠民政策落实到位率“四个 100%”。截至目前，全市 11 个乡镇、3 个街道、140 个行政村已实现公交全覆盖。

(2) 寄递服务再升级畅通乡村微循环。“十四五”期间，客货邮综合服务站实现了全市乡镇、建制村全覆盖。“依托全域公交，以 4 个城乡客运中心为枢纽，设定 24 条客货邮专用线路，通过‘村村通’线路公交车，镇村快递件实现了点对点直送直达。”赤壁市交通物流发展局局长赵睦介绍，目前全市农村日寄递量达 1.72 万件，较“十三五”时期增长 139%；快递进村配送成本降至 0.15

元/件，降幅高达 53%，服务时效从两三天缩短到了一天。

(3) 枢纽能级大跃升打通发展大动脉。赤壁市持续优化交通建设投资结构，累计完成固定资产投资 113.39 亿元；随着赤壁长江公路大桥、107 国道咸宁市赤壁段改扩建工程等重大项目的建成通车，351 国道武赤线改线段等项目相继完工，赤壁长江大桥东延段、咸宁南外环高速赤壁段及陆水河航道整治工程等省级重点工程稳步推进，大力推进了赤壁交通从“过境节点”迈向“区域枢纽”。“十四五”期间，赤壁交通围绕枢纽成形、路网加密、功能升级三大维度实现了跨越式提升。”全市公路总里程达 3179.563 公里，路网密度达 185.1 公里/百平方公里；“公路+铁路+水运”多式联运体系初步构建，四通八达的“三主一大”综合公路网络图景，正在赤壁大地徐徐展开。

2.3.1.6 崇阳县

“十四五”期间，崇阳锚定“三环三横四纵五联”干线框架，以超常规力度推进交通基础设施建设，实现了路网规模、等级、效能的同步跃升，公路通车里程达 3196.765 公里，路网密度达 162.4 公里/百平方公里，一张由高速公路、国省干线、农村公路构成的立体交通网络已然成型。

高速公路骨架加速成型。杭瑞、武深、咸通三条高速穿境而过，93 公里高速路网织就了外联快通的“大动脉”。在建的通城至修水高速（崇阳段）稳步推进，规划的咸宁至崇阳高速启动前期工作，已获省发改委核准。未来崇阳的对外联通将更便捷高效。国省干线实现历史性突破，106 国道改扩建、S246 提档升级等 5 个一二级公路项目相继落地，二级及以上公路占比从“十三五”末的 72%跃升至 100%，全面实现“高等级化”“黑色化”全覆盖，PQI 综合评价指标提升至 89.89%。

“四好农村路”建设暖民心。崇阳创新“七个一点”筹资模式，筹措资金 15 亿元，改造升级农村公路约 1000 公里，实施安防工程 1300 公里，新建改造桥梁 160 座。

水运设施同步提质。长源、大泉洞等重点渡口提档升级已完成，撤销闲置渡口 10 个，青山水库航道太阳能航标布设到位，智慧监控平台对客渡船舶实行 24 小时实时监控，水上通行安全与服务能力双提升，构建起“公水联动、全域覆盖”的交通格局。

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。

2.3.1.8 湖南省

“十四五”期间，湖南省交通固定资产投资完成 5386 亿元，较“十三五”时期同比增长 54%。“十四五”期间湖南省交通运输事业发展情况如下：

一、基础设施建设：从“走得了”到“走得好”。

（1）2025 年底，预计全省公路总里程达 27 万公里。其中高速公路 8642 公里，实现“县县通高速”，“七纵七横”高速公路主骨架成形，31 个高速公路出省通道连通周边省份。普通国省道总里程 3.1 万公里，实现所有县市区及重要乡镇全覆盖。农村公路总里程 23 万公里。

预计全省航道通航总里程达 1.2 万公里，千吨级及以上航道 1276 公里，湘江千吨级航道即将全线贯通。岳阳港虞公港区等一批重点港口建成运营，千吨级以上泊位达 179 个。水运低成本优势持续释放，推动全省社会物流总费用占 GDP 比重“十连降”。

全省铁路营业里程达 6079 公里，其中高铁里程 2501 公里，全面实现“市市通高铁”和省内高铁成环运行。

以长株潭为核心，岳阳、怀化、衡阳等为支撑的 6 个全国性综合交通枢纽布局成型。

（2）运输服务：从“人便其行”到“人享其行”

长沙、株洲等 4 个城市成功创建“国家公交都市”。1.4 万辆客运车辆穿梭各个乡镇村庄，实现所有乡镇和具备条件的建制村通客班车。二级以上客运站全部实现联网售票，“一卡通”全省互联互通。

高速公路服务区建设 2379 个充电车位，充电桩实现全覆盖。高速公路“断崖式”限速基本消除。

推动货物运输“公转水、公转铁”，开通 12 条多式联运线路。

推行“客货邮融合”，实现物流网点乡镇全覆盖、建制村覆盖率达 95%，全省具备条件的建制村已 100%通快递。

深化“放管服”改革，191 个政务服务事项“一网通办”。在全国率先推行大件运输“一门受理、并联审批、一证通行”，办结时限缩减至 5 个工作日。五年来累计办理交通运输业务 109.72 万件，“一网通办率”达 96%。

（3）智慧交通：从“传统基建”到“数字赋能”

入选全国首批 8 个公路水路基础设施数字化转型示范省份之一，建成路网运行监测预警与应急指挥智能调度平台，高速公路拥堵路段、拥堵时间、突发事件分别下降 63%、21%和 33%。

全省 3.2 万台“三客一危”车辆安装智能监管系统。2024 年“三客一危”车辆事故起数、死亡人数比 2019 年分别下降 64.7%、71%。

建成了“1+1+N”信息化架构——1 个技术底座，1 个数据中台，N 个业务平台，实现“业务驱动”向“数据驱动”转型。

新购公交车全部为新能源或清洁能源车，总量超 3 万辆，绿色公交占比达 97.5%，居全国首位。

千吨级以上泊位岸电基本覆盖，船舶停靠实现“零燃油、零排放、零噪音”。

（4）平安交通：从“被动应对”到“主动守护”

累计改造危旧桥 4700 余座，实施国省干线安全设施精细化提升 6300 多公里。

全面启动普速铁路线路封闭和通道建设，2024 年路外事故起数和伤亡人数同比 2019 年分别下降 52.5%、51.0%。

高速公路优等路率达 96.35%，普通国省道优良路率达 95.96%。

全省高速公路、普通干线公路车辆超限超载率分别在 0.5%和 1%以下。

建成国家区域性公路交通应急装备物资储备中心，高速公路车辆救援 30 分钟到达率 98.82%；内河重要航段应急响应 30 分钟内抵达。

2.3.2 交通运输发展规划

2.3.2.1 湖北省

根据《中共湖北省委关于制定全省国民经济和社会发展第十五个五年规划的建议》，“十五五”时期是湖北省加快建设交通强省的关键期，目标是通过优化交通网络，提升交通运输的效率和安全性，促进经济社会的全面发展。湖北省要完善现代化综合交通运输体系，提升开放枢纽功能，打造内陆开放高地，加快把交通区位优势转化为国内国际双循环枢纽链接优势。加快建设交通强省，提升武汉国际性综合交通枢纽能级，强化襄阳、宜昌、“黄冈—鄂州—黄石”全国性综合交通枢纽功能，打造一批区域性综合交通枢纽。贯通沿江、京港（台）、呼南等高铁主通道，完善以武汉“超米字型”铁路枢纽为核心的省域高铁布局。推进沪渝、京港澳等“两纵两横”高速公路主通道扩容提质，完善重点区域高速公路布局。推动普通国省干线达标升级，实施新一轮农村公路提升行动。建设三峡水运新通道、汉湘桂内河航运大通道湖北段，持续推动长江深水航道整治工程，统筹优化“五主十重”港口功能。完善“双枢纽、多支线”机场发展格局，加快低空基础设施建设，探索低空应用场景。加强跨区域统筹、跨方式衔接，以“建、联、智、用”为重点构建高质量“铁水公空”多式联运体系。加快推进江汉平原交通设施补短板项目建设。

2.3.2.2 武汉市

根据《中共武汉市委关于制定全市国民经济和社会发展第十五个五年规划的建议》，“十五五”时期是全力打造“五个中心”、全面建设现代化大武汉的关键时期。武汉市要完善现代化综合交通运输体系，扎实推进交通强国建设试点，构建高质量“铁水公空”多式联运体系，打造新时代“九州通衢”。建设铁路客货运“双枢纽”，开工建设武汉枢纽直通线、阜黄高铁，加快推进沿江高铁、客货环线建设，加快构建“超米字型”高铁网。实施长江、汉江航道整治，推进武汉长江中游游轮母港建设，提升长江中游航运中心功能。加密国际航线，加快建设国际航空客货运“双枢纽”。统筹推进市域快速交通、慢行交通、生活交通体系建设，完善城市轨道交通、骨干道路、微循环交通体系。持续推进高速公路主

通道扩容提质，加快普通国省干线达标升级，加快建成“七环三十射”高快速路网。高质效完成第四轮轨道交通规划建设，科学规划申报建设第五轮轨道交通。加快低空基础设施建设，探索低空应用场景。实施新一轮农村公路提升行动。

2.3.2.3 咸宁市

根据咸宁市全市重点交通运输项目建设及“十五五”重点项目谋划情况，部署推进综合立体交通网络建设，深入学习贯彻习近平总书记考察湖北重要讲话精神和党的二十届四中全会精神，加快推进全市综合立体交通网络建设，积极构建多式联运体系，促进多种运输方式互联互通、快联快通，切实把咸宁的区位优势转化为发展优势、发展胜势，为加快打造武汉都市圈绿色发展重要增长极提供有力支撑。

坚持站位全局，强化系统观念，做好全市综合立体交通网络建设的顶层设计和总体规划。坚持从深度融入全国、全省综合立体交通网络布局，更好服务国家战略腹地及全省支点建设，更有力支撑带动地方经济社会高质量发展的多维角度出发，处理好局部与整体、中心与辐射、当下与长远的关系，进一步开阔视野，做好全市综合立体交通网络建设的总体规划，推动全市综合交通运输体系空间布局更科学、功能联结更完善、作用发挥更充分，努力实现最大综合效益。

强化项目意识，全力加强综合立体交通网络重大项目的谋划、建设，为积极构建多式联运体系夯实基础底盘。科学把握现代交通运输的发展规律和趋势要求，增强战略定力，明确主攻方向，突出功能性需求，聚焦补短、提能、联网三大重点，坚持不懈推进相关高速、铁路、港口、通用机场等重点交通项目的谋划、争取工作，不断完善我市交通运输基础网络，着力提升承载能力，促进多种运输方式互联互通、快联快通。强化并联式思维，做深做实每个具体项目的前期准备、落地推进、管理运维、综合利用等各项工作，形成“谋划一批、储备一批、建设一批、投用一批”的滚动接续机制，充分激发多式联运的整体效能，加快推动运输结构优化调整，促进交通物流降本提质增效，更好服务经济社会高质量发展。加强市级统筹，强化工作调度，促进部门、行业、市县协同联动，形成工作合力，发扬“逢山开路、遇水架桥”的精神，按照节点要求，一步一个脚印向前推进，推动全市综合立体交通网络建设不断取得更大实效，切实把咸宁的区位优势转化

