



序号	招标人名称	招标项目名称	可研\初设批准单位	可研\初设批文及文号	工程概况
1	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%。
2	中国铁路兰州局集团有限公司兰州工程建设指挥部	新建兰州至张掖三四线铁路武威至张掖段工程	中国国家铁路集团有限公司	《国铁集团 甘肃省人民政府关于兰州至张掖三四线铁路武威至张掖段可行性研究报告的批复》(铁发改〔2024〕208号)	新建兰州至张掖三四线铁路武威至张掖段自既有武威东站引出,向西经武威市凉州区,金昌市永昌县、金川区,张掖市山丹县、甘州区后引入既有张掖西站,新建正线全长244.052公里,全线新设朱王堡、金昌南、芨芨西、山丹北4座车站,与既有武威东、张掖西站接轨。新建武威联络线从武威南站东侧,分上下行既有兰新线和干武线引出,后分方向引入兰张高铁,线路单线长9.709km,其中兰新线下行疏解线DLZK0+000~DLZK3+750.83,全长3.751km。干武下行疏解线DGYZK0+000~DGYZK3+184.33,全长1.184km;干武上行疏解线DGYZK0+000~DGYZK3+242.11,全长3.242km。计划开工日期2024年12月26日,计划竣工日期2027年12月25日,计划工期:1095日历天。项目资金来源:国家预算资金。
3	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。扩建滨州西动车运用所,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。新建津潍济青联络线、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: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。
4	大西铁路客运专线有限责任公司	新建雄安新区至忻州高速铁路山西段工程	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山西段起自北太行山隧道进口DK164+856.26(含天生桥2号大桥大里程桥台)至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122.378公里,共设3个车站。铁路等级:高速铁路。正线数目:双线。设计速度:350公里/小时,雄安新区段250公里/小时。最小曲线半径:一般地段7000m,困难地段:5500m;雄安新区段及引入枢纽(地区)限速地段采用与行车速度相适应的标准。最大坡度:20%,困难30%。到发线有效长度:650m。项目总投资约572.4亿元,其中工程投资536.3亿元,项目由中国国家铁路集团有限公司和河北省、山西省共同建设,资本金233亿元。项目计划工期:4.5年,本项目已于2022年10月1日全线开工,计划竣工日期2027年3月31日。
5	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,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:滨州段正线DK222+349.43至DK225+767.55(无棣特大桥梁台尾(含)至滨州黄河特大桥梁台尾(不含)至东寿特大桥梁台(不含);东营南站正线DK272+087.69至DK274+801.6(滨州黄河特大桥梁台尾(不含)至东寿特大桥梁69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。
6	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。
7	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,位于苏南和上海沿海、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4.3公里,上海市境内长103.335公里。正线设6站,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350m,困难地段280m,其他地段根据设计速度确定。正线间距:4.4米。最大坡度:6%,局部9‰。牵引种类:电力。机车类型:货运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:国内贷款。
8	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)	新建成都至达州至万州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,全线长度476.794km,其中新建长度419.833km,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),既有站点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)。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。 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。 2.计划工期: 本项目于2022年10月开工,计划2027年9月完工。项目资金来源:集团划拨。

9	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；同步建设樊哈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：国内贷款。
