



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》（铁发函〔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、芨岭西、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，分上下行从既有兰新线及干武线引出，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DGZK0+000～DGZK3+581.93，全长1.582km；兰新上行疏解线DLYK0+000～DLYK1+184.33，全长1.184km；干武上行疏解线DGYK0+000～DGYK3+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	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。项目资金来源：项目资本金、省交通集团、丽水市共同投资。
4	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：国家预算资金。
5	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	新建漳州至汕头高速铁路可行性研究报告的批复保密	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、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。
6	西成铁路客运专线陕西有限责任公司	新建西安至十堰高速铁路（陕西段）	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自西安枢纽西安东站引，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，其中新建车站6个。项目可研批复投资476.8亿元。工程投资452.1亿元，动车组购置费24.7亿元。项目资本金占总投资的50%，为238.4亿元；其中国铁集团出资103.8亿元，陕西省出资99亿元（含征地拆迁26.5亿元），湖北省出资35.6亿元（含征地拆迁4.2亿元），资本金以外资金使用国内银行贷款。计划工期：1643日历天，计划开工日期2021年12月20日，计划竣工日期2026年6月20日。项目资金来源：国家预算资金。

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
7	云桂铁路广西有限责任公司	新建黄桶至百色铁路广西段工程	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黄桶至百色铁路可行性研究报告的批复》（发改基础〔2023〕222号）	1. 建设项目地点：广西壮族自治区百色市凌云县、乐业县、右江区。 2. 建设项目规模：黄桶至百色铁路广西段全部工程，包括正线长138.757km，南昌右线货车联络线长0.479km，南昆线永乐站施工便线长0.78km。 3. 计划工期：建设总工期为60个月。开工日期为2023年12月10日，计划竣工日期为2028年12月10日。项目资金来源：国内贷款。
8	内蒙古集通铁路(集团)有限责任公司	太子城至锡林浩特铁路崇礼至锡林浩特段工程	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，途径张家口市崇礼区、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394.169km，其中张家口市境内线路长133.214 km，内蒙古自治区锡林郭勒盟境内线路总长260.955km，其中：（1）新建段线路长度20.111km，其中：①太仆寺旗境内段：DK172+373～DK181+492，线路长度9.916km。②正蓝旗境内段：DK195+141（冀蒙省界第三次交叉）～DK205+335.48（新建线路终点）=蓝黑线LHK36+465.11，线路长度10.195km。