文章编号：2097-5899(2026)05-0016-08　　中图分类号：U294.1　　文献标识码：A
DOI：10.16669/j.cnki.issn.2097-5899.202512080001
引用格式：王海洋，周覃龙. 重庆铁路枢纽通道规划建设方案[J]. 铁路物流，2026，44(5)：16-23.
WANG Haiyang，ZHOU Qinlong. Planning and Construction Scheme for Chongqing Railway Hub Corridors[J]. Railway Logistics，2026，44(5)：16-23.

重庆铁路枢纽通道规划建设方案

王海洋[1]，周覃龙[2]

(1. 中铁二院重庆勘察设计研究院有限责任公司 线站路处，重庆　400023；2. 中铁二院工程集团有限责任公司 技术中心，四川 成都　610036)

摘　要：重庆凭借地处“一带一路”倡议和长江经济带联结点的独特区位，可更好发挥重庆铁路枢纽承东启西、连接南北、通江达海的桥梁和纽带作用。通过阐述重庆铁路枢纽对外客货运通道现状，指出存在骨干高速铁路通道在枢纽内标准较低、已建成的部分货运铁路未发挥货运功能等问题，结合路网规划、城市总体规划布局等因素，提出规划建设北碚南—重庆西段工程、九龙坡—重庆东直通线、沪渝蓉高速铁路重庆北—长寿北段、遂渝城际铁路等客运通道规划建设方案，以及中欧班列、西部陆海新通道、沿江货运通道等货运通道规划建设方案，完善枢纽对外通道短板，保障枢纽对外通道顺畅，提升通道运输效率。

关键词：重庆枢纽；客运通道；货运通道；存在问题；建议措施

重庆作为我国中西部地区唯一的直辖市，地处西南内陆，“三纵二横”国家高速铁路网、“一带一路”倡议、中欧班列、西部陆海新通道等国家战略通道交汇，可更好发挥承东启西、连接南北、通江达海的桥梁和纽带作用，具备打造为国际门户枢纽城市和内陆开放高地的优势。本研究按照问题导向、需求导向、目标导向原则，系统梳理重庆铁路枢纽客货运通道存在的问题，完善枢纽对外通道短板，有助于提升通道品质和运输效率[1]。

1　重庆铁路枢纽通道概况

1.1　重庆铁路枢纽现状

重庆铁路枢纽作为我国19个全国铁路综合枢纽之一，随着枢纽东环铁路(磨心坡—珞璜南)、渝昆高速铁路(重庆—宜宾段)、渝厦高速铁路重庆段(重庆东—黔江)等项目陆续建成开通，已形成“一环十二干线多联线”大型环型放射状铁路枢纽。重庆枢纽规划范围为北起襄渝铁路(襄阳—重庆西)三汇坝站(含)，南至川黔铁路(重庆西—贵阳)三江站(含)，东至渝怀铁路(重庆北—怀化)涪陵站(含)、渝利铁路(重庆北—利川)和渝万高速铁路(重庆东—万州北)涪陵北站(含)，西至成渝铁路(成都—重庆)峰高铺站(含)。枢纽在建项目有渝万、西渝(西安—重庆西)、成渝中线(成都—重庆北)、宜涪(重庆北—宜昌北)等高速铁路，计划在2027—2030年陆续建成投运，逐步形成“四主多辅”的客运格局和“1+4+12”三级物流节点的货运体系。重庆枢纽现状总平面示意图如图1所示。

1.2　存在问题分析

中国国家铁路集团有限公司发展和改革部开展新一轮枢纽总图修编工作，对接国家战略需求、适应城市总体规划布局，推动重庆枢纽打造为国际综合交通枢纽，实现枢纽通道顺畅、提升品质、点线协调，更好发挥重庆枢纽承东启西、连接南北、通江达海的桥梁和纽带作用。但面临以下主要问题需要解决[2]。

