

前 言

铁路是国民经济大动脉、关键基础设施和重大民生工程，是综合交通运输体系的骨干和主要交通方式之一，在我国经济社会发展中的地位和作用至关重要。加快铁路建设特别是中西部地区铁路建设，是稳增长、调结构，增加有效投资，扩大消费，既利当前、更惠长远的重大举措。党中央、国务院高度重视铁路发展。2004年国务院批准实施《中长期铁路网规划》以来，我国铁路实现了快速发展。为加快构建布局合理、覆盖广泛、高效便捷、安全经济的现代铁路网络，更好发挥铁路骨干优势作用，推进综合交通运输体系建设，支撑引领我国经济社会发展，在深入总结原规划实施情况的基础上，结合发展新形势新要求，修编了《中长期铁路网规划》。本规划是我国铁路基础设施的中长期空间布局规划，是推进铁路建设的基本依据，是指导我国铁路发展的纲领性文件。规划期为2016-2025年，远期展望到2030年。

一、规划基础

（一）发展现状。

2004年《中长期铁路网规划》实施以来，我国铁路发展成效显著，对促进经济社会发展、保障和改善民生、支撑国家重大战略实施、增强我国综合实力和国际影响力等发挥了重要作用，受到社会的广泛赞誉和普遍欢迎，成为现代化建设成就的重要展示。

1. 基础网络初步形成。中西部地区铁路加快建设，跨区域快速通道基本形成，高速铁路逐步成网，城际铁路起步发展，路网规模不断扩大，保障能力明显增强。截至2015年底，全国铁路营业里程达到12.1万公里，其中高速铁路1.9万公里。

2. 服务水平明显提升。东部地区路网优化提升，中西部地区路网覆盖扩大，四大板块实现高速铁路连通，重点物资和快捷货运服务能力增强，综合枢纽有机衔接配套，技术装备水平大幅提高，建立了信息服务平台，整体服务水平不断提升。

3. 创新能力显著增强。以高速、高原、高寒、重载铁路发展为依托，工程建造、装备制造、系统集成等创新成果显著，自主发展能力与核心竞争力不断增强，我国铁路总体技术水平进入世界先进行列，高铁成为我国走出去的亮丽名片。

4. 铁路改革实现突破。铁路实行了政企分开，出台了改革

铁路投融资体制、实施土地综合开发、批准设立铁路发展基金、鼓励和扩大社会资本投资铁路建设等一系列政策措施，中央和地方支持铁路建设力度持续加大。

总体上看，当前我国铁路运能紧张状况基本缓解，瓶颈制约基本消除，基本适应经济社会发展需要。但也应看到，与经济发展新常态要求、与其他交通运输方式、与发达国家水平相比，我国铁路仍然存在不足，主要体现在：一是路网布局尚不完善。区域布局不均衡，尤其是中西部地区发展不足，路网覆盖仍需进一步扩大。二是运行效率有待提高。重点区域之间、主要城市群之间的快速通道存在通而不畅，部分跨区域通道能力仍然紧张。三是结构性矛盾较突出。网络层次不够清晰，城际客运系统发展缓慢，现代物流、综合枢纽、多式联运等配套设施和铁路集疏运体系以及各种交通运输方式衔接有待加强。四是支持政策尚需强化。随着铁路快速发展，铁路建设资金筹集难度增加，债务不断攀升，经营压力加大，铁路发展面临新挑战，需进一步加大政策支持，继续深化铁路改革。

（二）形势要求。

我国正处于全面建成小康社会的决胜阶段，经济社会发展面临的新趋势新机遇，对铁路发展提出新的更高要求。

推进供给侧结构性改革，要求扩大铁路有效供给。随着我国综合实力和国民收入稳步提高，“新四化”同步发展，运输需求不断扩大，客运将保持快速增长，货运结构变化显著。着眼“两个一百年”奋斗目标，主动适应和引领经济发展新常态，

保持经济中高速增长、迈向中高端水平，必然要求增加铁路公共产品和服务有效供给，注重提高供给质量和效率，降低社会物流成本，补齐基础设施短板，全面增强铁路保障能力，为经济发展增添新动能。