（2）黑城子（含）至正蓝旗至锡林浩特（含）段：蓝黑线LHK36+465.11～桑锡线SXX154+685.96，既有现线现状化，线路全长240.844km，其中：①黑城子至正蓝旗段：既有蓝黑线：LHK0+000～LHK36+465.11，线路长36.465km；②正蓝旗至桑根达来北段：既有桑多线：SDK0+000～SDK55+433.62，线路长55.434km；③桑根达来北至锡林浩特段：既有桑锡线：SXX5+724～SXX154+685.96，线路长148.945km。2. 桑根达来地区相关工程，总长度8.786km，其中：（1）桑东联络线：桑锡线桑根达来北至集通线桑根达来东，SDLK0+000（=桑锡K5+724）～SDLK 4+929.72（=集通线K318+708.10 7#道岔岔头），线路长度4.930km（=桑锡K5+724）～SDLK 4+929.72（=集通线K318+708.10 7#道岔岔头），线路长度4.930km。（2）桑锡联络线：集通线桑根达来至桑锡线桑根达来北，SXLK1+868.45（=集通线K314+089.47 6#道岔岔头）～SXLK5+724（=桑锡K5+724），线路长度3.856km。项目资金来源：集团划拨。
9	中国铁路广州局集团有限公司深圳工程建设指挥部	新建瑞金至梅州铁路工程（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瑞金至梅州铁路可行性研究报告的批复》（发改基础〔2021〕1631号）	建设地点：广东省梅州市平远县、梅江区、梅县区。 建设规模：瑞梅铁路广东段位于广东省梅州市境内，跨赣粤省界经平远县八尺镇、中行镇至平远县城大柘镇东侧2.8km处设平远站，之后线路继续向东南，经热柘、长田、石扇，预留灵泉寺货运站后上跨长深高速，经黄坑水库下游与龙梅龙规划铁路并桥跨梅江，随后接入既有漳龙铁路泮坑线路所，再利用既有漳龙线至梅州站，正线全长75.061km。配套工程包括漳龙铁路泮坑线路所（K237+742.46）至梅州站大里程端进站信号机K241+635.90）电气化改造，正线长3.893km；梅州站相关股道电气化改造，包括梅州站1至6股道、机务折返段J6道及相关咽喉进路。项目资金来源：征拆资本金由广东省承担，其余资本金为广东省70%、国铁集团30%。
10	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：国内贷款。

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
11	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：国内贷款。
12	上海国铁工程建设管理有限公司	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：资本金注入。
13	西成铁路客运专线陕西有限责任公司	新建西安至延安铁路	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西安至延安铁路可行性研究的批复》（发改基础〔2018〕1855号）	新建西安至延安铁路自西安北站、西安东站引出，经西安市高陵区、阎良区，渭南市富平县，铜川市耀州区、王益区、印台区、宜君县，延安市黄陵县、洛川县、富县、甘泉县和宝塔区，至既有包西铁路延安站。项目正线全长287.10公里，设计时速350公里/小时。可研批复投资估算5516亿元。工程投资530.8亿元，动车组购置费20.8亿元。项目资本金267.8亿元，其中国铁集团出资111.7亿元，其余资本金156.1亿元（含征地拆迁44.4亿元）及单列投资16亿元（含征地拆迁3.6亿元）由陕西省承担，资本金以外资金使用国内银行贷款，项目工期5年。项目资金来源：集团划拨。
14	西成铁路客运专线陕西有限责任公司	新建西安至安康高速铁路	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《关于新建西安至安康高速铁路调整可行性研究报告的批复》（铁发改函〔2020〕577号）	新建西安至安康高速铁路自西安东站引出，穿越秦岭后，经柞水、镇安、旬阳至安康西站，正线长度170.926公里。全线设西安东、太河、柞水西、镇安西、桐木、安康西站等6个车站。项目可研批复投资355.1亿元。工程投资292.12亿元（不含西安东站出资部分），动车组购置费17.1亿元。项目资本金175.3亿元，其中国铁集团出资56.7亿元，其余资本金118.6亿元（含征地拆迁33.5亿元）及站房出资4.5亿元由陕西省承担，资本金以外资金使用国内银行贷款。项目资金来源：集团划拨。

