



| 序号 | 招标人                        | 招标项目               | 可研\初设批准单位         | 可研\初设批文及文号  | 工程概况  |
|----|----------------------------|--------------------|-------------------|---|---|
| 1  | 中国铁路北京局集团有限公司石家庄工程项目管理部    | 新建雄商高铁衡水枢纽工程       | 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北京至雄安新区至 商丘高速铁路雄安新区至商丘段可行性 研究报告的批复》（发改基础〔2020〕1740号）  | 雄商高铁北起京雄城际雄安站，向南经河北省雄安新区、沧州市、衡水市、邢台市和山东省聊城市，在河南省濮阳市台前县跨黄河后，再经山东省济宁市、菏泽市、河南省商丘市至商合杭铁路商丘站。项目资金来源：由中国国家铁路集团有限公司、河北省、山东省、河南省出资，资本金以外使用国内银行贷款。   |
| 2  | 沿海铁路浙江有限公司                 | 新建杭州经绍兴至台州铁路温岭至玉环段 | 浙江省发展和改革委员会       | 《浙江省发展改革委关于新建铁路杭州经绍兴至台州线温岭至玉环段可行性研究报告的批复》（浙发改交通〔2018〕527号）        | 新建杭州经绍兴至台州铁路温岭至玉环段自在建杭州经绍兴至台州铁路温岭站杭绍台场引出后，在温峤镇设温岭西站，出站后向东跨漩门湾止于玉环市芦浦镇隔岭村设玉环站。全线共设3个车站（含接轨站），新建正线长度37.815公里，其中，温岭境内21.485公里，玉环境内16.326公里，全线桥隧比84.8%。在温岭站同步建设甬台温铁路至杭州经绍兴至台州铁路上行联络线 4.698公里。主要技术标准：高速铁路，正线双线，速度目标值350公里/小时，正线线间距5米，最小曲线半径一般地段7000米、困难地段5500米，限制坡度一般地段20%、困难地段25%，CTCS-3列控，调度集中，最小行车间隔3分钟，到发线有效长度650米。本项目初步批复概算总额为76.2064亿元。建设工期：本项目可研批复建设工期为3.5年。本项目已于2022年11月1日开工，计划2026年4月30日竣工。项目资金来源：当地政府和 社会资本。 |
| 3  | 中国铁路沈阳局集团有限公司吉林工程建设指挥部     | 沈吉线西阳至马相屯段 水害整治工程  | 原中国铁路总公司          | 《中国铁路总公司关于沈吉线西阳至马相屯段水害整治工程可行性研究报告的批复》（铁总发改函〔2019〕172号）            | 沈吉线西阳站（不含）至马相屯站（K396+400-K424+650）段水害整治工程，新建线路23.929公里，包括永吉站、马相屯站以及通信、信号、信息、电力等相关工程。项目资金来源：国铁集团技术改造资金。  |
| 4  | 中国铁路兰州局集团有限公司银川工程建设指挥部     | 新建包头至银川高铁省界至惠农南段工程 | 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） | 新建惠农南至省界段高速铁路线路正线长 16.864km。设计速度250公里/小时。正线区间路基长3.121km，路基长度占线路总长度的18.51%，桥梁长13.74km，正线桥梁长度占线路总长度的81.49%。涵洞约322.54横延米/10座。道路涵洞约22.54横延米/2座。正线采用重型轨道标准，正线铺设跨区间无缝线路33.768铺轨公里，全部为有砟轨道，为一次铺设跨区间无缝线路设计；新建AT所1座（DK409+900），全线设置2回10kV电力贯通线；10/0.4kV箱式变电所4座；新建信号工程17.964正线公里；新建通信工程16.864正线公里；全线新增生产房屋建筑面积699.92m <sup>2</sup> ；汽车运输便道15km；制存梁场1处。项目资金来源：国铁集团资本金、宁夏回族自治区资本金、银行贷款。                                       |
| 5  | 中国铁路上海局集团有限公司南京铁路枢纽工程建设指挥部 | 南京西站地区铁路机辆设施搬迁工程   | 中国国家铁路集团有限公司      | 《国铁集团关于南京西站地区 铁路机辆设施搬迁工程可行性研究报告的批复》（铁发改函〔2020〕444号）               | 本建设项目位于江苏省南京市鼓楼区南京西站地区，咽喉区改造总铺轨15.7公里，建设客机折返段、客车技术整备所。本项目投资估算12.04亿元(全部为静态投资)，根据南京市人民政府与上海局集团公司签订的《南京西站地区铁路迁建框架协议》，全部投资由南京市人民政府承担。本项目工期720日历天，计划开工日期2022年1月，计划竣工日期2023年12月。项目资金来源：南京市人民政府。  |

| 序号 | 招标人                        | 招标项目                | 可研\初设批准单位               | 可研\初设批文及文号   | 工程概况   |
|----|----------------------------|---------------------|-------------------------|--|--|
| 6  | 中国铁路上海局集团有限公司南京铁路枢纽工程建设指挥部 | 新建南京至淮安城际铁路         | 江苏省发展和改革委员会、安徽省发展和改革委员会 | 《省发展改革委关于新建南京至淮安城际铁路（江苏段）可行性研究报告的批复》、《安徽省发展改革委关于南京至淮安铁路（安徽段）可行性研究报告的批复》（苏发改铁发〔2019〕788号、皖发改基础〔2020〕684号） | 新建宁淮城际铁路北起自淮安市淮安东站，途径洪泽区、金湖县、安徽省天长市、南京市六合区至新南京北站，江苏段正线全长156.31公里（其中暂利用连镇铁路17.14公里，新建正线长139.17公里），共设淮安东、洪泽、金湖、六合西、新南京北5座车站。主要技术标准：新建宁淮城际铁路。铁路等级：高速铁路。正线数目：双线。设计速度目标值：350公里/小时。最大坡度：一般路段20%、困难地段30%。最小曲线半径：一般路段7000米、困难地段5500米。正线线间距5米。到发线有效长度650米。列车运行控制方式：自动控制。调度指挥方式：综合调度集中。最小行车间隔：3分钟。项目资金来源：江苏省、安徽省资本金和银行贷款。  |
| 7  | 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/小时；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。   |
| 8  | 沪杭铁路客运专线股份有限公司             | 新建宁波至舟山铁路           | 浙江省发展和改革委员会             | 《省发展改革委关于新建宁波至舟山铁路项目可行性研究报告的批复》（浙发改基础〔2020〕44号）  | 1. 建设项目地点：浙江省宁波市、舟山市。 2. 建设项目规模：新建宁波（含）至舟山（含）铁路正线全长76.396公里，其中新建线路长70.137公里，利用既有有线长6.259公里，含宁波枢纽、舟山地区相关工程及公铁合建桥梁公路部分。线路位于浙江省东部沿海地区，西起宁波东站，经宁波市鄞州区、北仑区，至舟山市的金塘岛、册子岛及舟山本岛。全线大中桥梁36座31.391km（其中正线左线桥梁27座28.643km，跨海段西堠门特大桥、桃天门大桥、富翅门特大桥为公铁两用桥梁，金塘水道为铁路隧道），隧道17座34.660km，桥隧比90.26%。全线设车站7个，其中新建车站4个（北仑西、金塘、马岙、舟山），改造既有车站3座（宁波东、邱隘、云龙），邱隘站为接轨站，其余为办理客运业务的中间站。在舟山站设舟山动车存车场。全线新建站房共5座，改建车站1座。其中新建云龙站站房（5000平方米）、北仑西站站房（5000平方米）、金塘站站房（3500平方米）、马岙站站房（5000平方米）、舟山站站房（20000平方米）；改建宁波东车站站房（3950平方米）。技术标准：铁路等级：高速铁路；设计速度：250公里/小时；正线数目：双线；正线线间距：4.6米；最小曲线半径：一般地段3500米，困难地段3000米，局部线路根据实际情况确定；最大坡度：一般地段20%，局部困难地段25%；到发线有效长度：650米；列车运行控制方式：CTCS—2列控系统；调度指挥方式：调度集中；最小行车间隔：5分钟。 3. 计划工期：6年（含联调联试及运行试验）。开工日期2022年11月1日，计划竣工日期2028年10月31日。项目资金来源：浙江省、宁波市、舟山市、社会资本资本金和银行贷款。 |