拓展区域发展空间，要求强化铁路支撑引领作用。继续实施西部开发、东北振兴、中部崛起、东部率先的区域发展总体战略，重点实施“一带一路”建设、京津冀协同发展、长江经济带发展三大战略，推进城乡一体化和新型城镇化，实施贫困地区脱贫攻坚，必然要求建设横贯东中西、沟通南北方的铁路大通道，形成区域覆盖广泛、服务层次多样的现代铁路网络，支撑陆海双向全面开放、城乡区域协调发展。

构建综合交通运输体系，要求发挥铁路绿色骨干优势。树立绿色发展理念，贯彻生态文明建设要求，加快转变交通发展方式，推进交通运输低碳发展，提升综合运输通道效能，必然要求合理配置交通资源、优化交通运输结构，充分发挥铁路运能大、效率高、排放少、占地省的比较优势和骨干作用，为构建现代综合交通运输体系和推进生态文明建设做出新贡献。

贯彻总体国家安全观，要求提升铁路应急保障水平。维护国家安全稳定和长治久安，推进经济建设与国防建设融合发展，必然要求强化铁路快速投送能力，有效增强国防交通保障水平；统筹布设干线通道与辅助联络线路，增强路网灵活性、通达性与可靠性，不断提升应对突发事件及自然灾害的应急保障能力。

厚植行业发展优势，要求建设现代铁路基础网络。当前，新一轮科技革命和产业变革与我国加快转变经济发展方式形成历史性交汇。站在新的历史起点上，我国铁路具备实现由大向强发展的内在条件和外在要求，必然要求抓住机遇，顺势而为，加快构建发达完善、竞争力强、引领发展的现代铁路网，促进运营管理、服务品质、人才科技、关联产业、治理能力等全方位提升。

二、总体思路

（一）指导思想。全面贯彻党的十八大和十八届三中、四中、五中全会精神，以邓小平理论、“三个代表”重要思想、科学发展观为指导，深入贯彻习近平总书记系列重要讲话精神，按照“五位一体”总体布局和“四个全面”战略布局，牢固树立和贯彻落实创新、协调、绿色、开放、共享的新发展理念，主动适应和引领经济发展新常态，推进供给侧结构性改革，遵循铁路发展规律，发挥铁路骨干优势作用，以增加有效供给、明晰功能层次、提升服务效能、兼顾效率公平为重点，着力构建布局合理、覆盖广泛、高效便捷、安全经济的现代铁路网络，全面提升铁路核心竞争力和服务保障能力，为构建现代综合交通运输体系、促进经济社会持续健康发展、实现“两个一百年”奋斗目标提供有力支撑。

（二）基本原则。

支撑引领、创新发展。以改革创新的精神破解铁路建设难

题，推进铁路转型升级、提质增效，不断增强铁路发展动能和可持续发展能力。兼顾经济效益与社会效益，通过扩大完善铁路基础设施网络和提升铁路运输服务水平，支撑和引领经济社会相关领域深度融合发展。

科学布局、共建共享。统筹考虑人口城镇布局、产业资源分布、国土空间开发、精准扶贫脱贫、对外开放合作、国防战略等经济社会发展要求，坚持“一张网”规划，强化需求导向，科学布局网络，合理确定规模，扩大有效供给，让人民群众更具获得感。

层次清晰、协调优化。统筹高速与普速、新建与既有、枢纽与通道以及不同地区铁路协调发展，注重路网配套设施系统协调，强化主通道，疏通微循环，实现网络结构优化、层次清晰和效率效益最大化。

衔接高效、开放融合。以开放融合理念加强与“十三五”综合交通运输体系规划的有效衔接，做好与公路、民航、水运等其他交通方式发展统盘安排，构建现代综合交通运输体系，提升综合交通服务水平和运输效率。树立开放意识和国际视野，推进周边互联互通，形成国际运输通道，扩展国际合作发展新空间。

安全可靠、绿色集约。牢固树立安全发展观念，深入实施军民融合发展战略，着力提高安全性和可靠性，提高国防交通和应急保障能力。坚持绿色发展，加强生态环境保护，综合高效利用土地、通道、岸线及枢纽资源，集约和引导空间综合开