(1) 骨干高速铁路通道在枢纽内标准较低。国家“三纵两横”高速铁路通道和重庆市规划“米”型高速

收稿日期：2025-12-08
通信作者：周覃龙(1970—)，男，重庆人，中铁二院工程集团有限责任公司技术中心正高级工程师。

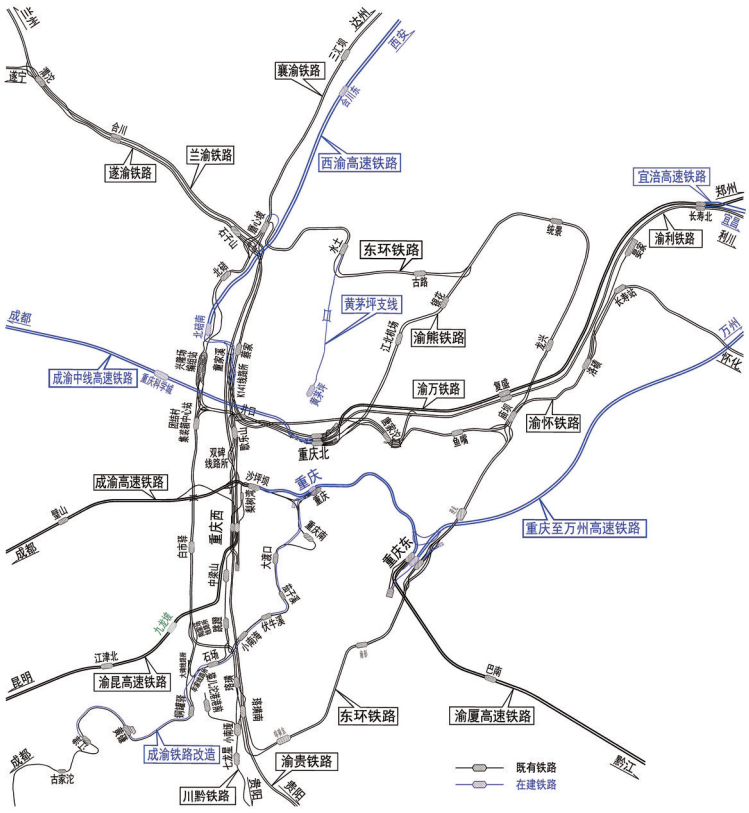


图1　重庆枢纽现状总平面示意图

Fig.1　Overall layout of existing Chongqing Railway Hub

铁路网的骨架基本建成，但骨干高速铁路通道在枢纽内利用低等级的线路，运输时分长，影响通道运营品质。未构建枢纽内快捷直通径路，导致部分共用区段能力紧张，并存在枢纽南向和西北向高速铁路通道等级较低等问题。

（2）已建成的部分货运铁路未发挥货运功能。国家在重庆布局沿江货运通道和西部陆海新通道等战略货运通道，虽然基本构建完成，但存在已建部分铁路无法发挥货运功能问题，致使货运绕行距离远，部分线路区段能力紧张，运输效率较低[3]。

2　客运通道规划建设方案

针对枢纽客运通道存在的问题，推动北碚南—重庆西段工程纳入渝贵高速铁路同步实施，形成包海(包头—海口)、京昆高速铁路(北京—昆明)通道枢纽内快捷直通径路；规划建设九龙坡—重庆东直通线，形成渝昆、渝贵高速铁路与渝万高速铁路实现高效直连的快速通道；规划建设沪渝蓉高速铁路(上海宝山—成都)重庆北—长寿北段，形成沿江高标准高速铁路通道；规划建设遂渝城际铁路(沙坪坝—遂宁高新)形成“米”型西北向高速铁路通道，构建国家兰(西)广(兰州西—广州南)经重庆的快捷高速铁路通道[4]。重庆枢纽客运通道优化示意图如图2所示。

2.1　推动北碚南—重庆西段工程纳入渝贵高速铁路同步实施，畅通干线通道

（1）现状及问题。在建西渝高速铁路正线修建至北碚南站，北碚南—重庆西站段工程按预留考虑，设联络线利用既有铁路引入重庆西和重庆北站。京昆、包海通道需利用枢纽低等级线路，北碚南站—重庆西站渝昆场区段(长度32.5 km)运营时分31 min，高峰时刻开行对数受限，国家干线通道服务水平较低。

（2）建设必要性。一是本项目是完善西部陆海新通道的重要基础设施，是构建“八纵八横”之包(银)海、兰(西)广高速铁路主通道的关键区段，是渝贵通道中的客运骨干线，是国家“十四五”铁路发展规划的重要线路之一。二是修建本项目有助于西渝至渝昆、渝贵高速铁路在重庆枢纽内顺直快捷连通，解决重庆枢纽成为高速铁路大通道卡脖子问题。三是本线可实现京昆、包海通道在重庆枢纽内径直贯通，避免京昆通道和包海通道绕行枢纽童西线(童家湾—重庆西)和井西线(井