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
15	中国铁路广州局集团有限公司站房建设指挥部	广州铁路枢纽新建广州白云站（棠溪站）信息系统集成工程	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）	新建广州白云站综合交通枢纽建筑总规模按 45.3万平方米设计，项目批复总投资约68.1313亿元，项目已于2023年12月开通。广州白云站自2023年底建成运营以来，列车开行对数和旅客到发量持续快速增长，现实际运营峰值客流已超设计，为满足客流需要，需尽快完成预留线下进站厅建设，工程费用纳入白云站建设项目，并确保于2026年9月20日前竣工投用。项目资金来源：国内贷款。
16	中国铁路成都局集团有限公司成都建设指挥部	新建成都至达州至万州铁路南充北站、遂宁站站房及相关工程	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）	建设地点：四川省遂宁市遂宁站、南充市南充北站。 建设规模：新建成都至达州至万州铁路，沿线涉及重庆市万州区、开州区、四川省达州市、南充市、遂宁市、资阳市、成都市。本代建工程主要为南充北站、遂宁站相关工程。项目资金来源：国家预算资金。
17	中国铁路哈尔滨局集团有限公司富裕至加格达奇铁路改造工程建设指挥部	富裕至嫩江至加格达奇铁路改造工程	中国国家铁路集团有限公司	《国铁集团关于富裕至嫩江至加格达奇铁路改造工程可行性研究报告的批复》（铁发改函〔2024〕368号）	富嫩铁路、嫩林铁路嫩江至加格达奇段,含齐北铁路齐齐哈 尔至富裕段。铁路等级:I级。 正线数目:单线。 (一)富裕站至加格达奇站366公里线路实施电气化改造,配套实施齐齐哈尔站至富裕站64公里线路电气化改造。 (二)富裕至大杨树段提速至160公里/小时(局部限速),改造小半径曲线线路约27.4公里;大杨树至加格达奇段提速至 100公里/小时,改造小半径曲线线路约10公里。 (三)改造部分车站站台、天桥、地道等客运设施,全线实施平改立及栅栏封闭,满足开行动力集中型动车组条件。加格达奇站房扩建至6000平米,哈尔滨客整所适应性补强。 (四)老莱至伊拉哈段增设对面泉站;弯道至嫩江段软化上行方向坡度,改线约21公里,增设前进站;延长12座车站到发线有效长度至850米。对路基、桥涵、隧道等病害进行整治。相应改造信号、电力、通信、房建等设备。 项目投资总额89.27亿元,其中静态投资86.02亿元,动车组购置费3.25亿元。建设工期2.5年。 项目资金来源:国家预算资金。
18	成兰铁路有限责任公司	新建西宁至成都铁路西宁至黄胜关段（四川省境内，不含利仁隧道）	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宁至成都铁路可行性研究报告的批复》（发改基础〔2020〕38号）	1.新建西宁至成都铁路线路北起青海省省会西宁市，接入在建成兰铁路黄胜关站；与成兰铁路共线引入成都枢纽。线路全长832.963km，四川省段新建长度169.261km(不含利仁隧道)，主要工程：桥梁总长64.783km/62座、隧道41.695km /14座，新设花湖、阿西、若尔盖、班佑、红原共5个站，引入既有成兰铁路黄胜关站。 2.主要技术标准 (1)铁路等级：I级； (2)正线数目：双线； (3)旅客列车设计行车速度:200公里/小时,郎木寺至红原段预留提速至250公里/小时平面条件。 (4)最小平面曲线半径:一般地段3500米(困难地段2800米)。 (5)限制坡度:25‰。 (6)牵引种类:电力牵引。 (7)牵引质量:1500吨。 (8)到发线有效长度:650米。 (9)列车运行控制方式:CTCS-2列控系统。 (10)闭塞类型:自动闭塞。 3.计划工期: 本项目于2022年11月开工，计划2028年10月竣工。项目资金来源：国家预算资金。

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
19	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。广东段批复概算1341545万元。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：自筹资金。
