项目合同编号：25-14R

陕西省交通运输厅 2025 年度交通科研项目

合 同 书

项目名称：路地共建模式下铁路建设征地拆迁费用政策研究

承担单位：中铁第四勘察设计院集团有限公司

项目负责人：黄源

通讯邮编、地址：湖北省武汉市和平大道 745 号

传真、电话：027-51186784

起止年限：2025 年 12 月 至 2027 年 12 月

陕西省交通运输厅制

扫描全能王
3亿人都在用的扫描App

一、项目主要研究内容

1．主要研究内容

为了保障路地合作模式下各方投资人的合法权益，合理控制设计阶段征地拆迁批复费用与实施阶段发生费用的差异，本次研究拟以177号文规定的地方负责的征地拆迁范围的工作内容为研究对象，首先通过构建地方包干征地拆迁费用结构模型，明确地方包干费用的形成机理；其次收集、归纳、整理近年来陕西省已完工重点铁路项目的征地拆迁批复与实施费用的各项数据，纳入地方包干征地拆迁费用结构模型，形成结构化的历史资料数据库，并应用因子分析等数据分析方法，从数量与补偿标准两个方面明确引起费用产生较大差异的主要影响因素；再次从执行与政策两个层面，以征地拆迁各参与人视角分析各项因素产生的原因，并形成风险控制清单；最后以风险、问题为导向提出执行与政策两个层面的建议，以期有效控制路地合作模式下铁路建设征地拆迁费用超概问题。

2．技术关键

（1）构建地方包干征地拆迁费用结构模型

基于177号文规定的地方负责的征地拆迁范围构建地方包干征地拆迁费用结构模型。

（2）既有铁路项目征地拆迁费用分析

①既有铁路项目征地拆迁批复与实际发生费用的差异。

②影响既有铁路项目征地拆迁批复与实际发生费用差异的主要

因素。

（3）铁路项目征地拆迁费用差异原因分析（深层次原因）。

①按参与方归纳。

②按执行层面与政策层面分析。

（4）构建铁路项目征地拆迁费用风险控制清单。

（5）铁路项目征地拆迁费用控制对策。

①执行层面(如通过指南规范设计调查，单价分析等)。

②政策层面（政策性建议，比如拆迁什么情况采用货币补偿，什么情况采用集中按照或分散迁安等；如路内拆迁是地方负责，还是地方反委托给铁路方拆迁更有利于投资控制等)。

3．依托工程（依托工作）

陕西省在建的西康、延榆等铁路工程。

二、考核指标

1.预期目标

通过调研分析当前路地合作模式下征地拆迁费用超概的主要原因，构建征地拆迁费用超概风险清单，提出相关解决方案和政策建议，行成路地合作模式下铁路建设征地拆迁费用政策研究报告，为政府决策提供科学依据。

2. 主要技术经济指标（具体的技术经济参数）

在相关领域期刊发表论文 1 篇。

3.经济和社会效益

（1）经济效益

提升铁路征地拆迁费用的确定性，将征地拆迁这一最大变量变为可控因素，确保项目在批复概算内顺利推进，优化铁路投资使用效率。

（2）社会效益

通过分析征地拆迁费用超概具体原因，和政策建议，有利于政府制定科学合理征地拆迁补偿标准，阳光的社会参与决策机制，有利于保障被征拆者利益，保障铁路征地拆迁工作的顺利进行。

4.成果提供形式

（1）提交《路地合作模式下铁路建设征地拆迁费用政策研究》报告。

（2）提交《陕西省铁路建设项目征地拆迁工作和费用计取工作指引（建议稿）》

4. 其他考核指标

无。

三、项目年度计划内容及考核目标

年度	计划内容及考核目标（每栏限125字）
2026	1.确定研究大纲，开展资料收集与整理，实地调研与访谈。 2．数据分析，现状评估与问题诊断，构建费用超概风险清单，通过国内外经验借鉴及比较研究，提出相关政策体系及机制创新对策。
2027	3．形成研究报告初稿，听取相关评审意见，修改研究报告。 4．完善研究报告，准备课题结题验收。

四、项目经费

项目总经费：　49　万元

交通运输厅补助：　49　万元

自筹资金：　　万元

经费支出预算表

科　目	总经费（单位：万元）	厅补经费（单位：万元）
（一）直接费用	39	39
1. 设备费	1	1
（1）购置设备费	1	1
（2）试制设备费		
（3）设备改造与租赁费		
2. 业务费	20	20
（4）材料支出	3	3
（5）测试化验实验加工支出		
（6）燃料及动力支出		
（7）差旅支出	8	8
（8）会议支出	5	5
（9）国际合作与交流支出		
（10）出版/文献/信息传播/知识产权事务/印刷支出	2	2
（11）其他支出	2	2
3. 劳务费	18	18
（12）劳务性支出	10	10
（13）咨询专家支出	8	8
（二）间接费用	10	10
4. 管理费	5	5
5. 绩效支出	5	5
合　计	49	49

五、项目绩效目标

一级指标类别	二级指标类别	明细指标	指标值
产出类指标	知识产权	1.专利授权数（项）	
		（1）授权发明专利	
		（2）实用新型	
		（3）外观设计	
		2.软件著作权授权数（项）	
		3.发表论文（篇）	
		（1）其中 SCI 索引收录数	
		（2）其中 EI 索引收录数	
		（3）其他	1
		4.著作（部）	
		5.制订标准数（项）	
		（1）国际标准	
		（2）国家标准	
		（3）行业标准	
		（4）地方标准	
		（5）企业标准	
		（6）科技报告	
	其他成果	1.填补技术空白数	
		（1）国际	
		（2）国家	
		（3）省级	
		2.获奖项数	
		（1）国家奖项	
		（2）部、省奖项	
		（3）地市级奖项	
		3.其他科技成果产出	
		（1）新工艺（或新方法模式）	
		（2）新产品（含农业新品种）	
		（3）新材料	
		（4）新装备（装置）	
		（5）平台/基地/示范点	
		（6）中试线	
		（7）生产线	

一级指标类别	二级指标类别	明细指标	指标值
产出类指标	其他成果	4. 研究开发情况	
		（1）小试	
		（2）中试（样品样机）	
		（3）小批量	
		（4）规模化生产	
	人才引育	1. 引进高层次人才	
		（1）博士、博士后	
		（2）硕士	
		2. 培养高层次人才	
		（1）博士、博士后	
		（2）硕士	
		3. 培训从事技术创新服务人员（人次）	
		4. 是否设立科研助理岗位	
	产业化情况	1. 开放共享仪器设备数（台/套/只等）	
		2. 科研仪器设备利用率（%）	
		3. 孵化科技型企业（个）	
		4. 转化科技成果（个）	
效果类指标	经济效益	1. 新增产值（万元）	
		2. 新增销售（万元）	
		3. 新增出口创汇（万美元）	
		4. 新增利润（万元）	
	社会效益	1. 新增税收（万元）	
		2. 新增就业人数	
		3. 就业培训（人次）	
		4. 带动农民增收（万元）	
		5. 培训和指导科技服务（人次）	
		6. 新增产业带动情况	
		7. 技术集成示范（项）	
		8. 建立示范基地（亩数）	
		9. 节约资源能源	
		10. 环保效益	
其他需要说明的情况			

六、承担单位或研究人员分工

本课题由中铁第四勘察设计院集团有限公司承担。

中铁第四勘察设计院集团有限公司（铁四院）成立于1953年，总部设在湖北省武汉市，是世界500强、全球最大工程承包商—中国铁建的国有全资子公司。

作为新中国成立后第一批组建的国家级设计院,70多年发展历程中，铁四院与共和国共成长，先后承担了新中国铁路建设三分之一的设计任务，是我国铁路勘察设计的领军企业。目前，拥有30多个勘察设计专业，持有勘察、设计、监理、咨询4项综合甲级资质，铁路、市政、建筑3项施工总承包一级资质，以及测绘工程、城乡规划、地灾防治等30余项专业与专项甲级资质，具备服务现代交通建设全产业链的综合技术优势。

全院现有职工5200余名，包括1名中国工程院院士，3名全国工程勘察设计大师，3名新世纪百千万人才工程国家级人选，30余名国家有突出贡献中青年专家和享受国务院政府特殊津贴专家，200余名各类省部级专家人才。全院正高级工程师等高级职称人员3000余人，持各类职业资格人员1800余人次。

“十三五”以来，铁四院先后荣获国家和省部级科技进步、优秀工程勘察设计、优秀软件、优秀标准设计奖1300余项，承揽战略性新兴产业任务，承担国家重点研发计划项目20余项、课题70余个，拥有有效技术专利4300余件，稳居铁路行业前列。其中京沪高速铁路获国家科技进步特等奖，复杂环境下高速铁路无缝线路关键技术应用获国家科技进步一等奖。成功注册商标近百件，“铁四院”商标荣获铁路行业第一个“中国驰名商标”称号。

总之，中铁四院拥有高素质的专业人才队伍，丰富的技术储备，先进的软硬件设施，为本课题的顺利开展、完成奠定了扎实的工作基础。

七、项目参加人员表

项目承担单位：中铁第四勘察设计院集团有限公司

参与单位（排序）：

序号	姓　名	出生年月	工作单位	职称/职务	专　业	在项目中担任具体工作	签名
项目负责人							
1	黄源	1982.5	中铁第四勘察设计院集团有限公司	高工/副总工	系统工程	项目负责人	
主要研究人员							
2	曾雄	1987.6	中铁第四勘察设计院集团有限公司	高级工程师	工程管理	项目副负责人及研究报告统稿	
3	孙成智	1979.5	中铁第四勘察设计院集团有限公司	高级工程师/西北分院院长	工程地质	项目副负责人及牵头项目调研	
4	强安华	1989.3	陕西省交通运输工程造价事务中心	一级造价工程师	交通工程	调研及文件编写	
5	康仪庄	1987.7	中铁第四勘察设计院集团有限公司	高级工程师	土木工程	调研及文件编写	