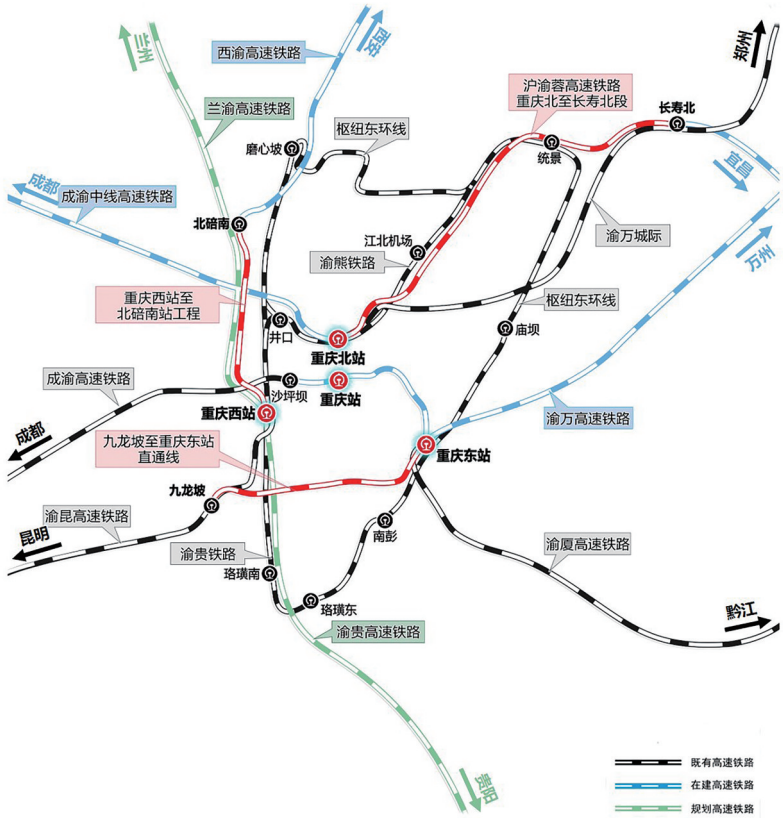


图2　重庆枢纽客运通道优化示意图

Fig.2　Passenger corridor optimization plan of Chongqing hub

口—重庆西)区段等低等级线路，增强枢纽运输组织灵活性、强化通道韧性。四是可充分发挥重庆西站主要客站功能，现有重庆西站车场规模增加开行列车对数已非常困难，需新建西渝贵场和北碚南—重庆西联络线工程，可进一步促进重庆西站开行上量。

（3）建设方案。拟将北碚南经重庆西至华福线路所区段工程纳入规划的渝贵高速铁路同步实施，该区段北碚南—重庆西—华福线路所长度38 km，其中北碚南—重庆西段长度29.3 km。渝贵高速铁路引入枢纽方案示意图如图3所示。

（4）实施效果。可实现京昆、包海高速铁路通道在枢纽内350 km/h标准高速直通[5]，分别节约时分

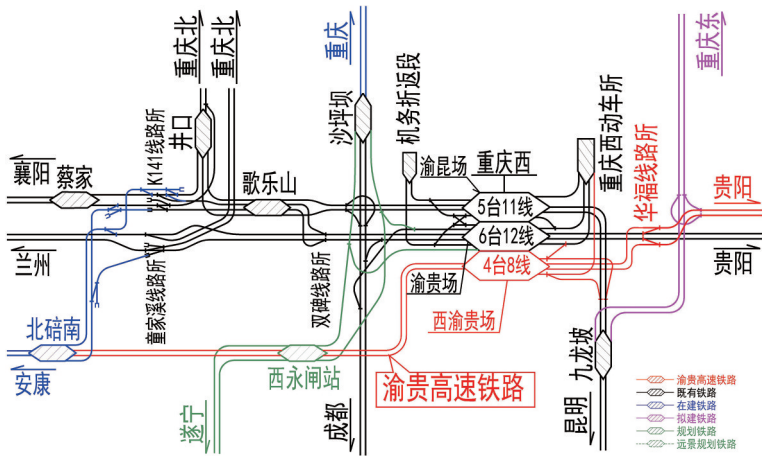


图3　渝贵高速铁路引入枢纽方案示意图

Fig.3　Plan for introducing Chongqing-Guiyang High Speed Railway into Chongqing Railway Hub

20 min 和 10 min；可缓解重庆西站渝昆场、渝贵场能力紧张问题，助力重庆西站动车上量，同时可构建南向高标准高速铁路通道，补齐枢纽南向高速铁路短板。

2.2　规划建设九龙坡—重庆东直通线，构建枢纽内高速铁路直向通道

（1）现状及问题。重庆东站渝万场规模为 6 台 12 线，车场能力极为富裕，缺乏必要运输径路导致主要客运站无法互联互通，枢纽客站作业失衡、忙闲不均，重庆东站区位优势未得到充分发挥。京昆和包海通道至重庆东站缺乏直通径路，京昆和包海高速铁路通道需绕行枢纽低等级线路。