20	中国铁路北京局集团有限公司京南工程项目管理部	北京市郊铁路东北环线工程	中国国家铁路集团有限公司北京市人民政府	《国铁集团北京市人民政府关于北京市郊铁路东北环线可行性研究报告的批复》（铁发改函〔2025〕137号）	北京市郊铁路东北环线工程位于北京市东北部，线路起自北京市CBD光华路站，经北京朝阳、望京、沙河、昌平等车站，终至既有京包铁路南口站，沿线途经朝阳区、海淀区和昌平区，线路全长59.032km，其中桥梁长度1.902km，隧道长度6.121km，桥隧占比13.6%。全线共设车站16座，分别为光华路、四惠、石佛营东、北京朝阳、酒仙桥、草场地、望京、北苑、立水桥、霍营、新龙泽、生命谷、沙河、沙河北、昌平及南口站，其中改建既有站5座，新建站11座；新建线路所3处，分别为唐家岭线路所、北沙河线路所、半壁店村线路所。项目资金来源：国家预算资金。
21	中国铁路南昌局集团有限公司南昌铁路建设指挥部	新建长沙至赣州高速铁路江西段(代建CGJXZQ-2标)	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长沙至赣州高速铁路项目可行性研究报告的批复》（发改基础〔2022〕1499号）	(一)主要建设内容。线路起自在建常德经益阳至长沙高铁长沙西站，经湖南省长沙市，江西省萍乡市、井冈山市、赣州市，终至赣州枢纽赣县站。新建正线全长约429.5公里，设站11座。同步建设本线至长沙南站联络线及西南联络线、本线至沪昆高铁联络线、本线至赣州西站联络线、赣深高铁深圳方向至赣州北站联络线，扩建长沙西、赣州西动车运用所。 (二)主要技术指标。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30%)。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)。规划远景输送能力:单向5000万人/年。 代建工程范围。南昌铁路建设指挥部代建新建长沙至赣州高速铁路江西段萍乡地区CGJXZQ-2 标，代建工程范围包括DK153+890~DK181+611 正线范围内的站前工程及站前站后(四电)接口工程；渝长沪上下行联络线；萍乡北站站改工程；萍乡北站房及相关工程等。项目资金来源：国家预算资金。

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
22	中国铁路广州局集团有限公司深圳工程建设指挥部	新建合浦至湛江铁路（广东段）涉及既有线和引入枢纽部分工程	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调整合浦至湛江铁路可行性研究报告的批复》（发改基础〔2023〕646号）	新建合浦至湛江铁路线路自合浦站引出，向东经铁山港湾、白沙镇、山口镇、青平镇、横山镇、遂溪县引入湛江西站，新建正线长约141.7公里，设站6座。同步建设北海联络线、湛江北至湛江西联络线等共计约33.3公里。工程范围如下：（1）正线工程。新建合浦至湛江铁路自广西沿海铁路邕北线合浦站（不含）引出至湛江枢纽湛江西站（含）：DK0+000～DK140+802.261，全长139.325km。合湛铁路广东段起讫里程DK63+779.5～DK140+802.261，新建正线全长76.644km。（2）联络线工程。合湛铁路广东段新建湛江北至湛江西联络线，左线（下行）HZDK0+000.00～HZDK9+408.49，线路长度9.408km；右线（上行）HZDK0+000.00～HZDYK9+413.10，线路长度9.413km，线路长度共计18.822km（单线），含新设古河线路所（其中，左线HZDK8+233.70～HZDK9+408.49，线路长度1.175km；右线HZDYK8+238.39～HZDYK9+413.10，线路长度1.175km，线路长度合计2.35km（单线），站前工程纳入广湛铁路湛江北站海口端Ⅰ类变更设计）。（3）湛海铁路同步实施工程。①湛海高铁正线。湛海高铁正线引入湛江北站下穿合湛铁路湛江北至湛江西联络线段同步实施工程，ZHDK1+158.77～ZHDK1+732.105，线路长度0.574km。②湛海联络线。湛海高铁引入湛江西站联络线及改建湛江西站同步实施工程。