

网专业化、精细化分工的时代升级，老牌干线从未淡出，而是剥离低效客运压力、聚焦核心优势赛道，在新时代交通体系中焕发全新活力。

在东部发达区域，京沪高铁、沪宁城际等多条高速线路密集布局，分流了京沪普速线的绝大部分中长途客运客流。曾经昼夜繁忙、客货混跑的京沪线，彻底告别“客运为主、货运为辅”的传统模式，转型聚焦大宗货运、区域通勤、物资集散。

依托沿线密集的工业园区、产业集群，京沪普速干线重点承担了煤炭、建材、工业成品、农副产品的跨区域运输任务，成为长三角与华北地区产业联动、物资互通的“货运黄金通道”。同时，线路开行大量短途普速、市域列车，服务沿线中小城市通勤出行，实现与高铁线路“快慢互补、客货分流”的协同格局。

京广高铁全线贯通后，纵贯南北的京广普速线同样完成精准转型，保留了性价比更高、覆盖站点更密、通达县域更广的普速客运服务，重点服务县域居民出行、务工人员返乡、基层民生通勤，兼顾公益性与普惠性，同时依托南北产业梯度差异，搭建起工业品南下、农产品北上的货运流通通道。

相较于京沪、京广线的客货兼顾转型，京九线的差异化发展

特色尤为鲜明。作为贯穿中部老区、人口密集区的干线，京九线持续优化客运布局，保留大量惠民普速列车，票价亲民、站点全覆盖，有效保障基层群众出行需求，成为助力老区民生改善、人才流通的“民生干线”。

在货运领域，不同于京沪、京广线沿线以高端制造业、大宗能源货运为主，京九线串联全国重要粮食主产区、农副产品基地与工业产业带，重点发力粮食、农资、农副产品、轻工产品运输，精准补齐高铁网络“重客轻货”的功能短板，成为新时代中部货流循环、南北物资互通、多式联运落地的核心骨干通道，差异化货运价值持续放大。

2018年全国铁路货运市场化改革启动后，京九线持续推进设备升级与运能释放，依托沿线核心编组站与物流节点，线路落地差异化货运布局，货运正从“单纯干线运输”向“枢纽集聚、干支联动、通江达海”的立体物流体系全面发力。2022年全线电气化改造完成后，货物列车时速由60公里逐级提升至90公里，牵引载重、通行密度、运输稳定性大幅跃升，2023年全线货运吞吐量较十年前提升超40%，成为中部经济循环的重要支撑。

西部干线宝成线作为西南地区第一条电气化干线，彻底摆脱昔日单一客运功能，聚焦西部资

源外运、川陕物资互通、山区民生保障三大核心职能，重点承担煤炭、有色金属、建材等西部优势资源外运任务，同时保障四川粮食、果蔬等农产品北上流通，是川陕经济联动、西部资源转化的核心通道。同时，宝成线持续保留公益性慢火车，服务山区群众出行、乡村物资运输，成为秦巴山区乡村振兴的交通命脉。

依托“一带一路”区位优势，陇海线实现了全方位升级赋能。作为新亚欧大陆桥的核心组成部分，陇海线承接东部产业转移、支撑西部对外开放，既是煤炭、油气、矿产等大宗能源资源的东运西输主轴，也是中欧班列、西部陆海贸易通道的重要配套线路。在徐兰高铁分流客运压力后，陇海线全力深耕货运领域，大幅提升大宗货物运输效率，打通了东部港口与西北内陆、中亚市场的物流通道，成为衔接国内大循环、联通国际双循环的关键铁路枢纽。

铁路干线从来不是单纯的交通通道，而是区域经济发展的“动力引擎”。

## 激活区域经济几何级增长

铁路干线从来不是单纯的交通通道，而是区域经济发展的“动力引擎”。一条条干线铁路跨越山河、串联城乡，打破了地域壁垒、畅通要素流通，以“交通赋能、产业集聚、城市崛起、全域联动”的链式效应，推动地方经