



序号	招标人	招标项目	可研批准单位	可研批文及文号	工程概况
1	中国铁路兰州局集团有限公司兰州工程建设指挥部	新建平凉至庆阳铁路	中国国家铁路集团有限公司 甘肃省人民政府	《国铁集团、甘肃省人民政府关于新建平凉至庆阳铁路可行性研究报告的批复》(铁发改函〔2023〕84号)	新建平凉至庆阳铁路平凉南站(不含)至庆阳站(含)段,全长91.79公里。其中,庆阳站至白水站段新建双线长79.47公里;白水站至平凉南站段利用西平铁路增建二线长12.32公里。铁路等级为I级,设计行车速度为160公里/小时;全线设庆阳、北石窟、镇原、白水、平凉南等5座车站。其中,庆阳、平凉南为既有站,镇原为新建中间站,北石窟、白水为新建越行站。开工时间2024年1月,计划开通时间2028年6月。项目资金来源:甘肃省人民政府和中国国家铁路集团有限公司。
2	萧甬铁路有限责任公司	宁波北仑支线复线及相关工程	中国国家铁路集团有限公司 浙江省人民政府	《国铁集团 浙江省人民政府关于宁波北仑支线复线及相关工程可行性研究报告的批复》(铁发改函〔2023〕152号)	本项目包括北仑支线邱隘站(含)至大碶站(含)段增建二线、新建北仑支线与北环线上行联络线、穿山港铁路穿山港站改造和宁波枢纽云龙站(不含)至北仑站、穿山港站按照满足双层高集装箱运行条件改造工程。本项目初步设计批复时间为2023年6月30日,批复总概算为254145万元。批复建设总工期为2.5年,计划于2026年6月30日竣工。项目资金来源:国铁集团和当地政府。
3	渝黔铁路有限责任公司	新建重庆至黔江铁路	中华人民共和国国家发展和改革委员会	《国家发展改革委关于新建重庆至黔江铁路可行性研究报告的批复》(发改基础〔2018〕1517号)	本线路自重庆枢纽重庆站引出,途经重庆市的渝中区、南岸区、巴南区、南川区、武隆区、彭水县、黔江区,与在建的黔张常铁路贯通。线路正线全长269.506km。全线共设车站8个,其中新建6个车站(重庆东、巴南、南川北、江北、武隆南、彭水南),利用及改建车站2个(重庆站、黔江站)。设计行车速度:重庆至重庆东段设计时速120公里/小时、重庆东至黔江段350公里/小时;计划建设工期5.5年。项目资金来源:重庆市财政安排203.4亿元,中央预算内投资64.1亿元,国内银行贷款267.5亿元。
4	宁安铁路有限责任公司	新建合肥至安庆铁路	中华人民共和国国家发展和改革委员会	《国家发展改革委关于新建合肥至安庆铁路可行性研究报告的批复》(发改基础〔2015〕2601号)	新建合肥至安庆铁路线路自新合肥西站引出,经安徽肥西、庐江、舒城、桐城、怀宁等市县,终至新安庆西站(不含),正线全长162.58公里,全线设新合肥西、合肥西、竹溪、肥西、舒城东、庐江西、桐城东、双港等8座车站。双线,正线设计时速350公里/小时。同时修建宁西货车外绕线51.55公里、合九货车联络线32.8公里、合肥南至肥西联络线9.4公里、合肥动车运用所等相关工程。本项目计划总投资为334亿元,资金来源:中国铁路总公司、安徽省项目资本金和银行贷款,资本金占总投资的50%,计167亿元,安徽省承担资本金的80%(含征地拆迁费用),其余资本金由中国铁路总公司使用铁路发展基金等解决。项目建设资金已落实。项目于2016年11月开工,计划2020年11月竣工,由建设单位合安高铁股份有限公司负责建设管理。受建设单位委托,该项目自2018年2月26日起由宁安铁路有限责任公司实施委托代建管理。
5	中国铁路成都局集团有限公司成都建设指挥部	成渝中线铁路(含十陵南站)成都枢纽成都站改建及相关工程	中华人民共和国国家发展和改革委员会	《国家发展改革委关于新建成渝中线铁路(含十陵南站)可行性研究报告的批复》(发改基础〔2021〕1192号)	成渝中线铁路(含十陵南站)成都枢纽成都站改建及相关工程对应里程范围为正线D1K288+400~DK288+959工程及成都站改建及相关工程,正线长度0.529km,投资约78.8975亿元(含征地拆迁31.3434亿元)。项目资金来源:国铁集团、四川省、重庆市及银行贷款,出资比例为项目资本金50%,银行贷款50%。

序号	招标人	招标项目	可研批准单位	可研批文及文号	工程概况