| 序号 | 招标人                               | 招标项目                         | 可研\初设批准单位                | 可研\初设批文及文号  | 工程概况   |
|----|-----------------------------------|------------------------------|--------------------------|---|--|
| 9  | 中国铁路济南局集团有限公司津潍高铁代建段工程建设指挥部       | 新建天津至潍坊高速铁路滨州、东营南、潍坊北枢纽及相关工程 | 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天津至潍坊高速铁路可行性研究报告的批复》（发改基础〔2022〕34号）         | 新建天津至潍坊高速铁路线路起自天津枢纽滨海站，经天津市滨海新区、河北省沧州市、山东省德州市、滨州市、东营市、潍坊市，终至青岛高速铁路潍坊北站，正线长度348.257公里，设站10座。其中中国铁路济南局集团有限公司代建范围为滨州、东营南、潍坊北枢纽及相关工程，具体内容为：滨州站正线DK222+349.43至DK225+767.55（无棣特大桥台尾（含）至滨东黄河特大桥桥台（不含））；东营南站正线DK272+087.69至DK274+801.6（滨东黄河特大桥台尾（不含）至东寿特大桥桥台（不含））；正线DK307+656.14（东营潍坊界，东寿特大桥669号墩（含）至寿光东站至潍坊北站（含）。项目资金来源：国铁集团、山东省以及国内银行贷款。                                   |
| 10 | 长江沿岸铁路集团四川有限公司                    | 新建成渝中线铁路（含十陵南站）四川段           | 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）   | 新建成渝中线铁路（含十陵南站）四川段线路起自川渝省界（DK102+706），终于成都铁路枢纽成都站，正线线路长度188.617km。桥梁140座118.591km，隧道27座38.368km；桥隧总长156.959km，桥隧比例83.22%；正线新建车站3座，分别为安岳站、乐至站、简州站，引入既有车站1座，为成都站；成都枢纽普速外迁工程新建十陵南车站1座，并配套建设机辆设施。设计行车速度350公里/小时，省界至简州段建设综合试验段。根据初步设计批复，项目总投资475.78亿元，其中静态投资440.88亿元。项目资金来源：中央投资、地方政府、国内银行贷款。   |
| 11 | 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建设指挥部 | 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<br>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》（铁发改函〔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。  |
| 12 | 浩吉铁路股份有限公司                        | 浩吉铁路与沪昆铁路新余地区北东联络线工程         | 中国国家铁路集团有限公司             | 《国铁集团关于浩吉铁路与沪昆铁路新余地区北东联络线工程可行性研究报告的批复》（铁发改函〔2023〕340号）  | 新建北东联络线自浩吉铁路毓秀山隧道预留接轨点引出，出隧道后折向东，在沪昆线北侧并行，与既有洋坊B线接轨后利用洋坊B线引入沪昆铁路既有新余站。新建线路长度3.021km。仰天岗站设到发线3条（含正线1条），有效长度1050米。对既有沪昆铁路新余站、浩吉铁路新余西站及洋坊B线进行适应性改造。HJTJ-02标起讫里程为NEDK0+000~NEDK3+021.28，全长3.021km。标段共有单线路基2.721km，土石方约19.43万断面方；单线桥梁2座0.084km；公跨铁桥梁1座0.039km；新建涵洞4座42.53m，新建倒虹吸1座20m；接长涵洞9座72.03m；道砟15589m <sup>3</sup> ，铺轨4.29km，铺道岔4组，抽换枕木7.335km。项目资金来源：项目资本金和国内银行贷款。 |

| 序号 | 招标人                    | 招标项目                     | 可研\初设批准单位         | 可研\初设批文及文号   | 工程概况   |
|----|------------------------|--------------------------|-------------------|--|--|
| 13 | 中国铁路南昌局集团有限公司福建铁路建设指挥部 | 新建龙岩至龙川铁路武平至梅州段（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龙岩至龙川铁路武平至梅州段（福建段）可行性研究报告的批复》（发改基础〔2023〕1519号） | 建设地点：福建省龙岩市武平县。建设规模：本项目为新建龙岩至龙川铁路武平至梅州段（福建段），线路自武平站正线预留接口直接引出，设单渡线1条，里程范围为：DK64+613~DK77+249，新建线路长度12.656km。主要技术标准：铁路等级：高速铁路。设计速度：250公里/小时。正线数目：双线。正线线间距：4.6米。最小曲线半径：一般地段3500米，困难地段3000米。最大坡度：一般地段20%，困难地段25%。到发线有效长度：650米。列车运行控制系统：自动控制。调度指挥方式：调度集中。项目资金来源：70%为资本金注入，30%银行贷款。   |
| 14 | 中国铁路沈阳局集团有限公司沈阳工程建设指挥部 | 新建沈阳至白河高速铁路（辽宁段）沈阳枢纽改建工程 | 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沈阳至白河高速铁路可行性研究报告的批复》（发改基础〔2019〕1961号）          | 新建沈阳至白河高速铁路（辽宁段）沈阳枢纽改建工程自沈阳北站高速场北端咽喉区方向分别引出，利用既有沈吉线通道经沈阳东站高架通过，线路在炮兵学院东侧向北，跨过沈阳绕城高速、东北环线后，沿沈吉高速公路南侧，经世博园、热高乐园，下穿抚顺远洋社区，进入既有抚顺北站北侧。线路上下行方向分别引入沈阳北站高速场，上下行正线各连通2条到发线，简化咽喉区改造，并修建折返线。改建机务折返段，维持既有顺向出入段方式，维持沈阳北站既有高普速规模不变。沿沈山甲线北侧增建大成至沈阳北二线，改建哈大下行线，沈山线与哈大线方向别引入沈阳北站。沈阳站至沈阳南站增建客专三线，沈阳南动车所改扩建。项目资金来源：中国国家铁路集团有限公司34.7%、辽宁省人民政府65.3%。 |
| 15 | 雄安高速铁路有限公司             | 新建天津至潍坊高速铁路              | 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天津至潍坊高速铁路可行性研究报告的批复》（发改基础〔2022〕34号）            | 新建天津至潍坊高速铁路线路起自天津枢纽滨海站，经天津市滨海新区、河北省沧州市、山东省德州市、滨州市、东营市、潍坊市，终至济青高速铁路潍坊北站，正线长度348.257公里，设站10座。扩建滨海西动车运用所，新建津潍津秦联络线、津潍京滨联络线等天津枢纽相关配套工程。新建津潍青联络线、潍坊北存车场、东营南存车场，以及滨州站、东营南站、潍坊北站等相关配套工程。项目资金来源：由中国国家铁路集团有限公司、天津市、河北省、山东省出资，资本金以外使用国内银行贷款。   |
| 16 | 沿海铁路浙江有限公司             | 新建衢州至丽水铁路松阳至丽水段          | 浙江省发展和改革委员会       | 《省发展改革委关于新建衢州至丽水铁路（松阳至丽水段）项目可行性研究报告的批复》（浙发改基础〔2020〕99号）    | 新建衢州至丽水铁路松阳至丽水段工程起自衢宁铁路松阳站，途经丽水市松阳县、莲都区，终于金温线丽水站，新建正线长度65.303公里。新设桥梁28座10.32公里、隧道25座45.47公里，工程桥隧比约85.5%。全线分布松阳站、东西岩站、丽水站3个车站，其中新建东西岩站1座。（二）、项目主要技术标准铁路等级：铁路等级：国铁Ⅰ级，客货共线。正线数目：双线，设计行车速度：200km/小时。最小曲线半径：一般3500米，困难2800米。限制坡度6%。到发线有效长度850米。牵引种类：电力。列车运行控制方式：自动控制。调度指挥方式：综合调度集中。项目资金来源：项目资本金、省交通集团、丽水市共同投资。                        |

