

长途大巴突然翻红：不是时代倒退，而是普通人的钱包在重新投票

原创 约翰老师 五宝爸约翰聊英语 2026年6月22日 06:00 新加坡



五宝爸约翰聊英语

持续输出英语家校共学翻转课堂全英全科K12体系，英语学习，AI知识创新的干货。

366篇原创内容

>

公众号

很多人没有想到，长途大巴会在今天重新变热。

在很多人的印象里，它早就该被时代淘汰了。

它慢。

它颠。

它没有高铁体面。

它不属于“贴地飞行”的现代中国叙事。

过去很多年，我们谈交通进步，几乎只谈一个字：快。

城市之间越来越近，时间被不断压缩。以前十几个小时的路程，现在几个小时就能抵达；以前回趟老家像一次长途跋涉，现在坐上高铁，吃个盒饭、睡一觉，城市就已经换了。

高铁当然是奇迹。

它让中国变小，让城市群变密，让商务、探亲、旅游、上学和就业之间的距离被重新改写。

可是，最近一种极具反差感的现象出现了。

一边，是一些热门高铁线路不断调整票价，部分车次价格上浮，二等座票价越来越接近许多普通人心里的敏感线。

另一边，是珠三角一些长途大巴、定制客运、城际巴士，靠着几十块甚至个位数的低价重新热起来，有些线路甚至一票难求。

这画面很魔幻。

我们修了世界上最密集、最先进的高铁网络，却又有越来越多的人重新坐回大巴。

这不是因为大巴跑赢了高铁。

也不是因为大家突然怀旧，想找回二十年前背着蛇皮袋坐车回家的感觉。

真正的原因很简单，也很沉重：

当速度越来越贵，普通人开始重新计算时间的价格。

你坐高铁，买的是速度。

你坐大巴，买的是省下来的钱。

而对很多人来说，钱比时间更硬。

一、长途大巴翻红，最先撕开的不是交通问题，而是收入问题

很多讨论交通的人，喜欢从效率出发。

从A城到B城，高铁四个小时，大巴八个小时。

看起来，高铁当然完胜。

但普通人出门，从来不是只看时间。

他还要看：

这一趟车票多少钱？

这个月房租交了吗？

孩子学费有没有着落？

回老家要不要给父母带点东西？

多坐几个小时，能不能省下一两百？

对商务人士来说，四个小时可能值钱。

多花几百块，节省时间，立刻投入工作，账算得过来。

但对流水线工人、建筑工人、返校学生、刚毕业的年轻人来说，时间的价值不是这样计算的。

一个工友回老家，高铁几百，大巴几十。

他当然知道高铁快。

他不是没坐过，也不是不懂现代化。

只是多坐四五个小时，省下来的钱，可能够给孩子买一双鞋，够一家人吃几顿饭，也够他在工地外面的餐馆少心疼几次。

所以，大巴重新变热，并不是消费降级这么简单。

它更像是普通人在用自己的身体和时间，重新参与一场交通价格的投票。

他们在说：

我愿意慢一点。

只要票价能装下我的生活。

二、高铁没有错，但高铁越来越不便宜了

必须承认，高铁的建设和运营本身就不可能便宜。

一条高铁线路背后，是巨额投资、土地、桥梁、隧道、电气化系统、调度系统、维护成本和长期债务压力。

我们今天享受的“贴地飞行”，不是凭空来的。

它是几十年基础设施狂飙突进的结果。

高铁越快，系统越复杂，维护越昂贵。

当一条线路客流充足、商务需求旺盛，它自然会越来越倾向于按市场化逻辑定价。

涨价从运营角度看，不一定完全没有道理。

热门线路有需求，车次有差异，服务有层级，浮动票价本来就是市场化的一部分。

但问题在于，交通不是普通商品。

它一头连着市场，一头连着生活。

如果一件衣服太贵，你可以不买。

如果一杯咖啡涨价，你可以不喝。

但回家、上学、找工作、跨城奔波，不是所有人都能随便取消。

高铁的逻辑是：

