

我们已经很难想象，没有高铁的生活是什么样子

北京南站。上午9时整，一列高铁从这里缓缓驶出。如果一切顺利，大概四个半小时后，这列高铁就会出现在1318公里之外的上海虹桥站。

这样的场景，从2011年6月30日开始便日复一日地上演着。

作为我国客流量最大、最繁忙的高铁线路，京沪高铁在正式开通10周年前夕，向人们交出了一份成绩显著的答卷：累计运输旅客总量已经达到13.5亿人次，累计开行列车近120万列。这120万列高铁动车组列车累计行程已经超过15.8亿公里，相当于绕赤道跑了近4万圈。

京沪高铁只是我国众多高铁线上的一张有代表性的名片。事实上，自中国首条高铁——秦沈客专开通以来，中国的高铁发展之路便开始一路高歌。

截至2020年年末，全国铁路营业里程达14.6万公里，拥有仅次于美国的全球第二大铁路网。其中，高铁营业里程3.8万公里，位居全球第一。

拥有世界上最大的高铁网络，是中国基础设施建设成就的一座丰碑。

中国人对高铁的印象，从最初对这些全身通白的“飞机一样的列车”倍感新奇，到从它带来的“红利”感到骄傲。

人们发现，从前慢吞吞的火车原来可以跑得这么快，火车站原来也可以建设得和飞机场一样气派舒适。

而尝到了高铁的甜头后，不少城市也开始青睐它所带来的经济效益。建高铁站、成立高铁新区，成了不少城市钟情的财富密码。

高铁，已经成为中国人生活中不可缺少的一部分。

回顾过往发展，中国的高铁建设不可谓不快。它为中国人的生活实现了实质性的提速，改变了人们的方方面面——小到日常出行方式，大到城市发展格局，无一例外都有高铁的影子。我们已经很难想象一种没有高铁的生活了。

1. 没有高铁的年代，日行千里就是“天方夜谭”

小时候在语文课本里读到的“朝辞白帝彩云间，千里江陵一日还”诗句，今天早已实现：哪怕千里京沪，都能实现朝夕至，令人顿生穿越之感。

但如果把时间往前推移到一百多年前，日行千里就是一个天方夜谭的神话传说。

1922年6月，北京大学教授吴虞从北京出发乘火车去汉口。在火车上过了两天两夜后，火车终于到达了汉口车站。下车后，他说了这样一句话：

“两千四百六十里，此时即到，可谓神速矣！”

如今从北京出发到汉口，搭乘高铁最长只需要5小时44分。但在那个年代，两天两夜已经是引以为豪的最快纪录了。

鸦片战争爆发后，铁路开始映入中国人的眼帘。洋务运动期间，抱着“师夷长技以制夷”的愿景，铁路逐渐成为当时的洋务派着力扶持的对象之一。“筹造铁路而后能富强”，成了当时修路筑路的指导思想。

随着铁路陆陆续续修筑，原本以月来计算的旅程开始压缩，人们开始发现铁路的潜在价值。民国时期，乘铁路出行已经成为出远门的首选。

但是，在那个年代搭乘火车，并不是一件容易且舒适的事情：火车票不仅很贵，而且出趟远门，在路上动辄三四天都是家常便饭。有的时候，还要面临铁路服务中断的突发状况。

1929年12月，冰心离开北京，回上海法租界过年。出发前一个星期，冰心就托朋友打探平津线、津浦线和京沪线（注：这里的“京”特指南京）的列车时刻表，以便规划出行时间。打探的结果是：“津浦线被军方临时征用，此路不通！”

无奈之下，冰心只能从天津乘客轮前往上海。这段耗费四天的旅程中，冰心回忆道：“我已置身心于度外，不饮不食，只求能睡。”

1949年后，原本因战争中断的铁路干线陆续恢复正常。但那个时候，铁路的平均车速仅有40公里/小时，单是往来北京和上海这两座中国最大、最繁华的城市，搭乘最快的一趟列车，也需要大约30个小时，在火车上度过一宿才能抵达。