| 序号 | 招标人                        | 招标项目              | 可研\初设批准单位               | 可研\初设批文及文号  | 工程概况  |
|----|----------------------------|-------------------|-------------------------|---|---|
| 17 | 沪杭铁路客运专线股份有限公司             | 新建南通至宁波高速铁路       | 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南通至宁波高速铁路可行性研究报告的批复》（发改基础〔2022〕1159号）       | 新建南通至宁波高速铁路线路起自盐城至南通高速铁路南通西站，经江苏省张家港市、常熟市、苏州市及浙江省嘉兴市、宁波市，终至宁波枢纽宁波站。线路全长约309.8公里，其中新建线路300.7公里，利用既有线9.1公里，设站10座。新建跨杭州湾双线铁路大桥1座。同步建设嘉兴南站沪昆场联络线、本线与萧甬线上行联络线、苏州北动车运用所及车场，扩建宁波动车运用所，预留嘉兴南动车存车场建设用地等。项目资金来源：国铁集团、浙江省、江苏省资本金和银行贷款。   |
| 18 | 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<br>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）至大碇站（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。   |
| 19 | 中国铁路上海局集团有限公司上海东站铁路建设项目管理部 | 新建南通至宁波高速铁路苏州北代建段 | 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南通至宁波高速铁路可行性研究报告的批复》（发改基础〔2022〕1159号）       | 新建南通至宁波高速铁路线路起自盐城至南通高速铁路南通西站，经江苏省张家港市、常熟市、苏州市及浙江省嘉兴市、宁波市，终至宁波枢纽宁波站。线路全长约309.8公里，其中新建线路300.7公里，利用既有线9.1公里，设站10座。新建跨杭州湾双线铁路大桥1座。同步建设嘉兴南站沪昆场联络线、本线与萧甬线上行联络线、苏州北动车运用所及车场，扩建宁波动车运用所，预留嘉兴南动车存车场建设用地等。项目资金来源：国铁集团、浙江省、江苏省资本金和银行贷款。   |
| 20 | 中国铁路上海局集团有限公司上海东站铁路建设项目管理部 | 沪昆铁路嘉善段高架改造工程     | 中国国家铁路集团有限公司            | 《国铁集团 浙江省人民政府关于沪昆铁路嘉善段高架改造工程可行性研究报告的批复》（铁发改函〔2023〕260号） | 建设地点：浙江省嘉善县境内。建设规模：沪昆铁路嘉善段高架改造工程，改建起点DK82+600（=沪昆铁路K82+600），改建终点DK95+387（=沪昆铁路K95+400），改建线路长度12.787km，改建既有嘉善站为高架站。搬迁既有铁路货场至魏塘街道三里桥村，新建货车走行线3.442km。同步实施代建嘉善站站房综合体（旅游集散中心），在市域场配套建设旅游集散中心12000平方米，含水电暖相关配套。技术标准：铁路等级：I级；正线数目：双线；设计速度：160公里/小时；限制坡度：4‰；最小曲线半径：一般地段2000米，困难地段1600米；到发线有效长度：850米；牵引种类：电力；机车类型：HXD；牵引质量：4500吨；闭塞类型：自动闭塞。项目资金来源：浙江省嘉善县。 |

| 序号 | 招标人                      | 招标项目                                | 可研\初设批准单位                 | 可研\初设批文及文号   | 工程概况   |
|----|--------------------------|-------------------------------------|---------------------------|--|--|
| 21 | 中国铁路武汉局集团有限公司站房工程建设指挥部   | 新建合肥至武汉高速铁路麻城北站场及红安站场改造工程           | 中国国家铁路集团有限公司，安徽省、湖北省发展改革委 | 《国家发展改革委关于新建合肥至武汉高速铁路可行性研究报告的批复》（发改基础〔2023〕496号）       | （1）麻城北站站场改造工程。拆除原站房并南移设站，利用原站房位置新建2台6线车场（路基段DK214+457.49-DK216+459.5），延长既有8米宽地道，新建12米宽天桥1座，同时对既有站雨棚、站台面、地道出入口等进行改造。（2）高铁场按2台夹4线布置（路基段DK254+166.145-DK257+258.5），设到发线4条（含正线2条）；到发线有效长650m。既有红安站站台雨棚改造，新建8m宽地道1座，并延长既有8m宽地道1座。站对侧车站东端设综合维修工区1处，工区走行线自3道引出，接轨处设安全线1条，有效长满足50m。取消武麻线至红安站沪汉蓉场联络线，同步改建武麻正线1.243km并对武麻场东端咽喉进行改造；设高铁场与沪汉蓉场间非电气化连接线1条。主要技术标准：铁路等级：高速铁路；正线数目：双线；设计速度：350km/h；最小曲线半径：一般地段7000米（困难地段5500米）。最大坡度：一般地段20%（困难地段25%）；牵引种类：电力；到发线有效长度：650米；列车运行控制方式：CTCS-3列控系统；调度指挥方式：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：建设资金来自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%。 |
| 22 | 中国铁路济南局集团有限公司青连铁路工程建设指挥部 | 新建潍坊至宿迁高速铁路至青岛连接线洋河口至青岛西、青岛枢纽普速外迁工程 | 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潍坊至宿迁高速铁路可行性研究报告的批复》（发改基础〔2023〕603号）       | 新建潍坊至宿迁高速铁路至青岛连接线洋河口至青岛西段（青盐改DK42+510.00至青盐DK75+043.35）及青岛枢纽普速外迁工程（含红岛站普速设施、港湾场改造为动车所等有关工程）。项目资金来源：山东省及国内银行贷款。   |
| 23 | 沿海铁路浙江有限公司               | 新建衢州至丽水铁路衢州至松阳段                     | 浙江省发展和改革委员会               | 《省发展改革委关于新建衢州至丽水铁路衢州至松阳段项目可行性研究报告的批复》（浙发改项字〔2022〕246号） | 新建衢州至丽水铁路衢州至松阳段起自杭衢铁路衢江站（含）至衢宁铁路松阳站（不含），新建正线长94.822公里；新建本线至杭衢铁路杭州方向联络线上行线5.492公里、下行线5.456公里。新设桥梁42座30.011公里、隧道18座55.212公里，桥隧比89.88%。全线设车站4座（衢江、龙游、遂昌西、松阳），线路所2座（方村线路所、上西线路所）。项目资金来源：项目出资方为浙江省交通集团、衢州市、丽水市。   |
| 24 | 京昆高速铁路西昆有限公司             | 新建西安至重庆高速铁路安康至重庆段                   | 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重庆高速铁路安康至重庆段可行性研究报告的批复》（发改基础〔2022〕17号）  | 新建西安至重庆高速铁路安康至重庆段自在建西安至安康高速铁路安康西站，经岚皋、城口、宣汉、达州、大竹、广安、合川、北碚，至重庆枢纽重庆西站，线路全长477.9公里（其中新建线路446.7公里），设11座车站；同步建设樊哙经开州至万州连接线，长90.2公里，设3座车站。配套新建本线至兰渝铁路、襄渝铁路、成达万高铁联络线约26公里。项目总投资1237.2亿元，建设工期6年。项目资金来源：中央预算内、陕西省、重庆市、四川省。   |