我提供更快的速度，所以我可以收取更高的价格。

普通人的逻辑是：

我承认你快，但我的收入没有跟着快起来。

这才是冲突真正发生的地方。

高铁没有错。

但当票价不断抬高时，它会悄悄改变自己的社会位置。

过去，它像一种公共进步：更多人都能分享到速度。

后来，它越来越像一种分层服务：谁能支付速度溢价，谁就能节省时间。

这不是一句情绪化批判。

这是交通现代化进入深水区后，必须面对的现实。

速度一旦开始定价，时间就会分层。

三、真正让人难受的，不只是高铁贵，而是低价选择变少了

如果高铁贵，但低价选项一直稳定存在，问题还没有那么尖锐。

你想快，可以坐高铁。

你想省，可以坐普速列车、大巴、夜班车。

不同收入、不同时间弹性的人，都能找到自己的位置。

可很多普通人的感受是：便宜的选择正在变少。

过去的绿皮车慢是慢，但便宜。

它是很多学生、务工人员、低收入家庭的底层出行保障。

它可能不体面，也不舒适，但它允许一个人用更长的时间，换取更低的票价。

这种选择非常重要。

因为不是每一次出行都需要速度。

有人回老家，不赶时间。

有人跨省打工，预算有限。

有人一家三口出门，多出来的几百块不是小钱。

有人只是想抵达，而不是必须快速抵达。

现代交通最怕的不是有高铁，而是只剩一种主流选择。

当高铁越来越贵，普速列车又减少，道路客运也曾经萎缩，普通人的选择窗口就会被一格一格关小。

这时，大巴翻红就不是偶然。

它是被挤压出来的需求重新寻找出口。

不是大家突然爱上大巴。

而是他们在问：

还有没有一张便宜的票？

还有没有一种慢一点但能承受的方式？

还有没有一条不是为高收入人群设计的路？

四、大巴不是复古，而是换了一种方式重生

过去的长途大巴，确实衰落过。

高铁一通，很多人自然不愿再坐长途车。

传统客运站也不方便。

要去站里买票，要候车，要检票，要等发车。很多车站位置还不一定贴近日常出发地。对年轻人来说，它显得老旧、笨重、不灵活。

但现在重新热起来的大巴，已经不是过去那套笨重系统。

它在变成一种更轻、更灵活、更贴近真实需求的出行方式。

微信小程序买票。

地铁口上车。

靠近工业区、学校、社区和镇街。

不用复杂换乘。

不用提前很久进站候车。

有些定制客运人齐就走。

有些线路直接把从城市边缘带到另一个城市边缘。

这才是大巴翻红背后的关键。

不是一辆旧大巴突然赢了高铁。

而是道路客运的成本结构、组织方式和触达方式变了。

过去，大巴票价里有一部分成本来自传统客运站、固定流程和中间环节。

当这些环节被压缩，车辆可以更灵活地组织，票价就有了下探空间。

于是大巴终于露出了自己的真实优势：

它没有高铁快，但它便宜。

它没有高铁整洁体面，但它离乘客更近。

它没有高铁强大的网络地位，但它可以钻进高铁覆盖不到的缝隙里。

高铁服务的是高速主干线。

大巴服务的是那些被主干线遗漏的真实生活。

工厂门口。

大学城。

县城。

镇街。

城中村。

工业园。

这些地方，未必都在高铁站旁边。

但人就在那里。

生活也在那里。

五、同样是市场化，为什么高铁涨，大巴降？

这是一组非常值得琢磨的对比。

高铁市场化，结果常常是票价上浮。

大巴市场化，结果却常常是降价求生。

为什么？

因为它们处在完全不同的市场结构里。

高铁有速度优势，有路网优势，有强大的准点和安全形象。

在很多热门线路上，乘客的替代选择并不充分。

你想快，几乎绕不开它。

大巴不一样。

它面对的是高铁、城际铁路、私家车、顺风车、网约车、航空，甚至拼车群。

它没有垄断速度的资格。