为发展优势、发展胜势。

2.3.2.8 湖南省

根据《中共湖南省委关于制定湖南省国民经济和社会发展第十五个五年规划的建议》，提升基础设施支撑能力。加强基础设施统筹规划，提升安全韧性和运营可持续性。适度超前建设新型基础设施，积极融入全国一体化算力网，加快传统基础设施数智化改造。建设交通强省，完善现代化综合交通运输体系，坚持“优先成网、优先补白、优先市场、优先干线”，推动高铁扩展成网、铁路货运效能提升，推广应用快速磁浮技术；进一步完善高速公路网，实现高质量“县县通高速公路”；统筹推进高等级航道和重点港口建设，深化港产城融合发展；完善全省干支线机场群联动机制，一体创建国际航空物流枢纽；优化能源供给结构和设施布局，拓宽能源入湘通道，打造区域电力交换枢纽；加快建设现代水网，深化城陵矶综合枢纽研究论证，推进洞庭湖综合治理、湘资沅澧干支流治理和防洪控制性枢纽建设，实施城市和重点镇防洪圈闭合，提高城乡供水保障能力。推进城市平急两用公共基础设施建设。

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，项目组于在 2026 年 3 月 11 日与项目公司进行了交流访谈，并于 2026 年 3 月 12 日全天对嘉通高速以及周边高速（四环线、硃孝高速、京港澳高速湖北北段、京港澳高速河南段、麻安高速、孝洪高速、汉洪高速、赤洪高速、京港澳高速湖北南段、武深高速）展开了流量和路况调查。具体调研路线如下图所示。



图 3.1-1 调研路线示意图

上午调研路线为：徐家堡收费站→四环线→硃孝高速→京港澳高速湖北北段→和襄高速→京港澳高速河南段→麻安高速→孝洪高速→京港澳高速湖北北段→硃孝高速→四环线→徐家堡收费站。

下午调研路线为：徐家堡收费站→汉洪高速→赤洪高速→嘉通高速南段→京港澳高速湖北南段→嘉通高速→武深高速嘉鱼北段→武深高速武汉段→军山长江大桥→汉洪高速→徐家堡收费站。

从现场尽调情况来看：

(1) 嘉通高速

本项目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，道路通行条件较好，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。



图 3.1-2 嘉鱼枢纽至赤壁西枢纽段交通现状

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 嘉通高速收费标准

(2) 四环线

武汉四环线高速公路，简称“四环线”，是中国湖北省武汉市境内环线高速公路，编号 S40，为湖北省首条双向八车道高速公路，属于湖北省高速公路网“七纵五横三环”规划的重要组成部分，定位为货运为主、客运为辅的快速通道。线路全长 148 公里，设计时速 100 公里，途经东湖新技术开发区、青山区等 9 个行政区，串联武汉经济技术开发区等 3 个国家级开发区，设置 18 处互通立交，与绕城高速共线段形成双向十车道。四环线道路通行条件较好，交通量较大，货车占比较大。



图 3.1-4 四环线交通现状

(3) 硃孝高速

硃孝高速是武汉市硃口区至孝感高速公路是武汉城市圈中武汉（汉口地区中心城区的硃口区）至孝感（孝南区）的快速通道，是武汉城市圈实施交通一体化

建设的重要组成部分，同时也是武汉市西北方向环线公路之间的一条快速联络通道，沿线经过武汉市下辖的硚口区、东西湖区以及孝感市下辖的孝南区。

该路段实施免费通行政策（涇河、永丰、西湖、柏泉点对点政府统一支付：硚孝高速涇河、西湖、永丰及武汉绕城柏泉四个收费站 6 个区间通行、安装并正常使用 ETC 的 1 型客车实行“点对点”免费通行。

武汉往孝感方向，车流量较大，以小客车为主。孝感往武汉方向，货车占比较大。



武汉-孝感方向

孝感-武汉方向

图 3.1-5 硚孝高速交通现状

（4）京港澳高速湖北北段

京港澳高速湖北北段（鄂豫界至军山段）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。2026 年 2 月 6 日，京港澳高速公路鄂豫界至军山段改扩建工程全线通车。

改扩建完成后，收费标准有所提升（1 类客车收费标准由原有的 0.40 元/车公里增加至 0.55 元/车公里，1 类货车收费标准由原有的 0.40 元/车公里增加至 0.50 元/车公里）。

客车类别	车辆类型	核定载人数	说明	收费标准 (元/车公里)
1类	微型、小型	≤9	车长小于6000mm且核定载人数不大于9人的载客汽车	0.55
2类	中型	10~19	车长小于6000mm且核定载人数为(10~19)人的载客汽车	0.825
	乘用车列车	-		
3类	大型	≤39	车长不小于6000mm且核定载人数不大于39人的载客汽车	1.1
4类		≥40	车长不小于6000mm且核定载人数不小于40人的载客汽车	1.375

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. 摩托车按1类客车分类，按照1类客车收费标准收费。
 3. ETC(电子不停车收费)车辆单次交易金额按照四舍五入规则取整到“分”，MTC(人工收费)车辆单次交易金额按照四舍五入规则取整到“元”。

图 3.1-6 京港澳高速湖北北段（鄂豫界至军山段）改扩建工程客车收费标准

货车类别	总轴数 (含悬浮轴)	车长和最大允许总质量	京港澳高速(京珠)(元/车公里)
1类	2	车长小于6000mm且最大允许总质量小于4500kg	0.50
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		2.20
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

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. ETC(电子不停车收费)车辆单次交易金额按照四舍五入规则取整到“分”，MTC(人工收费)车辆单次交易金额按照四舍五入规则取整到“元”。
 3. 专项作业车按照货车收费标准收费。

图 3.1-7 京港澳高速湖北北段（鄂豫界至军山段）改扩建工程货车收费标准

改扩建完成后，京港澳高速湖北北段路面通行条件有了明显改善，公路通行能力提升了1倍以上，整体交通量较大。从车型结构来看，京港澳高速湖北北段以小客车为主，大货车占有一定的比例，且大货车以湖南、河南、山东、河北籍等长途运输车辆为主。京港澳高速湖北北段作为本项目主要车流的源头路段，其改扩建通车有利于提升本项目客货车交通量。



武汉-河南方向

河南-武汉方向

图 3.1-8 京港澳高速湖北北段（北向）交通现状



图 3.1-9 京港澳高速湖北北段（南向）交通现状

（5）和襄高速

和县—襄阳高速公路，简称“和襄高速”，编号国家高速 G4222，是中国国家高速公路网上海—成都高速公路（G42）的并行线，连接安徽省马鞍山市和县香泉镇与湖北省襄阳市峪山镇。调研路段双向四车道，车流量较少，以小客车为主。



图 3.1-10 和襄高速交通现状

（6）京港澳高速河南段

京港澳高速河南段经过安阳、鹤壁、新乡、郑州、许昌、漯河、驻马店、信阳。京港澳高速河南省界段为双向八车道，公路通行条件良好，整体流量较大，以小客车为主，大货车占有一定的比例。



湖北-郑州方向

郑州-湖北方向

图 3.1-11 京港澳高速河南段交通现状

(7) 麻安高速

麻城—安康高速公路（简称“麻安高速”），编号国家高速 G4213，是中国国家高速公路网上海—成都高速公路（G42）的联络线，连接湖北省黄冈市麻城市与陕西省安康市，途经湖北红安、随州、保康及陕西平利等地，全长约 665 公里，设计时速 80-120 千米/小时，起于大广高速铁门立交，终于十天高速黄洋河立交。其中，大悟段为双向四车道，车流量较少，以小客车为主。



图 3.1-12 麻安高速交通现状

(8) 孝洪高速

孝昌—洪湖高速公路，简称“孝洪高速”，是中国湖北省境内连接随州市广水市和荆州市洪湖市的高速公路，为湖北省高速公路网的组成部分之一。孝昌—仙桃高速公路北起于随州市广水市杨寨镇杨寨东枢纽，南止于荆州市洪湖市燕窝镇嘉鱼大桥（荆州、咸宁界），线路全长 203 千米，道路为双向四至六车道高速公路，设计速度 100 千米/小时。道路通行条件良好，车流量较少，以小客车为

主。



图 3.1-13 孝洪高速交通现状

(9) 汉洪高速

武汉至洪湖高速公路北起于武汉市汉阳区江堤街道梅子立交，南止于荆州市洪湖市新滩镇新滩收费站，线路全长 56.781km，道路为双向四至六车道高速公路。其中：

小军山至乌金段道路通行条件较差，路面波动较大。但该段交通量较大，主要以小客车为主，货车车辆占比较高，主要是由于免费通行政策（小军山至乌金点对点政府统一支付：对已办理 ETC 套装的所有车辆（货车不超限）免收通行费；涉及的收费站有：小军山、汉南、乌金）。



图 3.1-14 汉洪高速（小军山至乌金段）交通现状

乌金至洪湖段为双向四车道高速公路，交通量较小。



图 3.1-15 汉洪高速（乌金至洪湖段）交通现状

(10) 赤洪高速

赤壁至洪湖高速公路是湖北省省级高速公路，起于赤壁市普安村附近，对接赤壁长江公路大桥南岸接线终点，向东南延伸，止于蒲圻街道舒家湾附近，全长 22.593km。起点至上饶枢纽互通段为双向六车道，其余路段为双向四车道。道路通行条件良好，交通量较小。



图 3.1-16 赤洪高速交通现状

赤壁长江公路大桥东延段西起于咸宁市赤壁市赤壁镇周郎嘴互通，东止于咸宁市赤壁市蒲圻街道陈屋枢纽，线路全长 22.593km，道路为双向四至六车道高速公路于 2026 年 1 月 30 日零时正式通车。道路通行条件较好，交通量较少，给本项目带来的引流影响有限。



图 3.1-17 赤壁长江公路大桥东延段交通现状

(11) 京港澳高速湖北南段

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 3.1-18 京港澳高速湖北南段（咸宁-赤壁段）交通现状

(12) 武深高速嘉鱼北段

武深高速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。路线全长 20.645km，道路通行条件较好，双向六车道，车流量较大，且货车占比较高。



图 3.1-19 武深高速嘉鱼北段交通现状

(13) 武深高速武汉段

武深高速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。路线长约 33km，路面通行条件较好，双向六车道，车流量较大，且货车占比较高。



图 3.1-20 武深高速武汉段交通现状

(14) 军山长江大桥

军山长江大桥是连接中国湖北省武汉市蔡甸区和江夏区的特大桥梁，跨越长江水道，是武汉市区的第四座长江大桥，是上海—重庆高速公路（国家高速 G50）、武汉市绕城高速公路（国家高速 G4201）和北京—港澳高速公路（国家高速 G4）的组成部分。线路全长 4.88km，跨江桥梁 2.85km，桥面为双向六车道。桥面长期占道施工，货车车流量占比较大。