| 序号 | 招标人                      | 招标项目                 | 可研\初设批准单位         | 可研\初设批文及文号   | 工程概况  |
|----|--------------------------|----------------------|-------------------|--|---|
| 25 | 京昆高速铁路西昆有限公司             | 新建重庆至昆明高速铁路          | 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昆明高速铁路可行性研究报告的批复》（发改基础〔2019〕1463号）                  | 新建重庆至昆明高速铁路起自重庆西站，经重庆市江津区、永川区，四川省泸州市、宜宾市，贵州省毕节市，云南省昭通市、曲靖市，终至昆明南站，正线建筑长度681公里，设站20座。项目总投资1416.2亿元，建设工期6年。建设资金来自中国国家铁路集团有限公司安排的铁路建设基金及重庆市、四川省、云南省筹集的建设资金和银行贷款，项目出资比例为项目资本金和银行贷款各50%。   |
| 26 | 中国铁路广州局集团有限公司广州工程建设指挥部   | 广州铁路枢纽新建广州白云站（棠溪站）工程 | 原中国铁路总公司、广东省人民政府  | 《中国铁路总公司 广东省人民政府关于广州铁路枢纽新建广州白云站（棠溪站）工程可行性研究报告的批复》（铁总发改函〔2018〕437号） | 拟建广州白云站（棠溪站）位于广州市白云区京广线上，车站南距广州站约5km，车站中心里程对应京广三线III3K2260+025，规划为广州枢纽“五主三辅”主要客站。本项目工程范围为广州枢纽广州白云站（棠溪站），配套建设大朗客整所等相关设施及线路，具体包括：新建广州白云站（含城际场同步实施部分）、大朗客整所（预留大朗折返段）、既有广州机务段适应性改造、新建京广高铁联络线（广州北~广州白云），既有京广线大朗~广州白云~广州西段改扩建，以及预留广湛高铁、广州地铁等需同步实施的工程。项目资金来源：原中国铁路总公司、地方政府。  |
| 27 | 长江沿岸铁路集团江苏有限公司           | 新建上海至南京至合肥高速铁路江苏段    | 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上海至南京至合肥高速铁路可行性研究报告的批复》（发改基础〔2021〕1629号）               | 新建上海至南京至合肥高速铁路位于我国华东地区的上海市、江苏省和安徽省境内，大致沿长江北岸东西走向。线路起自上海市新建上海宝山站，向西经江苏省苏州市、南通市、泰州市、扬州市、南京市，安徽省滁州市，终至合肥市合肥南站。其中新建上海至南京至合肥高速铁路上海宝山站至苏皖省界段，正线：改DK1+031.51~DK427+948.09，线路长度422.882km，其中新建线路长度416.047km，利用既有长度6.835km。含上海枢纽、南通地区、扬州地区、南京枢纽相关工程，新建车站9座、改建3座，配套新建上海宝山、南京北动车运用所，新建扬州东存车场，扩建南通动车运用所，含新建上海至南通铁路太仓至四团段（简称沪通铁路二期）同步实施和并行段，含盐泰锡常宜铁路泰州南站同步实施工程、海门北站地下预留轨道交通同步实施工程。本项目计划总工期（含联调联试及运行试验）：上海宝山站（含）至启东西站（不含）段工期7年，启东西站（含）至苏皖省界段工期5年。沪通二期工期5年。本次招标计划工期：2556日历天。计划开工日期：2022年10月，启东西站（含）至苏皖省界段计划竣工日期：2027年10月，上海宝山站（含）至启东西站（不含）计划竣工日期：2029年10月。沪通二期已于2022年7月1日开工，计划2026年6月30日竣工。项目资金来源：国铁集团、上海市、江苏省资本金和银行贷款。 |
| 28 | 中国铁路济南局集团有限公司郑济铁路工程建设指挥部 | 新建潍坊至宿迁高速铁路临沂段工程     | 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潍坊至宿迁高速铁路可行性研究报告的批复》（发改基础〔2023〕603号）                   | 潍宿高铁起自济青高铁潍坊北站，途经潍坊市安丘市、诸城市，日照市五莲县、莒县，临沂市沂水县、沂南县，引入日兰高铁临沂北站，向南经临沂市兰陵县、郯城县，进入江苏省内徐州新沂市，向南经宿迁市，接至徐宿淮盐铁路预留的洋河北线路所。线路运营长度400.05km，新建线路长度398.49km，其中山东省境内324.94km，正线桥梁275.91km/36座，路基49.03km/38段，桥梁比85%。潍宿高铁临沂段工程里程/范围为DK158+050至DK327+198.410段，正线里程约166.7公里。本工程计划总工期为4.5年。项目资金来源：国铁集团、地方政府、银行贷款。  |

| 序号 | 招标人                      | 招标项目                              | 可研\初设批准单位            | 可研\初设批文及文号   | 工程概况  |
|----|--------------------------|-----------------------------------|----------------------|--|---|
| 29 | 中国铁路济南局集团有限公司郑济铁路工程建设指挥部 | 新建北京至雄安新区至商丘高速铁路雄安新区至商丘段梁山至郓城铁路工程 | 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北京至雄安新区至 商丘高速铁路雄安新区至商丘段可行性 研究报告的批复》（发改基础〔2020〕1740号） | 雄商高铁位于京沪高速铁路、京广客运专线两大干线之间，基本沿既有京九通道，北起京雄城际雄安站，向南经河北省雄安新区、沧州市、衡水市、邢台市和山东省聊城市，在河南省濮阳市台前县跨黄河后，再经山东省济宁市、菏泽市、河南省商丘市至商合杭铁路商丘站。新建北京至雄安新区至商丘高铁雄安新区至商丘段梁山至郓城铁路工程，线路长度551.97公里，其中中国铁路济南局集团有限公司代建范围26.843公里。项目资金来源：国铁集团、山东省以及国内银行贷款。   |
| 30 | 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東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。   |
| 31 | 黑龙江铁路发展集团有限公司            | 新建哈尔滨至铁力铁路工程                      | 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新建哈尔滨至铁力铁路可行性研究报告的批复》（铁发改函〔2022〕120号）            | 新建哈尔滨至铁力铁路位于黑龙江省中部，整体呈西南-东北走向，线路起自哈尔滨市，途经松北区、呼兰区、巴彦县兴隆镇、绥化市、庆安县，终至铁力市。高速铁路，双线，设计速度250公里/小时。线路设计正线长度188.057km，其中：哈尔滨市境内84.799km，绥化市境内80.074km，伊春市境内23.184km。设计路基工程总长54.5km，占线路全长的28.98%；桥梁共32座，长度133.557km，占线路全长的71.02%。全线设车站5座，新建呼兰北站、兴隆镇西站、绥化南站、庆安南站，利用哈尔滨北站。该工程属于非控股代建项目，建设单位为龙江铁路有限责任公司，代建单位为黑龙江铁路发展集团有限公司。新建哈铁项目共划分8个施工标段，其中，站前5个标段，站房、四电、客服各1个标段，5个监理标段。项目估算投资额209.21亿元，批复工期4年。开工日期为：2022年10月，计划竣工日期为：2026年10月。项目资金来源：国铁集团、黑龙江省人民政府。 |
| 32 | 黑龙江铁路发展集团有限公司            | 新建铁力至伊春铁路                         | 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新建铁力至伊春铁路可行性研究报告的批复》（铁发改函〔2022〕156号）             | 线路自既有铁力站并站分场引出，出站后经铁力开发区折向东北方向走行，一路北上跨越鹤哈高速和省道207后，再次跨越鹤哈高速进入高速公路服务区，并设日月峡站。出站后，线路跨出服务区，并行鹤哈高速东侧，继续向北走行，行至解放村东侧跨越省道S207和鹤哈高速，并走行于高速公路西侧，依次跨越前嫩高速、玄河、省道207后，终至新建伊春西站。其中新建正线全长112.299km，桥梁长28.447km，桥梁比为25.3%。全线共设车站3座，改建既有站1座，为铁力站，新建车站2座，分别为日月峡站和伊春西站。项目资金来源：本项目由国铁集团、黑龙江省人民政府合作建设，采用全额资本金。   |