发利用。

（三）规划目标。

到 2020 年，一批重大标志性项目建成投产，铁路网规模达到 15 万公里，其中高速铁路 3 万公里，覆盖 80% 以上的大城市，为完成“十三五”规划任务、实现全面建成小康社会目标提供有力支撑。到 2025 年，铁路网规模达到 17.5 万公里左右，其中高速铁路 3.8 万公里左右，网络覆盖进一步扩大，路网结构更加优化，骨干作用更加显著，更好发挥铁路对经济社会发展的保障作用。展望到 2030 年，基本实现内外互联互通、区际多路畅通、省会高铁连通、地市快速通达、县域基本覆盖。

——完善广覆盖的全国铁路网。连接 20 万人口以上城市、资源富集区、货物主要集散地、主要港口及口岸，基本覆盖县级以上行政区，形成便捷高效的现代铁路物流网络，构建全方位的开发开放通道，提供覆盖广泛的铁路运输公共服务。

——建成现代的高速铁路网。连接主要城市群，基本连接省会城市和其他 50 万人口以上大中城市，形成以特大城市为中心覆盖全国、以省会城市为支点覆盖周边的高速铁路网。实现相邻大中城市间 1~4 小时交通圈，城市群内 0.5~2 小时交通圈。提供安全可靠、优质高效、舒适便捷的旅客运输服务。

——打造一体化的综合交通枢纽。与其他交通方式高效衔接，形成系统配套、一体便捷、站城融合的铁路枢纽，实现客运换乘“零距离”、物流衔接“无缝化”、运输服务“一体化”。

三、规划方案

(一) 高速铁路网。

为满足快速增长的客运需求，优化拓展区域发展空间，在“四纵四横”高速铁路的基础上，增加客流支撑、标准适宜、发展需要的高速铁路，部分利用时速 200 公里铁路，形成以“八纵八横”主通道为骨架、区域连接线衔接、城际铁路补充的高速铁路网，实现省会城市高速铁路通达、区际之间高效便捷相连。

因地制宜、科学确定高速铁路建设标准。高速铁路主通道规划新增项目原则采用时速 250 公里及以上标准（地形地质及气候条件复杂困难地区可以适当降低），其中沿线人口城镇稠密、经济比较发达、贯通特大城市的铁路可采用时速 350 公里标准。区域铁路连接线原则采用时速 250 公里及以下标准。城际铁路原则采用时速 200 公里及以下标准。

1. 构筑“八纵八横”高速铁路主通道。

(1) “八纵”通道。

沿海通道。大连（丹东）～秦皇岛～天津～东营～潍坊～青岛（烟台）～连云港～盐城～南通～上海～宁波～福州～厦门～深圳～湛江～北海（防城港）高速铁路（其中青岛至盐城段利用青连、连盐铁路，南通至上海段利用沪通铁路），连接东部沿海地区，贯通京津冀、辽中南、山东半岛、东陇海、长三角、海峡西岸、珠三角、北部湾等城市群。

京沪通道。北京~天津~济南~南京~上海（杭州）高速铁路，包括南京~杭州、蚌埠~合肥~杭州高速铁路，同时通过北京~天津~东营~潍坊~临沂~淮安~扬州~南通~上海高速铁路，连接华北、华东地区，贯通京津冀、长三角等城市群。

京港（台）通道。北京~衡水~菏泽~商丘~阜阳~合肥（黄冈）~九江~南昌~赣州~深圳~香港（九龙）高速铁路；另一支线为合肥~福州~台北高速铁路，包括南昌~福州（莆田）铁路。连接华北、华中、华东、华南地区，贯通京津冀、长江中游、海峡西岸、珠三角等城市群。

京哈~京港澳通道。哈尔滨~长春~沈阳~北京~石家庄~郑州~武汉~长沙~广州~深圳~香港高速铁路，包括广州~珠海~澳门高速铁路。连接东北、华北、华中、华南、港澳地区，贯通哈长、辽中南、京津冀、中原、长江中游、珠三角等城市群。

呼南通道。呼和浩特~大同~太原~郑州~襄阳~常德~益阳~邵阳~永州~桂林~南宁高速铁路。连接华北、中原、华中、华南地区，贯通呼包鄂榆、山西中部、中原、长江中游、北部湾等城市群。

京昆通道。北京~石家庄~太原~西安~成都（重庆）~昆明高速铁路，包括北京~张家口~大同~太原高速铁路。连接华北、西北、西南地区，贯通京津冀、太原、关中平原、成渝、滇中等城市群。

