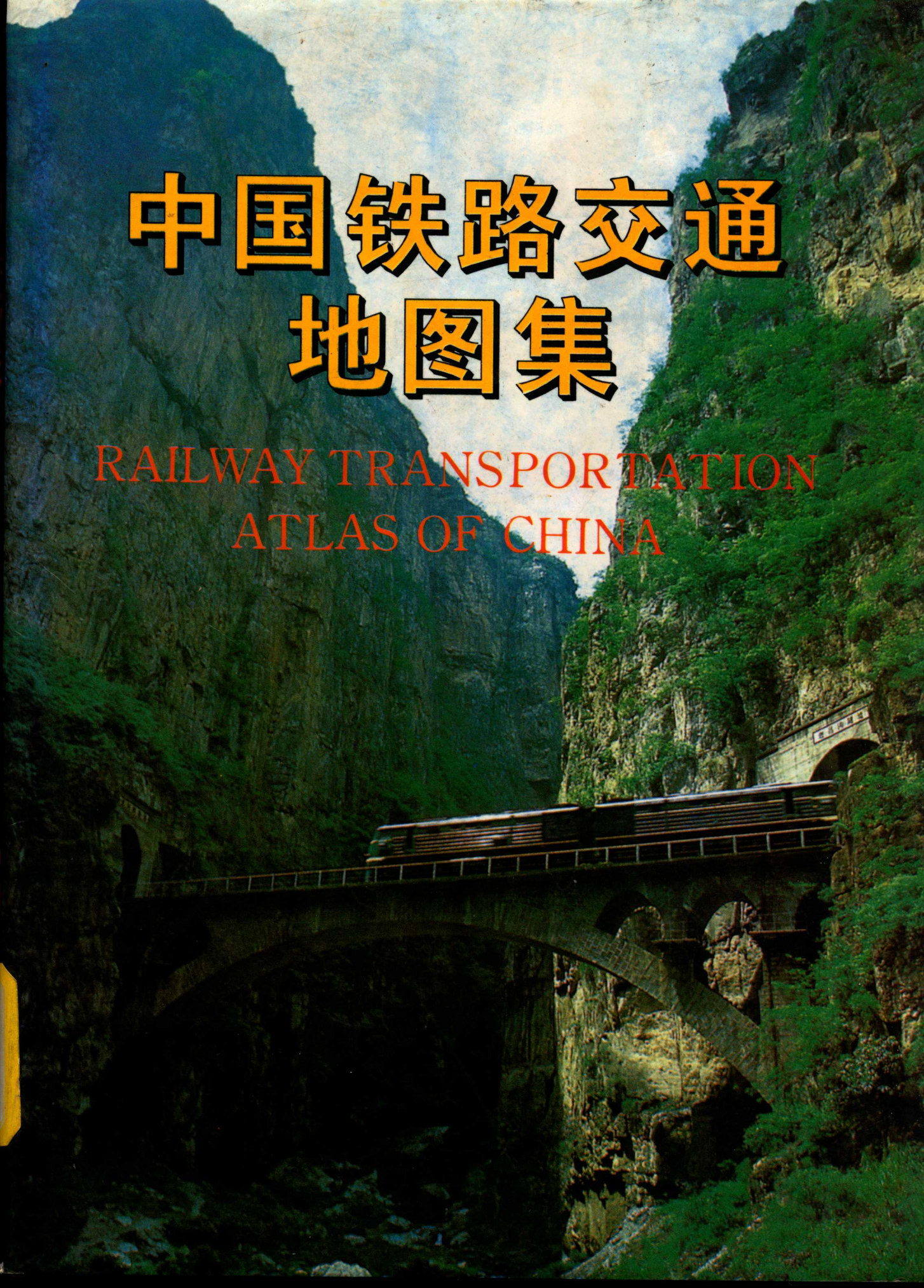


# 中国铁路交通 地图集

RAILWAY TRANSPORTATION  
ATLAS OF CHINA



U 212.4

# 中国铁路交通 地图集

RAILWAY TRANSPORTATION  
ATLAS OF CHINA

中国铁道出版社  
中国地图出版社 合编  
铁道部运输局

中国铁道出版社  
中国地图出版社 出版

## 中国铁路交通地图集

中国铁道出版社

中国地图出版社 合编

铁道部运输局

中国铁道出版社 中国地图出版社 出版

河北艺苑胶印厂印刷

新华书店北京发行所发行

ISBN 7-113-01810-6



9 787113 018108 >

787×1092 16开 13印张

1995年1月第1版 1995年1月河北第1次印刷

(京)新登字063号 印数:00001—35,000

ISBN 7-113-01810-6/U·538 定价:57.00元

本图上中国国界线系按照中国地图出版社1989年出版的  
1:400万《中华人民共和国地形图》绘制

加  
速  
鐵  
路  
建  
設  
  
推  
動  
經  
濟  
發  
展

為中國鐵路交通地圖集題

郭家華

一九九四年四月

# 前 言

铁路是国民经济的基础设施，是发展国民经济的先行部门。至今，铁路仍然承担着我国货运总周转量的70%以上，客运总周转量的50%以上。

建国以来，铁路建设与铁路运输虽然取得了较大发展，但是铁路运量的增长速度始终落后于工业增长速度，而铁路运力的增长又落后于运量的增长。交通运输，特别是铁路运输的紧张局面已成为制约国民经济发展的突出问题。近年来，我国改革开放和现代化建设事业进入了一个新的阶段。国民经济要持续发展，人民生活水平要不断提高，铁路怎么办？唯一正确的选择就是加快铁路建设，提高运输能力，尽快改变铁路运输的严重滞后状况，使铁路由限制型转变为适应型，进而出现一个崭新的发展局面。

发展铁路，使用铁路，首先必须了解铁路。如何将铁路的现状与发展潜力科学而又直观地展示出来，让全国各行各业都来关心、了解铁路的现状与发展，是一个至关重要的问题。为此，在铁道部运输局的指导帮助下，由中国铁道出版社和中国地图出版社共同编制出版这本《中国铁路交通地图集》。