6	中国铁路上海局集团有限公司杭州铁路枢纽工程建设指挥部	新建金华至义乌铁路三、四线及引入金华地区相关工程（金华铁路枢纽扩容改造工程）	浙江省发展和改革委员会	《省发展改革委关于新建金华至义乌铁路三、四线及引入金华地区相关工程（金华铁路枢纽扩容改造工程）项目可行性研究报告的批复》（浙发改项字〔2022〕374号）	义乌至金华铁路长约52.86公里，其中金华站至塘雅站利用既有沪昆铁路，新建塘雅至义乌段长约34.38公里。新建车站1座，（金义站），并在义乌站西端新建沪昆高铁联络线，在义乌站东端新建金甬铁路联络线。 金华铁路枢纽扩容改造工程新建沪昆普速线长约47.92公里，线路起于塘雅站东侧区间，引入蒋堂站东端咽喉区。全线共新建杨梅塘、金华雅畈、长山等3站，改建塘雅、金华南、蒋堂、江岭等4站。拆除金华东编组站、还建至金华雅畈，并同步实施杨梅塘铁路货运中心相关工程。项目资金来源：资本金与国内银行贷款和财政性资金，项目出资比例为资本金50%，国内银行贷款和财政性资金50%。
7	渝万铁路有限责任公司	新建重庆至万州高速铁路	中国国家铁路集团有限公司 重庆省政府	《国铁集团 重庆市人民政府关于新建重庆至万州高速铁路可行性研究报告的批复》（铁发改函〔2020〕418号）	新建重庆至万州高速铁路正线建筑长度（左线拉通）251.378km，运营长度251.36km。正线桥梁141座，长74.042km，隧道64座，长141.666km，桥隧合计215.708km，占线路比重85.82%，沿线共设车站5个（其中涪陵北站、万州站为既有站，重庆东站为在建站，丰都北、忠县站为新建站）。设计行车速度：350公里/小时；计划建设工期4.5年。项目资金来源：工程投资估算总额527.6亿元（含综合开发征地拆迁费用6.4亿元），其中静态投资470.8亿元，建设期贷款利息25.2亿元，动车购置费31.2亿元，铺底流动资金0.4亿元。其中国铁集团承担222亿，重庆市政府承担248.8亿元。
8	中国铁路上海局集团有限公司合肥铁路枢纽工程建设指挥部	新建合肥至安庆铁路引入合肥枢纽相关工程	中华人民共和国国家发展和改革委员会	《国家发展改革委关于新建合肥至安庆铁路可行性研究报告的批复》（发改基础〔2015〕2601号）	合安正线DK0+000~DK14+441.56（新合肥西站~竹溪站），共14.442km，含新合肥西站、跨线车联络线及既有铁路改线工程，以及竹溪站改建工程。合肥动车运用所及走行线D1DK0+000~D1DK9+508，共9.508km，含合肥站改建，既有铁路车辆段、客运段、机务段部分设施还建等工程。合安正线DK0+000~DK14+441.32工程铁路等级：高速铁路；设计速度：350km/h；正线数目：双线；正线线间距：5m；最小曲线半径：一般地段7000m，困难地段5500m；最大坡度：20‰；到发线有效长度：650m；列车运行控制方式：自动控制；调度指挥方式：调度集中；最小行车间隔：3分钟。合肥动车所及走行线工程铁路等级：合肥站~龙岗大道客运专线，龙岗大道~合肥动车所I级；设计行车速度：80km/h；正线数目：双线；正线线间距：4.2m；最小曲线半径：一般地段1000m，困难地段400m；最大坡度：30‰；到发线有效长度：650m；列车运行控制方式：自动控制；调度指挥方式：调度集中。本次招标总工期48个月。项目资金来源：原中国铁路总公司、安徽省政府、银行贷款。
9	中国铁路上海局集团有限公司合肥铁路枢纽工程建设指挥部	新建合肥至新沂铁路安徽段扩建合肥动车运用所工程	中国国家铁路集团有限公司 安徽省政府	《国铁集团 安徽省人民政府关于新建合肥至新沂铁路安徽段可行性研究报告的批复》（铁发改函〔2019〕483号）	新建合肥至新沂铁路安徽段扩建合肥动车运用所工程位于合肥市新站区和肥东县，扩建合肥动车运用所新建4线检查库、13条存车线（含2条人工洗车线）、1条不落轮镟线，含配套四电及生产生活房屋等工程（扩建后总规模达到10线检查库和39条存车线）。铁路等级：I级；正线数目：双线；设计速度：80km/h，正线线间距：4.2m；最小平面曲线半径：一般地段600m，困难地段400m；最大坡度：30‰；到发线有效长度：650m；列车运行控制方式：自动控制；调度指挥方式：调度集中。本项目投资估算总额为5.2047亿元，总工期22个月，计划于2025年9月竣工。项目资金来源：国铁集团、安徽省政府投入的资本金，国内银行贷款等。