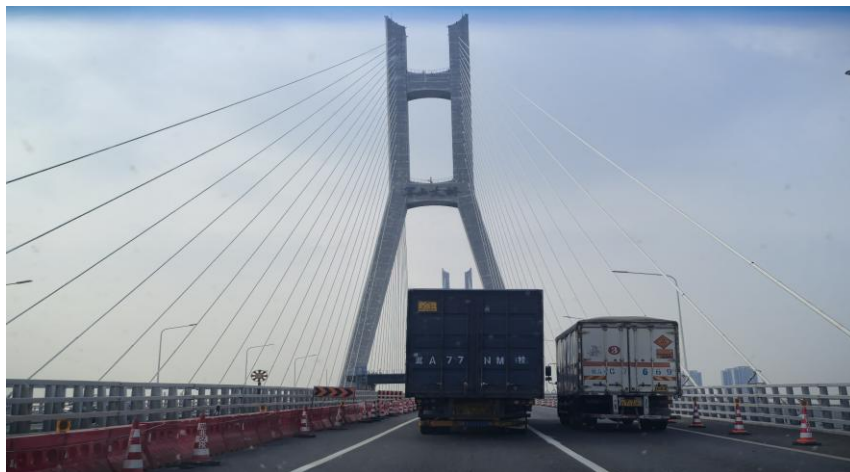


图 3.1-21 军山长江大桥交通现状

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—2025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2025年，靠近市区的“武深起点--嘉鱼枢纽”流量达到19352veh/d，“嘉鱼枢纽--嘉鱼东”流量达到20151veh/d；赤壁西以北的“嘉鱼东--嘉鱼南”流量为18286veh/d，“嘉鱼南--赤壁西”流量为16914veh/d；赤壁西以南的“赤壁西--赤壁西枢纽”流量为16567veh/d，靠近省界的“崇阳西--通界起点”流量则在5206veh/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，京港澳高速耒阳大市至宜章（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。

7) 2025年，嘉通高速交通量下降0.12%，主要原因为：1) 受京珠高速湖北北段改扩建施工影响，源头京珠北段的改扩建工程（4车道改扩建至8车道）限速管制延期至2025年底，对本项目货车车流量存在一定影响；2) 武深高速沿线旅游经济在春季旺季呈现强劲增长。沿线文旅部门通过门票优惠和特色套餐积极引流，叠加植树节、妇女节等节假日效应，春游需求集中释放带动客运量显著提升。清明、五一假期返乡祭祖和短途自驾游需求爆发，推动车流量同比激增。6月受中小学提前放假影响，暑期前置效应显现，中短途家庭出游需求活跃，进一步拉动客流增长；3) 新能源车普及红利持续释放，显著带动客车通行量增长。随着国家“双碳”战略深入推进及新能源汽车购置补贴政策延续，新能源车渗透率快速提升，带动高速路网客车通行频次增加；4) 5月，受湖南G4金鸡收费站连接线施工工程及107国道K0+000-K13+114.1（G107国道临湘羊楼司至五里牌段）施工影响，武深高速嘉通南段车流量上涨；5) 6月正值汛期，鄂粤湘等省份遭遇持续强降雨天气，导致道路湿滑、能见度下降，对部分路段的车流疏导造成不利影响，货车交通量下滑；6) 8月20日6:00至20:00期间，G4京港澳高速进行上跨桥拆除施工，灯塔枢纽至军山枢纽双向主线将临时封闭，临时施工对源头车流造成了持续

影响；7) 自2025年8月1日至2026年10月10日（雨天顺延），S102线四邑至潘家湾路段实施半幅封闭管制（禁行中型及以上货车），项目公司通过关键节点布设指引牌、收费站强化引流等措施，实现货车交通量显著提升。

表 3.2-1 嘉通高速 2016 年 8 月 28 日-2025 年日均断面交通量 (veh/d)

断面名	断面里程 (km)	2016 (8.28-12.31)	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
武深起点--嘉鱼枢纽	0.074	——	——	——	——	14597	18872	17187	20820	19462	19352
嘉鱼枢纽--嘉鱼东	8.23	1559	1855	2911	17641	15482	19615	17602	21101	19652	20151
嘉鱼东--嘉鱼南	13.59	1639	1814	2773	17464	14792	18047	16274	19374	17893	18286
嘉鱼南--赤壁西	14.958	2145	2442	3112	16813	14049	17841	16158	19092	17397	16914
赤壁西--赤壁西枢纽	6.559	1646	1947	2898	15529	12695	16847	15477	18262	16942	16567
赤壁西枢纽--赤壁南	5.074	1425	1975	2850	5027	5033	6289	4999	6204	6380	6337
赤壁南--崇阳西	20.273	1155	1866	2603	4218	4498	6149	4748	6027	5602	5605
崇阳西--通界起点	22.217	——	——	——	——	4030	5830	4518	5613	5242	5206
武深起点--赤壁西枢纽	43.411	1800	2059	2935	16980	14350	18094	16367	19439	17915	17909
赤壁西枢纽--通界起点	47.564	1209	1888	2653	4380	4336	6015	4667	5852	5517	5497
合计	90.975	1582	1996	2831	12330	9115	11779	10250	12336	11433	11419
增长率		——	26.2%	41.9%	335.5%	-26.1%	29.2%	-13.0%	64.9%	-7.32%	-0.12%

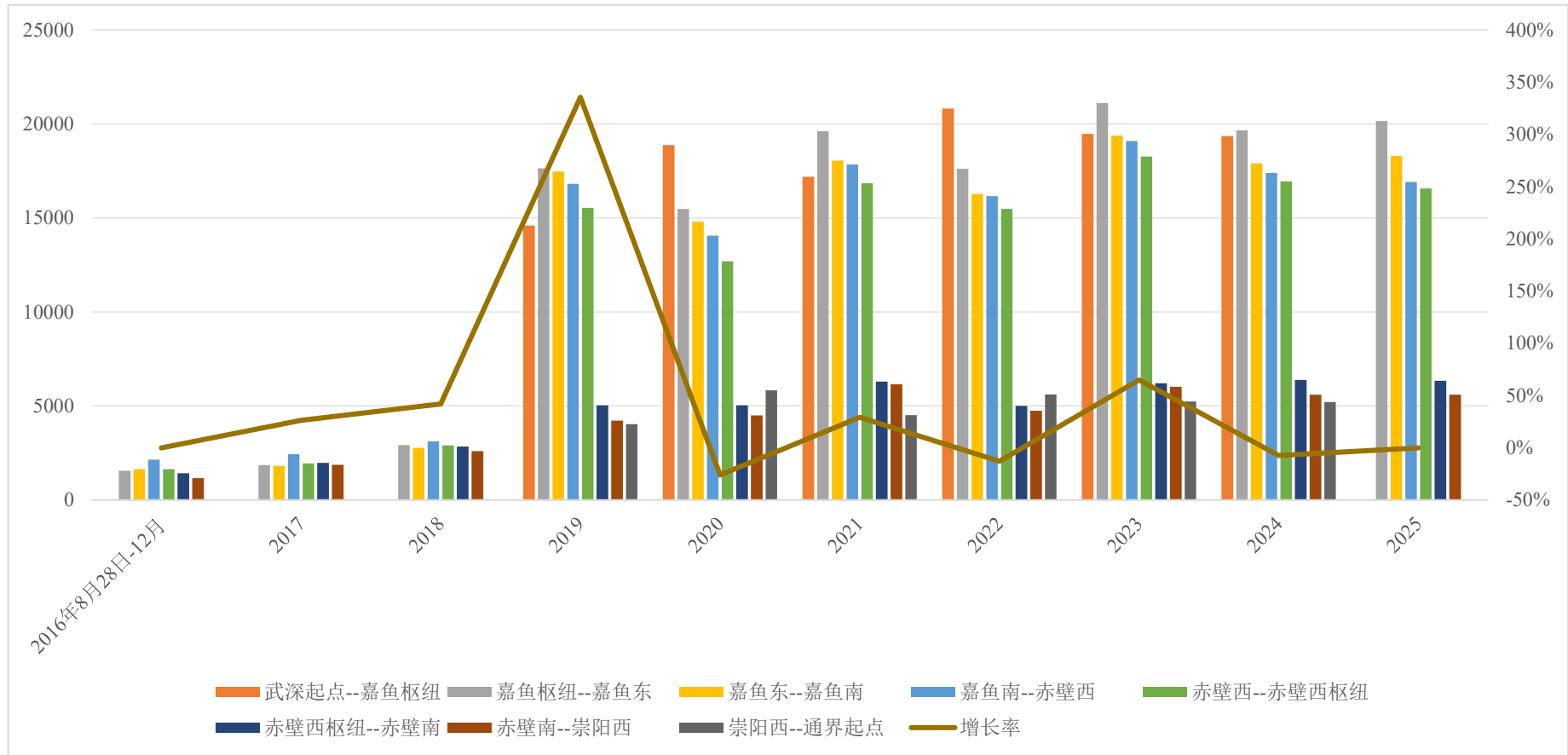


图 3.2-1 嘉通高速 2016 年 8 月 28 日-2025 年日均断面交通量 (veh/d)

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%	——	——	——

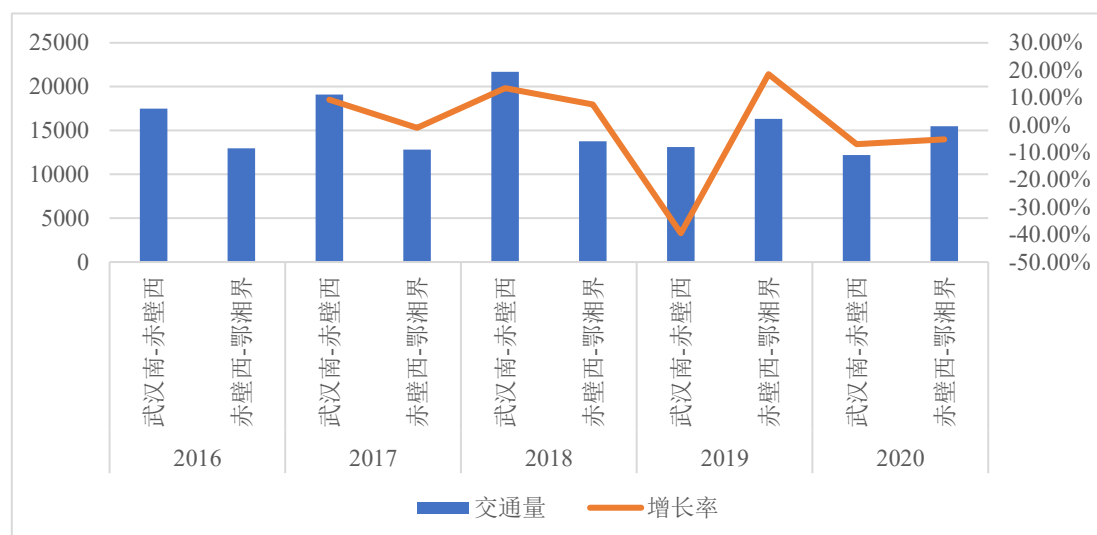


图 3.2-2 京港澳高速日均交通量 (veh/d)

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%	——	——	——

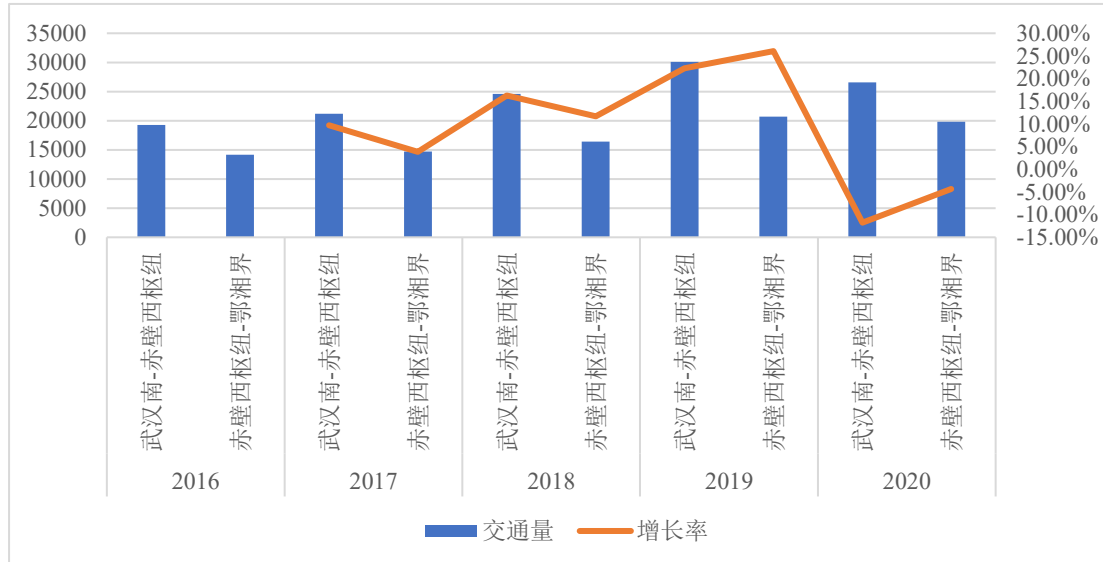


图 3.2-3 京港澳通道日均交通量 (veh/d)