| 序号 | 招标人                                  | 招标项目                          | 可研\初设批准单位                | 可研\初设批文及文号   | 工程概况   |
|----|--------------------------------------|-------------------------------|--------------------------|--|--|
| 33 | 中国铁路哈尔滨局集团有限公司滨洲线西岭口至博克图段落坡改造工程建设指挥部 | 滨洲线西岭口至博克图段落坡改造工程             | 中国国家铁路集团有限公司             | 《国铁集团关于滨州铁路博克图至西岭口段落坡改线工程可行性研究报告的批复》（铁发改函〔2023〕324号） | 滨洲铁路博克图至西岭口段（K537+906-K580+637），既有线路长度39.8公里。改建线路至博克图站引出，利用既有线8.5公里后，在既有线南侧新建双线，以长隧道方式通过大兴安岭主岭，接入西岭口站，新建线路29.8公里。项目投资估算29.9亿元，建设工期4年。项目资金来源：铁路建设债券或国铁集团自筹资金。   |
| 34 | 中国铁路武汉局集团有限公司武汉工程建设指挥部               | 新建合肥至武汉高速铁路（湖北段）塘埠口澉水特大桥等站前工程 | 中国国家铁路集团有限公司安徽省、湖北省发展改革委 | 《国家发展改革委关于新建合肥至武汉高速铁路可行性研究报告的批复》（发改基础〔2023〕496号）     | 正线塘埠口澉水特大桥110#墩(不含)DK285+266.475~641#台(含)DK303+283.975、长度18.018公里，横店东上、下行联络线，天河动走线、存车场及维修工区等范围内全部站前工程(包括无砟道床及道岔，不含正线铺轨)。主要技术标准：铁路等级：高速铁路。正线数目：双线。设计速度：350公里/小时。最小平面曲线半径：一般地段7000米(困难地段5500米)。最大坡度：一般地段20%(困难地段25%)。牵引种类：电力。到发线有效长度：650米。列车控制方式：CTCS-3列控系统。调度指挥方式：调度集中。新建合肥至武汉高速铁路(湖北段)塘埠口澉水特大桥等站前工程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。建设资金来自中国铁路集团有限公司、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%，计划工期：4.5年。   |
| 35 | 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           | 新建合肥至武汉高速铁路安徽段引入合肥枢纽工程        | 中国国家铁路集团有限公司安徽省、湖北省发展改革委 | 《国家发展改革委关于新建合肥至武汉高速铁路可行性研究报告的批复》（发改基础〔2023〕496号）     | (1)正线工程：DK000~DK11+000，52合武正线接轨点至庐安特大桥237号墩(不含)全部工程(不含制架梁、铺轨)，线路长度8.635km；(2)改沪蓉铁路：DK499+159.29~改沪蓉DK506+300，线路长度7.141km。主要工程内容为改建沪蓉铁路，桥梁长度3.103km，路基长度4.038km。含樊家洼特大桥、刘大井苦驴河特大桥、1号刘大井梁场等。1号刘大井梁场供应本标段范围内制架双线箱梁93孔，T梁172孔。(3)改宁西铁路：改建线路单线长度11.293km。主要工程内容为改建宁西铁路上下行线，单线桥梁长度2.957km，单线路基长度8.336km。含姚家村特大桥、宁西跨沪蓉铁路特大桥等。(4)新建合武绕行三四线。新建、改建线路单线长度25.902km，双线长度5.096km。主要工程内容为新建合武绕行三四线，双线桥梁长度0.156km，双线路基长度10.103km。含长江西路中桥(槽形梁)、路内迁改和声屏障。(5)新建淮南三四线。新建、改建线路单线长度22.794km。主要工程内容为新建淮南三四线，单线桥梁长度0.108km，单线路基长度8.13km，双线路基长度4.737km。含滁河干渠中桥、路内迁改和声屏障。(6)四电及相关工程。项目资金来源：安徽省政府投资及银行贷款。 |

| 序号 | 招标人                    | 招标项目                   | 可研\初设批准单位           | 可研\初设批文及文号   | 工程概况  |
|----|------------------------|------------------------|---------------------|--|---|
| 36 | 长江沿岸铁路集团上海有限公司         | 新建上海至南京至合肥高速铁路上海段      | 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上海至南京至合肥高速铁路可行性研究报告的批复》（发改基础〔2021〕1629号）             | 新建上海至南京至合肥高速铁路位于我国华东地区的上海市、江苏省和安徽省境内，大致沿长江北岸东西走向。线路起自上海市新建上海宝山区，向西经江苏省苏州市、南通市、泰州市、扬州市、南京市，安徽省滁州市，终至合肥市合肥南站。其中新建上海至南京至合肥高速铁路上海宝山区至苏皖省界段，正线：改DK1+031.51~DK427+948.09，线路长度422.882km，其中新建线路长度416.047km，利用既有长度6.835km。含上海枢纽、南通地区、扬州地区、南京枢纽相关工程，新建车站9座、改建3座，配套新建上海宝山、南京北动车运用所，新建扬州东存车场，扩建南通动车运用所，含新建上海至南通铁路太仓至四团段（简称沪通铁路二期）同步实施和并行段，含盐泰锡常宜铁路泰州南站同步实施工程、海门北站地下预留轨道交通同步实施工程。本项目计划总工期（含联调联试及运行试验）：上海宝山区（含）至启东西站（不含）段工期7年，启东西站（含）至苏皖省界段工期5年。沪通二期工期5年。本次招标计划工期：2556日历天。计划开工日期：2022年10月，启东西站（含）至苏皖省界段计划竣工日期：2027年10月，上海宝山区（含）至启东西站（不含）计划竣工日期：2029年10月。沪通二期已于2022年7月1日开工，计划2026年6月30日竣工。项目资金来源：国铁集团、上海市、江苏省资本金和银行贷款。 |
| 37 | 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由雄安新区南端引出，向西经雄安新区、保定市、满城县、顺平县、望都县、唐县、曲阳县和阜平县，山西省忻州市五台山风景区、五台县、定襄县，引入大西高铁忻州西站，正线长度为342.661km，其中河北省境内227.794km，山西省境内114.867km。全线设雄安（不含）、雄安城际、小里（预留站）、保定东、保定南、望都北、唐县、曲阳、阜平、五台山、五台县、定襄北、忻州西（不含）13座车站，设莲池、顿村2座线路所。项目总投资590.8亿元，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 DIK105+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。  |
| 38 | 中国铁路武汉局集团有限公司武汉工程建设指挥部 | 京九铁路光山段（袁湾水库蓄水影响段）改建工程 | 中国国家铁路集团有限公司河南省人民政府 | 《国铁集团 河南省人民政府关于京九铁路光山段（袁湾水库蓄水影响段）改建工程可行性研究报告的批复》（铁发改函〔2022〕159号） | 简述项目规模：K1012+300~K1013+600苏湾大桥段，K1014+800~K1016+700刘湾大桥、苏畝大桥段共计3.2公里新建双线铁路，其余段落采用原位加固防护方案。项目总投资总额2.38亿元，建设工期18个月。项目资金来源：本项目采用全额资本金，由河南省依法使用财政资金等安排。   |