编制《中国铁路交通地图集》是一项基础工作。许多铁路发达国家都出版过铁路地图集或地图册。我国作为以铁路为主要交通工具的大陆性国家，在这方面却还是一个空白。出版《中国铁路交通地图集》是广大铁路工作者多年的愿望。今天，经过编委会、编绘人员的努力以及有关单位的大力支持，终于使这个愿望得以实现。

《中国铁路交通地图集》是以反映铁路运输为主并综合多学科相关知识的工具书。它用地图形式配以文字、图表、照片，形象地显示了铁路的现状与发展，铁路地理环境与自然灾害分布、铁路与其他交通工具的联系、铁路大陆桥运输、铁路枢纽与城市的配合、全国人口分

布、铁路旅游景点、铁路线路与车站主要技术特征、铁路客运与货运有关信息等。该图集主要包括 11 幅总图、12 个铁路局图、57 个铁路分局图、27 个铁路枢纽图及 4 个大城市图。文字部分包括铁路概况及各铁路局概况说明，图集末有“全国主要铁路概况表”等附表。它具有内容丰富、科学性强、使用价值高的特点。它既是熟悉路情的基本工具，也是铁路运输为社会服务的一项举措。

我们希望《中国铁路交通地图集》的出版，能为加速我国铁路建设与发展，提高铁路运输工作水平，以及为广大旅客、货主服务等方面发挥积极的作用，使其成为您工作中的好帮手、旅游的好向导。

在图集编制的过程中，尽量作到内容准确、全面。由于铁路正处在历史性大发展时期，路网建设、技术装备及设置等会随之有所变化。由于编者水平所限，错漏之处在所难免，敬请广大读者批评指正。

图集的编制工作得到了铁道部有关业务局、各铁路局的热情支持，铁道部第一、二、三、四勘测设计院提供资料，在此一并表示衷心的感谢。

《中国铁路交通地图集》编委会

1993 年 12 月

## PREFACE

Railway is one of the fundamental facilities of the country. It is the vanguard section in developing national economy. Even at the present time, over 70% freight turnover and 50% passenger turnover of total in China are still undertaken by railway.

