



| 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 | 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，终止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。 |
| 2 | 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，之后跨越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。 |
| 3 | 中国铁路昆明局集团有限公司滇南铁路建设指挥部 | 新建文山至蒙自铁路工程 | 中国国家铁路集团有限公司 云南省人民政府 | 《国铁集团 云南省人民政府关于新建文山至蒙自铁路可研报告的批复》（铁发改函〔2023〕196号） | 文蒙铁路自文山壮族苗族自治州文山市文山站引出，向西经红河哈尼族彝族自治州蒙自市后，接入既有玉河铁路蒙自站，随后沿玉河铁路增建二线至弥蒙高铁红河站，线路全长114.608公里，其中新建线路101.953公里，增建二线12.655公里。全线新建文山、马塘、薄竹、老寨、查尼皮等5座车站，利用玉河铁路蒙自、红河2座车站。文蒙铁路为国铁I级电气化铁路，双线，设计速度目标值160km/h。项目资金来源：由国铁集团和云南省人民政府共同出资。 |
| 4 | 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。 |

| 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 |
|----|------------------------|------------------------|-------------------|---|---|
| 5 | 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。 |
| 6 | 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。 |
| 7 | 厦深铁路广东有限公司 | 新建深圳至江门铁路工程 | 中国国家铁路集团有限公司 | 《国铁集团 广东省人民政府关于新建深圳至江门铁路可行性研究报告的批复》（铁发改函〔2020〕77号） | 新建线路自深圳枢纽西丽站引出，向西以隧道经深圳机场后，经东莞市，在虎门镇以隧道下穿珠江口，经广州市南沙区、中山市、江门市至深茂铁路江门站，新建正线长116.1公里，其中桥梁70.2公里，隧道43.8公里，桥隧比98%。全线设西丽、深圳机场、东莞滨海湾、南沙、中山北、横栏、江门等7座车站，其中江门站为既有车站。项目投资估算总额513.1亿元。本项目全面开工日期2022年9月30日，计划竣工日期2026年2月28日，项目建设工期5.5年。项目资金来源：广东省。 |
| 8 | 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。 |

