

推动长江经济带发展领导小组办公室文件

第 72 号

关于印发《推动长江经济带沿江高铁通道建设 实施方案》的通知

领导小组各成员单位，有关部门、单位：

《推动长江经济带沿江高铁通道建设实施方案》已经推动长江经济带发展领导小组批准同意，现印发你们，请认真贯彻落实。重大进展情况请及时报送领导小组办公室。

附件：推动长江经济带沿江高铁通道建设实施方案

推动长江经济带发展领导小组办公室

2018年7月17日

办公室

附件

推动长江经济带沿江高铁通道建设实施方案

长江沿线是我国经济发展程度较高的区域，连接长三角、长江中游和成渝三大城市群，是最具发展活力、最有发展潜力的区域，同时也是我国主要生态廊道。沿江高铁通道是国家高速铁路网“八纵八横”主通道之一，尽快贯通形成高标准高质量的沿江高铁通道，对长江经济带综合立体交通走廊和生态廊道建设等具有重要意义。为深入贯彻落实党中央、国务院关于推动长江经济带发展的重大战略部署，深入推进实施《长江经济带发展规划纲要》，结合长江沿线高铁规划建设实际，制定本方案。

一、沿江铁路通道发展基础

（一）通道现状

沿江铁路通道主要由沿江铁路客运通道和沿江铁路货运通道组成。

1. 客运方面

既有沿江铁路客运通道为沪汉蓉铁路，自成都、重庆经宜昌、武汉、合肥、南京至上海，横跨长江经济带，全长 1991 公里，标准 160~350 公里/小时不等，旅行时间 12.2 小时。2016 年最大断面客流密度：武汉以东合宁段为 2313 万人、沪宁段为 7536 万人，武

汉以西汉宜段为 2073 万人、成渝段为 2400 万人。

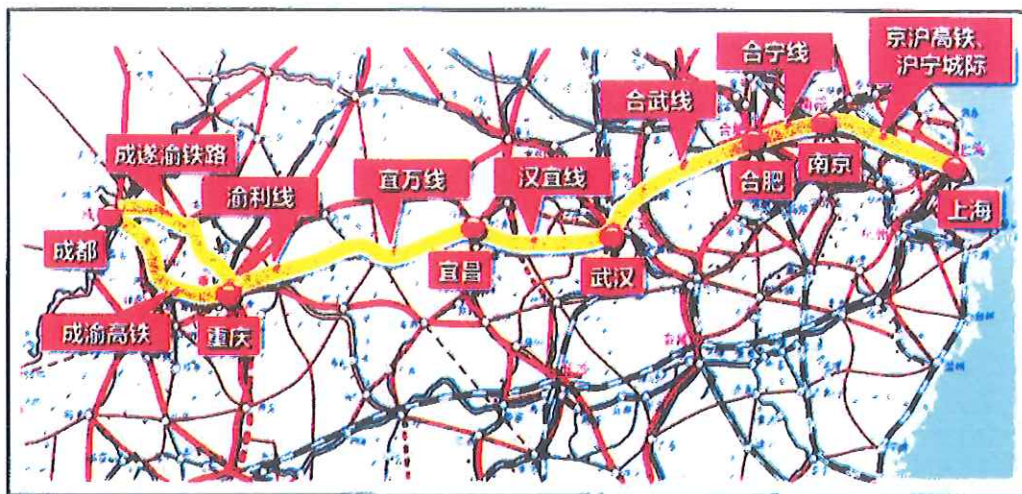


图 1 沿江铁路客运通道线路构成

2. 货运方面

沿江铁路货运通道主要包括：武汉以东由京沪线、宁芜铜线、铜九线、武九线构成；武汉以西分为南、北两通道，北通道由汉丹线、襄渝线、达成线构成，南通道由长荆线、焦柳线荆鸦段、鸦宜线、宜万线、达万线构成。此外，合武、合宁、汉宜、渝利铁路设计为客货共线铁路，但至今均未开通货运。

沿江铁路货运以大宗物资、矿建、粮食、集装箱为主。2016 年最大断面货流密度：重庆至宜昌段（襄渝线、宜万线）为 4873 万吨、宜昌至武汉段（汉丹线、长荆线）为 3644 万吨、武汉至九江段（武九线）为 2051 万吨、九江至南京段（宁芜线）为 1629 万吨、南京至上海段（京沪线）为 1761 万吨，局部区段能力趋于饱和。