宽阔的长江将铁路一分为二。对于航运来说，横亘的江面是发财致富的良赐；但对于铁轨而言，茫茫波涛却是道道天堑。

1968年建成通车的南京长江大桥，将原本分属长江南北的津浦铁路和沪宁铁路连

接在了一起。从此，从北京出发，一路向南到上海，南京长江大桥成了必经之路。

民谣歌手周云蓬在他的文集《绿皮火车》上，提及过小时候随母亲乘火车穿越长江的往事：

“快到长江的时候，妈妈把我叫起来，说前方就是南京长江大桥，在无数宣传画上看过，就是两毛钱人民币上那个雄伟的大家伙，我就要亲眼看到了。在夜里，过桥的时候黑咕隆咚，只看见一个个桥灯刷刷地闪向后方，想象着下面是又深又宽的江水，火车的声音空空洞洞，变得不那么霸道了。”

搭火车跨越长江，是一件非常自豪的事情。上世纪80年代，美国旅行文学作家保罗索鲁在搭乘火车前往上海时看见，当列车在11点钟跨越南京长江大桥时，几乎所有乘客都涌向车厢过道上。“（他们）挤占在车窗前，看着窗外宽广的长江上航行的各类船只。”

江水之上，火车显得特别渺小。那个年代的大多数中国人，能够近距离欣赏这条中华民族的母亲河的方式，除了搭船，就是搭乘渡江火车。据统计，1978年，铁路旅客周转量占全国陆上交通的62%，搭火车出行是中国人出远门的最主要方式。

绿皮火车盛行的年代，乘客的吃喝拉撒都在车上，彼此之间的身体和情感也格外亲密。那个年代在中国搭火车，成了外国人眼中独特的文化生活，成了当时“非常有特色的中国文化”。

但是能买上一张火车票，体验这种独有的文化生活方式，却是件头疼的事情。改革开放的大门打开后，人口流动日趋频繁，经济发展令铁路的运输压力日益增加，“乘车难”成了当时突出的社会问题。人们不惜在火车站彻夜排队，只为了能够买到一张火车票。

在时代的浪潮下，时间的价值被重视，火车却变得越来越踟蹰。据统计，1994年，中国铁路旅客列车平均旅行速度只有48.3公里/小时，远远落后于其他具备铁路网络的国家。

即便是通过全长6772米的南京长江大桥铁路桥，列车也要花上十几分钟，更不用说来往两座大城市的时间了——1990年，搭火车往来北京和上海，最快也要花上将近20个小时。

2. 铁路大提速，发展大提速

1978年，无数中国人坐在电视机前，被一款叫“子弹头”的火车所吸引。

这种火车与当年常见的火车不同：它全身通白，车身带有蓝色的飘带，外形像宣传画中的火箭一样充满科幻和无穷想象。而它跑起来就像火箭发射一样，“有催人跑的意思”。

这种科幻一样的火车，是1964年与东海道新干线同时投入服务的新干线0系列车。当时出访日本的国务院副总理邓小平，便试乘了这条赫赫有名的新干线。试乘的画面通过电视转播，印在了中国人的脑海里。

世界高铁的发展史，从东海道新干线开通开始记载。我们谈论中国高铁发展的源头，也从这一幕开始说起。

上世纪90年代，全球多个国家和地区正在掀起建设高铁的热潮。处在发展浪潮中的中国也跃跃欲试，计划将连接北京和上海的京沪高速铁路提上日程。但此时，是否应该建造高铁，不少专家学者众说纷纭、莫衷一是。

与此同时，铁路最高时速仍然停留在110公里/小时，全国近六成的铁路线路最高时速还不到100公里/小时。加上改革开放后民航业和高速公路的迅速发展，铁路似乎成为了改革开放的局外人。据统计，1996年，全国铁路客运量比1995年下降了8.4%，而1997年又比1996年下降了1.7%。

整个社会在高速运转，慢吞吞的火车显然与社会格格不入。

而要想不被时代抛弃，提速势在必行。

1997年4月1日，经过前期的多项试验筹备工作后，中国铁路第一次大面积提速全面实施。以沈阳、北京、上海、广州、武汉等大城市为中心，首次批量开行了最高时速达140公里、旅行速度在时速90公里以上的快速列车。

也是在这个时候，前一天晚上乘火车出发，在车上睡一晚，第二天早上到达目的地的新式火车陆续开行。这类火车逐渐成为市场的宠儿，而它的专有名词——“夕发朝至”正式成为一个特有名词，进入中国人的生活里。