序号	招标人	招标项目	可研批准单位	可研批文及文号	工程概况
10	中国铁路上海局集团有限公司合肥铁路枢纽工程建设指挥部	新建合肥至新沂铁路安徽段合肥枢纽改造及相关工程新合肥西站至桃花店增建三、四线站前工程	中国国家铁路集团有限公司安徽省人民政府	《国铁集团 安徽省人民政府关于新建合肥至新沂铁路安徽段可行性研究报告的批复》(发改函〔2019〕483号)	新建合肥至新沂铁路安徽段合肥枢纽改造及相关工程桃花店至新合肥西三四线位于改建合武绕行线两侧。其中L3线自桃花店站南端新建线路引出(占用合武绕下行线位),跨肥西路后接上既有合武绕下行线,利用既有四里河中桥,之后向南上跨农科南路,下穿新合肥西跨线车上、下行联络线,跨越四里河路、南淝河后引入新合肥西站,新建线路长2.378单线公里。L4线位于最西侧,自桃花店站南端引出,利用既有合武绕上行线,过四里河中桥后修建新线,上跨农科南路、四里河路、南淝河后引入新合肥西站。L4线与新合肥西跨线车上行联络线最小距离按10.5m控制(两条线均为桥梁)、距其门式墩基础边缘为4m,新建线路长1.787单线公里。铁路等级: I 级; 最小曲线半径800m; 限制坡度6‰(局部经检算后采用7.4‰); 设计速度120km/h(L3线进入新合肥西站前的最后一个曲线限速80km/h); 有砟轨道、电气化铁路。项目资金来源: 国铁集团、安徽省投入的资本金, 国内银行贷款等。
11	京唐城际铁路有限公司	新建北京至唐山铁路北京地下段(不含北京城市副中心站)	中华人民共和国国家发展和改革委员会	《国家发展改革委关于新建北京至唐山铁路核准的批复》(发改基础〔2016〕2129号)	本项目工程涉及北京地下段(不含北京城市副中心站)及部分地上段, 位于北京市通州区。线路起自北京城市副中心地下车站东侧站端, 之后沿既有京哈铁路通道南侧前行, 以隧道型式下穿通胡路、路城故县遗址、运潮减河, 上跨城际联络线后出地面, 接封闭式路堑U型槽至宋梁路简支拱桥, 盾构段最大埋深约29m(轨面至地面)。工程里程DK25+657.5(不含)~DK27+906.38(含)。长度2.234km, 其中隧道长1.693km, 占全长的75.78%; 路基长0.461km, 占全长的20.64%; 桥梁长0.08km, 占全长的3.58%。项目总投资12.87亿元, 建设资金来自京津冀城际铁路投资有限公司出资和国内银行贷款, 项目出资比例为京津冀城际铁路投资有限公司出资50%, 国内银行贷款50%。2022年12月20日正式开工, 计划2025年竣工。
12	中国铁路哈尔滨局集团有限公司佳木斯至同江铁路扩能改造工程指挥部	佳木斯至同江铁路扩能改造工程	中国国家铁路集团有限公司黑龙江省人民政府	《国铁集团黑龙江省人民政府关于佳木斯至同江铁路扩能改造工程可行性研究报告的批复》(发改函〔2024〕35号)	佳木斯至同江铁路扩能改造工程正线线路全长258.25公里。东佳木斯至福利屯段62.05公里增建二线, 改造部分小半径曲线; 福利屯至向阳川段141.6公里、向阳川至同江北段54.6公里既有线改建。福利屯至同江段增设7座会让站, 到发线有效长度850米; 延长9座车站到发线有效长度, 同江站850米、富锦、向阳川等8座车站1050米。封闭3座车站。对路基、桥梁、涵洞等病害进行整治; 补强部分车站客、货运设施, 同江北站增加集装箱作业区。实施因扩能改造引起的无线通信系统改造、电力设备补强改造等工程, 全线平改立及栅栏封闭。计划开工日期: 2024年06月15日, 计划竣工日期: 2027年06月14日。项目资金来源: 国铁集团、黑龙江省人民政府。

序号	招标人	招标项目	可研批准单位	可研批文及文号	工程概况