（2）建设必要性。一是本项目是重庆枢纽渝昆、渝贵与渝万高速铁路实现快速直连的枢纽联络线，是国家“十四五”铁路发展规划的重要线路之一。二是本项目是京昆、包(银)海 2 大通道的重要组成部分，是融入国家“八纵八横”京昆、包海在重庆枢纽内的快捷通道。三是可充分利用重庆东站衔接能力，满足渝昆、渝贵高速铁路多点发车要求，减少渝昆、渝贵与渝万高速铁路跨线列车枢纽内绕行时间和距离，减少长途旅客列车枢纽内绕行。四是可以缓解重庆西至重庆北区段堵点，畅通枢纽，提升出渝通道运输质量，增强枢纽运输组织灵活性。

（3）建设方案。拟规划建设九龙坡—重庆东直通线，使重庆东站快捷连通渝昆高速铁路和规划渝贵高速铁路。线路自渝昆高速铁路九龙坡车站引出，向东沿华福路隧道穿越中梁山，上跨既有渝贵铁路，以隧道形式下穿长江进入巴南区域内，穿南山后接入重庆东站渝万场，新建线路长度 32.26 km，设渝贵高速铁路联络线 6.47 km(单线)[6]。九龙坡—重庆东直通线走向示意图如图 4 所示。

（4）实施效果。重庆东站可承接渝昆、渝贵高速铁路始发及通过车，均衡枢纽客运作业量，提升重庆东站区位优势；实现渝昆、渝贵与渝万高速铁路在枢纽顺直快捷连通径路，可节约郑渝昆通道绕行枢纽时分 40 min，提升通道运输品质。

2.3　规划建设沪渝蓉高速铁路重庆北—长寿北段，形成枢纽内高标准沿江高速铁路通道

（1）现状及问题。在建宜涪高速铁路正线修建至长寿北，通过联络线接入渝万铁路长寿北站，利用既有渝万铁路通道引入重庆北站，重庆北—长寿北段按预留设计。根据运量预测及开行方案，该区段开行列车近期为 137 对/d，区段能力利用率为 94%，能力紧张；远期为 169 对/d，区段能力利用率 117%，能力不足；且存在技术标准偏低问题，利用区段线路技术标准为 250 km/h，逐渐成为沿江高速铁路通道堵点和卡点。

（2）建设必要性。一是本项目是我国“八纵八横”沿江高速铁路通道的重要组成部分，有助于形成枢纽内高标准沿江高速铁路通道。二是有效破除沪渝蓉高速铁路(上海宝山—成都)主通道重庆北—长寿北段时速 250 km/h 瓶颈制约，全面构建高标准沿江高速铁路大通道，区间运行时间可缩短约 5 min、时效性提升 28%。三是可完善重庆江北国际机场铁路集疏运体系，显著提升江北机场的空铁联运辐射范围，增强机场客