3.3 历史断面交通量车型结构分析

从近几年车型结构来看，嘉通高速客 1 占比最高，为 47%-55%，其次货 6，占比为 16%-27%。2016—2019 年，货 5 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 6 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，客 1 占比达到 5 历史峰值 55.83%。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，客车出行需求有一定幅度的降低，客 1 占比下降至 53.01%。2025 年，受京珠高速湖北北段改扩建施工影响，货车出行需求持续降低；但沿线文旅部门通过门票优惠和特色套餐积极引流，同时新能源车普及红利持续释放，相较而言，客车出行需求增加，货 6 占比下降至 16.09%，客 1 占比提升至 54.85%。

从增长率来看，2016—2025 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、G4京港澳高速耒阳大市至宜章(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%。2025年，受京珠高速湖北北段改扩建施工影响，沿线文旅部门通过门票优惠和特色套餐积极引流，新能源车普及红利持续释放，湖南G4金鸡收费站连接线施工工程及107国道K0+000-K13+114.1(G107国道临湘羊楼司至五里牌段)施工，G4京港澳高速进行上跨桥拆除施工，S102线四邑至潘家湾路段实施半幅封闭管制(禁行中型及以上货车)等因素影响，客车交通量增加3.43%，货车交通量下降4.26%。

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%
2025	6377	5042	11419	3.43%	-4.26%	-0.12%

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
2025	54.85	0.04	0.33	0.63	8.87	5.65	2.36	4.59	6.59	16.09	100.00

3.4 历史通行费收入分析

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

嘉通高速自通车以来，2016 年-2018 年通行费收入较低，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 日高速公路免收路费，导致嘉通高速通行费收入下降 19.7%。

2021 年同 2019 年相比，嘉通高速通行费收入增长 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 年同 2021 年相比，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 年同 2022 年相比，嘉通高速通行费收入上涨（8.23%），主要原因为：疫情放开后出行需求增加。

2024 年同 2023 年相比，嘉通高速通行费收入下降 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。

2025年同2024年相比，嘉通高速通行费收入下降1.19%，主要原因为：受京珠高速湖北北段改扩建施工影响，沿线文旅部门通过门票优惠和特色套餐积极引流，新能源车普及红利持续释放，湖南G4金鸡收费站连接线施工工程及107国道K0+000-K13+114.1（G107国道临湘羊楼司至五里牌段）施工，G4京港澳高速进行上跨桥拆除施工，S102线四邑至潘家湾路段实施半幅封闭管制（禁行中型及以上货车）等因素影响，客车收入同比增加11.79%，货车收入同比下降5.78%。

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%
2024	43214	-7.50%
2025	42699	-1.19%

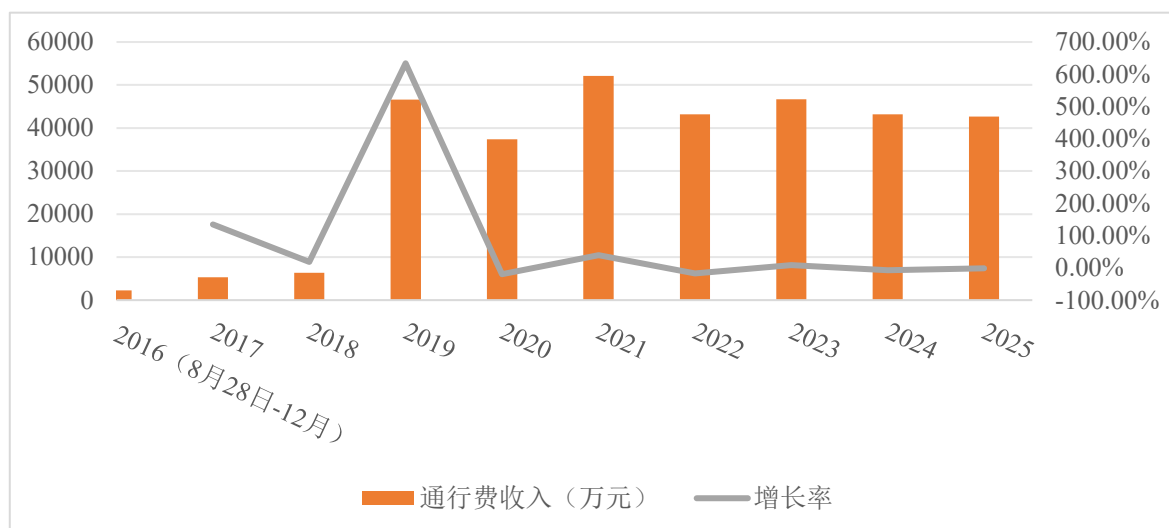


图 3.4-1 嘉通高速历年通行费收入变化图

从分车型通行费收入来看，嘉通高速通行费收入以货车为主，2025 年货车

通行费收入占比为 70.22%，其中货 6 占比为 35.86%，货 5 占比为 13.18%，货 1 占比最少，仅为 3.7%；其次为客车，2025 年客车通行费收入占比为 29.53%，其中客 1 占比为 28.46%；最后是专项作业车，2025 年专项作业车通行费收入占比仅为 0.25%。

从分月通行费收入来看，嘉通高速每年各月的通行费收入占比基本保持一致，每年 2 月份为低谷，主要原因是大部分年份 2 月份恰逢春节，春节期间小客车免费，客车通行费收入减少，同时货运需求也大幅减少，导致 2 月通行费收入在全年中处于最低或较低水平。

表 3.4-2 嘉通高速 2021-2025 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
2025	1 月	1770.23	1.05	6.87	35.68	143.46	189.32	156.52	308.23	486.30	1457.06	8.05	4562.78
	2 月	1192.93	1.00	8.15	37.07	91.08	111.75	84.80	212.55	316.14	792.12	6.22	2853.80
	3 月	888.56	1.22	11.19	24.37	130.02	181.09	140.89	296.83	487.34	1339.09	9.21	3509.82
	4 月	779.27	1.03	11.63	24.32	132.63	170.38	124.11	282.20	462.02	1253.16	9.50	3250.26
	5 月	769.61	1.17	12.30	26.33	139.73	176.29	126.41	304.73	475.22	1276.87	8.61	3317.28
	6 月	919.97	0.81	8.56	21.39	122.10	161.94	111.66	277.17	426.19	1135.96	8.53	3194.29
	7 月	1136.25	0.91	7.94	27.66	124.79	171.89	114.60	294.05	469.14	1290.54	8.14	3645.92
	8 月	1322.96	1.01	10.31	29.08	128.61	174.34	111.82	280.65	459.81	1217.52	8.75	3744.85
	9 月	916.89	0.97	10.60	23.90	141.95	192.42	151.47	309.11	509.90	1279.98	8.93	3546.14
	10 月	702.82	1.38	13.06	25.94	135.08	181.57	185.15	318.09	504.24	1328.55	9.36	3405.24
	11 月	881.32	1.41	13.69	24.28	143.71	208.05	240.76	319.81	522.86	1476.20	9.90	3842.00
	12 月	870.27	1.09	9.48	22.86	148.83	221.12	243.63	323.77	508.80	1466.85	10.32	3827.02