13	厦深铁路广东有限公司	新建深圳至深汕合作区铁路工程	广东省发展和改革委员会	《广东省发展改革委关于新建深圳至深汕合作区铁路项目可行性研究报告的复函》（粤发改投审〔2020〕96号）	建设地点：深圳市、惠州市、深汕合作区。建设规模：新建深汕高铁自深圳铁路枢纽西丽站引出，经深圳罗湖、坪山、惠州惠阳、惠东，接入广汕高铁深汕站，正线全长125.486公里，桥梁39座/25994延米，隧道18座/88447延米。设厦深联络线5.925单线公里，广汕联络线4.701单线公里；全线设6座车站和2座线路所，以及西丽站综合工区相关补强工程。其中已先行实施工程（塘朗山隧道段）长13.887公里。主要技术标准：（1）铁路等级：高速铁路。（2）正线数目：双线。（3）设计速度：350公里/小时，西丽至罗湖北段250公里/小时。（4）正线线间距：5.0米，西丽至罗湖北段4.6米。（5）最小曲线半径：一般7000米，困难5500米，局部限速地段与速度标准相匹配。（6）最大坡度：一般20‰，困难30‰。（7）牵引种类：电力。（8）到发线有效长度：650米。（9）列车运行控制方式：自动控制。（10）最小行车间隔：3分钟。3.建设总工期：计划于2022年11月30日开工，2027年11月30日竣工，工期5年。项目资金来源：项目资本金占50%，由深圳市承担。资本金以外资金申请银行贷款。
14	厦深铁路广东有限公司	新建漳州至汕头高速铁路（广东段）	中华人民共和国国家发展和改革委员会	《国家发展改革委关于新建漳州至汕头高速铁路可行性研究报告的批复》（发改基础〔2023〕53号）	线路自在建福厦高铁漳州站引出，沿既有铁路通道向西南至既有漳浦站并站，跨漳江湾至东山县岛内大产村设站，跨诏安湾后新设诏安南站、饶平南站，接入在建汕汕高铁汕头站。全线长176.007公里，桥隧比88.31%，共设漳州、漳浦、东山县、诏安南、饶平南、汕头东站（预留）、汕头等7座车站，其中漳州、漳浦、汕头为既有车站。广东段里程范围为DK125+186～DK174+200，包含饶平南站（含）至汕头站（不含）段，全长48.830公里，设桥梁3座43878.547延米、隧道2座2924延米，桥隧比94.20%。新建饶平南站、汕头东站（预留）。在汕头地区引入在建汕汕高铁汕头站，与汕汕高铁贯通。本项目全面开工日期2024年2月4日，计划竣工日期2028年，项目建设工期4.5年。项目资金来源：国铁集团、广东省。
15	蒙冀铁路有限责任公司	新建包头至银川高铁包头至惠农段（内蒙段）站后四电工程	中华人民共和国国家发展和改革委员会	《国家发展改革委关于新建包头至银川高铁包头至惠农段（含银川至巴彦浩特支线）可行性研究报告的批复》（发改基础〔2019〕1962号）	新建包头至银川高铁包头至惠农段自包头站引出，经内蒙古自治区巴彦淖尔、鄂尔多斯、乌海市，至宁夏回族自治区石嘴山市惠农南站。新建线路419.3公里，设站9座。磴口黄河桥位采用南粮台桥位方案，乌海黄河桥位采用头道坎桥位方案。同步建设集包联络线左、右线共7.1单线公里，本线与临策铁路联络线3.7公里；改建包兰线共6.3公里；包兰右线绕行1.05公里。主要技术标准：铁路等级：高速铁路。正线数目：双线。设计速度：250公里/小时。最小曲线半径：3500米。最大坡度：20‰（困难地段30‰）。牵引种类：电力牵引。到发线有效长度：650米。列车运行控制方式：自动控制。行车指挥方式：集中调度。新建包头至银川高铁包头至惠农段投资477.2亿元，资本金比例为70%、计334.1亿元。全线工期为4年。计划开工日期为：2022年1月，竣工日期为2025年12月。项目资金来源：中国国家铁路集团有限公司、内蒙古自治区、宁夏回族自治区人民政府共同建设，项目出资比例7:3。
16	雄安高速铁路有限公司	新建雄安新区至忻州高速铁路河北段	中华人民共和国国家发展和改革委员会	《国家发展改革委关于新建雄安新区至忻州高速铁路可行性研究报告的批复》（发改基础〔2020〕1965号）	新建雄安新区至忻州高速铁路起自京雄城际铁路雄安站，经河北省雄安新区、保定市清苑区及望都、曲阳、阜平等县，山西省五台山风景区，忻州市五台县、定襄县，接入忻州西站，正线全长342km，其中河北省境内227.17km（雄安公司管段140.48km），全线设12个车站（含1个预留车站），雄安新区地下段利用拟建的东西轴线隧道工程进行布设，同步建设相关存车场、存车线。项目资金来源：资本金由中国国家铁路集团有限公司、河北省、山西省出资，资本金以外使用国内银行贷款。