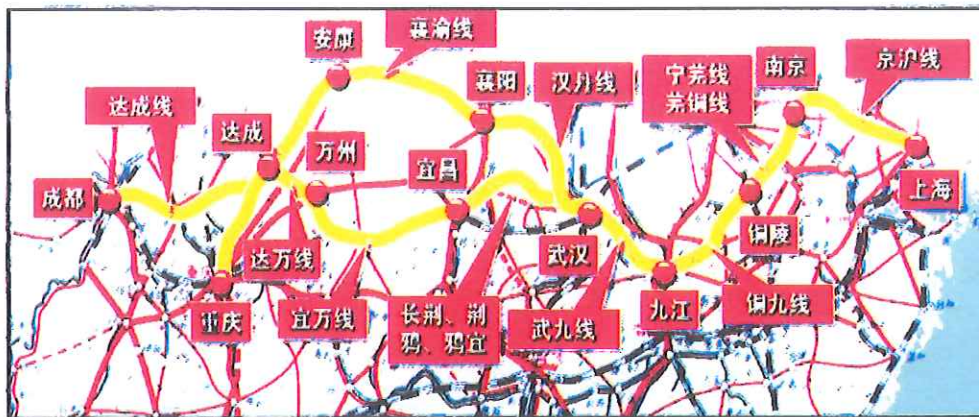


图 2 沿江铁路货运通道线路构成

(二) 突出问题

根据《中长期铁路网规划》，沿江通道指上海—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。目前，沿江铁路通道存在问题是标准不一、能力不足，铁路技术经济优势和通道整体能力未得到充分发挥，不符合国家高铁主通道的定位，对实施长江经济带发展战略支撑不足。

一是技术标准不适应客货运输需求。沿江铁路全线总体技术标准较低、差异较大，其中合宁、合武为 250 公里/小时，汉宜、渝利为 200 公里/小时，宜万为 160 公里/小时。目前，沿江铁路运行时间长、运输服务质量低，重庆至上海耗时 10~13 小时，武汉至上海耗时 5~6 小时，难以满足沿江城市群间快速直达的运输需求。

二是既有铁路货运功能未得到有效利用。沿江铁路渝利、宜万、汉宜、合武、合宁段在原设计中有货运功能，并规划为双层集装箱

通道，但由于沿江客运需求旺盛、运输安全、货运配套设施不完善以及运输组织等原因，除宜万线办理极少量的货运外，其他线路均没有办理货运，资产效益未有效发挥。

三是铁路运输比较优势发挥不足。沿江铁路没有发挥骨干运输和绿色低碳的优势，对沿线社会经济带动不足。从客运看，公路市场份额占比远大于铁路，部分路段客运能力紧张，适宜铁路运输的区段铁路市场份额也低于民航。从货运看，沿江铁路货运绕行远、成本高，沿江铁路货运重庆至南京间需多绕行 560 公里，大量货运需求转移到公路，没有发挥铁路环保的技术优势。此外，铁水联运发展滞后，铁路对疏解三峡枢纽运输瓶颈制约支撑不足。

二、规划建设沿江高铁通道的重要意义

规划建设高标准高质量沿江高铁通道是贯彻落实《长江经济带发展规划纲要》的重要举措，是长江经济带综合立体交通走廊建设的重要组成部分，有利于长三角、长江中游、成渝城市群高速联通，促进区域经济社会协调发展，满足人民群众出行需求。

（一）规划建设沿江高铁通道是构建沿江绿色发展轴的必然要求

习近平总书记在深入推动长江经济带发展座谈会上指出：“正确把握生态环境保护和经济发展的关系，探索协同推进生态优先和绿色发展新路子”。高速铁路运能大、效率高、排放少、占地省，高起点、高水平规划建设沿江高铁通道，是贯彻落实习近平总书记

重要指示精神，建设长江经济带绿色交通走廊，打造长江经济带绿色生态廊道的重要举措。

（二）规划建设沿江高铁通道是完善综合立体交通走廊的重点任务

规划建设沿江高铁通道可补强长江经济带北翼高铁短板，充分发挥高铁的比较优势和效率，优化客运市场结构；释放既有线运能，为源头运输、翻坝运输提供条件，增强三峡过坝运输能力，有效分流三峡过坝压力，形成衔接高效、安全便捷、绿色低碳的综合立体交通走廊。

（三）规划建设沿江高铁通道是支撑引领新型城镇化发展的重要举措

高水平的城镇化，需要高质量的交通基础设施作支撑。沿江高铁通道形成后，成都、重庆至上海旅行时间分别缩短至 6.8、5.3 小时，将实现长三角、长江中游、成渝三大城市群及上海、武汉、重庆、成都等国家中心城市的高速联通，对支撑引领沿江高质量的新型城镇化发展具有重要意义。

三、总体思路和基本原则

（一）总体思路

全面贯彻习近平新时代中国特色社会主义思想 and 党的十九大决策部署，牢固树立和贯彻落实新发展理念，按照高质量发展的要求，深入推进实施《长江经济带发展规划纲要》，围绕畅通长江大