（二）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；4.最大坡度：一般地段20‰，困难地段30‰；5.最小曲线半径：一般地段7000米，困难地段5500米；6.到发线有效长度：650米；7.牵引种类：电力；8.列车运行控制方式：CTCS-3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。 （三）工程投资及工期 本项目（广东段）初步设计批复总概算为153.85亿元（其中合湛铁路147.38亿元，湛海同步实施工程6.47亿元）。指导性施组批复项目2025年1月开工，2028年12月具备开通条件，建设工期4年。本次招标工程建设总工期1310日历天，计划开工日期2025年6月1日，计划竣工日期2028年12月31日。
23	中国铁路广州局集团有限公司深圳工程建设指挥部	新建赣州至深圳铁路（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赣州至深圳铁路可行性研究报告的批复》（发改基础〔2016〕2128号）	赣深铁路为京九客专的最南段，纵贯江西、广东两省，途经江西省赣州市，广东省河源、惠州、东莞、深圳等地市，其南端衔接沿海铁路、广深港客专、中部与广梅汕铁路、广汕铁路相衔接，北端沟通昌赣客专、赣龙铁路、渝长厦铁路、赣韶铁路等，并向北可延伸至北京，形成继京广深（港）、京沪、沿海等纵向客专后，又一条跨越我国南北众多省市、横亘华北、华中、华南地区的南北向大能力快运客运通道。赣粤省界至深圳段新建新建正线长度全长303.749公里。初步设计概算总额4572100万元，项目建设工期44个月，开工时间2017年10月，开通时间2021年12月。 深圳东至笋岗动走线工程是新建赣州至深圳铁路的组成部分，位于深圳市罗湖区、龙岗区，从深圳东站南端引出，上跨广深Ⅰ、Ⅱ、Ⅲ、Ⅳ线后接入笋岗站。工程建成后解决连通笋岗站客整所与深圳东站西半场切割广深Ⅰ、Ⅱ线问题，提高运输效率，并提高整个深圳枢纽的运输能力。线路全长2.98km，设计速度80km/h，最小曲线半径400m，最大纵坡18%，为有砟轨道无缝线路。项目投资估算总额5.2106亿元，原站前工程施工合同工期31个月，2019年1月份施工单位进场后，受征地拆迁等条件影响，深圳东至笋岗动走线工程一直尚未大规模开工建设。为满足运输需求，按照近期开工建设，2026年底达到开通条件。项目资金来源：国家预算资金。

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
24	中国铁路南宁局集团有限公司南宁铁路工程建设指挥部	黔桂铁路广西段增建二线工程	中国国家铁路集团有限公司 广西壮族自治区人民政府	《国铁集团 广西壮族自治区人民政府关于黔桂铁路广西段增建二线工程可行性研究报告的批复》（铁发改函〔2025〕210号）	二、工程范围 黔桂铁路洛满站至 K254+400、K258+330~K306+343,含柳州 枢纽相关工程。 三、主要技术标准 铁路等级：I 级。正线数目：双线。线间距：不小于4.2米。旅客列车设计速度：增建二线160公里/小时，河池西站外绕段 160公里/小时，既有线维持现状。最小曲线半径：增建二线160 公里/小时区段一般2000米、困难1600米，既有线维持现状。限制坡度：6%、加力坡13‰。牵引种类：电力牵引。机车类型：HXD 系列。牵引质量：4000吨。到发线有效长：880米。闭塞类型：自动闭塞。 四、建设方案及主要工程内容 （一）黔桂铁路洛满站至 K254+400、K258+330~K306+343 段，沿既有线增建二线235.2公里，其中河池境内东江至都街段 线路改建至贵南高铁河池西站特大桥下，新建普速车场，与河池 西站共用站房，新建双线9.1公里。对既有线病害进行整治。 （二）全线设南丹、洛满等11座车站，其中河池西站为新建 车站，洛满站建设焦柳上行疏解线，封闭大山、流塘等14座车站。 （三）柳州车辆厂段修原址改扩建，站修作业场搬迁至柳州 南站。补强柳州机务段，增配电力机车整备检修设备。 五、投资估算及建设工期 项目投资215.4亿元。其中，静态投资204.3亿元，建设期 贷款利息8.1亿元，机车购置费3.0亿元。建设工期4年。项目资金来源：国家预算资金。