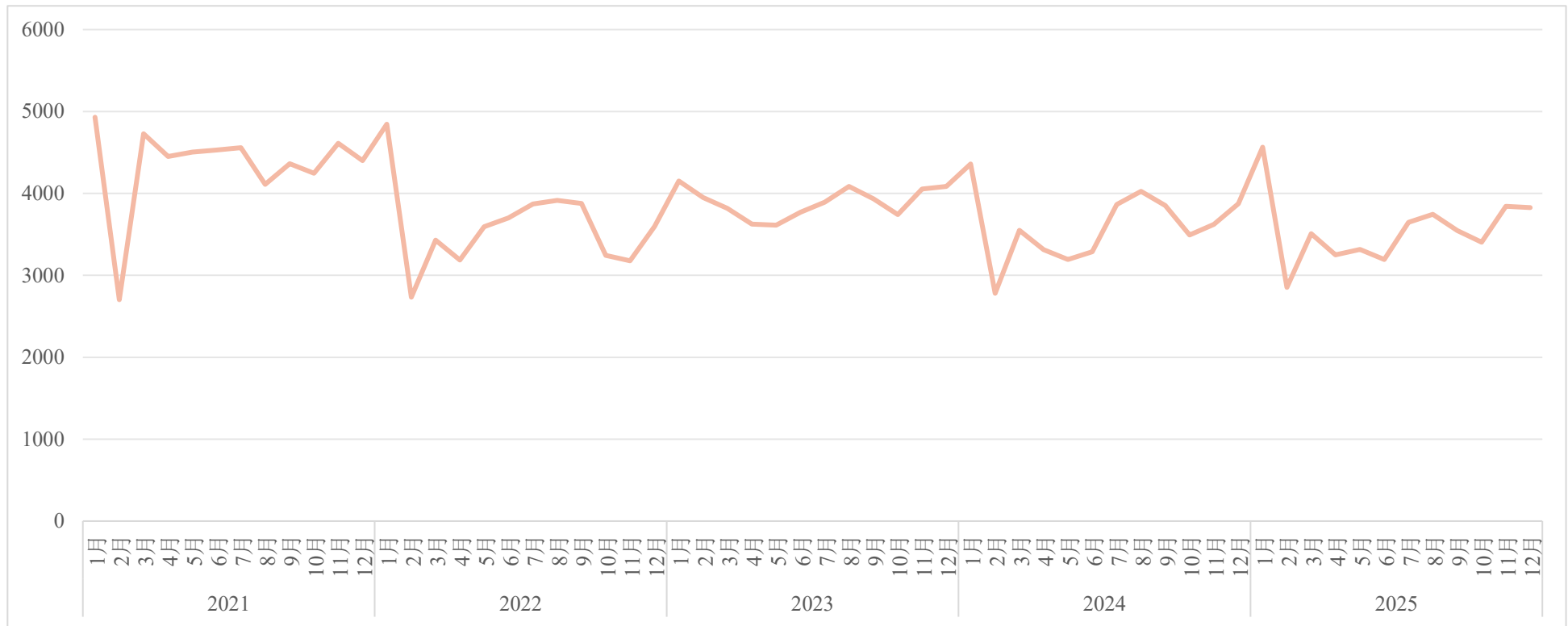


图 3.4-2 嘉通高速月度通行费收入变化图（万元）

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。

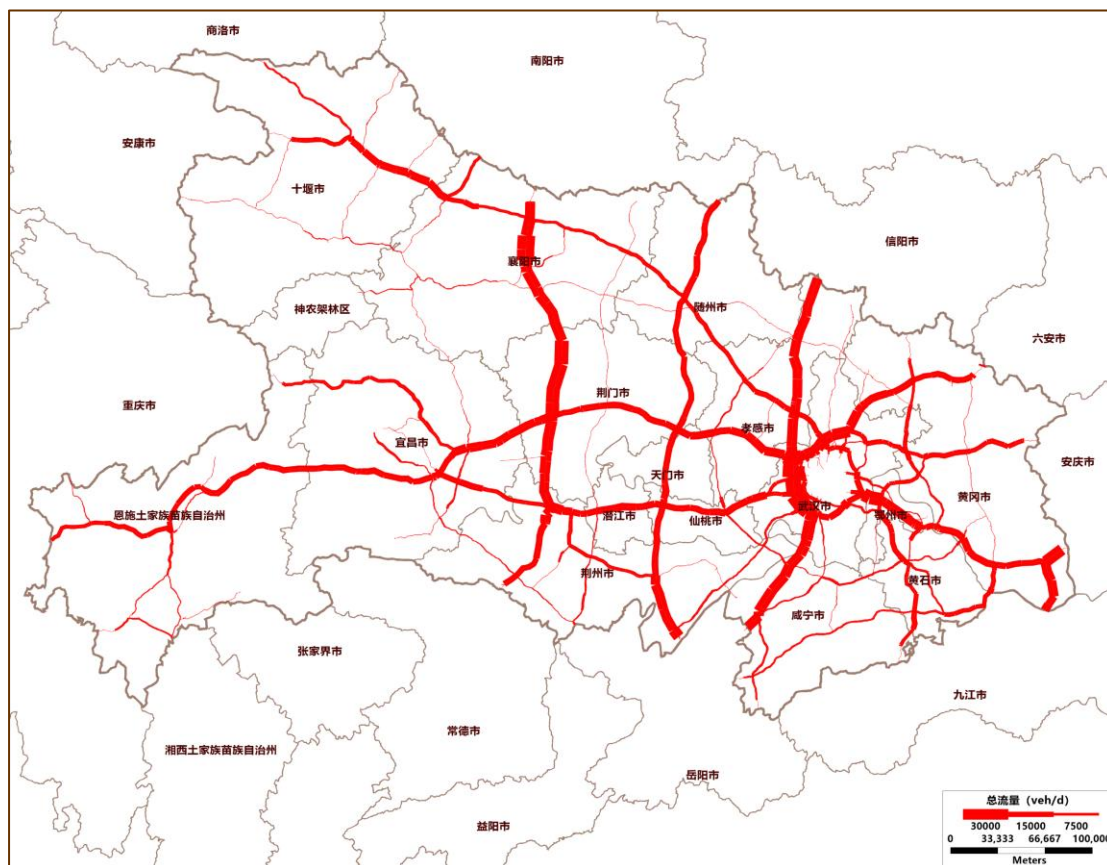


图 3.5.1-1 湖北省高速公路现状流量图

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。

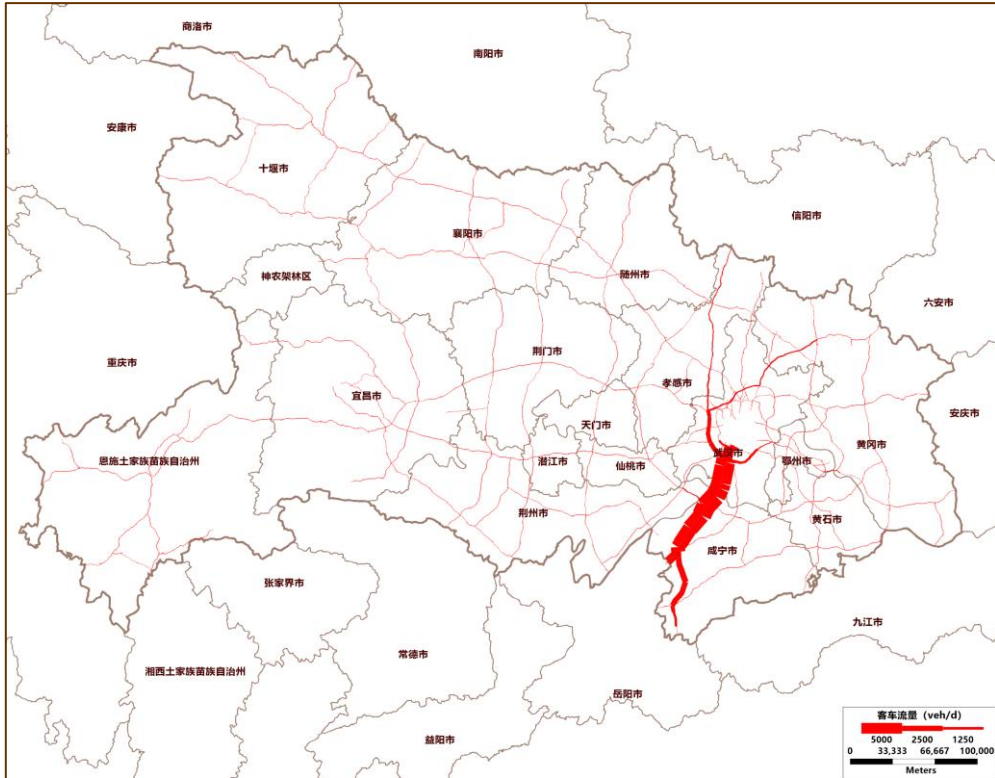


图 3.5.2-1 嘉通高速现状客车流量疏解图

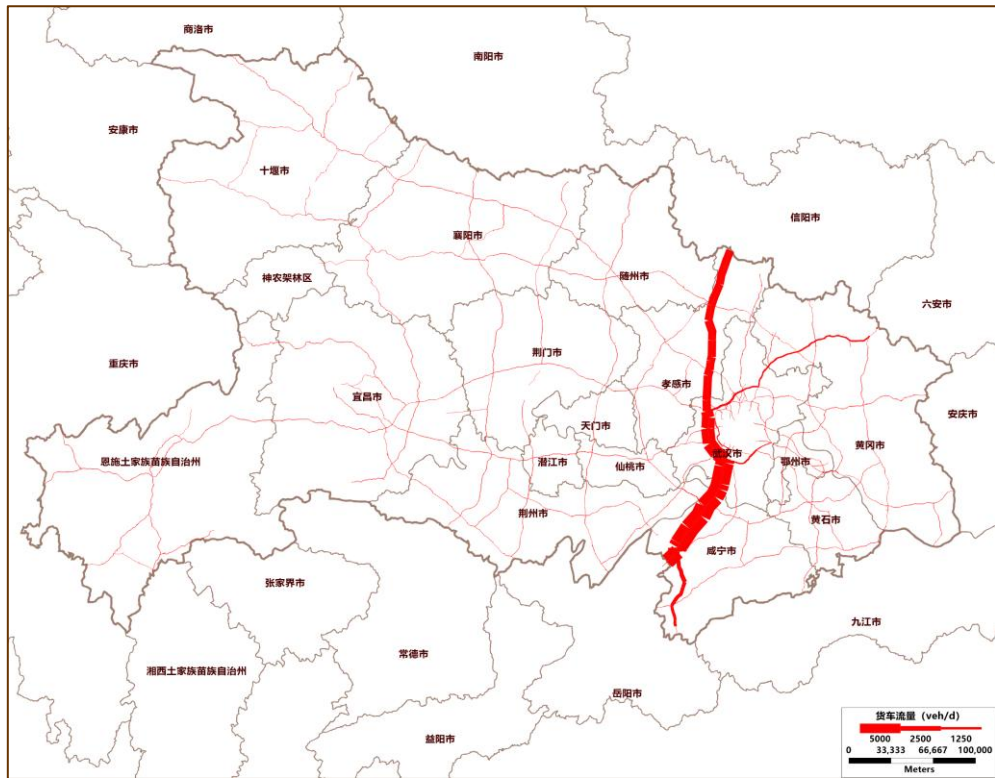


图 3.5.2-2 嘉通高速现状货车流量疏解图

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%

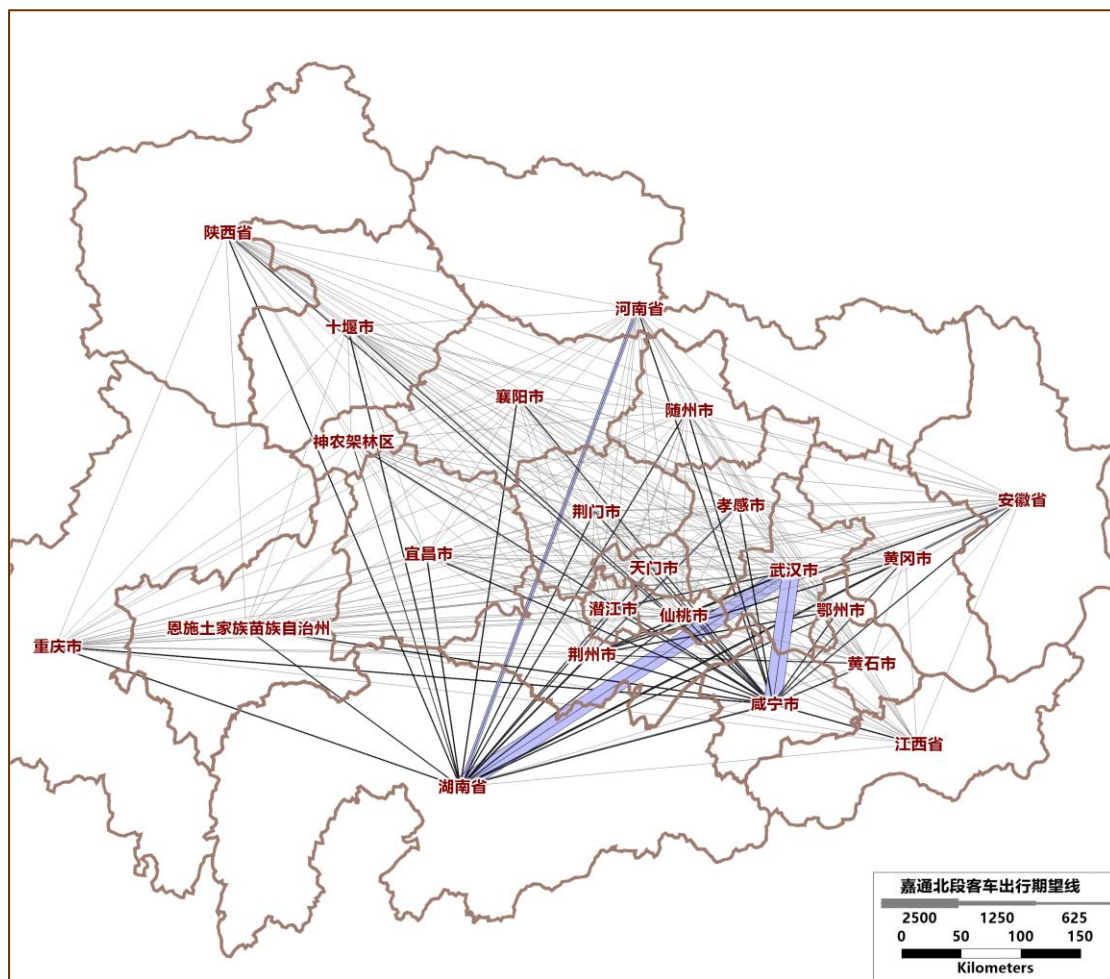


图 3.6-1 嘉通高速北段现状客车 OD 分布图