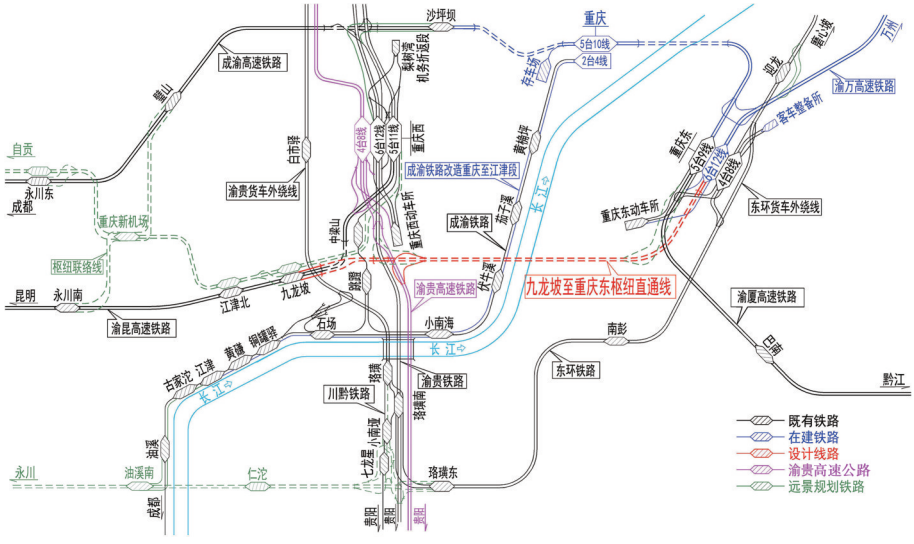


图 4　九龙坡—重庆东直通线走向示意图

Fig.4　Alignment of Jiulongpo–Chongqingdong direct line

流吸引力，打造空铁联运枢纽，助力成渝世界级机场群建设。四是可释放同通道渝万铁路、渝利铁路等既有线路能力，以满足重庆中心城区至渝东新城公交化客流需求。

（3）建设方案。拟规划建设沪渝蓉高速铁路重庆北—长寿北段工程，构建枢纽内高标准沿江高速铁路通道。线路自宜涪高速铁路预留陈家坡线路所引出，跨渝万铁路在长寿北站北侧新建沪渝蓉高速铁路车场，出站后向西穿明月山、铜锣山后转向南，在内环白杨沟立交附近采用换边引入重庆北站渝万场。该方案新建线路长 60.95 km，速度目标值为 350 km/h[7]。沪渝蓉高速铁路重庆北—长寿北走向示意图如图 5 所示。

（4）实施效果。解决沪渝蓉高速铁路利用渝万铁路共用区段的能力瓶颈；实现沿江高速铁路全线 350 km/h 高标准贯通，提高干线通道运输品质；连通江北机场实现空铁联运，扩大辐射渝东片区。

2.4　规划建设遂渝城际铁路，构建兰(西)广高标准高速铁路通道

（1）现状及问题。重庆“米”型高速铁路网西北向通道现状为兰渝铁路(兰州—重庆北)，存在动车组与普货车辆混行，限制其货运能力发挥，导致部分货车经襄渝、西康铁路(西安—安康)绕行，物流成本较高。北西向缺乏高标准客运通道，客运时效性较差，与重庆中长期铁路网规划所提出的“3 h 周边省会城市”目标相差甚远。

（2）建设必要性。一是本项目是《成渝地区双城经济圈多层次轨道交通规划》(发改基础〔2021〕1788 号)的近期规划城际铁路，定位为一条以城际客流为主、兼顾通道长途及区际旅游客流的高速铁路区域连接线。二是本项目可优化西北、川西北、绵遂地区南下客运通道，通过与绵遂内(绵阳—内江北)、川青铁路(成都东—西宁)相连，构建西部地区纵向快捷客运通道，兰州—重庆的旅行时间可由经兰渝铁路的 7.2 h 缩短至 5.6 h，大幅改善西北地区居民南下出行质量和效率。三是可完善成渝双城城际铁路网，提升居民出行质量。本项目是成渝地区双城经济圈城际线网的重要组成，线路串联了重庆都市圈与南遂广城镇密集区，通过与绵阳至遂宁至内江、南充至广安、南充至巴中等铁路构筑成渝地区双城经济圈城际铁路主骨架，为城市群居民提供更为优质的出行体验。

（3）建设方案。规划建设渝遂城际铁路(沙坪坝—遂宁高新)和在建绵遂内、川青、兰合铁路(合作—西固城)，构建经重庆快捷高标准兰(西)广高速铁路通道。线路自沙坪坝站引出，穿中梁山与渝贵高速铁路设西永闸站，出站后沿中梁山西侧北上，下穿兴隆场编组站，并行成渝中线重庆科学城站并站分场设置，出站后沿成渝中线通道引入铜梁区、潼南区，接入绵遂内铁路遂宁高新站，新建线路长度 152.212 km，设计标准为 250 km/h 高速铁路[8]。遂渝城际引入重庆枢纽方案示意图如图 6 所示。

（4）实施效果。项目作为兰(西)广高速铁路通道的重要组成部分，高效连接重庆、兰州西部地区两大核心城市，补强了兰渝间缺乏高速铁路连接的短板，可提升兰(西)广高速铁路通道北段技术标准，优化西部地区纵向客运通道，释放兰渝铁路货运能力，提升中欧班列(成渝)运行水平和运营效率。

3　货运通道规划建设方案

细化分析中欧班列通道、西部陆海新通道、沿江货运通道等战略通道存在的问题，提出具体解决措施建议，提升枢纽对外货运通道能力及运输效率。

3.1　中欧班列通道

（1）现状及问题。2024 年重庆枢纽中欧班列开行 2 032 列，到发货物 22.46 万 TEU。现状中欧班列主要运输径路为兰渝铁路，其中川渝段为设计时速 200 km 的客货共线铁路，2024 年运营旅客列车 21 对/d(其中动力分散型动车组 5 对/d)，货物列车 23 对/d。受制于动力分散型动车组与货物列车按区间不交汇运输技术政