序号	招标人	招标项目	可研批准单位	可研批文及文号	工程概况
17	中国铁路乌鲁木齐局集团有限公司	罗布泊至若羌铁路	中华人民共和国国家发展和改革委员会	《国家发展改革委关于罗布泊至若羌铁路可行性研究的批复》（发改基础〔2023〕940号）	罗中站至若羌站，线路起讫里程：哈罗线K367+984=DK0+000至DK238+038.66=格库线K731+563至K791+402，全长299.858公里。其中罗中至米兰段线路长239.117公里；米兰至若羌段线路长60.741公里。其他配套工程：哈罗铁路增开永红南（哈罗线K165+715）、丘台（哈罗线K343+315）2处会让站，扩建岭顶站（哈罗线K113+113）；哈密东机务设施改扩建工程。全线建设工期为3年。计划开工日期：2023年12月30日。计划竣工日期：2026年12月29日。项目资金来源：中国国家铁路集团有限公司、企业自筹资金等。
18	中国铁路哈尔滨局集团有限公司滨绥铁路K491~K496段改造工程建设指挥部	滨绥铁路K491+213~K496+247段改造工程	中国国家铁路集团有限公司	《国铁集团关于滨绥铁路K491+213~K496+247段改造工程可行性研究报告的批复》（铁发改函〔2023〕238号）	滨绥铁路K491+213~K496+247段，既有线长5.03公里。采用沿既有线取直新建线路、部分利用既有线方案，工程上预留双线条件，隧道及部分桥墩按双线建设。项目投资估算3.5亿元，建设总工期2年。项目资金来源：铁路建设债券或国铁集团自筹资金。
19	东南沿海铁路福建有限责任公司	新建漳州至汕头高速铁路福建段	中华人民共和国国家发展和改革委员会	《国家发展改革委关于新建漳州至汕头高速铁路可行性研究报告的批复》（发改基础〔2023〕53号）	新建漳州至汕头高速铁路项目起自福厦铁路漳州站，经漳州、潮州、汕头市，至在建汕头至汕尾高速铁路汕头站。福建段正线长度127.177km，共设4座车站，新建东山县站、诏安南站，改建既有漳州站、漳浦站。配套建设漳州站厦深场上、下行联络线，合计单线长度6.041公里；厦门北第二动车所、厦门动车存车场及相关工程。项目投资总额263.11亿元，为双线高速铁路，设计行车速度350公里/小时，计划建设工期4.5年。项目资金来源：国铁集团、福建省资本金及银行贷款。
20	郑万铁路客运专线河南有限责任公司	新建平顶山至漯河至周口高速铁路	中国国家铁路集团有限公司 河南省人民政府	《中国国家铁路集团有限公司 河南省人民政府关于新建平顶山至漯河至周口高速铁路可行性研究报告的批复》（豫政文〔2022〕220号）	平漯周高铁位于河南省中南部，线路起自郑万高铁平顶山西站，南进北出引入京广高铁漯河西站，终至郑阜高铁周口东站，新建正线199.6km，设计速度350km/h。全线设平顶山西（既有）、平顶山南、舞阳北、漯河西（既有）、周口西、周口东（既有）等6座车站，项目建设工期3.5年，由河南省及各沿线地市共同出资建设。项目资金来源：建设资金来自资本金和银行贷款，其中资本金比例50%，资本金以外使用银行贷款。

序号	招标人	招标项目	可研批准单位	可研批文及文号	工程概况
21	中国铁路北京局集团有限公司站房工程项目管理部	新建雄安新区至忻州高速铁路雄保段工程	中华人民共和国国家发展和改革委员会	《国家发展改革委关于新建雄安新区至忻州高速铁路可行性研究报告的批复》(发改基础〔2020〕1965号)	新建雄安新区至忻州高速铁路起自京雄城际铁路雄安站，经河北省雄安新区、保定市清苑区及望都、曲阳、阜平等县，山西省五台山风景区，忻州市五台县、定襄县，接入忻州西站，正线全长342km，其中河北省境内227.17km，全线设13个车站（含1个预留车站），雄安新区地下段利用拟建的东西轴线隧道工程进行布设，同步建设相关存车场、存车线。项目总投资590.8亿元，其中河北段381.40亿元，建设工期4.5年。站房工程项目管理部代建的工程范围为雄忻高铁初步设计批复雄安站至保定南站（含）范围内全部工程，具体里程为DIIK105+050至DK22+094（不含桥台），包含规划石雄城际保定东站同步实施工程；不包含雄安新区地下段（雄保DK115+123.74至DK139+962.18）无砟轨道道床、铺道岔、轨道精调，雄安城际站和小里站站房装饰装修和机电设备安装等工程。项目资金来源：国铁集团自筹及河北省、山西省财政资金。