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%

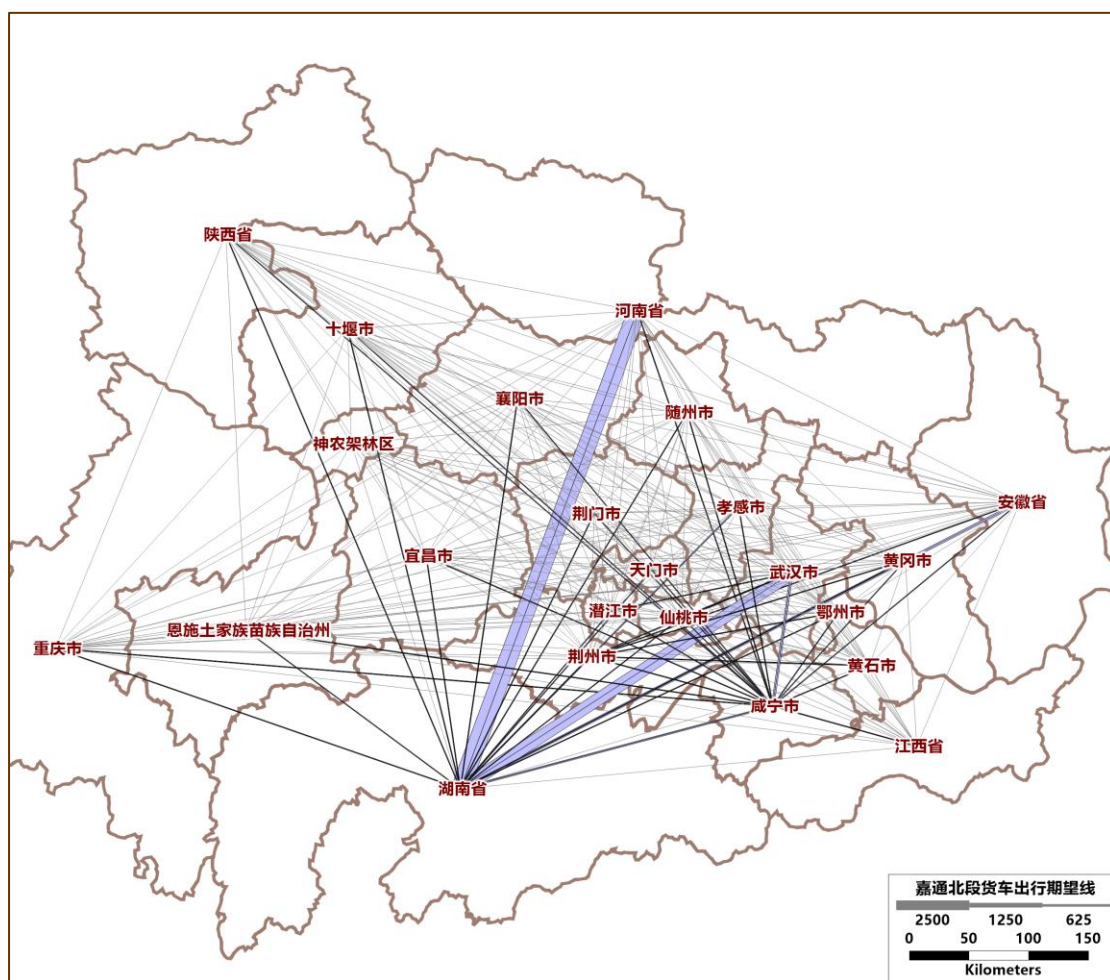


图 3.6-2 嘉通高速北段现状货车 OD 分布图

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%

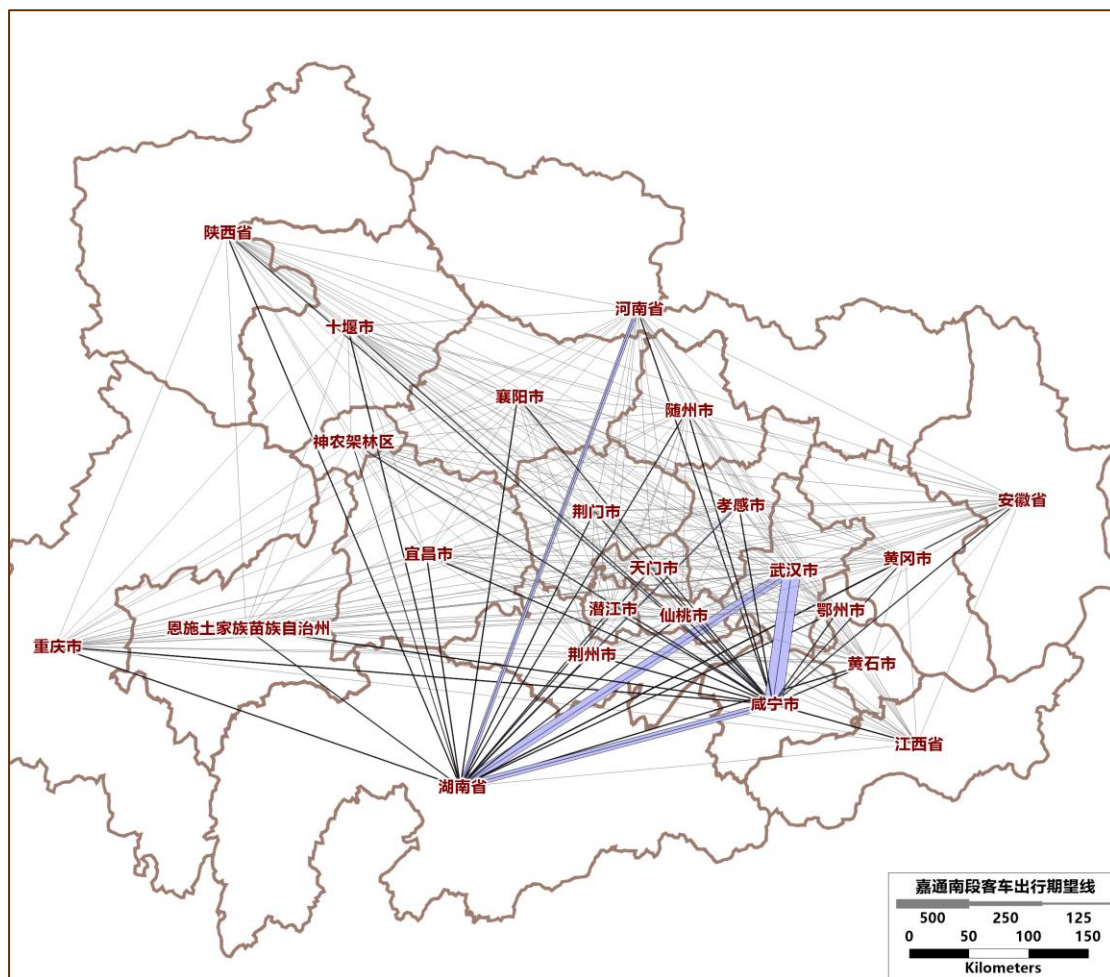


图 3.6-3 嘉通高速南段现状客车 OD 分布图

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%

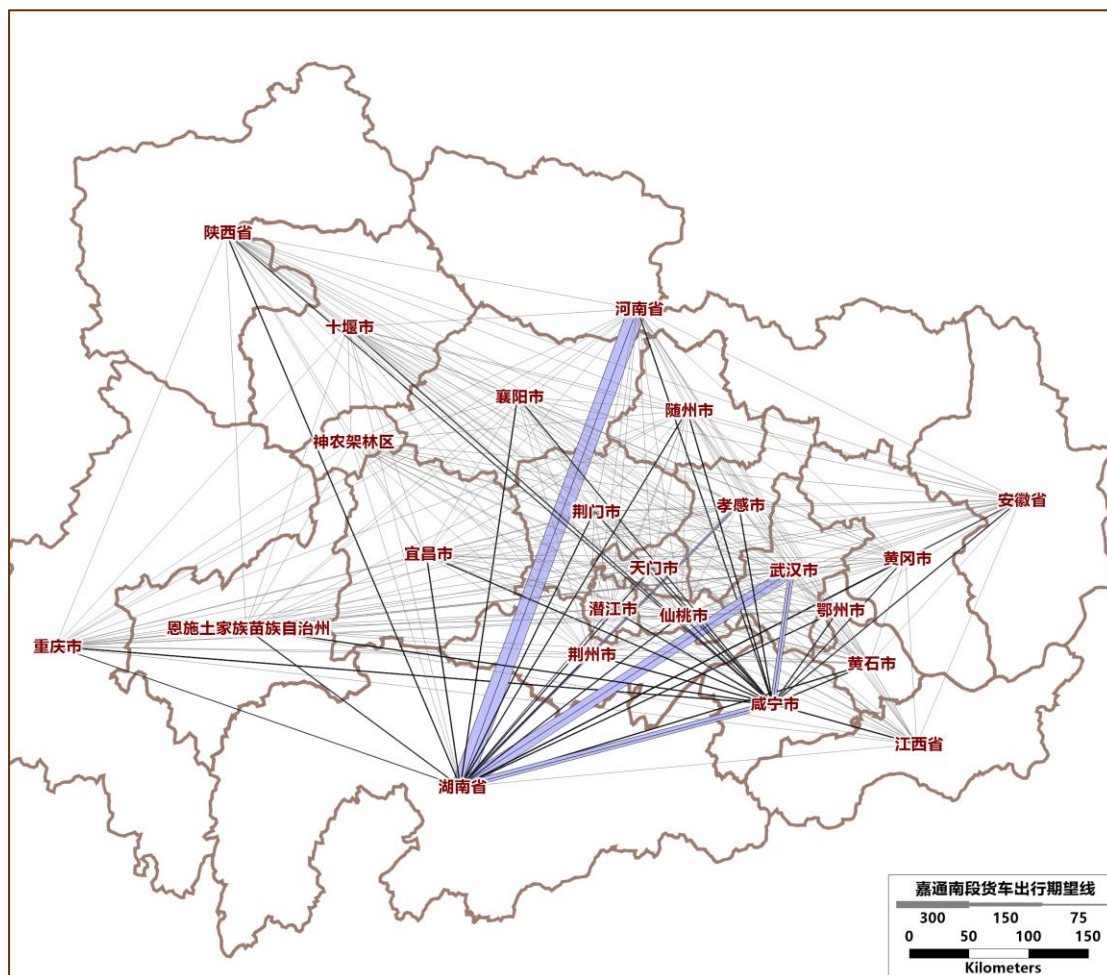


图 3.6-4 嘉通高速南段现状货车 OD 分布图

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 2025 年，预测特征年为 2026 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。