图 5　沪渝蓉高速铁路重庆北—长寿北走向示意图

Fig.5　Alignment of Shanghai–Chongqing–Chengdu High Speed Railway (Chongqingbei–Changshoubei section)

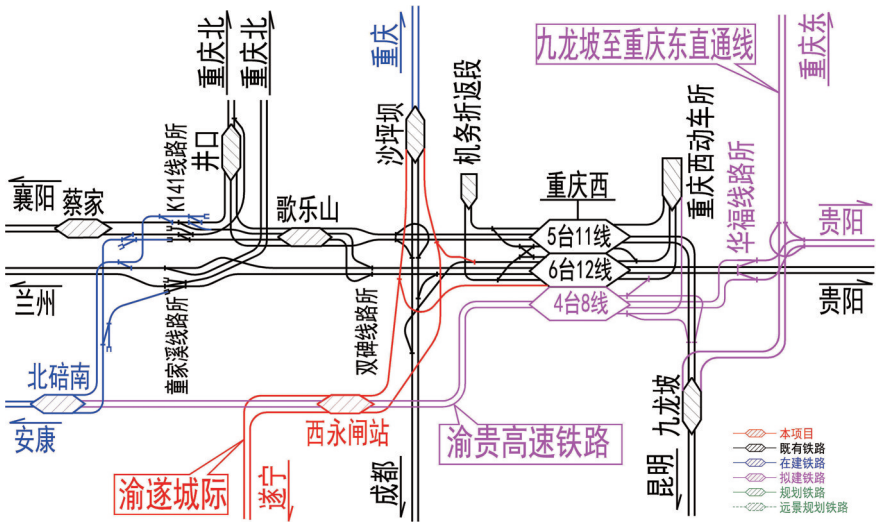


图6　遂渝城际引入重庆枢纽方案示意图

Fig.6　Plan for introducing Suining–Chongqing intercity railway into Chongqing Railway Hub

策要求，货物列车仅能在夜间及旅客列车平峰时段开行，限制其货运能力发挥，加之国家规划7 000万t/a疆煤入渝需求，兰渝线能力无法满足运输需求。

（2）建议措施。通过规划建设遂渝城际铁路与在建绵遂内、川青、兰合铁路，构建兰渝通道高标准客运通道，实现兰(西)广通道重庆和兰州高效连接，优化兰渝通道货运分工，实现兰渝铁路客货分线，可释放兰渝铁路货运能力，实现国家规划7 000万t/a疆煤入渝运输通道需求，提升中欧班列(成渝)运行水平和运营效率。中欧班列通道示意图如图7所示。

3.2　西部陆海新通道

（1）现状及问题。2024年重庆枢纽西部陆海新通道班列开行2 995列，到发货物运量为20.83万TEU。目前西部陆海新通道的东通道，即渝怀铁路技术标准和运能均满足运输需求；中通道受制于川黔线和黔桂铁路(龙里—柳州)单线技术标准低，能力趋于饱和，迫切需要打通通道运输堵点。