扫描全能王
3亿人都在用的扫描App

6	郭三伟	1985.1	中铁第四勘察设计院集团有限公司	高级工程师	土木工程	调研及文件编写	
7	陈天宇	1988.3	中铁第四勘察设计院集团有限公司	高级工程师	桥梁与隧道工程	数据分析及文件编写	
8	廖明敏	1988.8	中铁第四勘察设计院集团有限公司	高级工程师	管理科学与工程	调研及文件编写	
9	杨意	1991.1	中铁第四勘察设计院集团有限公司	高级工程师	桥梁与隧道工程	数据分析及文件编写	
10	舒珊	1997.7	中铁第四勘察设计院集团有限公司	高级工程师	工程经济	调研及文件编写	
11	张振高	1996.8	中铁第四勘察设计院集团有限公司	高级工程师	工程经济	数据分析及文件编写	

八、信息表

<table>
<tr><td>项目合同编号</td><td>25-14R</td><td>密级</td><td>/</td><td colspan="4">A：机密 B：秘密 C： 内部</td></tr>
<tr><td>项目名称</td><td colspan="7">路地共建模式下铁路建设征地拆迁费用政策研究</td></tr>
<tr><td colspan="2">项目实施所在地</td><td>西安</td><td>起止年限</td><td colspan="4">年 月至 年 月</td></tr>
<tr><td colspan="2">总 经 费</td><td>49 万</td><td>厅 拨</td><td colspan="4">49 万</td></tr>
<tr><td rowspan="4">第一
承担
单位</td><td>单位名称</td><td colspan="6">中铁第四勘察设计院集团有限公司</td></tr>
<tr><td>所在地</td><td colspan="3">湖北 省（区、市）武汉市</td><td>代码</td><td colspan="2"></td></tr>
<tr><td>通讯地址</td><td colspan="3">湖北省武汉市武昌区和平大道 745 号</td><td>邮编</td><td colspan="2">430000</td></tr>
<tr><td>单位性质</td><td colspan="3">（）1.大专院校 2.科研院所 3.企业 4.其他</td><td>代码</td><td colspan="2">3</td></tr>
<tr><td rowspan="4">参与
单位</td><td>序号</td><td colspan="6">单 位 名 称</td></tr>
<tr><td>1</td><td colspan="6"></td></tr>
<tr><td>2</td><td colspan="6"></td></tr>
<tr><td>3</td><td colspan="6"></td></tr>
<tr><td rowspan="4">项目负责人</td><td>姓 名</td><td>黄源</td><td colspan="2">性别（ 1）1.男 2.女</td><td>出生年份</td><td colspan="2">1982.5</td></tr>
<tr><td>学 历</td><td colspan="6">（1 ）1.研究生 2.大学 3.大专 4.中专 5.其他</td></tr>
<tr><td>职 称</td><td colspan="6">（ 1）1.高级 2.中级 3.初级 4.其他</td></tr>
<tr><td>联系电话</td><td>（027-51184752/13871447505）</td><td>电子邮箱</td><td colspan="4">656452605@qq.com</td></tr>
<tr><td rowspan="2">项目联系人</td><td>姓名</td><td>曾雄</td><td>性别</td><td colspan="4">男</td></tr>
<tr><td>联系电话</td><td colspan="2">（027-51185838/13129980626）</td><td>电子邮箱</td><td colspan="4">313937200@qq.com</td></tr>
<tr><td>项目组人数</td><td>10</td><td>高级</td><td>8</td><td>中级</td><td>2</td><td>初级</td><td>0</td><td>其他</td><td>0</td></tr>
<tr><td>主要研究内容
（100 字以内）</td><td colspan="9">研究路地共建模式下铁路建设征地拆迁费用政策，通过调研分析征地拆迁费用超概的原因。借鉴国内外征地拆迁费用研究相关理论及其他地方征好的经验做法，构建费用超概风险清单，提出针对性的解决方案和政策建议。</td></tr>
</table>

成果属性	E	A：新技术 B：新工艺 C：新材料 D：新产品 E：软科学 F：装备 G：其他
成果形式	F	A：专著、论文 B：样机、样品 C：试验工程、产品 D：示范工程 E：产品 F：其他

九、共同条款

合同各方应共同遵守《陕西省交通运输厅科研项目管理办法》。

1.合同执行过程中，乙方如需修改合同某项条款，应向甲方提出变更内容及理由的申请报告，经甲方审核同意后实施。未接到正式批准以前，双方仍须按原合同条款履行，否则后果由自行修改条款的一方负责。

2.乙方因任何主观或客观原因（如：与大纲评审内容有出入，挪用经费、技术措施或某种条件不落实等）致使计划无法执行而要求解除合同的，需取得甲方书面同意且应视不同情况，部分或全部退还所拨经费；出现上述情况的，甲方有权单方解除本合同且视不同情况要求乙方部分或全部退还所拨经费。

3.乙方的厅补助经费及自筹经费应按国省有关科研经费使用范围开支。

4.项目执行过程中，甲方提出变更合同有关内容时，要与乙方协商达成书面协议。

5.项目完成后，乙方必须按要求向甲方提交一套真实、完整、详细的技术资料及样机，并提出项目验收申请报告，由甲方审查后组织验收。

6.合同正本一式拾份，甲方单位伍份，承担单位伍份。

7.本合同经双方签章后生效，规定内容执行完毕后自然失效。

十、合同签约各方

合同甲方：陕西省交通运输厅

负责人：（签字）

2025年12月17日

联系人：（签字）

（公 章）

电　话：029-88869067

合同乙方：（承担单位）　中铁第四勘察设计院集团有限公司

单位负责人：（签字）　2025年12月17日

项目负责人：（签字）

（公章）

电　话：

财务负责人：（签字）

账　户　名：中铁第四勘察设计院集团有限公司

开户银行：建行湖北省武汉市杨园支行

账　　号：4200 1237 0360 5000 7090

陕西交通科研项目科研诚信

承诺书

项目承担单位及项目负责人承诺在科研项目实施过程中，遵守科学道德和科研诚信要求，严格执行《陕西省交通运输厅科研项目管理办法》的规定和科研项目合同书约定，保证所提交材料的真实性，确保自筹经费全额到位、专款专用。如违背以上承诺，愿意承担相关责任，并同意主管部门将相关失信信息记入公共信用信息系统。

项目承担单位：

项目负责人：

2025 年 12 月 (1)7 日

项目编号：25-14R

2025年度陕西省交通运输厅科研项目

研究大纲

项目名称：　路地共建模式下铁路建设征地拆迁费用政策研究

申请单位：　中铁第四勘察设计院集团有限公司

联 系 人：　　曾　雄

电　　话：　　13129980626

陕西省交通运输厅制

2025年12月

扫描全能王
3亿人都在用的扫描App

目　　录

一、项目研究的背景和必要性.....1

（一）研究背景.....1

（二）研究意义与价值.....5

二、前期科研及工作基础.....7

（一）国内外研究综述.....7

（二）主要参考文献.....13

（三）项目前期工作.....16

三、实施方案.....17

（一）拟解决的关键问题.....17

（二）主要研究内容及实施方案.....17

（三）技术路线.....22

（四）工作流程.....24

四、项目承担单位及参加单位概况.....25

（一）单位概况.....25

（二）技术力量及人员构成.....26

（三）项目主要负责人情况.....27

五、项目依托工程（工作）情况及其他必要支撑条件.....28

（一）依托工程（工作）概况.....28

（二）支撑条件.....28

六、项目经费估算及资金筹措情况.....28

七、项目绩效指标.....29

八、预期目标、成果提供形式及经济社会效益.....31

（一）项目预期目标.....31

（二）提交的研究成果及其形式.....32
（三）经济、社会、环境效益分析.....32
九、其它需要说明的问题.....32

路地共建模式下铁路建设征地拆迁费用政策研究大纲

一、项目研究的背景和必要性

（一）研究背景

1．随着“交通强国”战略的深入实施，陕西省铁路建设正处于高速发展期。

高速铁路是国家战略性、先导性、关键性重大基础设施，在经济社会发展中的地位和作用至关重要。截至 2024 年底，高铁营业里程达 4.8 万公里，占全球高铁总里程的 70%以上，其网络覆盖全国 97%的 50 万人口以上城市，“八纵八横”主通道网络已然成型，实现通达 31 个省份，并且超 1/3 省份达成市市通高铁的目标，在促进城乡要素流动方面发挥着关键作用。

随着“交通强国”战略的深入实施，陕西省作为全国重要的交通枢纽和“一带一路”关键节点，深入学习贯彻习近平总书记关于交通强国的重要论述和历次来陕考察重要讲话重要指示，加速构建安全、高效、绿色、经济的高质量综合立体交通网，铁路建设正处于高速发展期。目前，陕西省铁路营运总里程突破 6000 公里，其中高速铁路营业里程超 1000 公里，已与 5 个周边省份实现高铁互通。当下，陕西省在建高铁项目有 5 条，分别是西延、西康、西十、康渝、延榆，总里程约 1000 公里，总投资近 2000 亿元，投资建设规模处于全国前列。

预计到 2028 年，陕西省高速铁路里程将超 2000 公里，届时“米”字形高铁网 8 个方向的省际通道将全部打通，进一步强化陕西省在全国铁路网络中的重要地位，有力推动区域经济发展和互联互通。

2. 铁路投融资体制改革与路地共建模式兴起

中国铁路建设近年来取得了举世嘱目的成就，这背后离不开铁路投融资体制改革的持续深化。自 2013 年国务院发布《关于改革铁路投融资体制加快推进铁路建设的意见》以来，我国铁路建设模式发生了深刻变革，逐渐从过去的中央主导转向多元合作的模式。其中，路地合作建设机制已成为推进铁路项目建设的重要方式，这种机制通过充分发挥中国国家铁路集团有限公司（原中国铁路总公司）和地方政府的各自优势，实现资源共享、风险共担和合作共赢。