包(银)海通道。包头~延安~西安~重庆~贵阳~南宁~湛江~海口(三亚)高速铁路,包括银川~西安以及海南环岛高速铁路。连接西北、西南、华南地区,贯通呼包鄂、宁夏沿黄、关中平原、成渝、黔中、北部湾等城市群。

兰(西)广通道。兰州(西宁)~成都(重庆)~贵阳~广州高速铁路。连接西北、西南、华南地区,贯通兰西、成渝、黔中、珠三角等城市群。

(2)“八横”通道。

绥满通道。绥芬河~牡丹江~哈尔滨~齐齐哈尔~海拉尔~满洲里高速铁路。连接黑龙江及蒙东地区。

京兰通道。北京~呼和浩特~银川~兰州高速铁路。连接华北、西北地区,贯通京津冀、呼包鄂、宁夏沿黄、兰西等城市群。

青银通道。青岛~济南~石家庄~太原~银川高速铁路(其中绥德至银川段利用太中银铁路)。连接华东、华北、西北地区,贯通山东半岛、京津冀、太原、宁夏沿黄等城市群。

陆桥通道。连云港~徐州~郑州~西安~兰州~西宁~乌鲁木齐高速铁路。连接华东、华中、西北地区,贯通东陇海、中原、关中平原、兰西、天山北坡等城市群。

沿江通道。上海~南京~合肥~武汉~重庆~成都高速铁路,包括南京~安庆~九江~武汉~宜昌~重庆、万州~达州~遂宁~成都高速铁路(其中成都至遂宁段利用达成铁路),连接华东、华中、西南地区,贯通长三角、长江中游、成渝等

城市群。

沪昆通道。上海～杭州～南昌～长沙～贵阳～昆明高速铁路。连接华东、华中、西南地区，贯通长三角、长江中游、黔中、滇中等城市群。

厦渝通道。厦门～龙岩～赣州～长沙～常德～张家界～黔江～重庆高速铁路（其中厦门至赣州段利用龙厦铁路、赣龙铁路，常德至黔江段利用黔张常铁路）。连接海峡西岸、中南、西南地区，贯通海峡西岸、长江中游、成渝等城市群。

广昆通道。广州～南宁～昆明高速铁路。连接华南、西南地区，贯通珠三角、北部湾、滇中等城市群。

2. 拓展区域铁路连接线。在“八纵八横”主通道的基础上，规划建设高速铁路区域连接线，进一步完善路网、扩大覆盖。

东部地区。北京～唐山、天津～承德、日照～临沂～菏泽～兰考、上海～湖州、南通～苏州～嘉兴、杭州～温州、合肥～新沂、龙岩～梅州～龙川、梅州～汕头、广州～汕尾等铁路。

东北地区。齐齐哈尔～乌兰浩特～白城～通辽、佳木斯～牡丹江～敦化～通化～沈阳、赤峰和通辽至京沈高铁连接线、朝阳～盘锦等铁路。

中部地区。郑州～阜阳、郑州～濮阳～聊城～济南、黄冈～安庆～黄山、巴东～宜昌、宣城～绩溪、南昌～景德镇～黄山、石门～张家界～吉首～怀化等铁路。

西部地区。玉屏～铜仁～吉首、绵阳～遂宁～内江～自贡、昭通～六盘水、兰州～张掖、贵港～玉林等铁路。

3. 发展城际客运铁路。在优先利用高速铁路、普速铁路开行城际列车服务城际功能的同时，规划建设支撑和引领新型城镇化发展、有效连接大中城市与中心城镇、服务通勤功能的城市群城际客运铁路。

京津冀、长三角、珠三角、长江中游、成渝、中原、山东半岛等城市群，建成城际铁路网；海峡西岸、哈长、辽中南、关中、北部湾等城市群，建成城际铁路骨架网；滇中、黔中、天山北坡、宁夏沿黄、呼包鄂榆等城市群，建成城际铁路骨干通道。

（二）普速铁路网。

扩大中西部路网覆盖，完善东部网络布局，提升既有路网质量，推进周边互联互通，形成覆盖广泛、内联外通、通边达海的普速铁路网，提高对扶贫脱贫、地区发展、对外开放、国家安全等方面的支撑保障能力。到 2025 年，普速铁路网规模达到 13.1 万公里左右，并规划实施既有线扩能改造 2 万公里左右。