（2）建议措施。通过规划建设渝贵高速铁路，实现渝贵通道客货分线，恢复既有渝贵铁路货运功能，作为西部陆海新通道中通道重要组成部分，提升通道

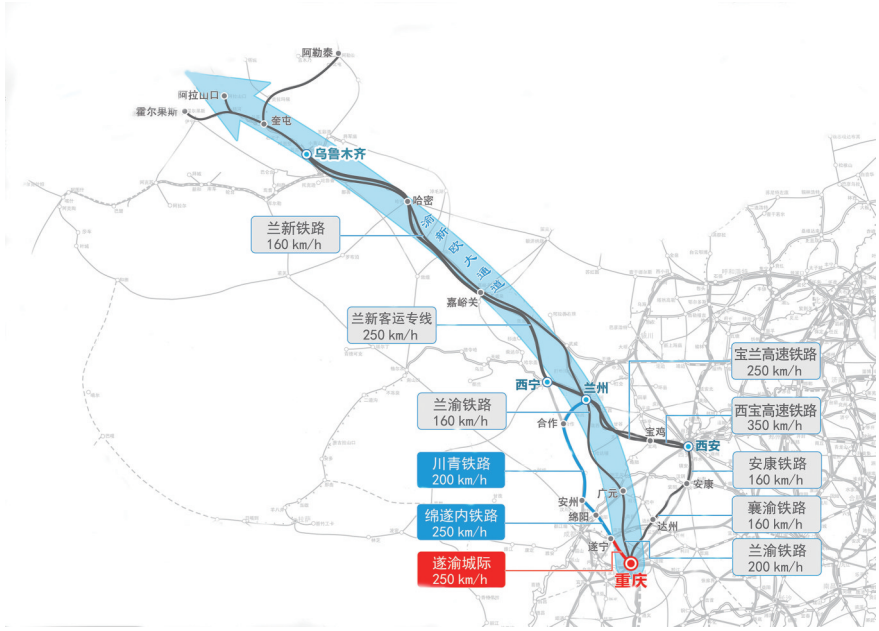


图7　中欧班列通道示意图

Fig.7　China Railway Express corridor

线路技术标准，打通通道堵点，提升西部陆海新通道中通道运输效率[9]。西部陆海新通道铁路布局规划示意图如图8所示。

3.3　沿江货运通道

（1）现状及问题。沿江方向渝利铁路为客货共线铁路，但运营以来沿江客运需求旺盛，出于保障运输安全的考虑，以及货运配套设施不完善等，渝利铁路暂未发挥货运功能。重庆至沿江方向的货物主要经由襄渝、渝怀线运输，以重庆—武汉段为例，经襄渝线至武汉需绕行335 km、增加10 h，运输费用高，效率低。

（2）建议措施。在建沪渝蓉高速铁路建成开通运营后，既有渝利铁路将逐步恢复货运功能，作为沿江货运主通道，补强沿江铁路货运短板，构建川渝地区货运东出骨干通道，减少货物绕行，提高运输效率，缓解襄渝铁路能力紧张问题[10]。沿江货运铁路示意图如图9所示。

4　结束语

通过梳理枢纽客货运通道现状及问题，提出解决措施建议方案，补齐通道短板[11-12]。构建重庆市“米”型高速铁路网，畅通枢纽对外高速铁路大通道，提高通道服务品质，实现“136”小时高速铁路出行圈目

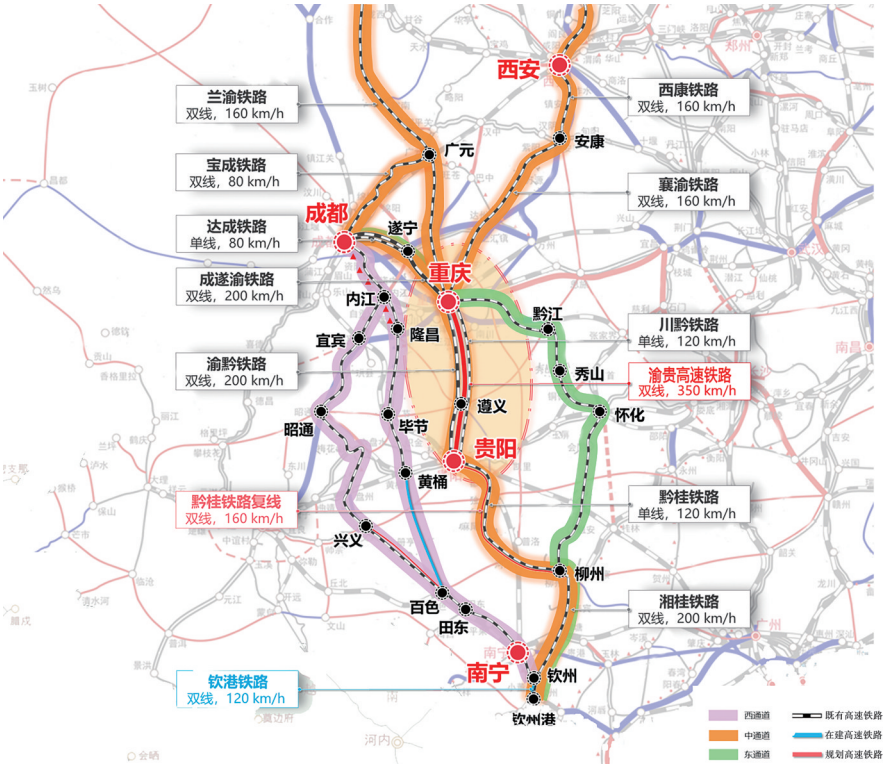


图8　西部陆海新通道铁路布局规划示意图

Fig.8　Railway layout plan for New Western Land-Sea Corridor



图9　沿江货运铁路示意图

Fig.9　Yangtze River freight railway

标；恢复渝利渝贵铁路货运功能，实现通道客货分线，畅通对外货运通道，提升通道运输效率，更好发挥重庆枢纽在国家网路中承东启西、连接南北、通江达海的桥梁和纽带作用。

参考文献：

[1] 中国铁路总公司，重庆市人民政府. 重庆枢纽总图规划(2016—2030年)[A]. 北京：中国铁路总公司，重庆市人民政府，2016.