25	中国铁路南昌局集团有限公司南昌铁路建设指挥部	南昌铁路枢纽向塘地区扩能改造工程	中国国家铁路集团有限公司	《国铁集团关于南昌铁路枢纽向塘地区扩能改造工程可行性研究报告的批复》（铁发改函〔2024〕385号）	建设地点：南昌向塘。 建设规模：本项目位于南昌铁路枢纽向塘地区，主要工程内容包括向塘站及物流基地改造，向塘西站V、Ⅶ场改造以及南昌南车辆设施补强三部分，配套相关通信、信号、信息、电气化、给排水、车辆、电力、暖通、房屋等相关工程。其中： （1）向塘站及物流基地改造工程：增加物流基地与西环线取送车平行进路，相应改造向塘站北端咽喉，并增加往物流基地走行线1条，物流基地内增加尽头式到发线2条； （2）向塘西站V、Ⅶ场改造工程：V场增加到发线3条，Ⅶ场增加到发线2条； （3）南昌南车辆设施补强：站修所迁建及既有站修所改造。 资金安排：中央预算内投资、超长期特别国债、使用国铁集团自筹等，建设资金已落实。 开工竣工时间：730日历天，计划开工日期2025年10月20日，计划竣工日期2027年10月19日。其中，2026年完成投资计划为22000万元。
26	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红安站、麻城北站站房及相关工程	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）	本招标项目由红安站站房及相关工程和麻城北站站房及相关工程等 2 个工程组成：（1）红安站站房位于红安县南端的八里湾镇。车场规模为3台8线，既有基本站台（450×10.0×1.25m）一座，改扩建既有站台（450×12.0×1.25m）一座，新增侧式站台（450×8.0×1.25m）一座，设与站台等长雨棚，设8m宽旅客进出站地道各1座。车站总建筑面积25800m²（其中，站房建筑面积7200m²），红安站中心轨顶设计高程为42.7m。站房主体共三层，地下1层，地上主体2层，分别是地下一层（出站地道、进站地道、消防水池等设备用房）、地面一层（候车大厅、出站厅）、局部二层6.4m（信息等四电用房及办公用房、设备用房）。最大跨度36.6m。（2）麻城北站站房位于湖北省黄冈市。车场规模为4台10线（其中既有沪汉蓉场2台4线，本次新增沿江高铁场2台6线）；既有450×10×1.25m、450×10.5×1.25m站台各一座，本次新增450×12×1.25m岛式站台两座；新增12m宽进站天桥1座，天桥中心里程为DK215+783.11；延长既有8m宽出站地道1座作为出站地道，地道中心里程为DK215+709.11。站房总建筑面积23950m²（其中站房部分17960m²，铁路自营停车场部分5990m²），站房主体共三层，二层局部设置夹层，从旅客活动平台地面至建筑檐口平均高度为30.80m，至建筑最高点高度为35.30m。最大跨度48m。（3）红安站站房、麻城北站站房分别设置车站客票系统、旅客服务与生产管控平台、旅客服务信息系统（包括综合显示、客运广播、视频监控、入侵报警、时钟、车站旅客运输安全检查系统）、办公管理信息系统、门禁系统、公安管理信息系统、电源及设备房屋环境监控系统、综合布线系统、电源与防雷接地系统。项目资金来源：国家预算资金。

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
27	中国铁路广州局集团有限公司广州工程建设指挥部	广州东站改造及广州东至新塘五六线工程	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广州东站改造及广州东至新塘五六线可行性研究报告的批复》（铁发改函〔2025〕192号）	广州东站(含)至新塘站五六线(以下简称五六线)工程，新建正线长度30.07公里；广州东站改扩建工程。地面及地下车站站前、铺轨、四电及施工过渡工程；动车所及相关配套工程。广州东站至广州东动车所新(改)建4条动走线，其中新建2条动走线单线长度4.64公里、改建动走线双线长度2.70公里；项目总投资358.42亿元。其中，广州东站改造投资181.75亿元，广州东至新塘五六线及相关工程投资176.67亿元(其中工程投资170.22亿元、建设期贷款利息6.42亿元、铺底流动资金0.03亿元)。项目施工合同已于2026年1月20日签订，项目于2026年1月30日开工，预计2031年6月30日完工。项目资金来源：国家预算资金。