在铁路投融资体制改革进程中，国铁集团明确了“分类分层建设”的战略方向。按照这一战略，铁总主要承担路网干线项目建设，而城际铁路、支线铁路等项目则主要由地方政府负责投资建设。这一改革举措极大地调动了地方政府的积极性，使其成为铁路建设的重要参与方，同时也对地方政府的资金能力、项目管理水平提出了更高要求。随着改革深入推进，地方政府在铁路建设项目中承担的职责日益增加，尤其是在征地拆迁这一关键环节中扮演着实施主体的角色。

征地拆迁工作是铁路建设的前置条件和基础性工作，其进度直接影响整个工程的推进效率，其成本则直接关系到项目的总投资额度。在传统的铁路建设模式下，征地拆迁工作虽然也涉及地方政府，但更多依赖于铁路部门的推动。在路地共建模式下，地方政府不仅需要组织实施征地拆迁工作，还需承担相应的资金筹措责任，并根据出资比例享受相应的股份权益，这一转变使得征地拆迁成本的准确核算变得尤为关键。

3. 铁总 177 号文的核心机制与地方股份权益关联

中国铁路总公司于 2017 年发布的《关于进一步加强铁路建设项目征地拆迁工作和费用管理的指导意见》（铁总计统〔2017〕177 号）是指导路地合作铁路建设项目征地拆迁工作的重要政策文件。该文件对征地拆迁

工作的职责分工、费用管理、组织实施等环节作出了明确规定，尤其突出了地方政府在征地拆迁工作中的主体地位。文件明确指出，地方政府作为征地拆迁实施主体，应对建设项目土地征用、拆迁实施、补偿安置、社会稳定负责，而国铁集团则作为工程建设实施推进的主体，对建设项目工期、质量、安全、环保负责。

177号文最为核心的机制在于明确了征地拆迁出资与股份权益的直接挂钩关系。文件规定，总公司与地方政府合资建设的铁路项目，按照“地方政府出资不少于征地拆迁费用”的原则与地方政府协商，明确地方政府的资本金出资额度，以项目可研报告批复作为路地双方资本金出资的依据。这一规定意味着地方政府承担的征地拆迁费用直接决定了其在铁路项目中的股权比例，从而影响了项目运营后的收益分配格局，这使得征地拆迁费用的准确性变得至关重要。

具体而言，177号文确立了如下权益分配机制：

①基本权益：地方政府承担的征地拆迁费用以可研报告批复费用为限享受股份权益。

②增加费用处理：初步设计及实施过程中增加的征地拆迁费用（含地方政府要求扩大拆迁面积）由地方政府承担，经路地双方约定，通过法定程序确定后计入建设成本。

③特殊情况处理：因方案变化、I类变更设计或征地拆迁补偿政策变化引起工程红线范围内征地拆迁费用增加但未超出可研批复征地拆迁费用10%的部分，经履行相关程序后可计入地方政府股份；超出10%的部分作为合资公司资本公积，不计入地方政府股份。

这种精细化的制度设计既保证了地方政府在征地拆迁工作中的自主性和灵活性，又通过经济杠杆约束其行为，防止随意增加拆迁范围和标准，从而控制项目总成本。正因如此，征地拆迁金额的准确性、合理性和

合规性成为影响地方政府在铁路项目中权益的关键因素，也是路地双方合作的基础和前提。

4. 征拆金额准确性对权益分配与风险控制的重要性

在路地合作建设铁路的模式下，征地拆迁金额的准确性已成为影响项目顺利推进的核心要素之一。征地拆迁费用的准确性直接关系到股权结构的稳定性，不准确的费用估算会导致路地双方实际出资比例与协议比例不符，进而引发股权结构调整的复杂问题。根据177号文确立的规则，如果实际征地拆迁费用超出可研批复费用，超出部分将由地方政府承担且不计入股比，这相当于增加了地方政府的出资成本却未获得相应的权益回报，显然会打击地方政府参与铁路建设的积极性。

从风险控制的角度看，精确的征地拆迁金额估算有助于规避项目建设过程中的财务风险和社会风险。征地拆迁工作涉及面广、政策性强、社会关注度高，费用估算不准确容易导致两种后果：一是估算过高，造成资源浪费，增加项目总体成本，影响项目经济效益；二是估算过低，导致资金短缺，影响征地拆迁进度，进而延误整个项目建设工期，甚至可能因补偿标准不统一引发社会矛盾，影响社会稳定。这两种情况都会对铁路项目产生负面影响，削弱路地共建模式的优势。

此外，征地拆迁金额的准确性还关系到资金使用效率和项目管理水平。在多份地方政策文件中，均强调要加强对铁路建设征地拆迁补偿安置资金的使用和管理，如四川省专门修订了《四川省铁路建设征地拆迁补偿安置资金使用和管理办法》，要求做到“专户存储、专款专用、单独核算”，提高资金使用效益。这些管理措施的有效实施，都以准确的征地拆迁金额估算为前提。只有基于准确的金额估算，才能合理安排资金拨付计划，确保征地拆迁工作顺利推进，同时防止资金闲置或滥用。

5. 路地共建模式下征拆工作面临的挑战与问题

尽管铁总计统［2017］177号文为铁路建设项目征地拆迁工作提供了明确的政策指导，但在实际操作过程中，征地拆迁金额的确定仍面临诸多挑战，这些挑战直接影响着金额的准确性和可靠性。首要挑战来自于征地拆迁范围的确定。在项目前期阶段，尤其是可行性研究和初步设计阶段，对征地拆迁范围的精确界定存在相当难度。一方面，铁路线路设计可能会随着勘察深入而调整；另一方面，征地拆迁范围内的建筑物、构筑物情况复杂多变，特别是在人口密集、经济发达区域，地下管线、电力设施、通信线路等隐蔽工程更是增加了调查难度。

另一个重要挑战在于征地拆迁补偿标准的统一性与灵活性平衡。我国各地区经济发展不平衡，不同省份、甚至同一省份内不同县市的征地拆迁补偿标准都存在差异。如江苏省在关于铁路建设项目征地拆迁包干工作的指导意见中明确规定，征地用地补偿标准执行国家有关规定和本省政策文件，同时允许各设区市、县（市、区）在国家和省政策框架内制定实施细则。这种政策分层虽然考虑了地区差异，但也增加了跨区域铁路项目征地拆迁费用统一核算的难度。

此外，征地拆迁工作还面临着过程监管和费用控制的挑战。在征地拆迁实施过程中，抢栽抢建、临时搭建等行为增加了额外成本，即使177号文明确规定“影像资料形成以后出现抢栽抢建的农作物、构筑物、废弃物等，不纳入征地拆迁范围”，但在实际操作中仍难以完全杜绝。同时，因工程设计变更、政策性调整等因素导致的征地拆迁数量变化，也会对最初确定的征地拆迁金额准确性造成影响。所有这些挑战都使得征地拆迁金额的准确确定成为一项复杂的工作，需要建立科学合理的机制加以应对。

（二）研究意义与价值

针对路地共建铁路模式下征地拆迁金额准确性这一关键问题展开深

入研究，具有重要的理论价值和实践意义。

从理论层面看，本研究有助于丰富和发展基础设施项目投融资理论，特别是在公私合作（PPP）模式广泛应用于基础设施建设的背景下，对路地合作这一中国特色的公私合作模式进行深入剖析，探索其内在运行机制和规律，为创新基础设施投融资理论提供中国案例和中国经验。

从实践层面看，本研究具有以下多重价值：

①指导征地拆迁工作实践：通过系统分析 177 号文实施过程中遇到的问题和困难，提出有针对性的解决方案和建议，能够为地方政府和铁路建设单位提供实践指导，提高征地拆迁工作的效率和质量。

②保障各方权益：通过探索科学合理的征地拆迁金额确定方法，有助于准确界定路地双方的出资责任和权益比例，避免因金额不准确引发的争议和纠纷，保障各方合法权益。

③ 提升项目管理水平：征地拆迁工作是铁路建设项目管理的重要组成部分，对征地拆迁金额准确性的研究有助于提升项目整体管理水平，为项目顺利实施奠定基础。

④支持政策完善：研究成果可为政府部门和监管机构完善相关政策法规提供参考，推动铁路建设领域体制机制创新，促进铁路建设健康可持续发展。

综上所述，基于铁总计统［2017］177 号文的相关要求，深入研究路地共建模式下征地拆迁金额准确性问题，既是铁路投融资体制改革深化的必然要求，也是保障路地合作模式有效运行的实际需要，具有重要的理论意义和实践价值。通过建立科学、合理、可靠的征地拆迁金额确定机制，能够有效促进铁路建设项目顺利实施，推动我国铁路事业高质量发展，为经济社会发展提供强有力的支撑。

二、前期科研及工作基础

（一）国内外研究综述

1. 国外研究综述

国外对征地拆迁补偿近代的权威论述，始见于荷兰法学家格劳秀斯。他认为，土地征收的基础在于领主对其臣民有“最高统治权”，如为“公共用途”，领主便可以取得私人土地。但国家在如此行为之时，必须给受损失的私人予以补偿。美国学者 Dauddin 认为政府部门在创建与保证土地产权档案资料完整方面有不可推脱的责任，这些资料为征地冲突的解决提供有利的佐证，保障被征地人的权益方面有一定贡献[1]；印尼学者 Minako 在研究大量征拆纠纷后认为政府角色与政治背景、政府角色与经济背景共同影响征拆中的社会矛盾；Zlem Dundar 在研究土耳其公共建设过程中对违章建筑拆除问题时，认为政府在此过程中不应该采取强制手段，而是采用积极和解的态度对待违章建筑者，通过一系列改善措施，使非法建筑建筑者在公共建设和城市发展中获得发展空间[2]。铁路征地补偿各国主要是以市场价格为主，当事人双方可以进行必要的协商，铁路建设征收土地在土地所有者提供土地的问题上强制性的特征尤为突出，但是在补偿方面却并未表现出过多的强制性，而是侧重对土地所有者或者权利人给予充分而合理的补偿，货币补偿是许多国家在实施征地补偿过程中的通用方法，也有货币补偿和实物补偿并用的，譬如日本的征地补偿原则上必须进行现金补偿，只有经过土地征用委员会裁决后，方可实施提供替代土地的实物补偿方式。韩国和津巴布韦等国家也采用“土地债券”的补偿方式。在韩国、日本、意大利等国家，无论是哪种补偿方式必须是在实施土地征用前给予补偿到位，才能实施土地征用。如果是在土地征用后支付补偿金的，在补偿期限内，土地权利所有人会得到自土地被征用日起至