22	中国铁路上海局集团有限公司上海铁路枢纽工程建设指挥部	新建上海经苏州至湖州铁路	中华人民共和国国家发展和改革委员会	《国家发改委关于新建上海经苏州至湖州铁路可行性研究报告的批复》(发改基础〔2018〕1451号)	新建上海经苏州至湖州铁路，线路起自上海市虹桥站，途经江苏省苏州市，终至浙江省湖州市湖州站。正线全长163.8公里，设站6座，其中新建4座，预留湖州东站及往杭州方向设置联络线的条件。上海枢纽设联络线引入上海南站，上海南站普速设施搬迁至松江南站，同步实施既有沪昆线松江段改线工程。本项目批复建设总工期为48个月，本次招标工期为48个月，计划2020年8月开工。铁路等级：高速铁路。正线数目：双线。设计速度目标值：350km/h。最大坡度：一般地段20‰。最小曲线半径：一般地段7000米（困难地段5500米）。到发线有效长度：650米。牵引种类：电力。列车运行方式：自动控制。调度指挥方式：综合调度集中。其他技术标准执行《高速铁路设计规范》（TB10621-2014）。项目资金来源：上海市、江苏省、浙江省。
23	中国铁路南昌局集团有限公司瑞梅铁路工程建设指挥部	新建瑞金至梅州铁路（江西段）	中华人民共和国国家发展和改革委员会	《国家发展改革委关于新建瑞金至梅州铁路可行性研究报告的批复》(发改基础〔2021〕1631号)	瑞梅铁路位于江西省南部和广东省东北部，线路起于江西省赣州市瑞金市，从赣龙扩能改造工程瑞金站引出，沿途经会昌县、安远县至寻乌县，之后跨赣粤省界至广东省境内，经平远至梅州市梅县区、梅江区引入既有漳龙铁路梅州站。江西段新建正线长度165.231km。项目批复工期4.5年。项目资金来源：江西省、国铁集团资本金。
24	京滨城际铁路有限公司	新建北京至天津滨海新区铁路宝坻至滨海新区段	中华人民共和国国家发展和改革委员会	《国家发展改革委关于新建北京至天津滨海新区铁路宝坻至滨海新区段核准的批复》(发改基础〔2016〕1455号)	新建北京至天津滨海新区铁路宝坻至滨海新区段（简称“京滨铁路”）线路自规划的新建北京至唐山铁路宝坻南站引出，经天津市宝坻区、武清区、北辰区、东丽区、滨海新区，终至既有天津至秦皇岛高速铁路滨海西站。京滨铁路宝坻南站至滨海西站线路长度为97.774km，新建正线双线桥梁共4座，正线桥长75.232km，占线路总长的76.9%；隧道2座，全长12.6km，占线路全长的12.89%，设有宝坻周良站、北辰站、滨海国际机场东站、滨海站，线路等级为双线高速铁路，设计行车速度250公里/小时，宝坻南站至北部新区段基础设施预留进一步提速条件。项目资金来源：股东出资及银行贷款。

序号	招标人	招标项目	可研批准单位	可研批文及文号	工程概况
25	中国铁路武汉局集团有限公司武汉工程建设指挥部	新建沪渝蓉高速铁路武汉至宜昌段汉口至汉川东	中国国家铁路集团有限公司湖北省人民政府	《国铁集团湖北省人民政府关于新建沪渝蓉高速铁路武汉至宜昌段可行性研究报告的批复》(铁发改函〔2020〕556号)	新建沪渝蓉高速铁路武汉至宜昌段汉口至汉川东线路起自汉川东站，经西南联络线、武汉直通线、长青联络线接入既有汉宜铁路。线路全长44.535km，其中利用既有汉宜线19.887km，新建正线长24.648km。桥梁长度23.196km，桥梁占比94.1%，全线新建新沟西、革新、兴工、高桥等4个线路所。新建沪渝蓉高速铁路武汉至宜昌段汉口至汉川东项目业主为长江沿岸铁路集团湖北有限公司，委托代建单位为中国铁路武汉局集团有限公司，计划工期：884日历天。项目资金来源：中国国家铁路集团有限公司、湖北省投资和国内银行贷款，项目出资比例为资本金占50%，国内银行贷款占50%。