28	中国铁路武汉局集团有限公司站房工程建设指挥部	新建咸宁铁路物流基地工程	中国国家铁路集团有限公司	《国铁集团关于新建咸宁铁路物流基地工程可行性研究报告的批复》（铁发改函〔2025〕339号）	新建咸宁铁路物流基地工程，由新建铁路物流基地、新建走行线及横沟桥站改工程三部分组成及相关的通信、信号、信息、牵引供电、电力、给排水、房建、暖通等工程。铁路物流基地由集装箱兼笨重作业区、包装成件作业区两部分组成。集装箱兼笨重作业区设装卸线1束2条，预留1束2条。装卸线束末端连通并设置机待线1条。主箱区设置于装卸线龙门吊下，辅助箱区、开箱查验区及掏装箱区设置于两束装卸线间；包装成件作业区设尽头式装卸线1条，预留1条，设装卸站台1座，设置站台仓库2座；集装箱主箱区、辅助箱区等采用混凝土铺面；设置汽车衡、轨道衡；内道路按照2处出入口道路宽30米、环形道路宽15米、其余道路宽10.5米设计；新建涵洞64.3横延米/2座；在新建物流基地设置公安值班室，建筑面积50Ⅳ，生产房屋为14101.76Ⅳ，生活房屋1692.74Ⅳ。工程投资预算67976万元，建设总工期365日历天。项目资金来源：国家预算资金。
29	中国铁路青藏集团有限公司西宁站改造工程指挥部	西宁西站扩能改造工程	中国国家铁路集团有限公司	《国铁集团关于西宁西站扩能改造工程可行性研究报告的批复》（铁发改函〔2025〕241号）	在车站北侧新增到发线1条，拆除既有3站台，向北侧拨移既有7、9道，改建后车站发到发线12条（含正线2条），新建综合楼（机务运转楼与还建站调楼合建）。配套车站改建对接网支柱及导线进行改造，对通信信息的设备进行移设或补强，新设西宁西站调度集中（CTC）分机并对信号连锁系统进行适应性改造；还建轨道车库及油品存放间，接建信号楼。项目资金来源：集团划拨。
30	中国铁路济南局集团有限公司胶新铁路电气化改造工程建设指挥部	董家口至五莲铁路及胶新铁路扩能改造工程	中国国家铁路集团有限公司	《国铁集团 山东省人民政府关于董家口至五莲铁路及胶新铁路扩能改造工程可行性研究报告的批复》（发改基础〔2025〕335号）	董家口至五莲铁路及胶新铁路扩能改造工程包含董家口南站至胶新铁路五莲站，胶新铁路五莲站至梅家埠站，含五莲、沂水、临沂地区相关联络线工程，含胶新铁路胶州至五莲段扩能改造同步实施工程和临沂远海物流有限公司铁路专用线交接场同步实施工程。主要有： 1. 新建董家口至五莲铁路。 （1）董家口至五莲铁路DK0+000～DK98+517.69，线路长62.22公里。 （2）枳沟联络线上联SLDK0+000～SLDK88+155.79，线路长度6.467公里；下联LDK0+000～LDK1+500，线路长度1.5公里，合计7.967公里。 （3）董家口南站及相关改建工程。 2. 胶新铁路扩能改造工程。 （1）五莲站（含）至梅家埠站（含）段增建第二线，线路长度133.10公里（含改建既有胶新线3.28公里）。 （2）沂水地区相关工程。新建本线至瓦日铁路沂水东联络线，上行线长8.39公里、下行线长9.50公里。 （3）临沂枢纽相关工程。新建本线至兖石铁路东南联络线，上行线长1.69公里、下行线长4.56公里；新建本线至兖石铁路北西联络线，线路长5.39公里；改建临沭大北联络线0.99公里，改建南沭联络线2.87公里。 项目资金来源：国内贷款。

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
31	中国铁路乌鲁木齐局集团有限公司	新建伊宁至阿克苏铁路工程	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伊宁至阿克苏铁路可行性研究报告的批复》（发改基础〔2025〕643号）	新建伊宁至阿克苏铁路起自既有精霍铁路伊宁站，利用精霍铁路向东至布列开站接轨引出，新建线路经巩留、新源后翻越天山接入既有库俄铁路库台克力克站，利用并改建既有库俄铁路接入南疆铁路，利用南疆铁路至阿克苏站。线路全长794公里，其中新建布列开至库台克力克段全长455公里，利用精霍铁路42公里、库俄铁路69公里、南疆铁路228公里。同步建设布列开站精河方向与本线联络线2.3公里，实施库俄铁路电气化改造69公里，对库俄铁路轨道、通信信号等基础设施按设计时速120公里改造，对克孜勒亚等4座车站实施适应性改造，配套改造伊宁、库车地区机车车辆设施。新建布列开至库台克力克段共设车站31座、初期开放车站20座。项目建设总工期按6.5年安排，其中布列开至那拉提段建设工期按3年安排，计划开工日期：2026年6月30日，计划竣工日期：2029年7月1日。那拉提至库台克力克段建设工期按6.5年安排，计划开工日期：2026年6月30日，计划竣工日期：2032年12月31日。项目资金来源：国家预算资金。