Although considerable progress has been made in railway construction and railway transportation since the founding of the People's Republic, the increasing rate of traffic volume lags yet behind that of industry, and so the transport capacity lags behind the traffic volume. The intensive condition of communications, especially the intensive situation of railway transportation, becomes a conspicuous problem which has already blocked the further development of national economy. Recently, China has entered a new stage of reform, opening up and modernization. Facing the sustained development of national economy and continuous improvement of people's living standard, what decision should be made by the railway authorities? The only correct choice is to speed up railway construction and enhance its transport capacity, change the serious jammed condition as soon as possible, thus to turn the railway transportation from the confining type into a conforming one and open up an entire new prospect of development.

In order to exploit and utilize railway, one should understand it first. Thus a very important problem is to show the current situation of railway and its developing potential scientifically and visually to all trades of the whole country for concerning and understanding. To this end The Railway Transportation Atlas of China has been edited and published by China Railway Publishing House and China Cartographic Publishing House under the guide and support of Transportation Bureau, Railway Ministry of China.

Compiling atlas of railway transportation is a basic work, which has been done in many countries with well-developed railway lines. While China is a continental country with railway as major transport means, there is a blank in this respect. To publish such an atlas is the common wish of vast numbers of railway workers for many years, and now it is realized through the efforts of Editorial Committee, the compiler staff, and the support of relevant administration units.

The Railway Transportation Atlas of China is a reference book composed of comprehensive information in several relevant disciplines, mainly used to express the feature of railway transportation in China. In the form of maps with literal explanations, figures, tables, and photographs, it displays vividly the state of China's

railway transportation and its prospect, the geographical environments and natural disaster distribution, the connections between railway and other transport means, the Eurasian railway transportation, the coordination of railway junctions and cities, the national population distribution, the railway tour scenery, the major technical characteristics of railway lines and railway stations, the information about passenger and freight transportation, etc. There are 11 maps for general description, 12 for railway bureaus, 57 for sub-bureaus, 27 for railway junctions and 4 for large cities. The explanatory notes cover introduction to the railways and to every railway bureaus. At the end of the Atlas, a survey of railway lines and other features are listed in tables as appendices. The Atlas is substantial, scientific, and valuable. It is an essential means for understanding railway, it is also an act of public service by railway as well.

It is expected that the publishing of The Railway Transportation Atlas of China will play active roles in speeding up railway construction and railway development, improving the operating performance of railway transportation, and serving vast numbers of passengers and shippers. It is also expected that it will be a good assistant in working and a good guidance in touring.

Every effort has been made during the compiling stage to ensure the correctness and completeness of the Atlas. Since the railways in China are in a historical era of rapid progressing, the construction of railway networks, technical equipments and installations are to vary from time to time, so that it would be difficult to avoid errors and missings, and any criticisms, suggestions and corrections are welcome.

The Committee would express heartest thanks to the relevant bureaux and administrations of Railway Ministry for their enthusiastic support to the compilation of the Atlas, also to the First, Second, Third, and Fourth Survey and Design Institutes of Railway Ministry for offering valuable information and data, without these help the accomplishment of the task would be impossible.

The Editorial Committee

Dec. 1993



## 编辑委员会

顾问: 石万鹏 国林  
主任: 华茂崑 李承斌 常国治  
副主任: 张学良 于文焕 丁益民 杨友根 周振庆 童安炎  
刘国夫  
编委: 蔡德仲 褚书铭 班长青 梁德君 司马舸 王嘉裕  
陆用森 陈振华 范萍华 杨建华 赵杏英