1. 形成区际快捷大能力通道。推进普速干线通道瓶颈路段、卡脖子路段及关键环节建设，形成跨区域、多径路、便捷化大能力区际通道。结合新线建设和实施既有铁路扩能，强化集装箱、快捷、重载等运输网络，形成高效率的货运物流网，提高路网整体服务效率，扩大有效供给。

（1）京津冀～东北通道。利用京哈、津山、沈山、哈大、集通等铁路，实施京通、平齐等铁路扩能，构建北京（天津）～

沈阳～哈尔滨～绥芬河（同江）、北京（天津）～通辽～齐齐哈尔～满洲里等进出关通道，连接京津冀、辽中南、哈长城市群。

（2）京津冀～长三角、海峡西岸通道。利用京沪、京九、华东二通道、皖赣、金温、赣龙等铁路，建设阜阳～六安～景德镇、衢州～宁德、兴国～永安～泉州等铁路，实施皖赣等铁路改造，构建北京（天津）～济南～上海（杭州、宁波）、北京（天津）～商丘～南昌～福州（厦门）通道，连接京津冀、长三角、长江中游及海峡西岸城市群。

（3）京津冀～珠三角、北部湾通道。利用京广、京九、湘桂、焦柳、大湛等铁路，建设龙川～汕尾等铁路，实施焦柳、洛湛南段扩能改造，构建北京～武汉～广州（南宁）、北京～南昌～深圳通道，连接京津冀、中原、长江中游、珠三角及北部湾等城市群。

（4）京津冀～西北（西藏）通道。利用京包兰、临哈、南疆以及京广、石太、太中银、兰青、青藏等铁路，实施青藏铁路格拉段、南疆铁路等扩能改造，建设柳沟～三塘湖～将军庙铁路，构建北京（天津）～呼和浩特～乌鲁木齐～喀什、北京（天津）～石家庄～太原～兰州～西宁～拉萨通道，连接京津冀、兰西城市群及西藏地区。

（5）京津冀～西南通道。利用京广、沪昆、南北同蒲、西康、襄渝、成昆、内昆等铁路，构建北京～西安（长沙）～川、渝、黔、滇通道，连接京津冀与滇中城市群。

(6) 长三角~西北通道。利用京沪、陆桥以及宁西铁路等，实施西平铁路、宝中铁路平凉至中卫段扩能、三门峡经禹州至江苏沿海港口铁路，构建长三角~西安~乌鲁木齐~阿拉山口（霍尔果斯）通道，连接长三角、中原、关中平原、兰西城市群。

(7) 长三角~成渝通道。利用京沪、宁西、宁启、铜九、武九、武襄渝、达成、成渝等铁路，实施南京~芜湖~铜陵~九江铁路等扩能改造，建设九江~岳阳~常德、黔江~遵义~昭通~攀枝花~大理铁路，规划研究沿江货运铁路，构建上海~南京（合肥）~武汉~重庆~成都沿江通道，连接长三角、长江中游、成渝城市群。

(8) 长三角~云贵通道。利用沪昆、金温铁路等，建设宁波（台州）~金华、温州~武夷山~吉安、赣州~郴州~永州~兴义铁路，实施衡茶吉铁路扩能，构建长三角、长江中游至云贵地区通道。

(9) 长三角~珠三角通道。利用沪昆、京九、京广等铁路，实施赣韶铁路扩能，连接长三角、珠三角城市群。

(10) 珠三角~西南通道。利用京广、沪昆、渝黔、广茂、黎湛铁路等，建设柳州~梧州~广州、韶关~贺州~柳州~百色铁路，实施渝怀、黔桂、南昆铁路扩能，构建珠三角至西南地区通道。

(11) 山东半岛~西北通道。利用胶济、石德、石太、太中银、兰新铁路等，建设平凉经固原至定西等铁路，构建山东

半岛西向联系通道。

(12) 西北~西南通道。利用兰新、陇海、宝成、包西、兰渝、西康、襄渝、渝黔、成昆、内昆等铁路，建设库尔勒~格尔木、格尔木~成都等铁路，构建西北(含呼包鄂榆)至西南地区通道。