它想活下来，只能拼价格、拼灵活、拼距离乘客更近。

所以，大巴降价，不是因为它更高尚。

而是因为它必须在市场里拼刺刀。

高铁能卖速度。

大巴只能卖可承受。

这就是残酷的地方。

同样是市场化，如果一种服务拥有强替代壁垒，它更容易涨价；如果一种服务被四面围攻，它就只能降成本、降票价、抢需求。

市场不会天然带来低价。

市场的结果，取决于谁有定价权，谁有替代品，谁在竞争中更弱势。

而普通人最关心的，不是这些理论。

他只关心一件事：

我能不能用自己真实的收入买到一张回家的票？

六、坐大巴的人，不是在反对高铁，他们只是在寻找适合自己的座位

很多人讨论大巴翻红，会下意识把它理解成高铁的对立面。

好像坐大巴的人是在用脚反对高铁。

不是。

他们不是反对高铁。

他们只是坐不起每一次高铁。

一个人可能很喜欢高铁。

过年带孩子回家，他也想早点到。

可如果一家三口坐高铁要花上千元，坐大巴只要几百，他会重新计算。

一个大学生当然也喜欢高铁。

干净、准点、快。

但如果生活费有限，大巴省下来的钱够吃一周，他也会犹豫。

一个跨城跑业务的年轻人，不是不想体面一点。

只是每一趟交通成本都要算进收入里。

现实就是这样。

不是所有人都在追求“更好的体验”。

很多人首先追求的是不要超出承受能力。

这并不丢人。

恰恰相反，这才是普通生活最真实的样子。

那些重新坐回大巴的人，不是被时代抛下的人。

他们只是没有被“更快就是更好”的叙事完全说服。

或者说，他们根本没有资格选择相信。

他们很清楚：

速度很好。

但便宜更重要。

七、大巴翻红，让我们重新理解什么叫交通公平

交通公平，不是所有人都坐一样的车。

也不是所有交通方式都一个价格。

真正的交通公平，是一个社会能不能为不同收入、不同时间弹性、不同出发地的人，提供多层选择。

有人赶时间，就让他坐高铁。

有人需要省钱，就让他坐大巴。

有人住在中心城区，应该方便换乘。

有人住在县城、镇街、工业园，也不该被出行系统遗忘。

有人能为速度付费，有人只能用时间换钱。

一个成熟的交通系统，不能只服务前一种人。

过去我们太习惯用速度衡量进步。

从十小时到五小时，从五小时到三小时，从三小时到两小时。

时间越短，似乎越现代。

但今天，大巴翻红提醒我们：

交通现代化还有另一个尺度，叫可负担。

一张票再快，如果普通人买不起，它就不属于所有人。

一条线路再先进，如果只适合高收入群体，它就不是完整的公共进步。

高铁代表中国速度。

但大巴代表另一种同样重要的东西：

中国普通人的流动权。

慢一点，便宜一点，朴素一点，但能把人送到生活需要他去的地方。

这不该被看不起。

八、我们需要的不是高铁和大巴互相取代，而是一张多层交通网

真正的问题，不是谁应该赢。

不是高铁赢，还是大巴赢。

不是高速铁路先进，还是道路客运落后。

成熟的社会，不该只保留一种正确答案。

我们需要的是一张多层交通网。

高铁负责高密度、高效率、长距离主干流动。

普速铁路承担基础性、低价性、普惠性连接。

长途大巴和定制客运补足县域、镇街、工业园、学校、社区之间的缝隙。

城市公交、地铁、网约车、共享出行完成最后一公里。

每一层都不完美。

但每一层都有自己的位置。

高铁不能替代所有道路。

大巴也不可能替代高铁。

如果只剩高铁，低收入者的出行压力会变大。

如果只靠大巴，城市群效率不可能支撑。

真正好的交通系统，不是所有人都坐最快的车。

而是每个人都能根据自己的处境，找到一条抵达的路。

这才叫现代化。