动脉，高起点规划建设高标准高质量的東西向沿江高铁动脉，加快沿江铁路通道能力紧张区段和规划缺失区段建设步伐，释放普速铁路货运能力，加强多种运输方式协同配合，有效疏解三峡水运枢纽瓶颈，提升沿江通道运输品质和效率，为长江经济带发展提供有力支撑。

（二）基本原则

统筹规划，合理布局。统筹既有、规划和近、远期通道能力需求及适应情况，强化与国土空间规划对接，构建高标准沿江高铁通道，提供多路径、多层次运输服务，促进水运与铁路运输合理分工。

有序推进，重点突破。着眼沿江客运需求，加快推进长江经济带铁路网络建设，以构建高标准高质量沿江高铁通道为重点，加快实施一批关键性控制项目，尽快提高通道运输能力。

绿色低碳，集约发展。加强建设项目生态环境影响研究论证，审慎对待环境敏感区域，节约集约利用土地、通道等资源，打造沿江高铁绿色走廊，推进高铁车站及周边区域合理开发建设。

四、实施方案

（一）规划方案

规划新建成都、重庆至上海沿江高铁通道，主要经由成都、重庆、宜昌、武汉、合肥、南京至上海。其中，新建成达万高铁 473 公里、渝宜高铁 514 公里、渝万高铁 247 公里、郑万高铁 244 公里、宜昌至郑万高铁联络线 101 公里、汉宜高铁 302 公里、合武高铁 325

公里、合宁高铁 155 公里、沪宁高铁 298 公里、商合杭高铁 330 公里、湖苏沪高铁 164 公里、北沿江高铁 440 公里。结合沿江高铁建设时机，提出“三步走”方案。

第一阶段：2022 年前，沿江高铁通道由成都、重庆—万州—襄阳—武汉—合肥—南京—上海的“350+250”公里/小时高铁构成，建成武十高铁、郑万高铁、商合杭高铁，利用既有成渝高铁、渝万铁路、合武铁路、合宁铁路、沪宁城际，成都、重庆至上海运营里程分别为 2112、1793 公里，旅行时间分别由现状的 12.2、10.7 小时缩减至 10.4、8.9 小时。

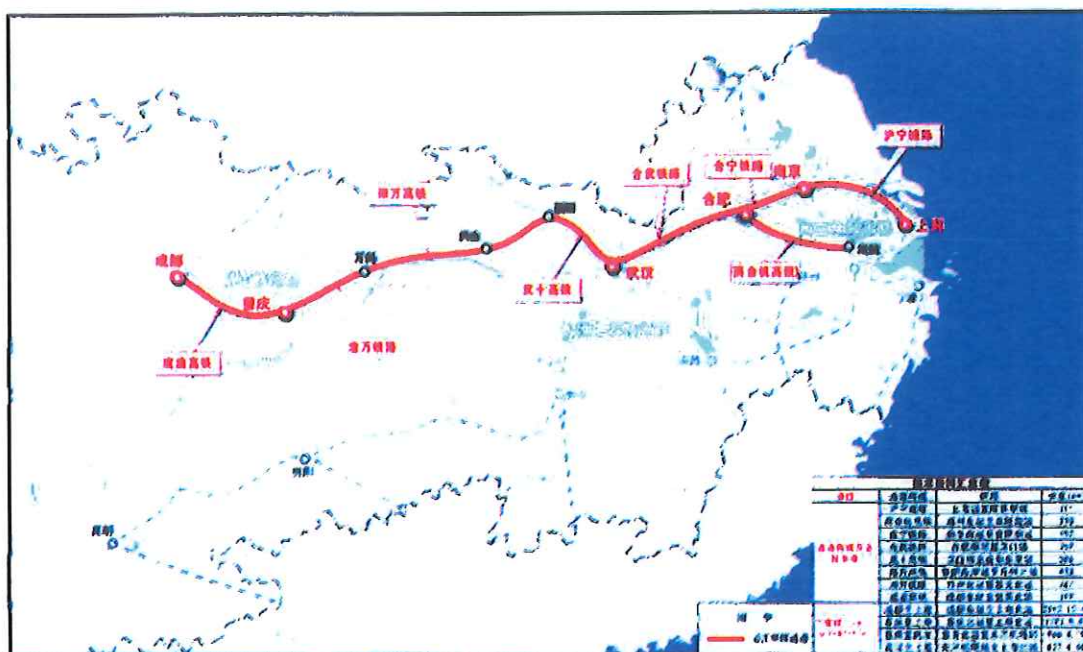


图 3 第一阶段规划示意图

第二阶段：2025 年前，沿江高铁通道由成都、重庆—万州—宜昌—荆门—武汉—合肥—南京—上海高铁构成，建成成达万高铁、渝万高铁、宜昌至郑万高铁联络线、汉宜高铁、合武高铁、合宁高