获得补偿金日止这一期间的利息，即，迟付补偿金应当支付利息，新加坡就是这样规定和执行的[3]。

国外大部分国家在进行土地征收补偿时，包含的补偿项目比较广泛，涵盖的范围比较细致和严密。譬如，韩国就针对由于征地拆迁导致的精神损害进行补偿，英国和美国针对残余地给予补偿。美国、英国、日本等世界发达国家按照市场价格确定征收补偿标准，由市场评估机构进行价格评估，作为补偿依据。《中华人民共和国土地管理法》是我国征地拆迁补偿标准的主要法律依据，各地方政府根据当地的经济发展状况，有自行制定征地拆迁补偿标准的权限。在波兰，马来西亚等国家明确规定，对于已超过补偿期限仍然没有支付补偿金的，将对土地征用者进行处罚。为失地农民设立保障基金已经是国外大部分国家的普遍做法，并采用市场化运作的方式，将保障基金委托非政府机构的第三方经营，使保障基金保值增值，用以解决失地农民的长远生计问题，使失地农民的可持续发展问题得到有效解决。针对于失地农民的职业培训教育在美国等一些发达国家已经制度化，农民在失去土地的同时都能获得重新就业的技能，以解决自己的长远生产生活问题[4]。

国外铁路征地的情况，由于各个国家的土地与铁路的归属性质的不同差异很大。如德国铁路建设所需土地一般是委托德铁咨询公司完成，德铁咨询公司负责协调征地拆迁、签订协议等；在俄罗斯，《俄罗斯联邦土地法》（2001 年 10 月 25 日公布施行）明确提出：为给公路、水路、铁路、航空及其他各种运输项目的建设和改建创造条件，应当储备土地。并无偿为新建铁路提供土地；美国在成立初期，征用土地是没有补偿的。各个政府纷纷赠予铁路以土地，从而支持其迅速发展。现在的美国，土地完全商品化，宪法明确规定，只有限于公共目的，而且需有合理的补偿，政府及有关机构才能行使征用权。总之，国外在铁路征地的问题上，均从政

策和法律上给予了足够的支持，保证铁路用地的优先权。而具体的土地获得方式、政府优惠政策以及管理体制和制度会随各国的具体情况不同而有很多种情况[5]。

法律规定的程序、合理的补偿、公共利益的需要是国外大部分国家实施征地的前提条件，保障失地农民的切身利益是实施征地的基础。欧美国家征地过程是在议会、法院和媒体的监督下严格按照法律程序进行，制度比较完善，政府与土地权利人之间，采取市场化价格补偿标准，通过平等协商达成土地征用协议，同时对失地后农民的长远生计安排妥当后，实施土地征用。在我们看来，整个环节比较复杂，周期较长，但是却减少了矛盾和纠纷，避免了利益冲突的激化，国外的征地过程相对都比较平稳。譬如，英国《强制征购土地法》规定，征地部门只有在具备充分的理由来证明征地拆迁后，可以给当地农民带来更大的好处和利益，征地方案必须经议会通过后才能实施。美国宪法规定，征地必须依照法定程序，不依照法定程序决不允许实施征地行为。征地必须给予市场化的合理补偿，补偿不合理任何人都不允许征用个人的私有财产，包括国家和社会公共利益的需要也必须以市场化的合理补偿为前提，政府鼓励农民保护国家土地资源[6]。

2. 国内研究综述

我国征地拆迁补偿制度建立于 1953 年 12 月 5 日政务院公布的《国家建设征用土地办法》，直到 20 世纪 80 年代末才开始出现相关的理论研究，学者们针对我国征地拆迁的补偿制度和存在的相关问题，开始从不同的角度展开研究，目的是力图建立科学合理的征地拆迁补偿制度，从而从根本上解决征地拆迁中的各种问题，使政府在推动经济社会发展和提高农民生活水平方面获得双赢。国内的学者主要围绕着土地征收、征用、征地拆迁等在概念方面的区分与界定问题，科学征地拆迁补偿制度的

建立问题，合理征地拆迁补偿标准的制定问题，多样化补偿方式的探索问题，国外先进经验的借鉴问题，拆迁程序、救济途径的完善等开展研究。譬如，张丽从现行的农村集体土地征用制度存在的问题出发，分析了各种问题存在的原因，并提出了改革方案；明确指出要进一步明晰土地的产权，提高补偿标准，探索形式多样的安置途径，建立健全被征地拆迁后农民的社会保障体制机制；在政府的有力监管下，探索农村集体建设用地流转制度的建立，破解土地瓶颈问题[7]。张晓玲对征地拆迁中土地权利的变化关系进行了分析，对土地制度如何创新进行了构想，明确的提出了征地拆迁中应该对被征迁人的土地和房屋等财产权利给予公平、合理的市场价格的补偿、完善征地拆迁程序和安置办法[8]。刘丽钦提出要提高补偿标准，同时将货币补偿和土地安置结合起来、建立征地拆迁补偿价格评估体系，拓展和深化集体土地经营范围，主张从土地的经营利润中获得更多的土地补偿[9]。在补偿范围方面，学者们一致认为应该增加对农民土地和房屋权益的市场增值部分的补偿[10]。在提高补偿标准方面，我国学者一致认为，土地增值的投资来源于国家和社会，应当回归于国家和社会[11]。在征地补偿原则方面，理论界认为改革现行的“不完全补偿”为“相当补偿”和“完全补偿”，改“不对等补偿”为“对等补偿”，将现有的以经济补偿为主的补偿方式变为“可持续性生计”补偿等[12]。在非货币补偿方面，应采用能使农民的生产生活有可持续性保障的开发性安置，而招工安置是计划经济时代产物，不宜继续采用[13]。

我国征地拆迁所依据的法律是《宪法》和《土地管理法》，在《土地管理法》第四十七条中，对于征收耕地时应该给予补偿的项目范围，规定为土地补偿、安置补助、青苗补偿以及地上附着物补偿。可以明确的是，《土地管理法》在征地拆迁安置补偿方面只规定了与被征地拆迁农民有直接关系的经济损失范围，对于被征地拆迁农民的房产及土地的延伸价值，

失去土地后给农民带来的失业和社会保障等问题都没有明确的补偿规定，可见补偿的范围和项目等都比较窄，在实际的征地拆迁实施当中指导性意见不大，被拆迁农民的切身利益不能得到很好的保护。关于补偿标准方面，《土地管理法》第四十七条规定，对耕地进行征收时，安置标准是根据被安置的农业人口数量，其占有耕地被征收前三年平均产值的四至六倍作为每个人的安置参照标准，与此同时，被征收耕地前三年平均产值的十五倍作为每公顷土地安置费的上限标准，而土地的补偿标准是该耕地被征收前三年的平均产值的六到十倍，征收宅基地等其他类型土地的补偿标准，则由省、自治区、直辖市政府参照耕地征收的相关标准执行[14]。”从中可以看出，土地法只对征收耕地的补偿和安置标准进行了规定，并没有明确规定对宅基地等其它类型的土地进行征收时应该给予的补偿和安置补助标准，地上附着物和青苗的补偿标准尤其没有给予规定。也就是说，我国目前针对征地拆迁的法律依据是空白，只是规定征地拆迁安置补偿参照国务院颁布的专门针对国有土地上房屋拆迁的行政法规《国有土地上房屋征收与补偿条例》，而没有专门的法律可依据。目前我国也只有北京和上海等经济发达的城市制定了相关的“办法”、“规定”，绝大部分地区，都是无法可依的。

在铁路征地拆迁研究方面，刘译瞳基于协同治理的视角，对 X 市新建 S 高铁征地拆迁项目进行研究，得出主体权利资源不对等、政府领导能力发挥不足、制度设计清晰透明度差、协同机制不够健全是导致政府在铁路征地拆迁协同治理过程中协同失灵的原因。并针对性提出相应对策性建议[16]。王虹以辽宁省铁路建设项目征地拆迁为研究对象，通过对辽宁省铁路建设项目征地拆迁现状的分析，找出了辽宁省铁路征地拆迁工作中存在的问题，进而分析了产生这些问题的主要原因， 包括铁路建设项目征地拆迁机制不完善、国铁集团与地方政府的征地拆迁责任划分上存在争

议，铁路建设项目设计深度不足致使征地拆迁费用超概算以及地方政府征地拆迁配套资金筹集渠道单一等，提出了完善铁路建设项目征地拆迁管理机制地方政府尽早参与铁路建设 前期工作、加强铁路建设项目征地拆迁资金管理，以及合理平衡利益相关者各方利益等有针对性的改进措施[15]。何婷婷对重庆忠县、冯理想对徐州、邱晨对泸州铁路征地拆迁中存在的问题进行了研究，并提出相关对策。林晨静、刘卿鹏以铁路项目为视角，研究了南龙铁路三明段，新建邯济铁路至胶济铁路联络线铁路项目征地拆迁存在的问题，并进行原因分析，并给出具体对策建议[17][19]。李建群，夏浩基于回归分析方法对铁路建设项目征地拆迁费用进行了研究[25]，陈新中，李冬基于量化分析的铁路建设项目征地拆迁概算准确性评价方法进行了研究[26]。

3. 国内研究现状评述

国征地拆迁与国外也有着明显的区别。第一，补偿项目不同。我国的《土地管理法》第四十七条对于征收耕地的补偿范围明确规定为土地补偿、安置补助、青苗补偿以及地上附着物补偿。《土地管理法》只规定了与被征地拆迁农民有直接关系的经济损失的补偿范围，对于农民的房产及土地的延伸价值，失去土地后给农民带来的失业和社会保障等问题都没有明确的补偿规定，可见补偿的范围和项目都比较窄。为此，在制定征地拆迁补偿政策中，我国各地方政府拥有相对较大的自主权限，均根据各地区实际情况各自制定补偿政策，把农民的私有财产房屋作为集体土地的地上附着物进行补偿，没有作为其财产权利进行补偿，补偿的标准往往过低。第二，补偿标准不同。《中华人民共和国土地管理法》是我国征地拆迁补偿标准的主要法律依据，各地方政府根据当地的经济发展状况，有自行制定征地拆迁补偿标准的权限，各地是各自为政，自行制定征地拆迁补偿标准，各地标准参差不齐，各有特色。[32-37] 第三，征地拆迁的措施力度不