主编: 褚书铭 陆用森  
副主编: 蔡德仲 杨建华 赵杏英  
编辑: 胡彝珣 黄燕 甘霖  
封面设计: 刘世刚  
制印工艺设计: 王惠芳 王立红

## EDITORIAL BOARD OF THE ATLAS

**Advisers:** Shi Wanpeng Guo Lin

**Directors:** Hua Maokun Li Chengbin Chang Guozhi

**Deputy Directors:** Zhang Xueliang Yu Wenhuan

Ding Yimin Yang Yougen

Zhou Zhenqing Tong Anyan Liu Guofu

**Members of the Editorial Board:**

Cai Dezhong Chu Shuming Ban Changqing Liang Dejun

Sima Ke Wang Jiayu Lu Yongsen Chen Zhenhua

Fan Pinghua Yang Jianhua Zhao Xingying

**Managing Editors:** Chu Shuming Lu Yongsen

**Deputy Managing Editors:**

Cai Dezhong Yang Jianhua Zhao Xingying

**Editors:** Hu Yixun Huang Yan Gan Lin

**Cover Designer:** Liu Shigang

**Printing Art Designers:** Wang Huifang Wang Lihong

# 编辑说明

《中国铁路交通地图集》主要反映我国铁路运输的基本情况，包括主要技术条件、客运、货运及其有关信息，为铁路专业工作者和广大旅客、货主服务。

本图集由地图、文字、照片、图表等组成，以地图为主。地图分总图、铁路局图、铁路分局图、铁路枢纽图和城市平面图等。

总图主要有中国铁路、铁路管辖范围、铁路发展规划、铁路与地形、气候、地质灾害、人口、风景名胜及亚欧铁路大陆桥等内容。直观、形象地反映了我国铁路的现状及其所处的地理环境。

铁路局和铁路分局图是图集的主体部分，铁路局图主要表示铁路局所管辖的铁路分局及三等以上的车站。铁路分局原则上是一个分局一幅图，也有两个相邻分局合幅的。铁路分局图比较详尽地表示了营业铁路、铁路局临管线、主要地方铁路以及客运、货运办理条件和限办项目等。

铁路枢纽图比例尺大，较详细地反映了铁路枢纽的现状。

城市平面图重点表示城市主要街道及与铁路有关的服务设施。

铁路车站按等级表示特等、一等、二等、三等、四五等车站。以字体及字号表示首都、省级行政中心、地级市、县级市和县、城镇等五级。图上客运站、货运站、编组站、区段站采用不同符号表示。

台湾省铁路及香港铁路列专幅表示，但未反映铁路里程数据及主要技术特征。

本图集地理底图采用新编国家地图集分省地图作资料。铁路采用全国综合运输网现状图，全国营业铁路车站等级汇总表，全国铁路客运、货运营业站示意图，全国铁路客、货运价里程表及各铁路局管界示意图，全国铁路主要枢纽示意图，中国交通全图，中国铁路发展规划图，中华人民共和国分省地图集，1/400万中华人民共和国地图等资料。

行政区划截止1993年12月。铁路资料原则上截止1992年底。随着运量增加和铁路建设的不断发展，车站客货运办理条件和限办项目常有变化，请以铁道部颁布的文件或规定为准。对1993年铁路的某些主要变动情况，图集尽量予以反映或加以注释。“八五”期间新线建设有的虽已铺通，但尚未运营，如宝中线等，只在规划图中予以反映。

《中国铁路交通地图集》编委会

1994年6月

## EDITORIAL NOTE

The Railway Transportation Atlas of China, mainly depicting the general view of the country's railways including major technical facilities, passenger traffic, freight traffic and other relevant information, is intended for railway workers, the vast number of passengers, and shippers.

The Atlas is mainly composed of maps, supplemented with literal notes, photographs, and graphics. The maps are divided into general maps, railway bureau maps, railway sub-bureau maps, railway junction maps, and city plans.

The general maps cover railways in China, railway administration areas, planning for railway development, relief, climate, natural disasters, population, places of interest, and Eurasian railway. These maps reflect vividly and visually the present condition and geographical environment of railways in China.

The railway bureau maps and railway sub-bureau maps form the main body of the Atlas. Railway bureau maps show the area of railway bureaus, the sub-bureaus administered under the bureau, and stations of 3rd class and above within the area. Generally one map is given for each railway sub-bureau, but there are several couples of neighbouring sub-bureaus which share one map. On railway sub-bureau maps the operating railways, major local railways and temporarily administered railway lines as well as services for passenger traffic and freight traffic are expressed in detail. With relatively larger scale, the railway junction maps demonstrate thoroughly the present situation of railway junctions. The city plans portray the main streets and the facilities related to railway traffic.