| 序号 | 招标人            | 招标项目               | 可研\初设批准单位               | 可研\初设批文及文号  | 工程概况  |
|----|----------------|--------------------|-------------------------|---|---|
| 39 | 皖赣铁路安徽有限责任公司   | 新建合肥至新沂铁路安徽段       | 中国国家铁路集团有限公司<br>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》（铁发改函〔2019〕483号）    | 新建合肥至新沂铁路安徽段泗县东至新合肥西段起于泗县东站，出站后线路向南，跨新汴河、徐明高速公路、怀洪新河后至五河县西侧3km设五河站；出站后线路折向东南跨越淮河、徐明高速公路、宁洛高速公路后在明光市西侧7.8km设明光西站；出站后线路继续南行跨京沪铁路，在京沪高速铁路既有定远站南侧跨跨新设定远东站；而后线路折向西南，依次上跨S311省道、S101省道，在八斗镇西侧2.6km处设八斗站；出站后线路在众兴水库东侧上跨京台高速公路和沪陕高速公路，后沿二十埠河生态绿廊引入合肥地区，跨既有淮南线后利用合武绕行线、桃东线引入在建合安客专新合肥西站。合新铁路安徽段新合肥西站（含）至泗县东站（含）线路全长207.358km。其中新建正线198.167km，利用既有线9.191km，其中桃东线6.115km，合武线3.076km。全线共设泗县东、五河、明光西、定远东、八斗、桃花店、新合肥西7座车站，其中桃花店站为既有站，新合肥西站在在建合安铁路车站，其余车站为新建车站。本项目的计划总工期：3.5年。主要技术标准如下：铁路等级：高速铁路；正线数目：双线；速度目标值：350km/h；正线线间：5.0m；最小曲线半径：一般7000m，困难5500m；最大坡度：20‰；牵引种类：电力；到发线有效长度：650m；最小行车间隔：3min；列车运行控制方式：自动控制；行车指挥方式：调度集中。项目资金来源：项目资本金、银行贷款。 |
| 40 | 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州铁路漳州站，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。   |
| 41 | 厦深铁路广东有限公司     | 新建珠海至肇庆高铁高明至肇庆东段工程 | 广东省发展和改革委员会             | 《广东省发展改革委关于新建珠海至肇庆高铁高明至肇庆东段项目可行性研究报告的批复》（粤发改投审〔2021〕100号） | 项目线路自珠海高铁江门至珠三角枢纽机场段高明站引出，经佛山高明，肇庆高要、鼎湖，引入肇庆东站，新建正线长度41.569公里。另建广湛联络线6.6单线公里，南广联络线6.4单线公里。全线共设车站3座，分别为高明（不含）、金利、肇庆东站，其中肇庆东为既有站。本项目于2023年6月开工，计划2027年竣工。项目资金来源：广东省铁路建设投资集团公司、佛山市、肇庆市。  |
| 42 | 厦深铁路广东有限公司     | 新建珠海至肇庆高铁珠海至江门段工程  | 广东省发展和改革委员会             | 《广东省发展改革委关于新建珠海至肇庆高铁珠海至江门段项目可行性研究报告的批复》（粤发改投审〔2021〕102号）  | 项目线路自珠海鹤洲站引出，沿江海高速公路北上，于江门水道东侧衔接珠肇高铁江门至珠三角枢纽机场段引入江门站，正线全长44.435公里，设隧道7座/2805.365米。其中已先期实施工程（DK18+411.79~DK19+295.5）长0.884公里。全线设珠海鹤洲（含）、江门（不含）车站2座及官田线路所和鹤洲动车所各1处，以及珠海鹤洲动车运用相关配套工程和动车走行线。本项目于2023年6月开工，计划2027年竣工。项目资金来源：广东省铁路建设投资集团公司、珠海市、江门市。   |

| 序号 | 招标人                    | 招标项目                       | 可研\初设批准单位         | 可研\初设批文及文号  | 工程概况   |
|----|------------------------|----------------------------|-------------------|---|--|
| 43 | 沪宁城际铁路股份有限公司           | 新建上海至南通铁路太仓至四团段            | 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上海至南通铁路太仓至四团段可行性研究报告的批复》（发改基础〔2017〕1481号） | 新建上海至南通铁路太仓至四团段，位于苏南和上海沿江、沿海地区，线路北起沪苏通铁路太仓站，南接浦东铁路四团站，途经江苏省苏州市所辖太仓市及上海市嘉定区、宝山区、浦东新区和奉贤区，运营长度111.368公里，新建线路建筑长度106.785公里，其中江苏省境内长3.45公里，上海市境内长103.335公里。正线设站6座，其中太仓站和四团站为既有接轨站，新设徐行、上海宝山、外高桥、上海东站。同步新建外高桥港区支线、相关联络线及其他配套工程等。项目建设总工期为5年（含联调联试及运行试验）。铁路等级：国铁I级。正线数目：双线。旅客列车设计行车速度：200km/h，局部限速。最小曲线半径：一般地段3500m，困难地段2800m，其他地段根据设计速度确定。正线线间距：4.4米。最大坡度：6%，局部9%。牵引种类：电力。机车类型：货机HXD，客车动车组。牵引质量：5000吨。到发线有效长度：1050m，仅办理旅客列车的车站为650m。闭塞类型：自动闭塞。建筑限界：满足双层集装箱运输条件。项目资金来源：国铁集团、上海市、江苏省资本金和银行贷款。  |
| 44 | 京张城际铁路有限公司             | 新建太子城至锡林浩特铁路河北段（不含太子城至崇礼段） | 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太子城至锡林浩特铁路可行性研究报告的批复》（发改基础〔2020〕1490号）      | 太子城至锡林浩特铁路位于河北省张家口市和内蒙古自治区锡林郭勒盟境内，大致呈南北走向。线路南起崇礼铁路太子城站，途经张家口市崇礼区、张北县、沽源县、塞北管理区，进入锡林郭勒盟境内经太仆寺旗、正蓝旗、阿巴嘎旗，北迄锡多线锡林浩特站。线路全长约393km（新建线路约152km，既有线电化约241km）。本项目可研批复总投资为127.13亿元，项目建设工期3.5年。其中，崇礼（不含）至黑城子（不含）区段河北省范围由京张城际铁路公司负责实施。太子城至锡林浩特铁路崇礼（不含）至黑城子（不含）区段河北省范围线路自崇礼站引出，向西北经石窑子穿越摩天岭，经张北县大囿镇设张北站、沽源县西侧设沽源站，继续沿闪电河国家湿地公园西侧北行进入太仆寺旗境内，在千金沟镇西山坡村设太仆寺旗站，再向东北行走至张家口市塞北管理区设塞北管理区站，继续北行至既有蓝黑线黑城子站。该段线路全长117.35km，正线路基工点70处，总计73.7km；单线大、中桥梁32座，长度19.6km；隧8座，共计24.2km；站房3座。太子城至锡林浩特铁路河北段（不含太子城至崇礼段）工程施工总价承包、施工监理已于2022年12月30日完成招标，计划工期42个月，开工日期2022年12月31日，计划竣工日期2026年6月25日。项目资金来源：自筹。 |
| 45 | 中国铁路昆明局集团有限公司滇中铁路建设指挥部 | 新建重庆至昆明高速铁路云贵段引入昆明枢纽相关工程   | 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重庆至昆明高速铁路可行性研究报告的批复》（发改基础〔2019〕1463号）     | 新建重庆至昆明高速铁路云贵段引入昆明枢纽相关工程包括嵩明站（含）至昆明南站（不含）正线54.149Km、沪昆高铁嵩明站至滄昆高铁上下行联络线4.141Km、滄昆高铁至洛羊镇上下行联络线6.107Km、昆明站动车所等相关工程。本项目批准施工图预算137.13亿元，由国铁集团和云南省共同出资，采用资本金和国内银行贷款，项目于2021年12月1日开工建设，建设工期6年。  |