同。我国内地征地 拆迁是政府行为，征收措施具有强制性，征收的力度比较大，具有很高的征收效率。

征地拆迁是我国特有的一种土地征用方式，因为征地拆迁的概念界定了征地拆迁是指征用集体所有制土地引发的农村房屋拆迁，国外不存在农村集体土地，土地性质只区别为“公用”和“私有”，所有权和使用权具有一致性的特点，土地和房屋均作为其法人的固定资产，征用土地时，房屋作为土地附着物进行补偿。因此，国外不存在我们所说的农村集体土地上的征地拆迁，土地征用是国外的主要方式。并且，我国征地拆迁与国外在补偿项目、补偿标准以及征拆主体上也有着明显的不同。

（二）主要参考文献

［1］Gerhare.Larsson： land Mand Managem ent： Public Pdicy ， Control and Partici Pation［M］，Stockholm：Byggforskningsradet ,1997.145-148

［2］Samuel T.Prescott： Federal Land Management： Current Issues and Background［M］.NewYork：Nova Science Pulishers,2003.78-79

［3］Banister, David： Enuironment, Land use and Urban policy,Cheltenham［M］ UK：Notrhanpton, MA：Edward Elgar, 1999.34-36

［4］张术环.浅淡国外征地补偿的方式和原则［J］.农业经济,2007

［5］刘丽等.国外土地审批制度研究.内部资料.

［6］容瑜芳.国外土地征用制度及其思考［J］.武汉工业学院学报,2006,（3）18-19

［7］张丽.农村集体土地征用制度改革的思考［J］.农机化研究,2005（3）,33-34

［8］张晓玲.试析城市建设征地拆迁中的土地制度［J］.河海大学学报,2004（12）,4-6

[9] 刘丽钦.征地补偿问题争议 [J] .中国土地,2003（11）,24-25

[10] 王锋，赵凌云 浙江省农村征地拆迁政策存在的问题与对策[J] .农业考查，2010（3）,96－97

[11] 刘文华.征地补偿公平性研究.当代生态农业,2009（1）,123—125

[12] 张时飞.关于解决失地农民问题的政策建议 [J] .中国经贸导刊,2004（24）,56-58

[13] 孙伊涵.征地安置补偿.法律出版社,2009,145-155

[14] 刘卿鹏.新建邯济铁路至胶济铁路联络线项目征地拆迁管理研究 [D] .山东大学,2022.

[15] 王虹.辽宁省铁路建设项目征地拆迁问题研究 [D] .东北大学,2018.

[16] 刘译瞳.基于 SFIC 模型下 X 市铁路征地拆迁协同治理优化研究 [D] .吉林大学,2023.

[17] 林晨静.南龙铁路三明段建设项目征地拆迁存在问题及对策研究 [D] .福建师范大学,2017.

[18] 宋颖.铁路项目征地拆迁审计研究——基于后新公共管理视角下的G市N区实践 [D] .西南政法大学,2022.

[19] 何婷婷.重庆市忠县征地拆迁补偿政策执行问题研究——利益相关者的视角 [D] .重庆大学,2021.

[20] 冯理想.徐州市新建高速铁路征地拆迁问题研究 [D] .中国矿业大学 2020.

[21] 周涛，余春秋.新形势下铁路建设项目征地拆迁工作模式探讨[J] .国土资源导刊,2021,18（2）：52-56.

[22] 杨雷.征地拆迁、利益协调工作在高铁项目施工管理中的研究

[J］.交通建设与管理,2024,211-213.

［23］卢亚恒.高速公路征地规税费问题研究——以浙江省为例［D］.西安工程大学,2023.

［24］邱晨.泸州市高铁征地拆迁中存在的问题及对策研究［D］.重庆大学 2023.

［25］陈新中，李冬.基于量化分析的铁路建设项目征地拆迁概算准确性评价方法研究［J］.铁道经济研究,2025（03）,211-213.

［26］李建群，夏浩.基于回归分析方法的铁路建设项目征地拆迁费用研究［J］.铁路工程技术与经济,2025（01）,31-36.

［27］姚洪川.铁路基建项目征地拆迁政策和存在问题及对策［J］.铁道经济研究,2025（03）,22-24.

［28］中华人民共和国土地管理法［z］.第 47 条.2004.8-28

［29］2017 年 7 月 13 日，中国铁路总公司《关于进一步加强铁路建设项目征地拆迁工作和费用管理的指导意见》（铁总计统【2017】177 号）。

［30］ 2017 年 7 月 18 日，中国铁路总公司《关于既有铁路城镇段外迁工程有关事项》（铁总计统【2017】181 号）。

［31］国铁集团工程设计鉴定中心《关于细化地方承担征地拆迁费用调整送审文件要求的通知》（鉴投资函【2022】70 号）。

［32］2021 年 9 月 10 日浙江省发展和改革委员会+浙江省自然资源厅《关于印发浙江省铁路建设土地和房屋征收安置工作实施办法（试行）的通知》（浙发改基综〔2021〕352 号）。

［33］2021 年 6 月 16 日四川省发展和改革委员会《四川省铁路建设征地拆迁补偿安置资金使用和管理办法》（川发改铁机管理〔2021〕168 号）。

[34] 2023 年 8 月 21 日江苏省人民政府《省政府办公厅关于铁路建设项目征地拆迁包干工作的指导意见》（苏政办规〔2023〕11 号）。

[35] 2024 年 6 月 12 日甘肃省省发展改革委　省财政厅　省人社厅　省自然资源厅　省林草局《甘肃省铁路建设项目征收补偿工作管理办法》。

[36] 2021 年 5 月 26 日湖南省人民政府《关于调整湖南省征地补偿标准的通知（2024 年版）》（湘政发〔2024〕1 号）。

[37] 2025 年 8 月广东省《铁路建设项目征地拆迁工作和费用管理指引》。

（三）项目前期工作

1．项目组团队人员长期从事铁路勘察设计及征地拆迁相关工作，积累了丰富的实践经验。

在以往的工作中，参与了多个铁路项目的前期勘察设计、过程中征地拆迁费用审价、后期铁路概算清理工作，对铁路建设项目的规划、设计流程非常熟悉，能够准确把握征地拆迁工作与铁路建设的衔接要点。在征地拆迁工作方面，参与了项目的实地调研、拆迁谈判、补偿安置方案制定等工作，深入了解征地拆迁工作的实际操作流程和存在的问题。

2．制定了铁路征地拆迁相关多项企业标准

集团公司研究制定了《铁路征地拆迁文件编制办法（试行）》，《征地拆迁工程三电迁改指标分析》，《铁路工程征地拆迁单价分析指南》，《铁路工程征地拆迁勘察设计作业指导书》》等企业标准。为本项目研究打下坚实的基础。

三、实施方案

（一）拟解决的关键问题

本项目聚焦于路地合作模式下铁路建设征地拆迁费用政策的研究。系统梳理现行路地合作模式下地方承担的征地拆迁费用组成，清晰界定地方承担征地拆迁费用范畴，进一步规范和加强铁路建设项目征地拆迁工作的管理，加强项目前期征地拆迁工作深度，合理确定和有效控制征地拆迁费用，提高项目投资效益。

结合陕西省铁路建设征地拆迁案例，深入调研分析铁路项目征地拆迁费用超概的原因，从多维度剖析导致费用超支的因素，包括但不限于征拆费用合理计列，完善地方补偿标准，实施阶段过程控制等层面。总结案例中的成功经验和失败教训，为制定针对性策略提供实践依据，以完善和优化征拆费用政策体系。

（二）主要研究内容及实施方案

为了保障路地合作模式下各方投资人的合法权益，合理控制设计阶段征地拆迁批复费用与实施阶段发生费用的差异，本次研究拟以177号文规定的地方负责的征地拆迁范围的工作内容为研究对象，首先通过构建地方包干征地拆迁费用结构模型，明确地方包干费用的形成机理；其次收集、归纳、整理近年来陕西省已完工重点铁路项目的征地拆迁批复与实施费用的各项数据，纳入地方包干征地拆迁费用结构模型，形成结构化的历史资料数据库，并应用回归分析、因子分析等数据分析方法，从数量与补偿标准两个方面明确引起费用产生较大差异的主要影响因素；再次从执行与政策两个层面，以征地拆迁各参与人视角分析各项因素产生的原因，并形成风险控制清单；最后以风险、问题为导向提出执行与政策两个层面的建议，以期有效控制路地合作模式下铁路建设征地拆迁费用超概问题。具

体来说：

1.构建地方包干征地拆迁费用结构模型。

基于177号文规定的地方负责的征地拆迁范围构建地方包干征地拆迁费用结构模型。

一级子目	二级子目	三级子目	……
征地费用	必须交纳或发生的被征地农民保险； 耕地占补平衡； 耕地占用税等与土地相关的费用； 以及道路、沟渠改移涉及到的非用地红线范围内的土地补偿费用和超出既有标准；	土地补偿费； 安置补助费； 青苗补偿费 ……	……
拆迁费用	拆迁地面建(构)筑物(含环保拆迁和铁路安全管理条例涉及拆迁，既有铁路生产生活设施和多经、集经设施拆迁)的补偿费用。 拆迁地下建(构)筑物(含环保拆迁和铁路安全管理条例涉及拆迁，既有铁路生产生活设施和多经、集经设施拆迁)的补偿费用。	集体土地拆迁 国有土地拆迁 ……	……

一级子目	二级子目	三级子目	……
“三电”及地面、地下管线迁改费用。	通信管线迁改； 电力线路迁改； 给排水管线迁改’；	110KV 电力管线迁改 ……	……
压覆矿产资源及进行文物保护和处理地质灾害引起的补偿费用。	压覆矿补偿费用： 文物保护费	铅铁矿补偿费 ……	……

