



干线蝶变，通途兴山河

随国家发展战略迭代升级，以全新功能、全新姿态，扎根华夏大地，释放着几何级经济辐射拉动效应，成为中国式现代化建设的坚实交通底座。

□ 记者 | 刘朝晖

150载风雨兼程，中国铁路干线从无到有、从碎片化到系统化、从被动建设到主动赋能，见证了国家从积贫积弱到繁荣富强的沧桑巨变。京沪线、京广线、京九线、陇海线、宝成线等一条条核心干线，作为支撑国家运转、串联区域发展的钢铁大动脉，在如今中国铁路形成“普速筑基、高铁提速、客货分运、全域贯通”的立体格局下，随国家发展战略迭代升级，以全新功能、全新姿态，扎根华夏大地，释放着几何级经济辐射拉动效应，成为中国式现代化建设的坚实交通底座。

历经沧桑干线骨架逐次成型

中国铁路150年发展史，就是一部核心干线的迭代成型史。

1949年新中国成立之初，全国铁路总里程仅2.18万公里，线路残缺、标准不一、分布失衡，西北、西南广袤区域几乎无铁路覆盖，南北、东西交通梗阻严重。百废待兴之际，国家将铁路干线建设作为立国兴邦的基础性工程，集中力量打通交通堵点、搭建全国路网骨架，各大核心干线就此开启规模化建设、系统化贯通的进程。1950年—1960年成

为我国初代铁路干线集中攻坚、落地成型的黄金十年。

京广线，是中国铁路干线迭代的经典缩影。其前身为晚清建造的京汉铁路和1936年分段建成的粤汉铁路。1957年10月，万里长江第一桥——武汉长江大桥的建成通车，让长期隔江相望、互不贯通的这两条线路顺利接轨，正式形成纵贯京、冀、豫、鄂、湘、粤六省市的京广铁路。这条全长2263公里的干线，成为串联华北、华中、华南的核心命脉，也是新中国第一条真正意义上的全国性南北大动脉，在上世纪60—90年代长期承担全国15%左右的铁路客运量。

依托近代的沪宁铁路和津浦铁路整合成型的东部经济主轴京沪线，随着1968年9月南京长江大桥建成通车而成功接轨。作为连接中国两大经济核心区的黄金干线，京沪线贯穿京津、冀