Railway stations are classified into top class, 1st class, 2nd class, 3rd class, and 4th-5th class. Passenger stations, freight stations, marshalling yards and sectional stations are represented with different symbols. Settlements are classified into capital, provincial administrative centre, prefectural-level city, county-level city and county, and town. Maps for railways in Taiwan and Hongkong have been specially compiled, but figures of mileage and major technical features of the railways are not given.













The base maps for the Atlas are drawn after the provincial maps of the newly compiled National Atlas of China. In addition, a vast number of reference data have been used in the compilation of the Atlas, including Map of the Comprehensive Transportation Network of China, List of Classified Operating Railway Stations of China, Sketch Map of Operating Railway Stations for Passenger and Freight Traffic, Price List of Passenger and Freight Traffic by Mileage, Sketch Map of Administration Areas of Railway Bureaus, Sketch Map of Major Railway Junctions of China, Communication Map of China, Map of Railway Development and Planning of China, Provincial Atlas of the People's Republic of China, and the 1: 4m Map of the People's Republic of China, etc.

Administrative division data are of December 1993. Railway data are generally of the end of 1992. Along with the growth of railway traffic volume and the continuous development of railway construction, service conditions and restrictions of railway stations vary frequently, thus documents and regulations issued by Railway Ministry should be referred to as the criteria. Important railway information of 1993 have been included and explained in the Atlas whenever possible. Some new railway lines of the 8th Five-year Plan which have been already completed but are not put into operation are still expressed as planned ones.















The Editorial Committee Jun, 1994

# 图 例





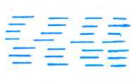



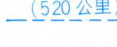
## 铁路机构及车站性质

	铁 道 部		一 等 站		编 组 站
	铁 路 局		二 等 站		区 段 站
	铁 路 分 局 站		三 等 站		客 运 站
	特 等 站		四、五 等 站		货 运 站














## 交 通 和 境 界

	复 线 铁 路		地 方 铁 路		省 级 界
	单 线 铁 路		高 速 公 路		地 区 界
	临 管 线		主 要 公 路		铁 路 局 界
	电 气 化 铁 路		一 般 公 路		铁 路 分 局 界
	窄 轨 铁 路		国 界、未 定 国 界		

## 水 文 和 其 他













	海 岸 线		渠 道、运 河		关 隘、山 峰
	河 流 及 通 航 起 迄 点		沼 泽		珊 瑚 礁
	湖 泊、水 库		井		(520公里) 航 海 线

## 铁 路 营 业 办 理 条 件








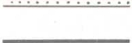







※	旅客乘降所，只办理旅客乘降业务		不办理危险货物（使用爆炸品保险箱装运的除外）
	不办理行李和包裹业务的车站		不办理牲畜到达
	不办理包裹业务的车站		不办理整车爆炸品及整车一级氧化剂（硝酸铵、硝酸钾、硝酸钠除外）
	仅办理整车货物发到		站内及专用线均不办理武器、弹药及爆炸品（包括使用爆炸品保险箱装运的）发到
	仅办理整车货物承运前保管	■	1吨集装箱办理站
	危险货物仅办理农药、化肥发到	□	5吨集装箱办理站
	仅办理专用线、专用铁路整车发到	□	10吨集装箱办理站
	仅办理零担货物发到	□	20英尺集装箱办理站
	仅办理整车路用货物发到	□	20英尺、40英尺集装箱办理站
	站内及专用线均不办理货运营业	又	又字表示配有叉车
		40	数字表示最大起重吨位

# Legend











## Railway Institutional Framework and Station Types

	Railway Ministry		1st class station		Marshalling yard
	Railway bureau		2nd class station		Sectional station
	Railway sub-bureau		3rd class station		Passenger station
	Top class station		4th -5th class station		Freight station





















## Communications and Boundaries

	Double-track railway		Local railway		Provincial boundary
	Single-track railway		Expressway		Prefectural boundary
	Temporarily administered line		Major highway		Railway bureau boundary
	Electric railway		Secondary highway		Railway sub-bureau boundary
	Narrow gauge railway		National boundary		
			Under-fined national boundary		

## Hydrology and other

	Coastline		Irrigation ditch, canal			Pass, peak
	River and navigation terminal		Marsh			Coral reef
	Lake, reservoir		Well, spring			Shipping route