26	沪昆铁路客运专线湖南有限责任公司	新建邵阳至永州铁路	中国国家铁路集团有限公司湖南省人民政府	《国铁集团湖南省人民政府关于新建邵阳至永州铁路可行性研究报告的批复》(铁发改函〔2023〕159号)	新建邵阳至永州铁路（简称“邵永铁路”）线路北起邵阳地区邵阳站，向南经邵阳县至永州地区永州站，新建线路长96.19公里，设计速度为350公里/小时，全线设邵阳、邵阳县、永州等3座车站。邵阳地区改建益湛铁路2.28单线公里，新建衡柳上、下联络线共11.86单线公里，建设总工期48个月。项目资金来源：中国国家铁路集团有限公司安排的铁路建设资金、湖南省筹集的建设资金和银行贷款。
27	武九铁路客运专线湖北有限责任公司	新建西安至十堰铁路湖北段	中华人民共和国国家发展和改革委员会	《国家发展改革委关于新建西安至十堰高速铁路可行性研究报告的批复》(发改基础〔2020〕595号)	新建西安至十堰高速铁路起自西安枢纽西安东站，经蓝田、商洛西、山阳、漫川关、郧西站，接入既有十堰东站，正线全长256.7公里，全线设7个车站。湖北境内正线全长86.356km，桥梁长度8.8km/30座，隧道长度77.2km/25座；湖北境内最长园岭隧道13.11km；最高桥神定河特大桥，桥长836m，桥高108m；新建车站1座。湖北段总投资约134.5亿元。项目资金来源：项目资本金占总投资的50%，由陕西省、湖北省、原中国铁路总公司出资。
28	西成铁路客运专线陕西有限责任公司	新建延安至榆林铁路	中国国家铁路集团有限公司陕西省人民政府	《国铁集团陕西省人民政府关于新建延安至榆林铁路可行性研究报告的批复》(铁发改函〔2023〕329号)	新建延安至榆林铁路自西延铁路延安站（不含）出站端，经延安新区、延川、清涧、绥德、米脂至榆林，预留向鄂尔多斯方向延伸条件，正线全长238.75km，桥隧比94.4%，全线新设延安新区、延川、清涧北、绥德西、米脂北、榆林南6座车站，设计时速350公里/时，工期5年。项目资金来源：资本金和国内银行贷款。
29	中国铁路广州局集团有限公司广州工程建设指挥部	新建广州站至广州南站联络线工程	中国国家铁路集团有限公司广东省人民政府	《国铁集团广东省人民政府关于新建广州站至广州南站联络线工程可行性研究报告的批复》(铁发改函〔2022〕530号)	线路起自广州铁路枢纽广州站，利用既有广茂铁路至五眼桥线路所后，新建线路以隧道形式沿规划城市快捷路向南，引入广州南站，广州站至广州南站运营距离25.23公里，其中新建线路16.077公里，其中隧道13.21km，桥梁1.093km，桥隧比88.97%。可研批复建设工期为4年。初步设计概算总额82.24亿元。项目资金来源：国铁集团、广东省铁路投资建设集团、广州市及银行贷款。

序号	招标人	招标项目	可研批准单位	可研批文及文号	工程概况
30	蒙冀铁路有限责任公司	新建集宁经大同至原平客运专线集宁至大同段站后四电工程	中华人民共和国国家发展和改革委员会	《国家发展改革委关于新建集宁经大同至原平铁路可行性研究报告的批复》(发改基础〔2019〕2003号)	集宁经大同至原平铁路位于华北北部,线路集大段北起京包客专乌兰察布站,经内蒙古自治区察哈尔右翼前旗、丰镇市至大张高铁大同南站。内蒙古自治区境内新建线路长度72.645km,新建车站1座。其中JDYZQ-1,工程数量为:路基6.19km,双线特大桥21310.2m,单线特大桥8752.1m,大桥364.83m,框构桥468.52顶平米,涵洞341.44横延米,隧道2.316km,正线双块式无砟轨道2.533km。乌兰察布站站改,里程/范围:DK0+000-DK32+127.39和DK36+813.47-DK40+150。JDYZQ-2,工程数量为:车站1座,路基13.44km,双线特大桥15660.4m,单线特大桥1378.28m,大桥920.2m,中桥630.85m,涵洞1321.79横延米,隧道1.098km,正线双块式无砟轨道1.038km、有砟轨道铺轨125.732铺轨公里,无砟轨道铺轨15.48铺轨公里,站线有砟轨道铺轨3.248铺轨公里、铺道岔(含重铺)25组。山西段铺轨105.9铺轨公里。里程/范围:DK40+150-DK71+901.15。内蒙古段范围内初步设计概算按87.9350亿元控制,其中静态投资82.9212亿元,建设期贷款利息2.9000亿元,机车车辆购置费2.0000亿元,铺底流动资金0.1138亿元。全线工期为4年。计划开工日期为:2021年10月,竣工日期为2025年10月。项目资金来源:中国国家铁路集团有限公司、内蒙古自治区人民政府及国内银行贷款,项目出资比例7:3。