| 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 |
|----|--------------------------|--------------------|-----------------------------|---|--|
| 9 | 中国铁路南宁局集团有限公司沿海铁路工程建设指挥部 | 南防铁路钦州至防城港段增建二线工程 | 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南防铁路钦州至防城港段增建二线工程可行性研究报告的批复》（铁发改函〔2022〕540号） | 钦州马皇站至防城港北站沿既有线增建二线52.4公里，其中防城港城区段结合增建二线工程实施外迁。钦州地区新建马皇至南宁方向上行联络线4.3公里，新建钦州站至马皇站上行联络线1.1公里；防城港北站进行适应性改造，新建车场、设到发线5条（含正线）。项目资金来源：铁路专项资金、地方出资及银行贷款。 |
| 10 | 中国铁路南宁局集团有限公司南宁铁路工程建设指挥部 | 新建贵阳至南宁铁路引入南宁枢纽工程 | 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） | 新建贵阳至南宁铁路引入南宁枢纽相关工程起自DK509+540，包括新建贵南正线5.611km，新建贵南客车联络线4.305km，新建钦南上行客车联络线1.242km，改建柳南右线2.795km，南宁东站咽喉改造，新建南宁第二动车运用所。核备概算为40.7亿元，计划工期60个月。项目资金来源：原中国铁路总公司、广西壮族自治区的资本金和银行贷款。 |
| 11 | 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起自京雄铁路雄安站，经河北省雄安新区、保定清苑区及望都、曲阳、阜平等县，山西省五台山分景区、忻州市五台县、定襄县、接入忻州西站，正线全长342公里，全线设12个车站（含一个预留车站），雄安新区地下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。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122.378KM，共设3个车站。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。 |
| 12 | 中国铁路成都局集团有限公司重庆建设指挥部 | 新建重庆铁路枢纽东环线工程 | 原中国铁路总公司 重庆市人民政府 | 《中国铁路总公司 重庆市人民政府关于新建重庆铁路枢纽东环线可行性研究报告的批复》（铁总统计统函〔2015〕1484号） | （1）东环线：珞璜南（含）至磨心坡北场（不含），线路全长约158.691km。含珞璜南站、庙坝线路所、磨心坡站相关改建工程；重庆东站、东港站相关工程；渝怀联络线、襄渝联络线。（2）机场支线：重庆北（不含）至郭家线路所（含），线路正线全长约28.473km。（3）黄茅坪支线：水土（不含）至黄茅坪（含），线路正线全长约20.378km。铁路等级：I级，项目总投资377.98亿元。项目资金来源：重庆市征地拆迁出资及中国铁路总公司的资本金和银行贷款，项目出资比例为重庆市承担征地拆迁工作及费用，其余工程投资为铁路总公司承担，资本金50%，银行贷款50%。 |
| 13 | 中国铁路成都局集团有限公司成都建设指挥部 | 川藏铁路引入成都枢纽天府至朝阳湖段 | 中国国家铁路集团有限公司 四川省人民政府 | 《国铁集团 四川省人民政府关于川藏铁路引入成都枢纽天府至朝阳湖段可行性研究报告的批复》（铁发改函〔2022〕284号） | 新建川藏铁路引入成都枢纽天府至朝阳湖段工程：铁路等级：国铁I级。正线数目：双线。旅客列车设计速度：160公里/小时、平面预留时速200公里条件。限制坡度：12%、普兴至天府段20%。最小平面曲线半径：一般地段3500米、困难地段2800米。牵引种类：电力。机车类型：动车组、交流传动电力机车。到发线有效长：650米，寿安站850米。牵引质量：2000~3000吨。闭塞类型：自动闭塞。主要工程内容：（一）新建天府站至朝阳湖站正线80.6公里。（二）新建本线至成昆铁路普兴站联络线10.1公里，至成昆铁路昆明方向联络线3.4公里。（三）全线共设天府、新津南、寿安、蒲江、朝阳湖等5座车站。结合川藏铁路雅林段可研批复。寿安综合保障基地在寿安站接轨，培训及卫生保障基地布局在车站周边，预留基础设施维修段、客车存车场、焊轨基地等段所设施布局条件。项目资金来源：中央预算、国铁集团、四川省。 |

| 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 |
|----|----------------------------|--------------------------|-------------------|--|--|
| 14 | 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。 |
| 15 | 长江沿岸铁路集团安徽有限公司 | 新建上海至南京至合肥高速铁路安徽段 | 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） | 1.建设地点和规模、工期1.1新建上海至南京至合肥高速铁路（安徽段）：苏皖省界至合肥南（不含），里程范围：DK427+948.09～合宁K460+579，线路长度130.88km，其中新建线路长度103.001km，利用既有有线长度27.879km。其中桥梁工程长85.06km，隧道工程长6.47km，桥隧占比88.86%，利用既有有线27.88km。 1.2引入合肥枢纽线路总长47.75km，路基工程长17.11km，其中桥梁工程长26.19km，桥梁占比54.85%。(1)还建合宁线：下行线（HJHNDzK0+000～HJHNDzK8+335.0）；8.335km上行线（HJHNDyK0+000～HJHNDyK8+10+427.0）；10.427km(2)合宁铁路与沪渝蓉高铁联络线：下行线（YHLzK0+000～YHLzK1+301.576）；1.302km上行线（YHLyK0+000～YHLyK2+275.511）；2.276km(3)肥东站合宁场至三十里铺联络线：下行线（HRDzK0+000～HRDzK4+140.975）；4.035km；上行线（HRDyK0+000～HRDyK3+654.6）；3.655km(4)肥东站沪宁合场至合肥站联络线：上行：SSDzK0+000～LyDK3+808.3（合安），长度9.378公里；其中：利用既有新客线上行线长0.487km；新建长度8.891km。下行：SSDzK0+000～LDK3+728（合安），长度9.429公里；其中：利用既有新客线下行线长0.595km；新建长度8.833km。1.3新建滁州、大墅、肥东3座站房，站房面积分别是滁州站39000平方米，大墅站5000平方米，肥东站30000平方米。2.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；正线线间距：5.0m；最小曲线半径：一般7000m，困难5500m；牵引种类：电力；最大坡度：20‰；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。 |
| 16 | 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 | 新建上海至南京至合肥高速铁路合肥枢纽相关配套工程 | 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合肥枢纽相关配套工程位于安徽省合肥市，包括正线DK530+454.31～K432+700土建（不含DK530+454.31～DK530+540无砟道床）、苏皖省界DK427+948.09～DK530+454.31铺轨、还建合宁绕行线、合宁至沿江联络线、沿江至肥东三四线、合宁至三十里铺联络线。其中路基长10.202正线公里，桥梁长12.187正线公里，梁场3座，铺轨基地1处。主要工程数量：路基土石方222.6万立方米，一般特大桥11座计20.964km，大桥6座计0.639km，框架桥6801顶平方，涵洞1528横延米，铺轨273km，铺道砟12.5万立方米，敷设长途干线光缆67.94铺轨公里，敷设光（电）缆50.22铺轨公里，信号联锁道岔66组，供电线路103.65km，接触网84.1条公里，其他房屋25134.76平方米。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。 |