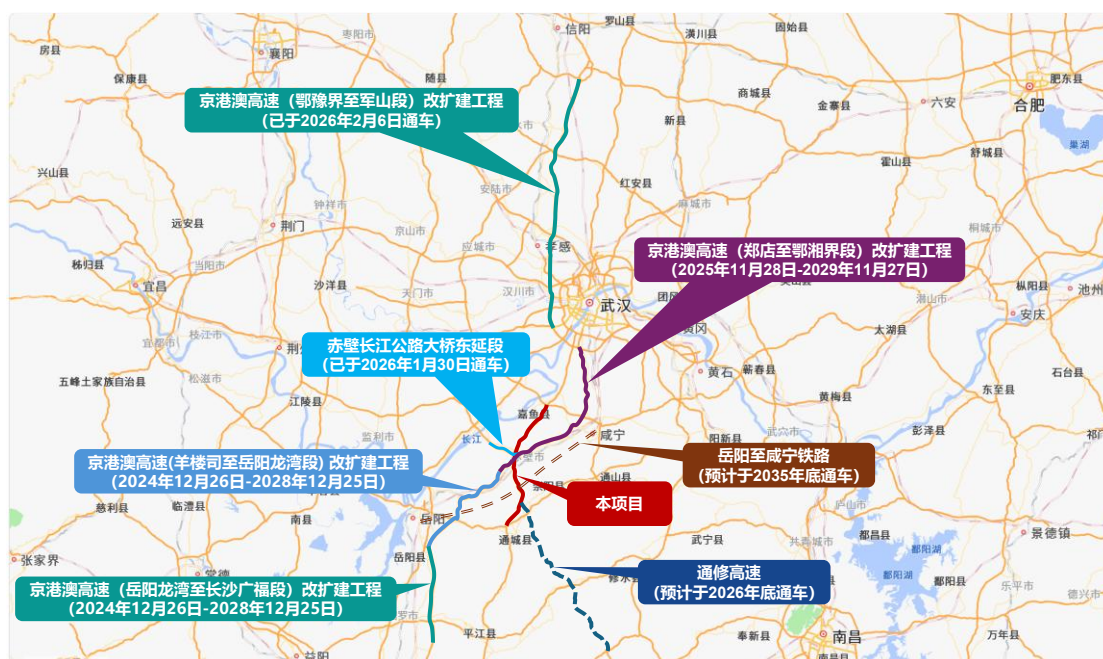


图 4.2-1 嘉通高速未来周边路网规划图

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，2026年1月30日建成通车，通车后增进了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（该改扩建工程已于2026年2月6日建成通车），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）改扩建工程已于2025年11月28日开工，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11月28日-2029年11月27日），京港澳高速（郑店至鄂湘界段）通行能力会下降，预计会对本项目南段交通量产生一定的诱增影响，改扩建完成后，改扩建期间分流至本项目南段的交通量会回流至京港澳高速（郑店至鄂湘界段）上，从而对本项目南段交通量产生分流影响。

（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，预计会对本项目南段交通量产生一定的诱增影响，改扩建完成后，分流至本项目南段的交通量会回流至京港澳高速（羊楼司至岳阳龙湾段）上，同时由于京港澳高速湖南段的通行能力提升，一方面会对本项目南段交通量产生一定的分流影响，另一方面会对本项目北段交通量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，预计会对本项目南段交通量产生一定的诱增影响，改扩建完成后，分流至本项目南段的交通量会回流至京港澳高速（岳阳龙湾至长沙广福段）上，同时由于京港澳高速湖南段的通行能力提升，一方面会对本项目南段交通量产生一定的分流影响，另一方面会对本项目北段交通量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 2016-2025 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-2025 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%	——	——	——	——
2025	武深起点-赤壁西枢纽	9556	8352	17909	3.47%	-12.68%	5.63%	5.63%	0.62	-2.25
	赤壁西枢纽-通界起点	3476	2021	5497	-3.69%	-7.36%	5.60%	5.60%	-0.66	-1.31
	全线	6377	5042	11419	1.32%	-11.61%	——	——	——	——

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%
2025	6.50%	5.60%	5.50%	4.80%	5.60%	5.63%
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%
2025	6.50%	5.60%	5.50%	4.80%	5.60%	5.63%
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%
2025	6.50%	5.60%	5.50%	4.80%	5.60%	5.81%
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%
2025	6.50%	5.60%	5.50%	4.80%	5.60%	5.56%
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	2026-2030	2031-2035	2036-2040	2041-2045	2046
武深起点-赤壁西枢纽	客车	1.35	1.32	1.29	1.07	0.82
	货车	1.58	1.55	1.52	1.26	0.96
赤壁西枢纽-通界起点	客车	1.28	1.25	1.23	1.02	0.78
	货车	0.82	0.80	0.78	0.65	0.50

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 2026 年、“十五五”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	2026-2030	2031-2035	2036-2040	2041-2045	2046
武深起点-赤壁西枢纽	客车	5.36	4.86	4.36	3.86	3.56
	货车					
赤壁西枢纽-通界起点	客车	5.36	4.86	4.36	3.86	3.56
	货车					

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	2026-2030	2031-2035	2036-2040	2041-2045	2046
武深起点-赤壁西枢纽	客车	7.23	6.42	5.64	4.14	2.92
	货车	8.48	7.53	6.62	4.85	3.43
赤壁西枢纽-通界起点	客车	6.86	6.09	5.35	3.93	2.77
	货车	4.37	3.88	3.41	2.50	1.77

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	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036
武深起点-嘉鱼枢纽	客车	12520	13445	14415	15433	16497	17608	18766	19971	21221	22516	23856
	货车	11931	12964	14062	15226	16457	17757	19127	20566	22076	23656	25306
嘉鱼枢纽-嘉鱼东	客车	12536	13462	14434	15453	16519	17631	18791	19997	21249	22546	23887
	货车	12160	13213	14332	15518	16773	18098	19493	20960	22499	24110	25792
嘉鱼东-嘉鱼南	客车	11909	12788	13712	14679	15692	16749	17850	18996	20185	21417	22691
	货车	12582	13672	14830	16057	17356	18726	20170	21688	23281	24947	26687
嘉鱼南-赤壁西	客车	10737	11530	12362	13235	14147	15100	16093	17126	18198	19309	20458
	货车	12854	13967	15150	16404	17730	19131	20606	22157	23783	25486	27264
赤壁西-赤壁西枢纽	客车	9352	10043	10768	11529	12324	13154	14019	14918	15852	16820	17821
	货车	12382	13454	14594	15801	17079	18428	19849	21343	22910	24550	26262
赤壁西枢纽-赤壁南	客车	3971	4249	4540	4844	5161	5491	5833	6188	6555	6935	7326
	货车	2383	2490	2598	2709	2822	2937	3054	3172	3293	3414	3537
赤壁南-崇阳西	客车	3874	4145	4429	4726	5035	5356	5690	6036	6395	6765	7146
	货车	1501	1568	1637	1706	1777	1850	1923	1998	2074	2150	2228
崇阳西-通界起点	客车	3874	4145	4429	4725	5035	5356	5690	6036	6395	6765	7146
	货车	1501	1568	1637	1706	1777	1850	1923	1998	2074	2150	2227
武深起点-赤壁西枢纽	客车	11239	12069	12940	13854	14809	15806	16846	17927	19049	20212	21415
	货车	12564	13653	14809	16034	17331	18700	20142	21658	23247	24912	26649
赤壁西枢纽-通界起点	客车	3884	4156	4441	4738	5048	5370	5705	6052	6412	6783	7166
	货车	1595	1666	1739	1813	1889	1966	2044	2123	2204	2285	2367
全线加权平均交通量	客车	7394	7932	8497	9088	9706	10350	11021	11719	12442	13191	13965
	货车	6829	7386	7976	8599	9258	9951	10680	11445	12245	13082	13954

断面名称	车型	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036
全线交通量增长率	客车	7.49%	7.28%	7.12%	6.96%	6.80%	6.64%	6.48%	6.33%	6.17%	6.02%	5.87%
	货车	8.36%	8.15%	7.98%	7.82%	7.65%	7.49%	7.33%	7.16%	7.00%	6.83%	6.67%
	合计	7.91%	7.70%	7.54%	7.38%	7.22%	7.06%	6.90%	6.74%	6.58%	6.42%	6.27%

(续上表)

断面名称	车型	2037	2038	2039	2040	2041	2042	2043	2044	2045	2046
武深起点-嘉鱼枢纽	客车	25239	26663	28127	29629	31112	32539	33893	35156	36316	37378
	货车	27026	28814	30670	32591	34503	36359	38133	39799	41340	42757
嘉鱼枢纽-嘉鱼东	客车	25272	26698	28164	29668	31153	32582	33937	35202	36364	37427
	货车	27544	29367	31258	33216	35165	37057	38864	40562	42133	43576
嘉鱼东-嘉鱼南	客车	24006	25361	26754	28183	29593	30951	32238	33439	34543	35553
	货车	28501	30387	32344	34369	36386	38344	40214	41971	43596	45090
嘉鱼南-赤壁西	客车	21644	22865	24121	25409	26681	27905	29065	30149	31144	32054
	货车	29116	31043	33042	35111	37172	39172	41082	42877	44537	46063
赤壁西-赤壁西枢纽	客车	18853	19917	21011	22133	23241	24307	25318	26262	27129	27921
	货车	28047	29903	31829	33822	35807	37733	39573	41303	42902	44372
赤壁西枢纽-赤壁南	客车	7729	8142	8566	9000	9427	9837	10225	10586	10918	11220
	货车	3661	3786	3911	4038	4160	4275	4383	4481	4571	4652
赤壁南-崇阳西	客车	7539	7943	8356	8779	9196	9596	9974	10327	10650	10945
	货车	2306	2384	2463	2543	2620	2692	2760	2822	2879	2930
崇阳西-通界起点	客车	7539	7943	8356	8779	9196	9596	9974	10327	10650	10945
	货车	2306	2384	2463	2543	2620	2692	2760	2822	2879	2930
武深起点-赤壁西枢纽	客车	22656	23934	25248	26597	27928	29209	30424	31558	32600	33553
	货车	28461	30344	32298	34321	36334	38289	40157	41912	43534	45026

断面名称	车型	2037	2038	2039	2040	2041	2042	2043	2044	2045	2046
赤壁西枢纽-通界起点	客车	7559	7964	8378	8803	9221	9622	10001	10355	10679	10975
	货车	2450	2534	2618	2702	2784	2861	2933	2999	3059	3113
全线加权平均交通量	客车	14763	15584	16428	17294	18147	18968	19746	20472	21139	21748
	货车	14862	15804	16780	17790	18793	19767	20695	21567	22373	23113
全线交通量增长率	客车	5.72%	5.56%	5.42%	5.27%	4.94%	4.52%	4.10%	3.68%	3.26%	2.88%
	货车	6.50%	6.34%	6.18%	6.02%	5.64%	5.18%	4.70%	4.21%	3.73%	3.31%
	合计	6.11%	5.95%	5.80%	5.65%	5.29%	4.86%	4.41%	3.95%	3.50%	3.10%