## Stipulations of Railway Services

	Passenger stop		No dangerous freight service (except with explosive safe)
	No luggage and parcels service		No livestock service
	No parcels service		No service for car-load explosives and top oxidants (except ammonium nitrate, potassium nitrate, and sodium nitrate)
	Car-load freight only		No service for weapons and explosives in the station and special line
	Only storage for car-load freight before shipping		1 tonne container
	Dangerous freight service: only pesticide & chemical fertilizer		5 tonne container
	Only car-load freight for special lines & railways		10 tonne container
	LCL freight service only		20 ft container
	Car-load freight of railway materials		20 ft, 40 ft containers
	No freight service		1 tonne container service, equipped with fork lift
		40	The figure represents the maximum lifting tonnage

# 中国铁路运输概况

中华人民共和国成立以后,铁道部在党中央、国务院的领导下,坚持自力更生,艰苦奋斗的方针,广大铁路职工充分发挥积极性和创造性,团结一致,勤奋工作,推动了铁路运输事业的发展,取得了很大成绩。

铁路营业里程成倍增加。旧中国铁路从1876年吴淞铁路的出现到1949年的73年间,总共修建并留存下来的铁路只有2.1万余公里,新中国成立前夕勉强维持通车的仅1万多公里,而且标准低,设备简陋,布局偏,广大的西北和西南地区只有少量的铁路,新中国成立后,在百废待兴、财力比较困难的条件下,国家新拨出大量资金修复与加强旧线,有计划地修建新铁路,先后改建了郑州黄河大桥,新建了武汉、南京长江大桥和钱塘江大桥等等特大桥梁。到1992年共修建新线3万多公里,全国铁路营业里程达到53565公里,比1949年底增加1.46倍;桥梁33914座,176.4万延长米;隧道4891座,223.3万延长米,全国除西藏外都修通了铁路,西南、西北地区的铁路占全国铁路的比重由5%左右增加到了25%,改变了旧中国铁路布局偏的状况,建成了全国铁路的路网骨架,形成了国民经济的大动脉。

改造与加强营业线,提高运输能力。特别是党的十一届三中全会以来,贯彻落实改革开放方针,国民经济高速发展,铁路运输能力全面紧张,加快了营业线技术改造的步伐,铁路技术装备有了较大加强与改善。1992年底复线及以上区段达到13657.8公里,占营业里程的25.5%;电气化里程达到8434公里,占营业里程的15.7%,比1980年增加4倍;无缝线路里程17669公里,占营业里程的25.8%,比1980年增加1.2倍;自动闭塞区段11287公里,占营业里程的21.1%,比1980年增加近1倍;半自动闭塞区段41572公里,占营业里程的77.6%;电气集中车站4002个,占营业车站的70.4%,比1980年增加1.6倍。同时,广泛应用新技术、新设备,改建扩建了路网性编组站,主要枢纽实现了驼峰自动化或半自动化,提高了车站改编能力。电子计算机在铁路运营系统中的应用有了较大的发展。1992年底全路共有电子计算机27204台,其中,微型机26361台。

机车车辆工业有了很大发展,由修到造,由生产蒸汽机车发展到大批量生产内燃、电力机车,加快了牵引动力改革的步伐。用国产机车车辆装备了铁路,彻底改变了旧铁路只能修不能造,依赖进口的状况。到1992年底,全路机车保有量14083台,比1949年增加2.5倍。其中,内燃机车6582台,占总数的46.7%;电力机车2003台,占总数的14.2%。客车保有量28464辆,比1949年增加6.1倍,其中空调车厢2665辆,占总量的9%。货车保有量373233辆,比1949年增加7倍,其中60吨及以上货车273044辆,占总数量的73.2%,货车标记载重量由25.3吨增加到57.3吨,提高1.3倍。

改变了旧中国铁路按线设局,分段开车,各自为政的管理体制,建立了集中领导,统一管理,铁道部、铁路局、铁路分局三级负责的管理体制,建立健全了从上到下的调度指挥系统,集中统一组织指挥运输生产,为组织直通旅客运输、直达货物运输创造了条件,提高了运输效率和社会效益。目前,全国铁路共有12个铁路局,57个铁路分局,5687个车站(其中主要编组站46个),178个机务段,135个车辆段,274个工务段,207个电务段,83个水电段,80个列车段,256个车务段,31个供电段。运营系统职工172.7万人。

