



鲁、苏沪经济高地，见证了长三角、华北城市群的崛起腾飞，成为我国东部经济联动发展的核心纽带，直至2011年京沪高铁通车前，始终是全国最繁忙的铁路干线之一。

西部突破通道宝成线，1958年正式通车运营，书写了新中国铁路建设的攻坚奇迹，让“蜀道难，难于上青天”成为历史。1975年，宝成铁路电气化工程全面竣工，成为新中国第一条电气化铁路，彻底打破西南地区交通封闭格局，为西南资源外运、物资内运打通关键通道，拉开了中国铁路现代化改造的序幕。

东西横贯主轴陇海线，1905年就启动修建，历经晚清、民国战乱波折，分段缓慢推进，直到1953年全线完成统一整改、正式贯通运营，东起连云港、西至兰州，串联江苏、安徽、河南、陕西、甘肃五省，打通了东部沿

上图：上海虹桥动车运用所存车场内，接受完检修的数十组动车，如同一个整齐排列的军阵。

摄影 / 刘开明

海港口与西北内陆腹地的直通通道。作为中国最长的东西向普速干线，陇海线成为“一带一路”陆路通道的早期雏形，为中西部开发、东西产业协作奠定基础。

老区振兴通脉京九线，是改革开放后国家路网均衡布局的战略杰作，1993年5月开工建设，1996年9月1日全线通车。这条北起北京、南抵香港九龙，跨越9省市、全长2364公里的铁路，是当时中国铁路建设史上规模最大、投资最多、一次性建成里程最长的干线铁路。不同于京广、京沪线优先串联省会、经济重镇的布局，京九线特意贯穿大别山、赣南等诸多革命老区、欠发达地区，为老区对外开放、产业崛起、脱贫振兴注入了核心动力。2022年京九铁路全线电气化升级改造完成，干线通行能力、货运效率实现跨越式提升。

历经晚清萌芽、民国蛰伏、新

中国攻坚、改革开放提速四个阶段，我国于20世纪末基本形成“五纵三横”普速铁路干线基本格局。各大干线各司其职、互补联动，彻底扭转了旧中国铁路碎片化、区域失衡的局面，为国家工业化、城镇化起步筑牢了交通根基。

高铁时代老干线功能重构

进入21世纪，中国高铁迎来跨越式发展，铁路路网正式迈入“快慢协同、客货分治”的全新迭代期。随着2011年京沪高铁、2012年京广高铁、2017年徐兰高铁等核心高速线路相继通车投运，昔日客流爆满、一票难求的老牌普速干线，彻底告别单一客货混跑模式，迎来功能重构、精准定位的关键转型期。

大众认知中“普速干线被高铁替代”的误区，实则是铁路路