| 序号 | 招标人                        | 招标项目                   | 可研\初设批准单位           | 可研\初设批文及文号  | 工程概况  |
|----|----------------------------|------------------------|---------------------|---|---|
| 46 | 昌九城际铁路股份有限公司               | 新建京港高速铁路九江至南昌段         | 中国国家铁路集团有限公司江西省人民政府 | 《国铁集团、江西省人民政府关于新建京港高速铁路九江至南昌段可行性研究报告的批复》（铁发改函〔2021〕59号） | 建设地点：江西省。建设规模：项目位于江西省北部，线路北起九江市，向南经庐山市、共青城市、永修县、昌北机场，终至南昌市，正线长137.716km，利用昌景黄铁路南昌东站内正线3.336km。全线新建庐山南、共青城东、昌北机场3座车站，改建庐山站和南昌东站。同步建设庐山城际联络线、乐化联络线，扩建南昌东动车所。其他：铁路等级：高速铁路。设计速度：350公里/小时。正线数目：双线。正线线间距：5.0米。最小曲线半径：一般7000米，困难5500米。最大坡度：一般地段20%，困难地段25%。到发线有效长度：650米。列车运行控制系统：CTCS-3级。调度指挥方式：调度集中。项目资金来源：中国国家铁路集团有限公司资本金、江西省资本金、地方投资及银行贷款。  |
| 47 | 成达万高速铁路有限责任公司              | 新建成都至达州至万州高速铁路         | 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成都至达州至万州铁路可行性研究报告的批复》（发改基础〔2020〕1671号）      | 1.成都至达州至万州高速铁路位于重庆市和四川省境内，线路东起重庆市万州区，向西经重庆市开州区、四川省达州市、南充市、遂宁市、资阳市，终至成都市，新建长度427.32km（四川省386.897km，重庆市40.423km），其中右线绕行8.936km，改建既有达成铁路工程16.563km。共设车站13个，其中新建7座（岳溪、开江南、达州南、渠县北、营山西、蓬溪南、乐至），既有站3座（万州北、遂宁、南充北），在建车站3座（资阳西、天府机场、天府）。本线主要技术标准：铁路等级：高速铁路；正线数目：双线，设计速度：350km/h；线间距：5.0m；最小曲线半径：7000m（困难5500m）；最大坡度：20%，困难30%；到发线有效长度：650m；轨道结构类型：无砟轨道；列车运行控制方式：CTCS-3级列控系统；调度指挥方式：调度集中；最小行车间隔：3min。计划工期：60个月。2.主要技术标准：(1)铁路等级：高速铁路；(2)设计行车速度：350公里/小时；(3)正线数目：双线；(4)正线线间距：5.0米；(5)最小曲线半径：7000m（困难5500m）；(6)最大坡度：一般地段20%，困难地段30%；(7)到发线有效长度：650米；(8)列车运行控制方式：CTCS-3级列控系统；(9)调度指挥方式：调度集中；(10)最小行车间隔：3分钟。项目资金来源：国铁集团、四川省和重庆市。 |
| 48 | 中国铁路南昌局集团有限公司厦门枢纽改造工程建设指挥部 | 新建漳州至汕头高速铁路（福建段）委托代建工程 | 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127.456km，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。其中委托代建工程包括漳汕高铁厦门端接福厦铁路、漳汕高铁漳州站区段及联络线工程，厦门北第二动车所、厦门动车存车场及厦门枢纽内其他工程内容。项目建设总工期4.5年。项目资金来源：国铁集团、福建省资本金及银行贷款。  |

| 序号 | 招标人                    | 招标项目                            | 可研\初设批准单位           | 可研\初设批文及文号  | 工程概况   |
|----|------------------------|---------------------------------|---------------------|---|--|
| 49 | 中国铁路广州局集团有限公司站房建设指挥部   | 深汕站站房及配套综合交通枢纽工程                | 广东省发展改革委员会          | 《广东省发改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）    | 深汕站站房及配套综合交通枢纽工程包含深汕站广汕场 DK210+433.86~DK211+037.16段（长603.3米）及对应深汕场范围内广汕铁路、深汕铁路的站房及暖通、信息、电力等相关工程；与车站一体设计、同步实施的停车场（楼）、高架匝道、人行天桥、用于铁路旅客集散的城市广场、预留的西侧出站厅和红线范围内地面道路等枢纽市政交通配套工程，以及与车站一体设计、同步实施的枢纽综合开发工程的主体结构和外围护工程。项目资金来源：建设资金来自国铁集团出资及地方政府投资。   |
| 50 | 中国铁路北京局集团有限公司天津工程项目管理部 | 新建天津至潍坊高速铁路站前工程天津枢纽相关工程(北京局代建段) | 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天津至潍坊高速铁路可行性研究报告的批复》（发改基础〔2022〕34号）       | 津潍高铁DK16+850小里程方向初步设计批复的天津枢纽内全部工程，包括：1. 滨海站相关工程。包括地下停车场及站房工程。2. 天津枢纽相关配套工程。（1）滨海西动车存车场扩建动车运用所工程。（2）新建津潍津秦联络线工程。下行线长8.199公里，上行线长7.108公里。（3）新建津潍京滨联络线工程。下行线长3.845公里，上行线长3.807公里。（4）津山线改线工程。线路长2.197公里。（5）预留津潍至环渤海联络线引入工程。下行线长1.043公里，上行线长1.017公里。项目资金来源：资本金由中国国家铁路集团有限公司、天津市、河北省、山东省出资，资本金以外使用国内银行贷款。                                |
| 51 | 沿海铁路浙江有限公司             | 新建金华至建德高速铁路                     | 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新建金华至建德高速铁路可行性研究报告的批复》（铁发改函〔2019〕490号） | （一）建设地点：新建金华至建德高速铁路自既有沪昆铁路金华站引出，向北经兰溪市、建德市，外包杭黄铁路接入既有建德站，新建线路长度64.51公里。改建既有沪昆铁路金华至东孝段单线长度共计7.925公里。全线设金华、兰溪东、大洋、建德等4座车站，其中金华站、建德站为既有车站。新建金华存车场，设6条存线。（二）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；正线线间距：4.6米；最小曲线半径：一般3500米，困难地段：3000米；最大坡度：20%，困难条件下不大于30%；到发线有效长度：650米；列车运行控制方式：CTCS-3级；调度指挥系统：调度集中；最小行车间隔：3分钟。项目资金来源：浙江省人民政府和国铁集团。 |
| 52 | 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。  |