31	中国铁路成都局集团有限公司客站建设指挥部	新建渝黔铁路重庆东站站房及配套综合交通枢纽工程	中华人民共和国国家发展和改革委员会	《国家发展改革委关于新建重庆至黔江铁路可行性研究报告的批复》(发改基础〔2018〕1517号)	重庆东站是重庆市新建的最大铁路综合交通枢纽、重要门户枢纽,主要包括:重庆东站站房及相关工程、铁路枢纽配套及综合开发工程、市政交通工程。重庆东站站房面积按120000平方米控制,采用高架车场形式。重庆东站铁路物流场地约17900平方米,铁路自营停车场约94000平方米,渝湘、渝万铁路配套乘务员公寓、单身宿舍等生产生活房屋约24700平方米。铁路枢纽配套设施主要包括交通换乘中心101600平方米,城市通廊和公共区121300平方米,出租车、网约车、共享汽车及自动泊车停车场186700平方米。铁路综合开发用房总规模264600平方米。市政交通工程包括重庆东站铁路红线内公交枢纽站及蓄车场59900平方米,长途汽车站及蓄车场42500平方米,地铁车站、区间189600平方米。项目资金来源:国铁集团、重庆市。
32	大西铁路客运专线有限责任公司	新建集宁经大同至原平铁路山西段	中华人民共和国国家发展和改革委员会	《国家发展改革委关于新建集宁经大同至原平铁路可行性研究报告的批复》(发改基础〔2019〕2003号)	新建集宁经大同至原平铁路位于华北北部,北接内蒙古自治区乌兰察布市,途经山西省大同市、朔州市,南连忻州市并经由大西客专与山西省会太原贯通。山西省境内新建线路长度197.369km,新建车站5座。铁路等级:高速铁路。正线数目:双线。设计速度:250公里/小时,基础设施预留进一步提速条件。最小曲线半径:7000m,困难地段5500m。最大坡度:20%。到发线有效长:650m。项目总投资约339.3亿元,其中工程投资331.8亿元,项目由中国国家铁路集团有限公司和内蒙古自治区、山西省共同建设,资本金70% (237.5亿元)。项目计划工期:1642日历天,本项目已于2021年10月30日全线开工,计划竣工日期2026年4月29日。项目资金来源:国铁集团、内蒙古自治区、山西省。
33	中国铁路昆明局集团有限公司滇南铁路建设指挥部	昆明至玉溪铁路扩能改造工程	云南省发展和改革委员会	《云南省发展和改革委员会关于昆明至玉溪铁路扩能改造工程可行性研究报告的批复》(云发改基础〔2023〕1164号)	昆玉铁路扩能改造工程线路全长52.16公里,其中改造既有线路42公里,新建线路10.16公里。项目总投资估算250277.01万元,建设工期为18个月,由云南省铁路投资有限公司、昆明市、玉溪市、中国铁路昆明局集团有限公司,资本金以外资金由项目业主单位云南铁投昆玉铁路有限公司通过国内银行贷款。

序号	招标人	招标项目	可研批准单位	可研批文及文号	工程概况
34	中国铁路呼和浩特局集团有限公司工程管理所	唐包铁路兴和西站至十八台站扩能改造工程	中国国家铁路集团有限公司	《国铁集团关于唐包铁路兴和西站至十八台站扩能改造工程可行性研究报告的批复》(铁发改函〔2023〕511号)	1. 增开平地泉站，新建到发线6条，其中上行2条，下行4条，到发线有效长满足1700米；到发线南侧新建C80货车整备线2条、存车线4条、临修线2条及配套牵出线，预留转车盘线引出条件，临修线上设两线库1座及其配套设施。2. 兴和西站新建上行到发线2条，下行到发线1条，到发线有效长满足1700米；拆除中间站台1座，拆除并还建基本站台1座，还建货场走行线1条，3. 十八台站至葫芦站区间K734+500处移设电分相。项目投资估算7.6亿元，全部为静态投资。采用全额资本金，其中增开平地泉站及货车整备设施、改建兴和西站等7.4亿元由蒙冀公司使用自有资金安排，十八台站外K734+500电分相移设0.2亿元由呼和局集团公司使用自有资金安排。建设工期1年。