扫描全能王
3亿人都在用的扫描App

一级子目	二级子目	三级子目	……
因建设造成农田、水利设施、水系损坏及房屋损坏的修复或补偿费用(因施工单位原因造成损坏除外)。	因铁路建设导致的水流导向断面	……	……

2. 既有铁路项目征地拆迁费用分析（以西安至安康铁路、延安到榆林铁路为例）。

（1）既有铁路项目征地拆迁批复与实际发生费用的差异（数据统计为主）

（2）影响既有铁路项目征地拆迁批复与实际发生费用差异的主要因素（数据分析为主，采用回归分析、因子分析等数据分析方法）

a 数量方面：（如设计阶段房屋面积按照投影计算，实际拆迁按照皮尺测量计算；隐蔽工程难以发现；部门壁垒，地下管线信息不透明；抢种、抢建、抢装修等）

b 补偿标准方面（如因规划调整，地类属性变化，导致补偿标准变化。国有土地房屋拆迁无明确补偿标准，前期参考价格与实际评估价偏差较大，设计按照货币补偿，实际采用集中安置等。）

3.铁路项目征地拆迁费用差异原因分析（深层次原因）。

a:按参与人归纳如地方政府、设计院、被征拆人员、施工单位、建设模式等；

b：按执行层面与政策层面；

4. 铁路项目征地拆迁费用风险控制清单。

5. 铁路项目征地拆迁费用控制对策。

（1）执行层面(如通过指南规范设计调查，单价分析等)

（2）政策层面（政策性建议，比如拆迁什么情况采用货币补偿，什么情况采用集中按照或分散迁安等；如路内拆迁是地方负责，还是地方反委托给铁路方拆迁更有利于投资控制等）

（三）技术路线

1. 现状评估与问题诊断

通过对陕西省 “十三五” 以来重点铁路项目征拆情况进行全面调

研，收集
项明细。
不同项目
同时
容、适用
际情况，
供现实依
2. 费
剖析
任划分、
制效果及
构建
设计阶段
策调整对
过程中，
管风险，
论，分析
利益诉求、
3. 国
广泛借
制定、费用
国情和制度
和启示。同
先进经验，
西省的优秀

研，收集详细的费用数据，包括征地费用、拆迁补偿费用、安置费用等各项明细。运用数据分析方法，深入分析超概幅度与结构，明确费用超概在不同项目、不同费用组成部分中的具体表现。

同时，系统总结陕西省现行征拆补偿政策体系，梳理政策的主要内容、适用范围和执行标准。通过对比分析政策在不同铁路项目执行中的实际情况，找出政策与实际操作之间的适应性问题和冲突点，为后续研究提供现实依据。

2．费用形成机理与风险分析

剖析“总价包干”合作子模式对费用控制的影响，从合同约定、责任划分、激励机制等方面入手，分析该模式在实际执行中对征拆费用的控制效果及存在的问题。

构建费用超概的风险清单，重点关注前期设计费用计列风险，分析设计阶段对征拆费用预估不足的原因和影响；研究政策变化风险，评估政策调整对征拆费用的动态影响；分析过程控制费用风险，探讨在征拆实施过程中，因管理不善、操作不规范等因素导致费用增加的风险点；关注监管风险，研究监管体系不完善对费用控制的负面影响。运用博弈论等理论，分析“路 - 地 - 被拆迁人”三方博弈行为对最终成本的影响，从利益诉求、决策行为等角度揭示费用超概的内在机制。

3．国内外经验借鉴与比较研究

广泛借鉴基础设施领域征拆管理的国际经验，研究国外在征拆政策制定、费用控制、公众参与等方面的先进做法和成功案例。分析其在不同国情和制度背景下的实施效果，结合陕西省实际情况，提取可借鉴的经验和启示。同时，深入研究国内其他省份在路地合作与控制征拆成本方面的先进经验，对比不同省份的政策措施、管理模式和实践成果，找出适合陕西省的优秀做法和创新思路，为陕西省铁路建设征地拆迁工作提供有益参

考。

4. 政策体系与机制创新设计

提出建立省级层面的铁路征拆补偿指导标准，明确补偿项目、补偿标准和计算方法，推动沿线地区标准统一与透明化，减少因标准差异导致的纠纷和费用增加。构建全过程征地拆迁费用管控机制，从事前精准摸底，全面掌握征拆范围内的土地、房屋、人口等信息，制定合理的费用预算；事中严格执行阳光操作，确保补偿过程公开、公平、公正，加强对补偿资金使用的监管，及时采取措施纠正偏差，引入第三方审价机构对费用进行审核；事后进行绩效评估，对征拆工作的效果和费用控制情况进行全面评价，总结经验教训，为后续项目提供参考。建立激励与约束机制，对地方政府高效完成征拆任务给予奖励，包括资金奖励、政策支持等；对未能履行职责导致费用超概的进行约束，如问责、减少资金支持等，通过奖惩结合的方式，调动地方政府的积极性，有效控制征拆费用。

（四）工作流程

1. 资料收集与整理

收集铁路征拆相关资料是项目研究的基础工作。全面收集陕西省铁路建设相关的政策文件，包括国家和地方出台的征地拆迁法律法规、补偿标准文件、路地合作协议等，了解政策环境和法律依据。整理重点铁路项目的费用数据，涵盖征地费用、拆迁补偿费用、安置费用等各项明细，为后续的数据分析提供数据支持。

同时，收集典型铁路建设征地拆迁案例资料，包括案例的背景、实施过程、遇到的问题及解决方法等，为案例分析提供丰富素材。对收集到的资料进行分类整理，建立完善的资料档案库，便于后续研究工作的开展。

2. 实地调研与访谈

对铁路项目现场进行实地调研，深入了解征地拆迁工作的实际情况。观察征拆现场的地形地貌、建筑物分布、土地利用现状等，与设计资料进行对比，核实征拆范围和数量。与地方政府相关部门、铁路建设单位、被拆迁人等进行访谈，了解各方在征拆工作中的职责、利益诉求和遇到的问题。倾听地方政府部门对征拆政策执行的看法和建议，了解铁路建设单位在费用控制和工程进度方面的困难，关注被拆迁人对补偿标准和安置方案的满意度，获取一手信息，为深入分析问题提供依据。

3．数据分析与模型构建

运用数据分析方法对收集到的费用数据进行深入分析，计算征拆费用的各项指标，如费用总额、人均费用、单位面积费用等，分析费用的构成和变化趋势。

构建费用超概分析模型，采用回归分析、因子分析等方法，探究影响征拆费用超概的关键因素及其影响程度。通过模型预测不同因素变化对征拆费用的影响，为制定费用控制策略提供科学依据。

对访谈和调研获取的定性信息进行整理和分析，运用内容分析法等方法，提炼出关键问题和主要观点，与数据分析结果相互印证，全面深入地剖析征拆费用超概问题。

四、项目承担单位及参加单位概况

（一）单位概况

本项目由中铁第四勘察设计院集团有限公司负责完成。研究基础扎实、研究资料丰富、研究条件完善。

中铁第四勘察设计院集团有限公司（铁四院）成立于 1953 年，总部设在湖北省武汉市，是世界 500 强、全球最大工程承包商—中国铁建的国有全资子公司。

作为新中国成立后第一批组建的国家级设计院,70 多年发展历程中，铁四院与共和国共成长，先后承担了新中国铁路建设三分之一的设计任务，是我国铁路勘察设计的领军企业。目前，拥有 30 多个勘察设计专业，持有勘察、设计、监理、咨询 4 项综合甲级资质，铁路、市政、建筑 3 项施工总承包一级资质，以及测绘工程、城乡规划、地灾防治等 30 余项专业与专项甲级资质，具备服务现代交通建设全产业链的综合技术优势。

全院现有职工 5200 余名，包括 1 名中国工程院院士，3 名全国工程勘察设计大师，3 名新世纪百千万人才工程国家级人选，30 余名国家有突出贡献中青年专家和享受国务院政府特殊津贴专家，200 余名各类省部级专家人才。全院正高级工程师等高级职称人员 3000 余人，持各类职业资格人员 1800 余人次。

“十三五”以来，铁四院先后荣获国家和省部级科技进步、优秀工程勘察设计、优秀软件、优秀标准设计奖 1300 余项，承揽战略性新兴产业任务，承担国家重点研发计划项目 20 余项、课题 70 余个，拥有有效技术专利 4300 余件，稳居铁路行业前列。其中京沪高速铁路获国家科技进步特等奖，复杂环境下高速铁路无缝线路关键技术应用获国家科技进步一等奖。成功注册商标近百件，“铁四院”商标荣获铁路行业第一个“中国驰名商标”称号。

总之，中铁四院拥有高素质的专业人才队伍，丰富的技术储备，先进的软硬件设施，为本课题的顺利开展、完成奠定了扎实的工作基础。

（二）技术力量及人员构成

项目组中的团队人员长期从事铁路勘察设计及征地拆迁相关工作，积累了丰富的实践经验。在以往的工作中，参与了多个铁路项目的前期勘

察设计、过程中征地拆迁费用审价、后期铁路概算清理工作，对铁路建设项目的规划、设计流程非常熟悉，能够准确把握征地拆迁工作与铁路建设的衔接要点。在征地拆迁工作方面，参与了项目的实地调研、拆迁谈判、补偿安置方案制定等工作，深入了解征地拆迁工作的实际操作流程和存在的问题。团队成员均为公司的在职员工，都具有硕士研究生以上学历，中级以上职称，质量受控，具有诚信、敬业、进取的工作作风。团队成员还参与过相关的课题研究和项目咨询，对铁路征地拆迁费用管理、政策制定等方面进行过深入研究，取得了一定的研究成果。这些过往的工作经验和研究成果为本次项目的开展奠定了坚实的基础，有助于项目组更好地理解和解决路地合作模式下铁路建设征地拆迁费用相关问题，提高研究工作的效率和质量。