现代化不是把慢的全部消灭。

现代化是让快的更快，也让慢的仍然有尊严地存在。

九、那些大巴座位里，装着最真实的中国

想象一辆从广州开往湛江的大巴。

车上可能有刚下夜班的工人。

有背着书包返校的学生。

有去外地跑业务的年轻人。

有带着孩子回老家的母亲。

有人把包抱在怀里睡觉。

有人上车前在便利店买了一瓶水和两个面包。

他们不一定关心宏观经济，也不一定知道铁路债务、票价浮动、定制客运政策这些词。

他们只知道，这张票便宜。

他们知道多花一点时间，可以少花一点钱。

他们知道自己必须把生活算得很细。

这种细，不是小气。

是普通人过日子的方式。

很多宏大叙事里，普通人经常被称为客流、需求、消费群体、价格敏感人群。

但在现实里，他们只是一个个具体的人。

他们要回家。

要上学。

要找工作。

要去见客户。

要去看父母。

要把省下来的几十块、一百块，放回生活别的地方。

所以，大巴翻红不是一个行业新闻那么简单。

它像一面镜子，照出了交通系统背后的人。

我们以为大家都在追求更快。

其实很多人只是想更省。

我们以为高铁时代已经覆盖所有人。

其实还有很多人站在价格门槛之外，默默寻找另一扇门。

我们以为慢就是落后。

其实对有些人来说，慢是一种不得不选择的生存智慧。

十、真正值得追问的，不是大巴为什么还能活，而是为什么它又被需要了

如果说高铁是中国速度的象征，那么大巴翻红，就是中国生活的提醒。

它提醒我们：

现代化不能只看速度曲线，也要看收入曲线。

不能只看线路图越来越密，也要看票价表是否越来越重。

不能只看城市之间越来越近，也要看普通人回家的成本有没有变得更轻。

那些坐上大巴的人，并不是拒绝进步。

他们只是用一种沉默的方式告诉我们：

进步如果只剩昂贵的速度，就会有人重新寻找慢路。

交通的意义，不只是把人更快送到目的地。

它还应该让不同处境的人，都能出发。

这就是大巴翻红背后最值得认真对待的地方。

它不是大巴行业的胜利。

也不是高铁的失败。

它是普通人的真实收入、真实生活、真实选择，在交通系统中重新发出的声音。

当一张便宜的大巴票重新变得抢手，说明有人需要它。

当人们愿意用几个小时换几十块钱，说明这几十块钱对他们真的重要。

当曾经被认为落后的交通方式重新长出来，说明高速时代仍然留下了低价出行的空缺。

结语：给普通人留一条慢一点、便宜一点的路

我们当然需要高铁。

一个没有高铁的中国，很难支撑今天的城市群、产业链和人口流动。

但我们也需要大巴。

需要普速列车。

需要那些不够快、不够光鲜、却能让普通人负担得起的交通方式。

因为中国不只有商务旅客，不只有旅游消费，不只有愿意为速度付费的人。

还有很多人，每一次出门都要算账。

算票价。

算饭钱。

算孩子的学费。

算这个月还能不能多寄一点钱回家。

对他们来说，交通不是体验升级，而是生活成本。

不是选择题，而是生存题。

长途大巴突然翻红，最深层的意义就在这里：

它让我们重新看见，那些被高速叙事遮住的人。

他们不是反现代化。

他们只是需要一种自己坐得起的现代化。

真正完整的交通进步，不是让所有人都必须买一张越来越贵的快票。

而是让想快的人可以快，让想省的人可以省，让住在中心的人方便，让住在边缘的人也不被遗忘。

高铁可以继续飞驰。

但请也给普通人留下一条慢一点、便宜一点、仍然能抵达生活的路。

因为很多时候，一个社会的温度，不只体现在最快的列车上。

也体现在那辆不太体面、开得慢一些、票价低一些，却仍然愿意把普通人送回家的大巴上。

收录于  民生实事