[2] 中铁二院工程集团有限责任公司. 重庆枢纽总图规划研究修编总说明书[R]. 成都：中铁二院工程集团有限责任公司，2025.

[3] 中华人民共和国交通运输部，中华人民共和国国家发展和改革委员会. 交通物流降本提质增效行动计划[A]. 北京：中华人民共和国交通运输部，中华人民共和国国家发展和改革委员会，2024.

[4] 重庆市人民政府办公厅. 重庆市铁路建设“十四五”规划(2021—2025年)暨中长期规划(2021—2035年)[A]. 重庆：重庆市人民政府办公厅，2021.

[5] 中铁二院工程集团有限责任公司. 新建重庆至贵阳高速铁路预可行性研究总说明书[R]. 成都：中铁二院工程集团有限责任公司，2025.

[6] 中铁二院工程集团有限责任公司. 渝昆高铁九龙坡至重庆东站联络线工程可行性总说明书[R]. 成都：中铁二院工程集团有限责任公司，2022.

[7] 中铁二院工程集团有限责任公司. 渝宜高铁重庆北至长寿北至涪陵北段可行性研究总说明书[R]. 成都：中铁二院工程集团有限责任公司，2020.

[8] 中华人民共和国国家发展和改革委员会. 成渝地区双城经济圈多层次轨道交通规划[A]. 北京：中华人民共和国国家发展和改革委员会，2021.

[9] 中华人民共和国国家发展和改革委员会. “十四五”推进西部陆海新通道高质量建设实施方案[A]. 北京：中华人民共和国国家发展和改革委员会，2021.

[10] 中铁二院工程集团有限责任公司. 渝贵渝利铁路恢复货运功能预可行性研究总说明书[R]. 成都：中铁二院工程集团有限责任公司，2025.

[11] 何敏红，杜志江. 基于二连铁路口岸畅通中欧班列中通道的探索实践[J]. 铁路物流，2025，43(2)：41-46.
HE Minhong，DU Zhijiang. Exploration and Practice of Unimpeded the Middle Channel for China Railway Express at Erlian Port Railway[J]. Railway Logistics，2025，43(2)：41-46.

[12] 林绪骞. 中哈第三铁路通道塔城至阿亚古兹段方案研究[J]. 铁路物流，2025，43(6)：21-27.
LIN Xuqian. Transport Corridor Scheme of Tacheng-Ayaguz Section of Third China-Kazakhstan Railway[J]. Railway Logistics，2025，43(6)：21-27.

（责任编辑：李丹丹）

Planning and Construction Scheme for Chongqing Railway Hub Corridors

WANG Haiyang[1]，ZHOU Qinlong[2]

(1. Alignment and Station Engineering Department，CREEC（Chongqing）Survey，Design and Research Co.，Ltd.，Chongqing 400023，China；2. Technology Center，China Railway Eryuan Engineering Group Co.，Ltd.，Chengdu 610036，Sichuan，China)

Abstract: Given its unique location at the intersection of the “Belt and Road Initiative” and the Yangtze River Economic Belt, Chongqing can better fulfill the role of its railway hub in connecting east and west, linking north and south, and providing access to inland waterways and maritime routes. By analyzing the current status of the Chongqing Railway Hub’s external passenger and freight corridors, this study identified issues such as the relatively low technical standards of key high speed railway corridors and the inability of some completed freight railways to fully perform their intended functions. Considering factors such as railway network planning and urban master planning, this study proposed the planning and construction schemes for passenger transport corridors, including the Beibeinan-Chongqingxi Section Project, the Jiulongpo-Chongqingdong Direct Line, the Shanghai-Chongqing-Chengdu High Speed Railway (Chongqingbei-Changshoubei Section), and the Suining-Chongqing Intercity Railway, as well as planning and construction schemes for freight corridors such as the China Railway Express, the New Western Land-Sea Corridor, and the Yangtze River Freight Corridor. These initiatives address the shortcomings of the hub's external corridors, ensure seamless connectivity, and enhance transport efficiency along the corridors.

Keywords: Chongqing Railway Hub; Passenger Transport Corridor; Freight Transport Corridor; Existing Problem; Proposed Measures