姓　名	单　位	性　别	年　龄	技术职称	专　业	在项目中担任具体工作
黄源	中铁第四勘察设计院集团有限公司	男	43	高级工程师	系统工程	项目负责人
曾雄	中铁第四勘察设计院集团有限公司	男	38	高级工程师	工程管理	项目副负责人及研究报告统稿
孙成智	中铁第四勘察设计院集团有限公司	男	46	高级工程师	工程地质	项目副负责人及牵头项目调研
强安华	陕西省交通运输工程造价事务中心	男	36	一级造价工程师	交通工程	调研及文件编写
康仪庄	中铁第四勘察设计院集团有限公司	男	38	高级工程师	土木工程	调研及文件编写
郭三伟	中铁第四勘察设计院集团有限公司	男	40	高级工程师	土木工程	调研及文件编写
陈天宇	中铁第四勘察设计院集团有限公司	男	38	高级工程师	桥梁与隧道工程	数据分析及文件编写
廖明敏	中铁第四勘察设计院集团有限公司	女	37	高级工程师	管理科学与工程	调研及文件编写
杨意	中铁第四勘察设计院集团有限公司	男	34	工程师	桥梁与隧道工程	数据分析及文件编写
舒珊	中铁第四勘察设计院集团有限公司	女	28	工程师	工程经济	调研及文件编写
张振高	中铁第四勘察设计院集团有限公司	男	29	工程师	工程经济	数据分析及文件编写

（三）项目主要负责人情况

根据项目情况，我公司拟派中铁第四勘察设计院工经院副总工程师

黄源为本次征地拆迁费用政策研究项目负责人，其2009年取得武汉大学系统工程专业博士研究生学位，至今已有16年工作经验，作为郑万、商合杭、焦洛平等多条干线项目负责人，具有丰富的铁路工程设计、审价和科研工作经验，具有高级工程师职称，先后完成铁路工程造价信息化智能系统研究、铁路工程站后专业造价数据分析及指标研究等相关科研课题工作。

五、项目依托工程（工作）情况及其他必要支撑条件

（一）依托工程（工作）概况

西安至安康铁路，是包海高速铁路通道的重要组成部分，设计行车速度350公里/小时。线路全长170公里，项目总投资329.2亿元。其中征地拆迁费用23.4亿元。建设工期5年，2021年6月29日开工建设。

延安至榆林铁路，是包海高速铁路通道的重要组成部分，设计行车速度350公里/小时。线路全长239公里，项目总投资390亿元。其中征地拆迁费用35.87亿元。建设工期4.5年，2023年11月5日开工建设。

（二）支撑条件

我司作为设计咨询单位参与本项目工程建设。

六、项目经费估算及资金筹措情况

对经费估算及资金筹措情况说明，提供所需经费测算说明。

经费投入（万元）		经费支出（万元）			
科　目	估算数	科　目	总经费	厅补经费	其他经费
省交通运输厅补助	49	合　计	49	49	
工程配套研究经费		1.设备费	1	1	
单位自筹		（1）购置设备费	1	1	

其他经费		（2）设备改造与租赁费			
		2.业务费	20	20	
		（1）材料费	3	3	
		（2）测试化验实验加工费			
		（3）燃料动力费			
		（4）差旅费/会议费/国际合作与交流费	8	8	
		（5）出版/文献/信息传播/知识产权事费	2	2	
		（6）其他费用	7	7	
		3.劳务费	18	18	
		（1）专家咨询费	8	8	
		（2）聘用人员劳务费	8	8	
		（3）其他劳务费	2	2	
		（二）间接费用	10	10	
		4.管理费	5	5	
		5.绩效支出	5	5	

七、项目绩效指标

一级指标类别	二级指标类别	明细指标	指标值
产出类指标	知识产权	1、专利授权数（项）	
		（1）授权发明专利	
		（2）实用新型	
		（3）外观设计	
		2、软件著作权授权数（项）	
		3、发表论文（篇）	
		（1）其中 SCI 索引收录数	
		（2）其中 EI 索引收录数	
		（3）其它	1
		4、著作（部）	
		5、制订标准数（项）	

一级指标类别	二级指标类别	明细指标	指标值
		（1）国际标准	
		（2）国家标准	
		（3）行业标准	
		（4）地方标准	
		（5）企业标准	
		（6）科技报告	
	其他成果	1、填补技术空白数	
		（1）国际	
		（2）国家	
		（3）省级	
		2、获奖项数	
		（1）国家奖项	
		（2）部、省奖项	
		（3）地市级奖项	
		3、其他科技成果产出	
		（1）新工艺（或新方法模式）	
产出类指标	其他成果	（2）新产品（含农业新品种）	
		（3）新材料	
		（4）新装备（装置）	
		（5）平台/基地/示范点	
		（6）中试线	
		（7）生产线	
		4、研究开发情况	
		（1）小试	
		（2）中试（样品样机）	
		（3）小批量	
		（4）规模化生产	
	人才引育	1、引进高层次人才	
		（1）博士、博士后	
		（2）硕士	

一级指标类别	二级指标类别	明细指标	指标值
		2、培养高层次人才	
		（1）博士、博士后	
		（2）硕士	
		3、培训从事技术创新服务人员（人次）	
		4、是否设立科研助理岗位	
	产业化情况	1、开放共享仪器设备数（台/套/只等）	
		2、科研仪器设备利用率（%）	
		3、孵化科技型企业（个）	
		4、转化科技成果（个）	
效果类指标	经济效益	1、新增产值（万元）	
		2、新增销售（万元）	
		3、新增出口创汇（万美元）	
		4、新增利润（万元）	
	社会效益	1、新增税收（万元）	
		2、新增就业人数	
		3、就业培训（人次）	
效果类指标	社会效益	4、带动农民增收（万元）	
		5、培训和指导科技服务（人次）	
		6、新增产业带动情况	
		7、技术集成示范（项）	
		8、建立示范基地（亩数）	
		9、节约资源能源	
		10、环保效益	
其他需要说明的情况			

八、预期目标、成果提供形式及经济社会效益

（一）项目预期目标

通过调研分析当前路地合作模式下征地拆迁费用超概的主要原因，

构建征地拆迁费用超概风险清单，提出相关解决方案和政策建议，行成路地合作模式下铁路建设征地拆迁费用政策研究报告，为政府决策提供科学依据。

（二）提交的研究成果及其形式

1．研究报告：《路地共建模式下铁路建设征地拆迁费用政策研究》；

2．形成一套《陕西省铁路建设项目征地拆迁工作和费用计取工作指引（建议稿）》；

3．在相关领域期刊发表论文1篇。

（三）经济、社会、环境效益分析

1．经济效益

提升铁路征地拆迁费用的确定性，将征地拆迁这一最大变量变为可控因素，确保项目在批复概算内顺利推进，优化铁路投资使用效率。

2．社会效益

通过分析征地拆迁费用超概具体原因，和政策建议，有利于政府制定科学合理征地拆迁补偿标准，阳光的社会参与决策机制，有利于保障被征拆者利益，保障铁路征地拆迁工作的顺利进行。

九、其它需要说明的问题

无。

扫描全能王
3亿人都在用的扫描App

路地共建模式下铁路建设征地拆迁费用政策研究

大纲评审意见

2025年12月4日，陕西省交通运输厅在西安主持召开了“路地共建模式下铁路建设征地拆迁费用政策研究”（项目编号：25-14R）项目大纲评审会。与会专家（名单附后）听取了项目组的汇报，审阅了项目研究大纲，经质询讨论，形成如下评审意见。

一、项目针对路地共建模式下铁路建设征地拆迁费用超概 问题，开展 路地共建模式下铁路建设征地拆迁费用政策研究，对解决铁路建设超概难题，推动陕西省铁路建设　征地拆迁管理工作，具有重要的现实意义。

二、研究内容全面，研究目标明确，技术路线可行。

三、研究人员组成基本合理，前期研究基础扎实，依托工程落实，经费预算合理，具备开展研究工作的条件。

四、预期成果基本覆盖研究目标，与研究内容的逻辑框架契合。

与会专家一致同意该项目研究大纲通过评审。

建议：1. 结合项目研究内容，补充研究人员组成。

2. 结合陕西省铁路项目建设实际，进一步梳理地方负责征地拆迁包干费范围内的工作内容及费用组成。

主任委员：

2025年12月4日

项目名称	路地共建模式下铁路建设征地拆迁费用政策研究				
专家姓名	王天林	职务/职称	正高级工程师	专　业	道路工程
专家单位	陕西省交通工程造价中心			联系电话	13992893588

评　审　意　见

一、总体评价

该研究大纲聚焦路地共建模式下铁路征地拆迁费用政策这一核心议题，紧扣“交通强国”战略与铁路投融资体制改革背景，以陕西省实践为核心切入点，研究内容针对性强，直面中国铁路总公司于 2017 年发布的《关于进一步加强铁路建设项目征地拆迁工作和费用管理的指导意见》（铁总计统〔2017〕177 号）的实施、权益挂钩机制等关键政策节点，以及陕西重点项目实践中的现实问题，具有较强的研究价值和应用价值。

二、问题和建议

1. 细化费用核算机制的量化研究。当前大纲对核算机制的研究偏定性分析，建议增加量化研究相关内容。例如，可针对陕西关中、陕北、陕南的补偿标准差异，构建“区域经济水平 — 地形复杂度 — 补偿标准”关联模型；或结合案例项目，对可研概算与实

2. 补充利益相关者视角的分析。当前大纲侧重路地双方协作，建议纳入被征地拆迁群众、第三方评估机构、施工单位等利益相关者分析。例如，调研被征地群众对补偿标准的认可度、第三方评估在费用核算中的作用发挥情况，以及施工单位因征拆进度滞后引发的成本风险，使研究更全面。

3. 明确政策建议的层级区分。建议将“完善政策的建议”按“国家层面 — 地方层面 — 项目层面”细化。国家层面聚焦政策协同（如统一跨区域核算口径），地方层面聚焦陕西本土化落地（如制定省内高铁项目征拆费用动态调整细则），项目层面聚焦路地协作实操（如联合审查流程标准化），提升建议的针对性与可操作性。