同时，利用大秦、神朔、朔黄、张唐、新菏兖日、山西中南部、宁西等铁路，建设蒙西至华中地区、庆阳~黄陵、庆阳~平凉、神木~瓦塘等铁路，构建西煤东运、北煤南运、海(江)铁联运大通道，完善煤炭集疏运系统，提升煤运通道能力。

2. 面向“一带一路”国际通道。推进我国与周边互联互通，完善口岸配套设施，强化沿海港口后方通道。

西北方向。规划建设克拉玛依~塔城(巴克图)、喀什~伊尔克什坦、喀什~红其拉甫、阿勒泰~喀纳斯(吉克普林)、阿勒泰~吉木乃等铁路及满都拉、乌力吉、老爷庙等口岸铁路。

西南方向。实施南宁~凭祥铁路扩能，规划建设芒市~猴桥、临沧~清水河、日喀则~吉隆、日喀则~亚东、靖西~龙邦、防城港~东兴等铁路。

东北方向。实施集宁~二连浩特铁路扩能，规划建设伊尔施~阿日哈沙特、海拉尔~黑山头、莫尔道嘎~室韦、古莲~洛古河、虎林~吉祥、密山~档壁镇、南坪~茂山、开山屯~三峰、长白山~惠山、盘古~连釜等铁路。

沿海方向。以大连、秦皇岛、天津、烟台、青岛、连云港、上海、宁波-舟山、福州、泉州、厦门、汕头、深圳、广州、茂

名、湛江、海口等沿海城市及重要港口为支点，畅通港口城市后方铁路通道及集疏运体系，构建连接内陆、铁海联运的国际交通走廊。

3. 促进脱贫攻坚和国土开发铁路。

扩大路网覆盖面。建设安康～恩施～张家界、赣州～郴州～永州～兴义、阜阳～六安～景德镇、温州～武夷山～吉安、兴国～永安～泉州、黔江～遵义～昭通～攀枝花～大理、宁德～南平、瑞金～梅州、建宁～冠豸山、韶关～贺州～柳州～百色、黄陵～庆阳～平凉～固原～定西、额济纳～酒泉、汉中～巴中～南充、贵阳～兴义、黄桶～百色、涪陵～柳州、泸州～遵义、师宗～文山、临沧～普洱等铁路。

完善进出西藏、新疆通道。建设川藏铁路雅安～昌都～林芝段、滇藏铁路香格里拉～邦达段、罗布泊～若羌～和田、成都～格尔木、柳沟～三塘湖～将军庙、西宁～玉树～昌都铁路，研究建设新藏铁路和田～日喀则段，形成进出西藏、新疆、青海及四省藏区的便捷通道。

促进沿边开发开放。建设韩家园～黑河、孙吴～逊克～乌伊岭、鹤岗～富锦、创业～饶河～东方红、东宁～琿春等东北沿边铁路，芒市～临沧～文山～靖西～防城港等西南沿边铁路。

4. 强化铁路集疏运系统。以资源富集区、主要港口及物流园区为重点，规划建设地区开发性铁路以及疏港型、园区型等支线铁路，形成干支有效衔接、促进多式联运的现代铁路集疏

运系统，畅通铁路运输的“最先一公里”和“最后一公里”。

上述路网方案实现后，远期铁路网规模将达到 20 万公里左右，其中高速铁路 4.5 万公里左右。

（三）综合交通枢纽。

统筹运输网络格局，按照“客内货外”的原则，优化铁路枢纽布局，完善系统配套设施，修编铁路枢纽总图。创新体制机制，统筹建设运营，促进同步建设、协同管理，形成系统配套、一体便捷、站城融合的现代化综合枢纽。研究制定综合枢纽建设、运营、服务等标准规范。构建北京、上海、广州、武汉、成都、沈阳、西安、郑州、天津、南京、深圳、合肥、贵阳、重庆、杭州、福州、南宁、昆明、乌鲁木齐等综合铁路枢纽。

1. 客运枢纽。按照“零距离”换乘要求，同站规划建设以铁路客站为中心、与其他交通方式有机衔接的综合交通体，特大城市要强化铁路客运枢纽、机场、城市轨道交通的便捷联接。实施站区地上地下立体综合开发，打造高效便捷的综合客运枢纽和产城融合发展的临站经济区。同步强化客运枢纽场站设施，完善动车段（所）、客运机车车辆以及维修设施，完善客运枢纽（高铁车站）快件集散等快捷货物服务功能设施。