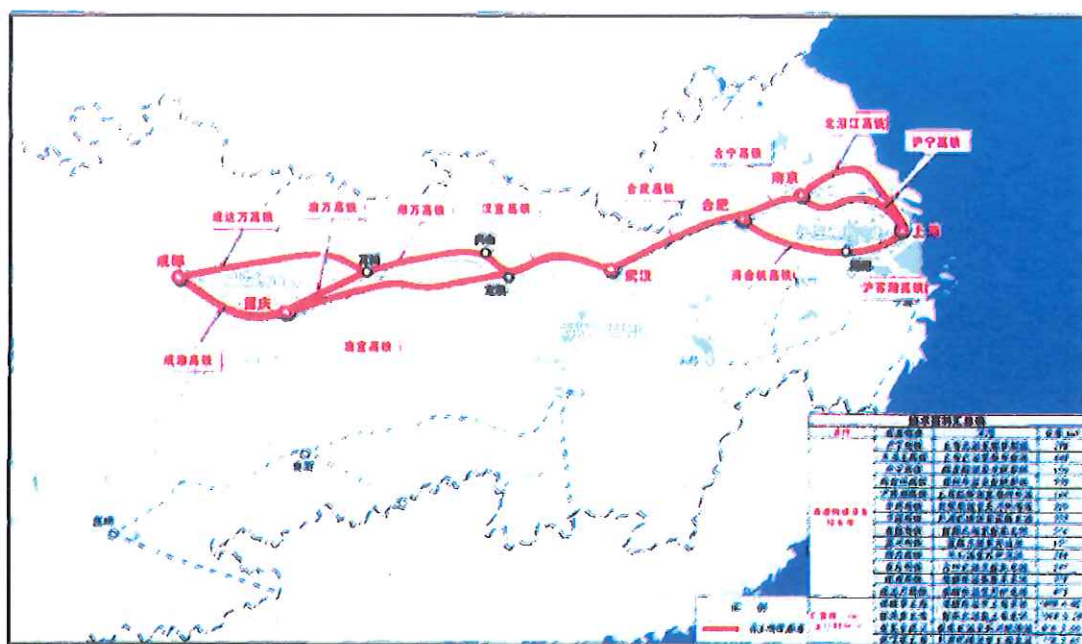


图 5 最终目标规划示意图

(二) “十三五” 建设安排

沪宁高铁（南沿江高铁）：2018 年开工，2025 年前建成。

湖苏沪高铁：2018 年开工，2025 年前建成。

北沿江高铁：力争“十三五”开工，2025 年前建成。

合宁高铁：“十三五”开工，2025 年前建成。

合武高铁：力争“十三五”开工，2025 年前建成。

汉宜高铁：“十三五”开工，2025 年前建成。

宜昌至郑万高铁联络线：“十三五”开工，2025 年前建成。

成达万高铁：“十三五”开工，2025 年前建成。

渝万高铁：“十三五”开工，2025 年前建成。

(三) 实施效果

规划沿江高铁通道全线贯通后，成都、重庆至上海全程旅行时

间将由目前的 12.2、10.7 小时缩减至 6.8、5.3 小时，缩减约一半；成都、重庆至武汉的旅行时间将由目前的 7.5、5.9 小时缩减至 4.3、2.7 小时，武汉至上海旅行时间将由目前的 4.8 小时缩减至 2.6 小时，极大地缩短沿江各主要城市间的时空距离。

五、保障措施

（一）加强组织领导。各有关部门、单位和地方切实加强领导，完善工作机制，统筹组织和督促落实沿江高铁通道建设各项工作任务，合力推进解决重大问题，争取尽快取得成效。

（二）强化分工协作。细化规划任务，明确有关部门和地方责任分工，落实责任，强化协作，重点工作要制定专项推进方案，确保工作任务高质量按期完成。相关部门协同配合，铁水联动，统筹研究水运、公路、铁路运输等相关配套政策，提高沿江铁路货运价格竞争力，有效分流三峡枢纽货物过闸运量。

（三）有序推进项目。相关项目将结合“十三五”规划中期评估调整纳入相关规划后按程序报批，目前要抓紧推进前期工作，要尊重铁路发展规律和区域经济社会发展实际，统筹运输需求有序推进项目实施，强化铁路与其他运输方式的有效衔接和合理分工，及时总结评估实施情况。

（四）拓宽资金渠道。加大对沿江高铁通道项目建设支持力度，鼓励包括民营资本在内的社会资本投资铁路建设，支持符合条件的企业通过发行债券等方式多渠道筹措铁路建设资金。

（五）防范债务风险。坚持量力而行、分步实施，严格落实建设资金，不得以各类债务性资金作为项目资本金，严控地方政府债务，涉及财政出资的应分年度纳入地方财政预算支出计划，确保不因项目建设新增地方政府债务。