



济实现几何级增长，重塑中国区域经济格局。

在干线铁路贯通之前，我国大量内陆城市、山区县域受制于闭塞的交通条件，本地优质矿产、农林资源难以规模化外销，外部资本、技术、人才也无法高效流入，长期陷入“资源富集、发展滞后”的恶性循环。而京沪、京广、陇海、京九、宝成等骨干线路的全线贯通，彻底打破地域阻隔，大幅压缩跨区域流通时空成本，为地方经济跨越式增长提供了强劲动能。

依托宝成线，秦巴山区彻底破解深山外运难题，当地煤炭、石墨、中药材等特色资源得以批量外销，山区农林产品运输成本较传统公路运输降低超60%；依托陇海线，西北内陆打通向东出海、向西对外开放的双向通道，甘肃河西走廊风电装备、新疆特色农牧产品等西北资源优势顺利转化为产业优势。

对于中部老区而言，京九线彻底终结了大别山、赣南等区域的交通封闭格局。以江西兴国县为例，1996年京九铁路通车前，当地优质萤石矿产因物流成本过高、运输效率低下，无法规模化开发利用，全县GDP仅12.1亿元；铁路贯通后，物流壁垒全面破除，相关矿产加工、轻工制造等产业相继落地，产业体系持续完善，2010年全县GDP攀升至



上图：青藏铁路西格段。
摄影 / 姜浩峰

75.5亿元，14年间增长超6倍。湖北黄冈、红安等老区，也依托京九干线大力发展特色农业与文旅产业，罗田板栗、英山茶叶等地标产品走出深山、畅销全国，彻底盘活县域特色经济，昔日连片贫困的革命老区，如今成为产业兴旺、城乡繁荣的振兴样板。

铁路干线也带动着沿线产业梯度转移、集聚升级。

京沪线上的徐州，依托干线枢纽优势，建成全国性煤炭物流集散中心、高端装备制造基地，从苏北工业小城崛起为淮海经济区核心枢纽城市；苏州、无锡依托京沪铁路货运与通勤优势，承接上海产业外溢，集聚了电子信息、精密制造千亿级产业集群，成为长三角实体经济增长高地。

京广线则强力支撑中部省会崛起，郑州依托京广、陇海十字枢纽，建成全国最大的粮食物流集散基地，粮食年吞吐量超千万吨；武汉依托京广干线物流优势，搭建汽车、光电产业供应链体系，成为中部产业迭代核心引擎；长

沙依托干线交通便利，承接粤港澳产业转移，工程机械产业规模稳居全国前列。

陇海线沿线城市同样借势腾飞，西安依托干线通道优势，集聚能源化工、高端装备产业，打造西北科创与物流枢纽；连云港依托海陆联运优势，成为中西部最便捷的出海门户，临港工业、跨境贸易产业持续壮大，撑起东西联动的万亿级产业走廊。

江西省则沿京九线形成万亿级电子信息产业带，南昌、吉安、赣州依托干线物流优势，分别集聚智能终端、电子元器件、新型材料产业，吸引大批上下游企业落地，带动数十万就业岗位；丰城等地食品、锂电企业依托铁路多式联运，出口货量连年攀升，2026年当地龙头食品企业铁路出口货柜同比增长22%。

如今，普速干线与高铁网络双向赋能、协同发力，形成“高速客运聚人流、普速货运聚物流、全域联动聚产业”的立体发展格局。高铁带动人才、技术、资本高效流通，加速高端产业集聚；普速干线保障物资循环、产业落地、基层民生，夯实区域经济发展根基。一快一慢、一客一货的铁路组合，让沿线城市能级持续提升、县域经济蓬勃发展、城乡差距持续缩小，持续释放几何级经济拉动效应，成为推动中国式现代化建设的硬核支撑。**民**