三、评审结论

该大纲整体质量较高，研究主题契合当前铁路建设领域的核心需求，逻辑清晰、内容扎实、技术路线科学可行。建议进一步深化量化研究、细化权益机制分析、优化案例对比与技术路线，进一步提升研究的深度与成果转化价值，预期能为路地共建模式下征地拆迁费用政策优化提供重要的理论支撑与实践参考。

同意该研究大纲通过评审，并按照本次会议意见进一步补充完善。

评审专家（签字）：

2025 年 12 月 4 日

（本意见入档，应填写工整，纸面不敷，可另加纸）

扫描全能王
3亿人都在用的扫描App

项目名称	路地共建模式下铁路建设征地拆迁费用政策研究				
专家姓名	王松根	职务/职称	研究员	专　业	公路工程
专家单位	山东省交通干线公路局			联系电话	13488700091

评审意见

本项目聚焦于路地合作模式下铁路建设征地拆迁费用政策研究，进一步规范和加强铁路建设项目征地拆迁工作管理，加强项目前期征地拆迁工作深度，合理确定和有效控制征地拆迁费用，提高项目投资效益。主题很有必要。

报告研究大纲内容全面，技术路线可行。

同意按项目研究大纲开展工作。

建议：

1. 除177号文以外，还应梳理现行国家相应法规等，作为依据。

2. 进一步明确各控制指标和技术水平之研究和层级。

评审专家（签字）：王松根

2025年12月4日

（本意见入档，应填写工整，纸面不敷，可另加纸）

扫描全能王
3亿人都在用的扫描App

项目名称	路地共建模式下铁路建设征地拆迁费用政策研究				
专家姓名	李寒冰	职务/职称	计财部副部长、高级工程师	专　业	工程经济
专家单位	中国铁路广州局集团有限公司广州工程建设指挥部			联系电话	13929591858

评 审 意 见

（一）考虑国铁集团是针对全国铁路制标准，在本研究过程中可增加对其他省同类政策进行研究。便后续更好开展路地共建模式，合理确定权益。

（二）对征地拆迁包干范围内地方政府主导的工作：建议对177中描述不确定内容（如边角地比例或者计算范围、工作经费的内容组成和取费系数）进行研究。

（三）对征地拆迁包干范围内地方政府非主导的工作：如三电及管线迁改工作，进行多样本分析。建议补充不同实施模式对征拆投资控制的分析。

评审专家（签字）：李寒冰

2025 年 12 月 4 日

（本意见入档，应填写工整，纸面不敷，可另加纸）

项目名称	路地共建模式下铁路建设征地拆迁费用政策研究				
专家姓名	郭鹏	职务/职称	正高级工程师	专　业	规划
专家单位	中国铁路西安局集团公司			联系电话	

评　审　意　见

1. 将征地和拆迁内容、标准分开研究，明确征地和拆迁费用包干范围。

2. 梳理征地范围内各项缴纳费用内容及标准（例：失地农民保障、耕地占补平衡、临时用地复垦）。

3. 增加研究三电迁改、压矿、道路沟渠改移等内容和标准。

4. 研究例如隧道、桥梁等不纳入征地范围工程。

5. 研究用地预审和正式用地关联政策。

6. 研究铁路用地和资产处置标准。

7. 研究铁路项目沿线土地综合开发政策。

8. 研究环保拆迁政策。

评审专家（签字）：郭鹏

2015 年 12 月 4 日

（本意见入档，应填写工整，纸面不敷，可另加纸）

项目名称	路地共建模式下铁路建设征地拆迁费用政策研究				
专家姓名	王健蕾	职务/职称	高级工程师	专　业	工程经济
专家单位	中国铁路西安局集团有限公司			联系电话	13709252756

评 审 意 见

在路地合建铁路的大环境下，征地拆迁费用的准确性直接关系到地方政府与铁路部门股权结构的稳定性，以及地方政府参与铁路建设的积极性，更是事关失地农民生活前景的民生问题，处理不好将带来极大的社会风险，影响社会稳定。因此，进行陕西省路地共建模式下铁路建设征地拆迁费用政策研究工作非常必要。

铁路建设项目战长面广，征地拆迁涉及的种类繁多，地上附着物、建筑物、构筑物、地下各类管线等，通过深入客观的调查、取证、分析、总结，其研究成果将对今后制定陕西省铁路建设项目征地拆迁标准起到指导性作用。

建议：1、在征地拆迁调研过程中增加各类产权企业搬迁、补偿的调查，拿出可靠数据，以便在制定政策时，对企业的补偿标准具有合规性和合理性。

2、陕西省是文物大省，在陕西省所有铁路建设项目中，文物的调查、勘探、发掘是前期必不可少的工作，因文物问题导致的线路方案变化而引起征地拆迁费用变化，甚至工期调整往往是超概算的主因，建议针对陕西省特殊情况，对此进行调研和数据分析。

评审专家（签字）：王健蕾

2015年九月4日

（本意见入档，应填写工整，纸面不敷，可另加纸）

路地共建模式下铁路建设征地拆迁费用政策研究（项目编号：25-14R）

大纲评审专家委员会名单

序号	评审会职务	姓 名	工作单位	所学专业	从事专业	职称/职务	签 名
1	主任委员	王天林	陕西省交通运输工程质量监测鉴定站	道路工程	道路工程	正高级工程师	王天林
2	委员	郭鹏	中国铁路西安局集团有限公司	交通运输	交通运输	正高级工程师	郭鹏
3	委员	王健蕾	中国铁路西安局集团有限公司	工程经济	造价工程	高级工程师	王健蕾
4	委员	王松根	山东省交通运输厅公路局	公路工程	公路工程	研究员	王松根
5	委员	李寒冰	中国铁路广州局集团有限公司广州工程建设指挥部	土木工程	工程经济	高工.	李寒冰

扫描全能王
3亿人都在用的扫描App

专家意见处理表

项目名称：路地共建模式下铁路建设征地拆迁费用政策研究　　（项目编号：25-14R）

序号	姓名	建议内容	处理意见 （逐条回应，详细说明修改情况）
1	李寒冰	考虑国铁集团是针对全国铁路制标准，在本研究过程中可增加对其他省同类政策进行研究，以便后续更好开展路地共建模式，合理确定权益。	执行建议，本课题补充其他省份好的经验及做法为陕西省征地拆迁费用政策研究提供参考。
2	李寒冰	对征地拆迁包干范围内地方政府主导的工作，建议对177中描述不确定内容（如边角地比例或者计算范围、工作经费的内容组成和取费系数）进行研究。	本课题在177号文地方征地拆迁包干范围内对费用进行细化研究。
3	李寒冰	对征地拆迁包干范围内地方政府非主导的工作，如三电及管线迁改工作，进行多样本分析，建议补充不同实施模式对征拆投资控制的分析。	课题实施时纳入该意见。
4	王健蕾	在征地拆迁调研过程中增加各类产权企业搬迁、补偿的调查，拿出可靠数据，以便在制定政策时，对企业的补偿标准具有合规性和合理性。	课题实施时纳入该意见。

扫描全能王
3亿人都在用的扫描App

5	王健蕾	陕西省是文物大省，在陕西省所有铁路建设项目中，文物的调查、勘探、发掘是前期必不可少的工作，因文物问题导致的线路方案变化而引起征地拆迁费用变化，甚至工期调整往往是超概算的主因，建议针对陕西省特殊情况，对此进行调研和数据分析。	课题实施时纳入该意见。
6	王天林	细化费用核算机制的量化研究。当前大纲对核算机制的研究偏定性分析，建议增加量化研究相关内容。例如，可针对陕西关中、陕北、陕南的补偿标准差异，构建“区域经济水平 — 地形复杂度 — 补偿标准”关联模型；或结合案例项目，对可研概算与实际费用的偏差率进行统计，识别偏差关键诱因，增强核算方法优化建议的科学性。	课题实施时纳入该意见。
7	王天林	补充利益相关者视角的分析。当前大纲侧重路地双方协作，建议纳入被征地拆迁群众、第三方评估机构、施工单位等利益相关者分析。例如，调研被征地群众对补偿标准的认可度、第三方评估在费用核算中的作用发挥情况，以及施工单位因征拆进度滞后引发的成本风险，使研究更全面。	采纳该意见。投资差异原因分析，按照参与人归纳章节已含该部分内容。
8	王天林	明确政策建议的层级区分。建议将“完善政策的建议”按“国家层面 — 地方层面 — 项目层面”细化。国家层面聚焦政策协同（如统一跨区域核算口径），地方层面聚焦陕西本土化落地（如制定省内高铁项目征拆费用动态调整细则），项目层面聚焦路地协作实操（如联合审查流程标准化），提升建议的针对性与可操作性。	依据课题立项，本项目拟从地方层面给出政策建议。

扫描全能王
3亿人都在用的扫描App

9	郭鹏	将征地和拆迁内容、标准分开研究，明确征地和拆迁费用包干范围。	采纳该意见，与本项目“构建地方包干征地拆迁费用结构模型”思路一致。
10	郭鹏	梳理征地范围内各项缴纳费用内容及标准（例：失地农民保障。耕地占补平衡、临时用地复垦）。	采纳该意见。
11	郭鹏	增加研究三电迁改、压矿、道路沟渠改移等内容和标准。	采纳该意见。
12	郭鹏	研究例如隧道、桥梁等不纳入征地范围工程。	结合项目研究范围，将涉及征地拆迁部分费用研究。
13	郭鹏	研究用地预审和正式用地关联政策。	采纳该意见。

扫描全能王
3亿人都在用的扫描App

14	郭鹏	研究铁路用地和资产处置标准。	采纳该意见。
15	郭鹏	研究铁路项目沿线土地综合开发政策。	采纳该意见。
16	郭鹏	研究环保拆迁政策。	采纳该意见。
17	王松根	除177号文以外，还应树立现行国家相应政策、文件和规定。	采纳该意见。
18	王松根	进一步明确考核指标和提交成果的形式和层级。	已按照大纲审查意见修改。

项目负责人（签字）：