44年来,广大铁路职工团结一致,紧密配合,协调行动,克服运输能力紧张等等困难,完成了日益增长的繁重的客货运输任务,为发展国民经济做出了贡献。1992年,全路客运量完成98788万人,比1949年增长8.6倍,旅客周转量完成3148亿人公里,增长23.2倍。货运量完成152317万吨,比1949年增长26.3倍,货物周转量完成11549亿吨公里,增长61.8倍。铁路承担着全国52.9%的旅客周转量和70%的货物周转量。煤炭运量完成64108万吨,比1949年增长31.2倍,占货运量的42.1%。山西煤炭外运量完成19271万吨,占山西煤炭总运量的90.1%。大宗物资主要依靠铁路运输,大宗货物铁路运量占产量的

比重：原煤 57.4%，石油 47.1%，钢铁 54.2%，铁矿石 44.5%，木材 55.1%。1992 年，铁路每营业公里平均客货密度 2743.7 万换算吨公里，铁路负荷强度为世界各国铁路的首位。

铁路建设严重滞后，长期超负荷运输，运输能力一直比较紧张。贯彻改革开放方针以来，国民经济高速发展，铁路客货运量猛增，铁路运输能力不足的矛盾更加尖锐，主要干线、枢纽能力饱和，卡脖子的“限制口”一度增加到 24 个之多。通过“限制口”的物资只能满足运输需要的 40% 左右，铁路运输成了国民经济中的突出薄弱环节，制约了国民经济的发展。为改变铁路运输不适应的状况，铁路在强化营业线技术改造的同时，采取了一系列挖潜扩能措施，主要的是：组织开行重载列车；扩大旅客列车编组；改革沿途零担运输组织，减开沿零摘挂列车，增开直通货物列车；实行专用线共用；提高列车牵引重量，货物列车平均牵引总重由 1980 年的 1994 吨，提高到了 1992 年的 2483 吨；调整自动闭塞区段列车追踪间隔时分，由 10 分改为 8 分；改革内燃、电力机车乘务制度和运用方式，实行长交路、轮乘制；改革列检所的布局，减少了列车中转技术检查作业，加速了机车车辆周转。同时，强化了激励机制，制定了《铁路运输“限制口”挖潜扩能奖励办法》和《铁路运输分界口红旗竞赛评比奖励办法》，以调动运输有关职工的积极性，充分发挥现有运输能力，通过采取上述措施，充分挖掘了现有设备的潜力，保证了国家下达的客货运输任务的完成。但是，由于铁路建设长期滞后，欠帐较多，铁路运输紧张形势仍未得到解决，目前“限制口”还有 18 个之多，不能适应国民经济持续、快速发展的需要，铁路运输还是国民经济中的突出薄弱环节，制约着国民经济的发展。

解决铁路运输“瓶颈”制约的根本出路在于加快铁路建设。党中央、国务院高度重视铁路的发展，党的十四次代表大会已把铁路建设作为重点，并对铁路实行倾斜政策，相继出台了一系列政策措施，建立了铁路建设基金制，使长期困扰铁路建设的资金紧张状况得到缓解。地方和企业修建铁路的积极性高涨，集资建路、合资建路呈现方兴未艾之势。铁路建设既面临挑战，更迎来了难得的历史机遇。铁道部党组坚决贯彻执行国务院领导关于加快铁路建设的指示，抓住机遇，迅速调整了“八五”铁路建设计划，作出了“强攻京九、兰新，速战宝中、侯月，再取华东、西南”的决定。“八五”期间铁路建设规模为：建设复线 4100 公里，电气化 5600 公里，新线 6600 公里，“八五”期末路网达到 6 万公里以上。同时，还安排了 78 项“短、平、快”扩能工程。铁道部已做出周密部署，集中优势力量打歼灭战，大大加快工程进度，力争提前完工交付运营。铁路建设的大会战已在辽阔的国土上全面展开，重点工程一再提前。铁路建设已进入加快发展的新时期。这些工程的完工投产，将有效地缓解铁路运输的“瓶颈”制约状况。展望未来，前景光明。