32	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	新建温州至福州高速铁路浙江段	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温州至福州高速铁路可行性研究报告的批复》（发改基础〔2025〕962号）	1. 温福高速铁路浙江段项目 乐清站（不含）经温州东至浙闽省界，浙江省境内98.883公里。其中正线桥梁长度71.218公里，隧道长度24.259公里，桥隧比96.5%。全线共设车站4座，新建温州东站房、瑞安东，改建平阳、苍南站。 2. 杭温高铁联络线 HWLDK0+000～HWLDK33+204.02（含长链），线路长33.541公里，新建车站1座，为乐清站（杭温场）。 本项目批复施工总工期为5年，已于2025年10月开工，计划于2030年10月竣工。初步设计批复概算总额为469.194亿元。
33	中国铁路南昌局集团有限公司福建铁路建设指挥部	新建温州至福州高速铁路（福建段）代建工程	中华人民共和国国家发展和改革委员会	《新建温州至福州高速铁路可行性研究报告的批复》（发改基础〔2025〕962号）	新建温州至福州高速铁路（福建段）项目总体建设规模建设地点：福建省。 建设规模：新建温州至福州高铁项目北起沿海高铁乐清站，南连新福厦高铁，共同形成沿海高速铁路新通道。福建段线路全长203.818km，全线桥隧占比92.4%。全线设车站7座，分别为福鼎西、柘荣、福安南、宁德、罗源、连江、福州南站，其中并站3座，利用既有1座，新建3座。新建线路所1处（山亭线路所）。 总投资：福建段范围初步设计概算总金额403.09亿元。资金安排建设资金来自国铁集团、福建省资本金及银行贷款，项目出资比例为资本金50%，资本金以外使用国内银行贷款等债务性资金50%。 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。正线线间距：5.0米。最大坡度：一般地段20‰（困难地段25‰）。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。列车运行控制方式：CTCS-3列控系统；调度指挥方式：调度集中；最小行车间隔：3min。 工期要求：本工程2025年9月29日开工，计划竣工日期2028年9月29日，总工期5年。
34	东南沿海铁路福建有限责任公司	新建温州至福州高速铁路福建段	中华人民共和国国家发展和改革委员会	《国家发改委关于新建温州至福州高速铁路可行性研究报告的批复》（发改基础〔2025〕962号）	新建温州至福州高铁位于我国东南沿海，北起浙江省温州市乐清站，途经宁德市，终至福建省福州市福州南站。项目北起沿海高铁乐清站，南连新福厦高铁，共同形成沿海高速铁路新通道。新建温州至福州高速铁路（福建段）正线全长203.818km，其中桥梁58座-47.058km，隧道33.5座-141.274km，桥隧占比92.4%。宁德联络线2.65km，连江联络线7.47km。设车站7座，分别为福鼎西、柘荣、福安、宁德、罗源、连江、福州南站，其中并站3座，利用既有1座，新建3座。新建线路所1处，为山亭线路所。计划工期：1826日历天，计划开工日期2025年9月30日，计划竣工日期2030年9月30日。项目资金来源：国家预算资金。

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
35	中国铁路南昌局集团有限公司南昌铁路建设指挥部	新建合肥至福州铁路上饶动车组存车场工程	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福州铁路项目可研批复》（发改基础〔2009〕3051号）	上饶动车组存车场与既有上饶工区接轨，沿杭长客专南侧向西、上跨紫阳大道后设置存车场。主要工程有桥梁 3 座、铺轨5.9km、6 组道岔，以及相关的四电和给排水房建工程。建设资金已落实，总投资 2.1 亿元。计划 2026 年 3 月复工、2027 年 1月 17 日竣工。项目资金来源：国铁集团、江西省投入的项目资本金和银行贷款。 项目资金来源：国家预算资金。