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	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036
武深起点-嘉鱼枢纽	客车	12376	13544	14522	16635	18138	19360	20633	21957	23332	24756	25835
	货车	10047	11177	12123	14045	15485	16708	17996	19350	20771	22258	23810
	合计	22423	24721	26645	30681	33623	36068	38629	41307	44103	47014	49646
	增长率	15.87%	10.25%	7.78%	15.15%	9.59%	7.27%	7.10%	6.93%	6.77%	6.60%	5.60%
嘉鱼枢纽-嘉鱼东	客车	13074	14308	15341	17573	19161	20452	21796	23195	24647	26152	27292
	货车	10267	11422	12389	14354	15825	17075	18391	19775	21227	22747	24333
	合计	23341	25730	27730	31927	34986	37526	40188	42971	45874	48898	51626
	增长率	15.83%	10.23%	7.77%	15.13%	9.58%	7.26%	7.09%	6.92%	6.76%	6.59%	5.58%
嘉鱼东-嘉鱼南	客车	11242	12303	13191	15111	16476	17586	18742	19945	21194	22488	23468
	货车	9965	11085	12024	13931	15358	16571	17849	19193	20601	22076	23616
	合计	21207	23388	25216	29042	31835	34157	36592	39138	41795	44564	47084
	增长率	15.97%	10.29%	7.81%	15.17%	9.62%	7.30%	7.13%	6.96%	6.79%	6.62%	5.66%
嘉鱼南-赤壁西	客车	9885	10818	11599	13287	14487	15463	16480	17537	18635	19773	20635
	货车	9752	10848	11767	13633	15030	16217	17468	18782	20161	21604	23111
	合计	19637	21666	23366	26920	29517	31680	33947	36320	38796	41377	43746
	增长率	16.10%	10.34%	7.85%	15.21%	9.65%	7.33%	7.16%	6.99%	6.82%	6.65%	5.73%
赤壁西-赤壁西枢纽	客车	9597	10503	11262	12900	14066	15013	16001	17027	18093	19198	20035
	货车	9641	10725	11633	13478	14859	16032	17269	18568	19931	21358	22848
	合计	19238	21228	22895	26378	28925	31046	33269	35596	38025	40556	42883
	增长率	16.12%	10.34%	7.85%	15.21%	9.65%	7.33%	7.16%	6.99%	6.82%	6.66%	5.74%
赤壁西枢纽-赤壁南	客车	5029	5862	6890	6594	6691	7118	7562	8022	8499	8990	9355
	货车	2089	2487	3011	2517	2497	2598	2702	2806	2913	3020	3129

断面名称	车型	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036
	合计	7118	8349	9901	9111	9188	9717	10264	10829	11411	12011	12484
	增长率	12.33%	17.30%	18.58%	-7.98%	0.84%	5.76%	5.63%	5.50%	5.38%	5.25%	3.94%
赤壁南-崇阳西	客车	4178	4870	5724	5478	5558	5913	6282	6664	7060	7468	7771
	货车	2079	2474	2995	2504	2484	2585	2688	2792	2898	3005	3113
	合计	6256	7344	8719	7982	8042	8498	8970	9456	9958	10473	10884
	增长率	11.61%	17.39%	18.72%	-8.46%	0.76%	5.67%	5.55%	5.42%	5.30%	5.18%	3.92%
崇阳西-通界起点	客车	3828	4462	5245	5020	5093	5419	5756	6107	6469	6844	7121
	货车	1974	2350	2845	2378	2359	2455	2553	2652	2752	2854	2957
	合计	5802	6813	8090	7398	7453	7874	8309	8759	9222	9698	10078
	增长率	11.46%	17.41%	18.75%	-8.56%	0.74%	5.65%	5.53%	5.41%	5.28%	5.16%	3.92%
武深起点-赤壁西枢纽	客车	10875	11901	12761	14618	15938	17012	18131	19294	20502	21754	22702
	货车	9900	11013	11946	13840	15258	16464	17733	19068	20467	21932	23462
	合计	20775	22915	24707	28458	31197	33476	35864	38362	40970	43686	46165
	客车增长率	13.80%	9.44%	7.22%	14.55%	9.03%	6.74%	6.58%	6.42%	6.26%	6.10%	4.36%
	货车增长率	18.53%	11.25%	8.47%	15.86%	10.25%	7.90%	7.71%	7.53%	7.34%	7.16%	6.98%
	增长率	16.00%	10.30%	7.82%	15.18%	9.62%	7.30%	7.13%	6.97%	6.80%	6.63%	5.67%
赤壁西枢纽-通界起点	客车	4105	4785	5624	5383	5462	5811	6173	6549	6937	7339	7637
	货车	2031	2418	2927	2446	2427	2526	2626	2728	2831	2936	3042
	合计	6136	7203	8551	7829	7889	8337	8799	9277	9769	10275	10678
	客车增长率	18.11%	16.57%	17.53%	-4.29%	1.47%	6.39%	6.24%	6.09%	5.94%	5.79%	4.06%
	货车增长率	0.50%	19.03%	21.06%	-16.42%	-0.79%	4.07%	3.98%	3.88%	3.78%	3.69%	3.60%
	增长率	11.63%	17.39%	18.72%	-8.44%	0.76%	5.67%	5.55%	5.43%	5.30%	5.18%	3.93%
全线加权平均交通量	客车	7336	8181	9030	9790	10461	11156	11879	12631	13410	14217	14826

断面名称	车型	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036
	货车	5786	6519	7231	7883	8550	9177	9835	10525	11247	12001	12786
	合计	13121	14700	16260	17673	19011	20332	21714	23156	24657	26218	27611
	客车增长率	15.03%	11.53%	10.37%	8.42%	6.86%	6.64%	6.48%	6.33%	6.17%	6.02%	4.28%
	货车增长率	14.75%	12.68%	10.91%	9.03%	8.46%	7.33%	7.17%	7.02%	6.86%	6.70%	6.54%
	增长率	14.90%	12.03%	10.61%	8.69%	7.57%	6.95%	6.79%	6.64%	6.48%	6.33%	5.32%

(续上表)

断面名称	车型	2037	2038	2039	2040	2041	2042	2043	2044	2045	2046
武深起点-嘉鱼枢纽	客车	27333	28875	30461	32088	33694	35239	36705	38073	39330	38455
	货车	25428	27111	28857	30664	32463	34210	35878	37446	38896	38217
	合计	52761	55986	59318	62752	66157	69449	72583	75519	78226	76673
	增长率	6.28%	6.11%	5.95%	5.79%	5.43%	4.98%	4.51%	4.05%	3.58%	-1.99%
嘉鱼枢纽-嘉鱼东	客车	28874	30503	32178	33897	35593	37226	38775	40220	41548	40624
	货车	25987	27707	29491	31338	33177	34962	36667	38269	39751	39057
	合计	54861	58210	61669	65235	68770	72188	75441	78489	81298	79681
	增长率	6.27%	6.10%	5.94%	5.78%	5.42%	4.97%	4.51%	4.04%	3.58%	-1.99%
嘉鱼东-嘉鱼南	客车	24828	26229	27670	29147	30606	32010	33342	34584	35726	34932
	货车	25221	26890	28622	30414	32199	33931	35586	37141	38579	37906
	合计	50049	53119	56291	59562	62805	65941	68928	71726	74305	72838
	增长率	6.30%	6.13%	5.97%	5.81%	5.45%	4.99%	4.53%	4.06%	3.60%	-1.98%
嘉鱼南-赤壁西	客车	21831	23063	24329	25629	26911	28146	29317	30409	31413	30715
	货车	24682	26315	28010	29764	31510	33206	34825	36347	37754	37096
	合计	46513	49378	52339	55393	58422	61352	64142	66756	69167	67810
	增长率	6.32%	6.16%	6.00%	5.83%	5.47%	5.02%	4.55%	4.08%	3.61%	-1.96%

断面名称	车型	2037	2038	2039	2040	2041	2042	2043	2044	2045	2046
赤壁西-赤壁西枢纽	客车	21196	22392	23622	24884	26129	27328	28464	29525	30500	29821
	货车	24401	26016	27691	29425	31152	32828	34429	35933	37324	36673
	合计	45597	48408	51313	54309	57280	60155	62893	65458	67824	66495
	增长率	6.33%	6.16%	6.00%	5.84%	5.47%	5.02%	4.55%	4.08%	3.61%	-1.96%
赤壁西枢纽-赤壁南	客车	9869	10397	10939	11493	12038	12562	13057	13519	13942	13612
	货车	3238	3349	3460	3572	3680	3782	3877	3964	4043	3909
	合计	13108	13746	14399	15064	15718	16344	16934	17483	17985	17521
	增长率	5.00%	4.87%	4.75%	4.62%	4.34%	3.98%	3.61%	3.24%	2.87%	-2.58%
赤壁南-崇阳西	客车	8199	8637	9087	9547	10000	10435	10847	11230	11582	11307
	货车	3222	3332	3442	3553	3661	3763	3857	3944	4023	3889
	合计	11420	11969	12529	13101	13661	14198	14704	15174	15604	15197
	增长率	4.93%	4.80%	4.68%	4.56%	4.28%	3.93%	3.56%	3.20%	2.84%	-2.61%
崇阳西-通界起点	客车	7513	7915	8327	8748	9164	9562	9939	10291	10613	10362
	货车	3060	3165	3270	3375	3477	3574	3664	3746	3821	3694
	合计	10573	11079	11596	12124	12641	13136	13603	14037	14434	14056
	增长率	4.91%	4.79%	4.67%	4.55%	4.27%	3.92%	3.55%	3.19%	2.83%	-2.62%
武深起点-赤壁西枢纽	客车	24018	25373	26767	28196	29607	30966	32253	33456	34560	33792
	货车	25057	26715	28435	30216	31989	33710	35354	36899	38328	37659
	合计	49075	52088	55202	58412	61597	64676	67608	70355	72888	71451
	客车增长率	5.80%	5.64%	5.49%	5.34%	5.00%	4.59%	4.16%	3.73%	3.30%	-2.22%
	货车增长率	6.80%	6.62%	6.44%	6.26%	5.87%	5.38%	4.88%	4.37%	3.87%	-1.74%
	增长率	6.30%	6.14%	5.98%	5.82%	5.45%	5.00%	4.53%	4.06%	3.60%	-1.97%
赤壁西枢纽-通界起点	客车	8056	8487	8929	9382	9827	10254	10659	11035	11381	11111

断面名称	车型	2037	2038	2039	2040	2041	2042	2043	2044	2045	2046
	货车	3148	3255	3364	3472	3577	3676	3769	3854	3931	3800
	合计	11204	11743	12293	12854	13404	13931	14428	14889	15312	14912
	客车增长率	5.50%	5.35%	5.21%	5.06%	4.75%	4.35%	3.94%	3.53%	3.13%	-2.37%
	货车增长率	3.50%	3.41%	3.32%	3.23%	3.03%	2.77%	2.51%	2.25%	2.00%	-3.32%
	增长率	4.93%	4.81%	4.68%	4.56%	4.28%	3.93%	3.57%	3.20%	2.84%	-2.61%
全线加权平均交通量	客车	15673	16545	17441	18360	19266	20137	20963	21734	22441	21934
	货车	13602	14450	15327	16234	17135	18008	18841	19622	20344	19957
	合计	29275	30995	32768	34593	36400	38145	39804	41356	42786	41891
	客车增长率	5.71%	5.56%	5.42%	5.27%	4.93%	4.52%	4.10%	3.68%	3.26%	-2.26%
	货车增长率	6.39%	6.23%	6.07%	5.91%	5.55%	5.10%	4.62%	4.15%	3.68%	-1.90%
	增长率	6.03%	5.87%	5.72%	5.57%	5.22%	4.79%	4.35%	3.90%	3.46%	-2.09%

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	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036
客车	14495	16154	17868	19293	20595	21945	23412	24804	26313	27873	29121
货车	34585	38833	43011	47010	50996	54674	58690	62563	66775	71163	75932
合计	49080	54987	60878	66303	71591	76619	82101	87367	93088	99036	105053
增长率	14.94%	12.04%	10.71%	8.91%	7.98%	7.02%	7.16%	6.41%	6.55%	6.39%	6.08%
车型	2037	2038	2039	2040	2041	2042	2043	2044	2045	2046	
客车	30675	32355	34078	35941	37580	39247	40822	42403	43627	27897	
货车	80458	85358	90423	95906	100814	105802	110535	115265	118997	76316	
合计	111133	117713	124501	131847	138394	145049	151357	157668	162624	104213	
增长率	5.79%	5.92%	5.77%	5.90%	4.97%	4.81%	4.35%	4.17%	3.14%	-35.92%	

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2026年1月1日起，至2026年12月31日止。