10	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）	天津枢纽相关工程（北京局代建段）包括滨海站站前工程及新建津潍津秦联络线工程、新建津潍京滨联络线工程、津山线改线工程、预留津潍至环渤海联络线引入工程。施工总价承包、施工监理已于2023年1月17日完成招标，计划工期57个月，开工日期2023年1月1日，计划竣工日期2027年10月31日 项目资金来源：国铁集团、天津市、河北省、山东省。
11	中国铁路成都局集团有限公司重庆建设指挥部	新建西安至重庆高速铁路安康至重庆段合川至重庆枢纽相关工程	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）	项目起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；同步建设樊哈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。铁路等级：高速铁路。正线数目：双线。设计行车速度：350公里/小时。合川至重庆枢纽相关工程主要工程内容： (一) 正线DK421+657.3~DK450+950段站前工程； (二) 童西联络线站前工程，里程范围：童西左联络线TXLZDK0+000~TXLZDK9+000.918，童西右联络线 TXLYDK1+700~TXLYDK7+000，童西右联络线：TXLYDK0+000~TXLYDK1+945.558, TXLYDK6+000~TXLYDK7+602.967长8.848km；既有童家溪线路所接轨改建工程； (三) 遂渝（襄渝）蔡家联络线站前工程，里程范围：遂渝左联络线SYLZDK0+000~SYLZDK1+974.58长1.975km；遂渝右联络线SYLYDK7+000~SYLYDK10+586.87，长3.586km；既有K141线路所接轨改建工程； (四) 重庆西动车所既有存车场预留位置增设12条动车组存车线。 项目资金来源：国内贷款。
12	中国铁路北京局集团有限公司石家庄工程项目管理部	新建邯郸南至马头铁路联络线工程	中国国家铁路集团有限公司	《国铁集团关于新建邯郸南至马头联络线工程可行性研究报告的批复》（铁发改函〔2023〕383号）	新建邯郸南至马头联络线工程位于邯郸市冀南新区境内，从邯郸南站II场大里程咽喉端和I场大里程咽喉端引出，在区间合并为单线，进而沿京广铁路西侧向南接至马头站北咽喉到I场终点。 邯郸南至马头II场联络线自邯郸南站II场南咽喉12道引出，沿牵出线西侧向南跨越民航路，至牵出线末端折向西南，以框构形式下钻改建京广上行线及改建邯长下行线，向南沿京广上行线西侧、东城基村东侧走行，线路下穿邯济铁路后跨越Y143号道，沿京广线下穿邯济铁路线桥梁段，跨越南水北调管线、牤牛河后引入马头站北咽喉京广线西侧牵出线，线路长5.968km，桥梁长度0.200km，桥梁比例3.35%。 I场联络线自邯郸南站I场6道引出，沿邯济上行线西侧、牵出线东侧向南，至牵出线末端折向西南接至II场联络线，线路长度1.676km，桥梁长度0.029km，桥梁比例1.73%。 改建京广上行线自起点向既有线西侧改移，跨越邯郸南至马头II场联络线后接回原线路，改建长度1.401km。 改建邯长下行线自起点沿着改建京广上行线向西侧改移，与改建京广上行线共同跨越邯郸南至马头II场联络线后与改建京广上行线分开，接回原线路，改建长度0.953km。 项目资金来源：国家预算资金。
13	中国铁路北京局集团有限公司石家庄工程项目管理部	石家庄至雄安新区铁路改扩建石家庄动车所相关工程	中国国家铁路集团有限公司 河北省人民政府	《国铁集团、河北省人民政府关于石家庄至雄安新区铁路可行性研究报告的批复》（铁发改函〔2024〕309号）	(一) 线路自石家庄枢纽新建裕华东站引出，向北经石家庄高新区、正定新区与京广高铁正定机场站并站后，经无极、安国、蠡县，接入京广高铁保定东站在建雄忻高铁场，新建线路长约156公里，利用雄忻高铁引入雄安站，预留蠡县经任丘至雄安段线路接入条件，全线共新设蠡县西、安国东、无极、正定机场、正定东、裕华东6座车站。(二) 石家庄枢纽新建本线至石济高铁石家庄东站西北联络线6.8公里，改建石家庄东站扩建石家庄动车所，增设4线检查库、21条存车线。正定东站预留动车所建设条件。石雄铁路总投资329.32亿元，资本金比例为7%，其中国铁集团出资11.7%，河北省出资88.3%，资本金以外使用国内银行贷款。工期计划3.5年，目前工程监理已经招标完毕，并且已经全部进场。 项目资金来源：国家预算资金。
14	中国铁路武汉局集团有限公司襄阳工程建设指挥部	新建宜昌至涪陵高速铁路（湖北段）引入枢纽及既有线相关工程	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宜昌至涪陵高速铁路可行性研究报告的批复》（发改基础〔2024〕83号）	(一) 工程范围。新建宜昌至涪陵高速铁路（湖北段）引入枢纽及既有线相关工程包括宜昌地区与武宜高铁和宜昌东站接轨的相关工程、利川站站改工程及并行既有宜万和渝利铁路段工程。 (二) 主要技术标准。铁路等级：高速铁路；设计速度：350 公里/小时，宜昌东艳丽长江公铁大桥段为 250 公里/小时；正线数目：双线；正线线间距：5.0 米；最小平面曲线半径：一般地段7000米、困难地段5500 米；引入枢纽地区地段采用与行车速度相适应的标准；最大坡度：一般地段20%，困难地段30%；列车运行控制方式：CTCS-3列控系统；调度指挥方式：调度集中；调度指挥方式：最小行车间隔：3分钟。 项目资金来源：国铁集团、湖北省人民政府、银行贷款。