因为提速，两个城市之间的时空距离被

进一步缩短，人们往来两座城市之间的时间开始不再以“天”来计算，火车旅行也开始发生翻天覆地的变化。城市之间的人文与经济往来，变得更加便捷。

也是因为提速，铁路在时代的浪潮中不仅扭转了一路狂跌的客运量，还脱掉了边缘人的外衣，深入参与到了时代发展的大提速之路上。

在这之后，我国又分别在1998年、2000年、2001年、2004年、2007年进行了五次大提速。与此同时，2004年，《中长期铁路网规划》正式出炉，“四纵四横”的高铁网络正式纳入国家发展纲要之中，成为中国高铁建设的指南。

2007年4月18日的第六次大提速，正式让中国进入了高铁时代的怀抱中。这一天零时起，京哈、京沪、京广、陇海等8条既有干线的运营时速均提升至200公里/小时，部分区段的时速更能达到250公里/小时。

如果以国际铁路联盟的标准来计算，以上这些总里程共计6003公里的铁路，一夜之间都成为了实实在在的高速铁路。

而从前只能在电视上看到的“子弹头”火车，在这一年开始出现在这些铁路干线上。人们发现，从前慢悠悠的火车变得如风一般，曾经需要花上十几个小时的路程变成了五六个小时，乘坐火车旅行竟能如此舒适。

3. 城市崛起之路，有高铁在助推

2014年8月22日，试乘过多条高铁的企业界大佬王石，发了这么一条微博：“南京—上海动车，上海—杭州动车，杭州—宁波动车……快捷、方便、效率……我喜欢乘咱们的中国高铁。”

中国高铁的发展历程并非一帆风顺。开通之初，它也曾饱受非议。但它用自己脚踏实地的表现，一步一步扭转人们对它的看法。

2016年，《中长期铁路网规划》3.0版正式发布，“八纵八横”成为新一轮高铁发展指南；一年后，具有完全自主知识产权的新型动车组列车“复兴号”正式在京沪高铁上双向首发。

铁路跨越式大发展，也让整个社会跟着一起跑步前进。而其中最明显的，就是城市格局的演化。

今天的中国，城市之间的协同发展已经是常态。随着城市范围的扩大和城市数目的增多，城市用地的比例越来越高，城市间分界带日渐模糊。

比如连接苏州和上海的“中国第一强县”昆山，单是城区内就有三座高铁站。上海地铁11号线在昆山花桥启航，在建的苏州轨道交通S1号线将苏州的地铁网络进一步向东延伸。上海市民乘坐高铁只需20分钟，就能到昆山吃上一碗热腾腾的奥灶面，越来越多在上海工作的年轻人选择在昆山置业。

显然，随着经济发展，城市不再以个体为单位，而是组团作为集合，形成一个多中心均衡发展、最终实现共同繁荣的城市群。

目前我国的城市群里，除了京津冀、长三角和珠三角这三个老牌城市群外，还有成渝、长江中游、山东半岛、粤闽浙沿海（海峡西岸）、中原、关东平原等新兴城市群。而北部湾、哈长、辽中南、山西中部、黔中、滇中、呼包鄂榆、兰州—西宁、宁夏沿黄、天山北坡等城市群，也在“十四五”规划纲要中明确提出，参与组成国家“两横三纵”城镇化战略格局。

而城市群的形成，与高铁网络密不可分。高铁经停的地方，让从前默默无闻的城市开始绽放光彩。

最有代表性的例子莫过于郑州。这座在国家高铁布局中最先出圈的“米字型”枢纽城市，让这座昔日的“大县城”修通了地铁，建起了郑东新区，让人耳目一新。

高铁郑州东站，就在郑东新区。京广高铁、徐兰高铁在这里交汇，两条纵横骨干线在这里将四面八方的旅客带往全国各地。

2015年，郑东新区的建成区突破100平方公里，人口已经过百万，税收也达到了150亿元。曾经对郑州有着刻板印象的人，对这片在芦苇丛中的拔地而起的新城刮目相看。

而郑州也是中原城市群的核心城市。这座100多年前由火车拉来的城镇，在高铁时代，正带动着中原城市群下的29座城市，借高铁带来的春风共享发光发热的机会。

和郑州一样，我们也能看到武汉、西安等曾经少有曝光的城市，陆续成为“中国城市版图里的新晋网红”。事实上，在“八纵八横”高铁网络的深度覆盖下，中西部城市正在崛起。谁占据更多的高铁路线，谁就能把握财