2. 货运枢纽。合理布局铁路物流中心、铁路集装箱中心站及末端配送服务设施，扩大货物集散服务网络。按照“无缝化”衔接要求，完善货运枢纽多式联运、集装箱运输、邮政快递运输、国际联运以及集疏运等“一站式”服务设施，提升枢纽集散

能力和服务效率。优化货运枢纽编组站，完善货运机车车辆设施。布局建设综合维修基地、应急救援基地以及配套完善铁路战备设施等。以发展枢纽型园区经济为导向，推进传统货运场站向城市物流配送中心、现代物流园区转型发展。

四、保障措施

（一）深化投融资体制改革。用改革精神破解铁路投融资等难题，创新市场化融资方式，放宽市场准入，培育多元投资主体，鼓励支持地方政府和广泛吸引包括民间、外资在内的社会资本参与投资铁路建设，形成国家投资、地方筹资、社会融资相结合的多渠道、多层次、多元化铁路投融资模式。充分用好国家支持铁路建设的政策措施，完善铁路发展基金募集方式和扩大规模，支持地方设立铁路发展基金，继续发行政府支持的铁路建设债券，创新发行品种和方式，筹集长期、低成本的建设资金。实施差异化投融资政策，建立长效机制，提高中央资金对中西部铁路建设投入比重。在理顺铁路运价、建立公益性运输核算制度的基础上，研究建立公益性、政策性补贴机制，完善土地综合开发配套政策，健全规范财务清算规则及体系，落实并发挥好铁路投融资体制改革配套政策的组合效应，为社会资本进入创造便利条件。

（二）培育壮大高铁经济。以高速铁路通道为依托，引领支撑沿线城镇、产业、人口等合理布局，促进区域密切交流合作和资源优化配置，加速产业梯度转移和经济转型升级，培育

壮大高铁与经济深度融合发展的高铁经济新业态。以高铁站区综合开发为载体，发展站区经济，引导和推动站区现代物流、商贸金融、电子商务、旅游餐饮等关联产业聚集和规模发展，努力形成品牌效应和规模效益。综合开发收益弥补铁路建设与运营。

（三）科学组织项目建设。按照规划确定的功能定位和建设标准，充分考虑工程条件和经济发展实际，尊重铁路技术特点和客观规律，合理把握建设时机，有序均衡推进项目实施。

“十三五”时期要服务支撑全面建成小康社会目标以及“三大战略”和脱贫攻坚，继续保持合理建设规模，既抓好在建项目尽快建成投产，又推动实施一批重大标志性项目。深入做好项目前期工作，加强技术经济综合比选，因地制宜选择经济适用的建设标准和建设方案，科学合理、公正客观地确定线路走向和站点设置，着力提高项目决策科学化水平。

（四）构建综合交通运输体系。发挥铁路比较优势和骨干作用，构建与公路、民航、水运等其他交通方式有机衔接的综合交通运输体系，统筹考虑运价调整、运营体制调整、财政支持、调动地方政府积极性等因素，推动协同发展，促进综合社会效益提升。加强铁路规划与城市总体规划、土地利用规划等的衔接，优化交通网络布局，统筹铁路与其他交通方式共用交通走廊、跨海、过江等通道资源。加强综合客运枢纽建设，强化铁路与城市公共交通、市域（郊）铁路、公路客运、机场等有效衔接，提高枢纽中转及集疏散效率。促进铁公水等多式联

运，大力发展铁路集装箱运输，实施铁路引入重要港口、公路货站和物流园区等工程，打通运输“前后一公里”，畅通网络微循环。

（五）强化人才科技支撑。贯彻落实国家创新驱动发展战略，主动对接《中国制造 2025》，加大基础研究和科研攻关，着力推进以高铁关键技术创新为重点的装备自主化及产业高端化集群发展，全面提升自主创新能力和产业高端化水平，积极推动铁路“走出去”。加强人才队伍和国家重点实验室等创新平台建设。同步推进“互联网+铁路”建设，完善公共信息服务平台，推进铁路与其他运输方式的公共服务信息共享，配套运用先进适用技术装备，发展智能化铁路，促进铁路运输、服务方式、经营模式等发展方式深刻变革，全面提升铁路现代化水平。