| 序号 | 招标人                     | 招标项目               | 可研\初设批准单位         | 可研\初设批文及文号  | 工程概况   |
|----|-------------------------|--------------------|-------------------|---|--|
| 53 | 长江沿岸铁路集团重庆有限公司          | 新建成渝中线铁路（含十陵南站）重庆段 | 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）     | 新建成渝中线铁路（含十陵南站）重庆段正线全长102.698公里（对应里程范围为：DK0+000至DK102+706），线路自重庆枢纽重庆北站向西引出，途径重庆市科学城、铜梁区、大足区，进入四川省境内，为设计速度350km/h的双线高速铁路。设置车站4座，其中重庆北站为既有站，重庆科学城站、铜梁站、大足石刻站为新建站。项目资金来源：中国国家铁路集团有限公司、重庆市及银行贷款。   |
| 54 | 沪昆铁路客运专线贵州有限公司          | 新建贵阳至南宁铁路引入贵阳枢纽工程  | 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贵阳至南宁铁路可行性研究报告的批复》（发改基础〔2016〕1980号）           | 贵阳枢纽扩建贵安站及联络线工程X4LK0+000~X4LK8+572.29、DLK0+000~DLK3+493，建筑长度为12.065km，设计速度80km/h。贵阳枢纽牛王北至林海至上郭联络线：ZXMK0+000~ZXMK5+538.157，ZXMY8K0+000~ZXMY8K5+267.035，建筑长度为10.807km，设计速度160km/h。新建桥梁11座，合计9422.075延长米。其中单线特大桥6座，桥梁总长7958.917延长米；单线大桥4座，桥梁总长1353.9延长米；单线中桥1座，桥梁总长109.258延长米。新建及改建框架桥3座，合计97.62横延米，箱顶面积为5424顶面平方米。项目资金来源：原中国铁路总公司 贵州省贵阳市及银行贷款。   |
| 55 | 武九铁路客运专线湖北有限责任公司        | 新建宜昌至郑万高铁联络线       | 原中国铁路总公司、湖北省人民政府  | 《中国铁路总公司湖北省人民政府关于新建宜昌至郑万高铁联络线可行性研究报告的批复》（铁总发改函〔2019〕189号） | 新建宜昌至郑万高铁联络线自宜昌东站西咽喉引出，沿线设金巴岭线路所、闵家冲线路所和杨家塆线路所，自杨家塆线路所引出后，于长岗岭设下堡坪越行站，至兴山县东侧羊耳岩附近引出接入在建郑万高铁兴山站。全线设车站3座，依次是宜昌东站（既有）、下堡坪站（越行站）、兴山站（在建）。杨家塆线路所预留至沿江高铁荆门方向直股贯通条件，金巴岭、闵家冲线路所预留襄常高速铁路直股贯通条件。线路全长108.48km，建设总工期5.5年，工程总概算172.49亿元。主要技术标准：高速铁路；设计行车速度350km/h，双线；正线线间距5.0m；最小曲线半径一般地段7000m，困难地段5500m；最大坡度一般地段20%，局部地段不大于30%；到发线有效长度650米；调度集中；列车运行控制方式CTCS-3列控系统；最小行车3分钟。项目资金来源：本项目由铁路总公司和湖北省合作建设。 |
| 56 | 中国铁路北京局集团有限公司石家庄工程项目管理部 | 石家庄北站改造工程          | 中国国家铁路集团有限公司      | 《国铁集团关于石家庄北站改造工程可行性研究报告的批复》（铁发改函〔2024〕181号）               | （一）新建石家庄北站南、北站房，采用线侧平式布置；新建房屋总建筑面积18570平方米，其中站房建筑面积12000平方米，其他生产房屋建筑面积2035平方米，生活房屋建筑面积4535平方米。还建铁路生产、生活和公安用房约6400平方米，与站房合并设置。（二）既有4座站台延长至550米，同时对存车线进行改造。新建12米宽旅客天桥一座、新建有柱雨棚24500平方米。（三）项目投资5.9亿元，均为静态投资，建设工期13个月。项目资金来源：全额资本金。  |

| 序号 | 招标人                        | 招标项目                            | 可研\初设批准单位                | 可研\初设批文及文号   | 工程概况  |
|----|----------------------------|---------------------------------|--------------------------|--|---|
| 57 | 中国铁路成都局集团有限公司成都建设指挥部       | 成都车站扩能改造站场及引入线工程                | 原中华人民共和国铁道部              | 《中华人民共和国铁道部关于成都枢纽成都车站扩能改造工程可行性研究报告的批复》（铁计函〔2010〕1505号） | 成都车站扩能改造及引入工程起于宝成铁路 K 666+550经成都站终到成都东站 DHDK15+339.964。本工程范围如下：1.宝成铁路 K 666+550~成渝铁路K3+800段成都站改扩建站场及相关引入线工程；2.成都站DHDK1+510(相应成渝 K 1+400)至成都东站DHDK8+500新建东北环线,长约7公里。项目资金来源：中国国家铁路集团有限公司。   |
| 58 | 长江沿岸铁路集团湖北有限公司             | 新建合肥至武汉高速铁路（湖北段）                | 中国国家铁路集团有限公司安徽省、湖北省发展改革委 | 《国家发展改革委关于新建合肥至武汉高速铁路可行性研究报告的批复》（发改基础〔2023〕496号）       | 新建合肥至武汉高速铁路（湖北段）线路起自大别山隧道DK171+500，向西穿大别山脉，沿既有合武铁路南侧行至既有麻城北、红安站并站，后进入武汉市于黄陂区东南设长江新区站，出站后沿绕城高速西行至天河机场，于机场东南侧新建武汉天河站，出站后西两跨绕城高速公路于东西湖区新沟西线路所与武汉至宜昌高铁相衔接。本段新建正线长163.350km，设车站4座：麻城北、红安、长江新区、武汉天河。其他：主要技术标准：铁路等级：高速铁路。正线数目：双线。设计速度：350公里/小时。最小平面曲线半径：一般地段7000米（困难地段5500米）。最大坡度：一般地段20‰（困难地段25‰）。牵引种类：电力。到发线有效长度：650米。列车运行控制方式：CTCS-3列控系统。调度指挥方式：调度集中。其他技术标准按《高速铁路设计规范》（TB10621-2014）等执行。项目资金来源：国铁集团、湖北省人民政府、银行贷款。   |
| 59 | 中国铁路上海局集团有限公司南京铁路枢纽工程建设指挥部 | 新建上海至南京至合肥高速铁路南京枢纽（江北地区）和南通地区工程 | 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上海至南京至合肥高速铁路可行性研究报告的批复》（发改基础〔2021〕1629号）   | 新建上海至南京至合肥高速铁路起自上海枢纽新建上海宝山站，终至合肥枢纽合肥南站，项目运营长度553.76km，其中新建线路长度519.05km，桥梁长度471.518km，隧道长度25.099km，桥隧比例95.68%。全线共设车站16座，其中新建10座，分别为上海宝山、崇明、启东西、海门北、如皋西、黄桥站、泰州南、仪征北、南京北、大墅站；改建车站5座，分别为太仓、南通、扬州东、滁州、肥东站；利用既有站1座，为合肥南站。2.1.1建设地点：本次招标代建项目为南京枢纽（江北地区）及南通地区改建工程，建设地点位于江苏省南京市、南通市。2.1.2建设规模：2.1.2.1南京枢纽（江北地区）1）沪渝蓉正线DK379+339.28至DK427+948.09，线路长度46.30正线公里。2）南京北站沪渝蓉停车场、南京北沪渝蓉动车走行线、南京北动车运用所及综合维修工区。3）南京枢纽普速系统（江北地区）改建工程：包含改建京沪客车线、改建京沪货车线、改建宁启线、新建宁启浦口北联络线、改建林浦线、改乙烯专用线、新建客整所出入段线。主要车站为新建南京北站普速场，还建林场站，改建高里站、永宁镇站、殷庄站、浦镇站，新建南京北机务折返段及客整所工程。2.1.2.2南通地区1）沪渝蓉正线DK154+636.710至DK172+717.27，线路长度18.08正线公里。2）包含陈桥线路所改建、南通站改建、启东站改建、还建启东客整所及机务折返段、南通动车走行线及南通动车运用所扩建工程。项目资金来源：国铁集团、江苏省资本金和银行贷款。 |