# 目 录

1-2	中国铁路 .....	1 : 17 000 000
3-4	中国铁路管辖范围 .....	1 : 17 000 000
5-6	中国铁路发展规划 .....	1 : 17 000 000
7-8	中国政区 .....	1 : 21 000 000
9-10	中国地形 .....	1 : 17 000 000
11-12	中国年平均气温 中国年降水量 .....	1 : 24 000 000
13-14	中国最大积雪深度 中国年雾日数 .....	1 : 24 000 000
15-16	中国地质灾害 .....	1 : 17 000 000
17-18	中国人口 .....	1 : 17 000 000
19-20	中国风景名胜 .....	1 : 17 000 000
21-22	亚欧铁路大陆桥 .....	1 : 40 000 000
23-26	哈尔滨铁路局 .....	1 : 4 200 000
27-28	哈尔滨铁路分局 .....	1 : 1 750 000
29	海拉尔铁路分局 .....	1 : 1 750 000
30	齐齐哈尔铁路分局 .....	1 : 2 000 000
31-32	加格达奇铁路分局 伊图里河铁路分局 .....	1 : 1 500 000
33-35	佳木斯铁路分局 牡丹江铁路分局 .....	1 : 1 750 000
36-40	沈阳铁路局 .....	1 : 4 000 000
41-42	沈阳铁路分局 丹东铁路分局 .....	1 : 1 000 000
43-44	长春铁路分局 白城铁路分局 .....	1 : 2 000 000
45	大连铁路分局 .....	1 : 1 000 000
46	锦州铁路分局 .....	1 : 1 500 000
47-48	吉林铁路分局 图们铁路分局 .....	1 : 1 250 000
49-50	通辽铁路分局 .....	1 : 2 000 000
51	通化铁路分局 .....	1 : 1 500 000
52-56	北京铁路局 .....	1 : 3 200 000
57-58	北京铁路分局 .....	1 : 1 100 000
59	大同铁路分局 .....	1 : 1 500 000
60	临汾铁路分局 .....	1 : 1 500 000
61	太原铁路分局 .....	1 : 1 500 000
62	石家庄铁路分局 .....	1 : 1 750 000



63-64	天津铁路分局	1 : 1 250 000
65-67	呼和浩特铁路局	1 : 3 000 000
68	集宁铁路分局	1 : 1 750 000
69	包头铁路分局	1 : 1 750 000
70-74	郑州铁路局	1 : 3 200 000
75	郑州铁路分局	1 : 1 500 000
76	安康铁路分局	1 : 1 750 000
77-78	洛阳铁路分局 襄樊铁路分局	1 : 1 750 000
79-80	西安铁路分局	1 : 1 750 000
81-82	武汉铁路分局	1 : 1 500 000
83-86	济南铁路局	1 : 3 000 000
87-88	济南铁路分局	1 : 1 250 000
89	青岛铁路分局	1 : 1 500 000
90	徐州铁路分局	1 : 1 500 000
91-94	上海铁路局	1 : 3 500 000
95	上海铁路分局	1 : 1 000 000
96	蚌埠铁路分局	1 : 1 500 000
97	福州铁路分局	1 : 1 750 000
98	杭州铁路分局	1 : 1 750 000
99-100	南昌铁路分局	1 : 1 500 000
101	南京铁路分局	1 : 1 500 000
102-106	广州铁路局	1 : 3 700 000
107-108	广州铁路分局	1 : 1 500 000
109-110	长沙铁路分局	1 : 1 500 000
111	怀化铁路分局	1 : 2 000 000
112-114	柳州铁路局	1 : 3 000 000
115-116	柳州铁路分局	1 : 1 500 000
117	南宁铁路分局	1 : 2 000 000
118-122	成都铁路局	1 : 3 200 000
123-124	成都铁路分局 重庆铁路分局	1 : 1 500 000
125-126	贵阳铁路分局	1 : 1 750 000
127-128	昆明铁路分局 开远铁路分局	1 : 1 500 000
129	西昌铁路分局	1 : 2 000 000