（六）提升可持续发展能力。研究化解铁路债务的有效措施，逐步改善铁路企业债务结构。加大力度盘活存量资产，加强土地资产评估等工作，落实国家支持铁路实施土地综合开发的政策，支持铁路企业对车站和线路用地一体规划，加强地上、地下空间的综合开发，提升增量资产收益。研究出台促进铁路运输业发展的指导意见，适应市场需求变化，发展高铁快运和零散货物快捷运输，发挥价格机制作用，大力开拓运输市场，全面提升服务水平，扩大产品和服务有效供给，增强铁路企业市场竞争力，加快向现代物流企业转型发展。深入挖掘潜力，改革经营体制，发挥市场力量，深入实施多元化经营战略，延

伸产业链和服务链，不断提升铁路经营效率效益。深化铁路企业改革，加快建立现代企业制度，推动市场化经营，强化内部管理，促进降本增效，增强内生动力与发展活力，发挥铁路总公司在铁路建设中的关键作用。牢固树立安全发展观念，强化安全管理，确保铁路持续安全稳定。

（七）健全规划实施机制。充分发挥中央、地方、企业积极性，进一步完善合作机制，拓展合作方式，形成铁路建设合力，营造铁路发展良好环境。不同地区、不同属性铁路建设项目实行分类投资建设。统筹考虑筹资能力和可持续性，尽早商定并合理分摊铁路建设出资比例，落实好出资主体责任。建立高效联动的协商工作机制，落实年度计划安排，明确责任分工，简化行政审批，确保规划有序实施和目标任务完成。要把军民融合发展的理念和要求贯穿铁路建设全过程，增强铁路基础设施建设对国防建设的整体支撑能力，提升国防交通保障水平。

（八）加强过程监管评估。修订完善铁路法律法规和技术规范体系，切实加强铁路行业监督管理，营造和维护公平有序的市场环境。强化规划指导作用，维护权威性和严肃性，不得随意变更规划内容，项目实施应严格按照国家有关审批程序办理。发展改革委同有关部门要加强跟踪指导、统筹协调，及时总结评估规划实施情况，协调解决有关问题，重大事项及时报告国务院。

五、环境影响评价和要求

（一）对规划的环境影响总体评价。本规划与“十三五”规划纲要和其他交通运输规划，以及《中共中央 国务院关于加快推进生态文明建设的意见》、《国家新型城镇化规划（2014-2020年）》、《全国主体功能区规划》、《节能中长期专项规划》等做了有效衔接，坚持绿色发展理念，注重提升资源、能效综合利用水平，较好地与各类环境敏感区相协调，对气环境、声环境和水环境的影响均在可控范围之内，对构建绿色综合交通运输体系、推进生态文明建设将发挥重要作用。

（二）预防和减轻不良环境影响的措施。一是坚持“保护优先、避让为主”的路网布设原则，加强对沿线环境敏感区保护。合理设计项目线路走向和场站选址，尽量利用既有交通廊道，避开基本农田保护区，避让水源地、自然保护区、风景名胜等环境敏感区域以及水土流失重点预防区和治理区。二是做好超前规划，国土、环保等部门提前介入，为项目勘察设计、预留建设用地等前期工作提供有力保障。加快研究制定增加耕地用于占补平衡和重大工程补充耕地国家统筹等办法，严控增量用地、优先利用存量，加强铁路建设工程及车站节能、节地设计，高效实施土地综合开发利用。发展先进适用的节能减排技术，加强新型智能、节能环保等技术装备的研发和应用，优化运输组织，提高运输效率。三是开展环境恢复和污染治理，做好地形、地貌、生态环境恢复和土地复垦工作；采取综合措施有效防治铁路沿线噪声、振动；做好水土保持等生态保护，加强生态恢复工程，注重景观恢复和铁路绿色通道建设；大力

推广采用环保新技术，促进废气、废水和固体废物的循环使用和综合利用。四是严格遵守环境保护相关法律法规，在中长期铁路网的规划和建设过程中切实落实环境影响评价制度。

- 附图： 1. 中长期铁路网规划图
2. 中长期高速铁路网规划图

中长期铁路网规划图



中长期高速铁路网规划图