| 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 | 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骑跨新设定远站；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，新合肥西站为在建合安铁路车站，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。 |
| 18 | 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、沪昆高铁嵩明站至渝昆高铁上下行联络线4.141Km、渝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。 |
| 19 | 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。 |
| 20 | 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。 |

| 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 | 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湖北省人民政府 | 《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，于机场东南侧新设武汉天河站，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。 |
| 22 | 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湖北省人民政府 | 《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线车站（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）。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%。总投资估算7.3亿元。计划工期：2.5年。 |
| 23 | 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，终至济青高速铁路潍坊北站，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。 |

| 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 |
|----|------------------------|-------------------------------|---------------------|---|--|
| 24 | 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）塘埠口澍水特大桥等站前工程 | 中国国家铁路集团有限公司湖北省人民政府 | 《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） | 正线塘埠口澍水特大桥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，不含正线辅轨)。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）塘埠口澍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%。总投资估算29亿元。 |
| 25 | 中国铁路广州局集团有限公司深圳工程建设指挥部 | 新建汕头至汕尾铁路汕头站及站区工程 | 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新建汕头至汕尾铁路可行性研究报告的批复》（铁总发改函〔2018〕561号） | 新建汕头至汕尾铁路位于广东省东南部沿海地区，线路起自广梅汕铁路汕头站，向西南经汕头市，揭阳市、汕尾市后至厦深铁路汕尾站，新建正线长约162.8公里，全线共设5座车站。其中DK165+000~DK167+500（汕头站区）、D1DK0+200~D1DK0+740（动走线右线）、D2DK0+100~D2DK0+740（动走线左线）、GLHDK133+740~GLHDK134+242.36（改龙湖二线）区段内站前、站后和站房工程委托中国铁路广州局集团有限公司代建。项目资金来源：建设资金来自广东省人民政府、银行贷款，项目出资比例为：项目资本金50%，其余为银行贷款。 |
| 26 | 敦煌铁路有限责任公司 | 兰新铁路嘉峪关站改造工程 | 中国国家铁路集团有限公司 | 《国铁集团关于兰新铁路嘉峪关站改造工程可行性研究报告的批复》（铁发改函〔2023〕304号） | 既有嘉峪关站改造、大草滩新建嘉峪关站直通场。既有兰新正线K746+480-K750+320段落坡度软化，落道长度2.92KM，修建便线工程考虑永临结合，新建便线双线长度2.694KM。兰新铁路大草滩站新增10线规模（不含正线）直通场；嘉峪关站上行场增设一条到发线，有效长度满足880米；上行场两端各增加一组平行进路；客车整备所搬迁至上行场站房同侧，设设备线2条、车底停留线1条、临修线1条。项目资金来源：国铁集团。 |