富经济的节点。

2019年，中国发展研究基金会发布的《中国城市群一体化报告》显示，2006年至2015年，京津冀等12个城市群占全国GDP的比重从70.56%上升至82.03%，年均增长超过1个百分点。与此同时，所有城市群占全国经济份额的比重都得到了提升，反映出经济活动向城市群集中的趋势。

4. 高铁双城记，不只是新的生活方式
经济活动向城市群集中，也让不同城市的人们开始因为高铁而开展全新的生活方式。

2008年国际金融危机之后，中央政府便推行了总价值4万亿元的投资计划，其中1.5万亿元被指定用于铁路、公路、机场、水利等重大基础设施的建设及城市电网的改造。

“4万亿元投资计划”后的十年，是大基建的十年，也是高铁城市化的十年。

而高铁通勤，也成为当今中国人全新的生活方式。

我的一位朋友May，家住在天津。得益于接近公交化发班的京津城际高铁，在北京上班的她，选择了双城通勤的新生活方式。每天下班后，她便和无数京城打工仔一起倒地铁到北京南站。半个小时之后，搭载她的复兴号列车便稳稳地停在了天津南站的站台上。

而在数月前在全网走红的一条记录跨省通勤上班的Vlog里，主人公董文静每天都会从苏州昆山搭乘同一趟高铁，前往上海的工作单位。对于这段在旁人看来每天6小时的“艰辛通勤路”，她说：“这都是为了家人和自己能更好地生活。”

显然，地铁的提速和高铁的修建，把双城通勤的时间控制在上班族可接受的范围内。英国《经济X人》杂志的一篇报道援引2018年的一项人口流动研究，发现因为高铁开通，成千上万人从邻近城市通勤至人口2400万的特大城市上海工作，而其中的大多数人来自相距半个小时高铁车程的苏州。

旁人看来觉得难以理解，但这些因高铁而生的双城通勤客，其实都是为了更好地生活。毕竟新生活方式是时代创造出来的，忙碌奔波里，没有因为虚度年华而悔恨，也没有因为碌碌无为而羞愧。

但当我们以另一个视角来看，正是因为城市群里的大小城市之间协作分工，才让更多的青山绿水得以保护，美丽乡村得以发展。许多“养在深闺人未识”的宝藏小城，成为一个网红打卡地。而住在城市里的人们，也能看到一个迥异于大城市的生活与世界。

也因为如此，这些曾经无人知晓的小城镇，从高铁带来的双城旅游记和新式物流运输方式中受益匪浅。不少曾经靠天吃饭的城镇，不仅结束了没有铁路的历史，还摘掉了贫困的帽子，成就了富有中国特色的“高铁扶贫”模式。

据统计，2020年，3.6万公里新投产的铁路便覆盖了274个国家级贫困县，其中100多个国家级贫困县结束了不通铁路的历史。而从贫困地区铁路发送的货物就达到了6.62亿吨，同比增长了11.4%。

从皖北乡村到深圳湾畔，从南海之涯到黄浦江边，一列列高铁列车疾驰而过，奔驰在祖国960万平方公里的广袤大地上。四通八达的高铁网络，正在改变每个中国人的生活方式。

而在新时代之下，高铁网络正在以更崭新的布局影响着中国人的出行生活。

2021年6月25日上午，一列复兴号列车从拉萨火车站驶出，川藏铁路拉林段（拉林铁路）正式开通运营。这是西藏首条电气化铁路，也是复兴号列车首次开上青藏高原，结束了藏东南地区不通铁路的历史。

而在去年11月8日，川藏铁路最关键的雅安—林芝段宣布正式开工。这条早在100多年前由孙中山先生在《实业计划》中提出的咽喉要道，即将成为现实。

不仅如此，在海峡之滨，高铁列车已经通向平潭；而通往海南的跨海高铁，也在紧锣密鼓地筹备之中。我们距离实现全国高铁跨海并网的目标，又近了一步。

从“陪跑者”到成为“领跑者”，中国高铁发展的背后，是中国铁路技术和铁路建设的迈进；而铁路的发展背后，是中国社会翻天覆地的剧变。这背后的成功经验，用七个字便能总结：集中力量办大事。

新时代之下，它用一个庞大而贯穿全国的网路，以及一个雄心勃勃的计划，继续传遍世界，践行“交通强国，铁路先行”的诺言。