

京沪高铁：建了“阳关道”别拆了“独木桥” PDF转换可能丢失图片或格式，建议阅读原文

https://www.100test.com/kao_ti2020/645/2021_2022__E4_BA_AC_E6_B2_AA_E9_AB_98_E9_c24_645838.htm 6月30日，京沪高铁正式开通。7月1日，铁路开始实施新的运行图。在新的铁路运行图中，以前从北京到上海的5对“夕发朝至”卧铺动车组被全部取消，2对T字头（特快）车只剩下了T110/T109一对。其结果可以想象，据说这对往来于京沪间的车组，乘客暴增，一票难求，车箱拥挤程度如同大城市的早班热线公共汽车，有记者实地目击称，仅在车厢连接处的1平方米范围内，就沙丁鱼般地挤站着11个人。T字头车，按说与高铁并不共轨运行，因此，也不会碍着高铁什么事，完全可以“你跑你的高速路轨，突飞猛进；我走我的普通铁路，不紧不慢”。取消“夕发朝至”车组、仅保留一对特快车组，其初衷想必是要把客流赶往高铁，以此来证明高铁建设的“可行性”，展示高铁经营效益的乐观前景。然而，这种做法，还真有“走自己的路，把别人的路都堵死”的霸道风格，迫使收入不高的人也“被进入”到高铁时代。京沪两地，在中国人均收入最高的城市排名中位列前茅。然而，实际上，生活在这两个城市中的大多数人，就其收入而言，都在这个平均数以下。而且，即使是“平均数的人”，乘高铁在京沪之间往返一次，虽不是一个沉重的负担，但也绝非一件轻松的事。当然，谁都知道，京沪高铁的修建，并非以生活在“平均数”以下的人，作为其运营经济性的可行性论证基础。不可否认的是，京沪之间是中国“公务流”和“商务流”最大、最密集的一条通道。但是，京沪两地，也是普通人群往来最频繁的

两个城市。高铁的修建，说明两个城市中的收入不高的人更遑论假道于此的来自其他更低“平均数”城市的人，并未成为高铁项目可行性的障碍，那么，反过来，高铁建成，也不应成为这样收入不高的人通行的障碍。无论如何，你总不能修完自己的“阳关道”，就拆了别人的“独木桥”吧。现在看来，在京沪线铁路运行图调整者的眼里，基本没有那些收入不高，但也不得不来往于京沪两地的人们。如果有的话，那也是把这些人当成了可以掏出票子为高铁还债的人。至于剩下的一对T字头车，更大的用处，恐怕是用来堵住质疑者的嘴，而不是为收入不高的人群“网开一面”，留条方便之路。

京沪T110/T109列车的窘相，其实并非仅仅限于铁路运输的领域。在许多消费领域，尤其是普通民众离不开的必需品和必需服务的消费领域，民众的生活水准“被拔高”的事例简直不胜枚举。“拔高”的决策者们，似乎从来没有注意到中国收入差距的现实，在决策时，眼珠子上翻；在敛钱时，又眼睛放光四下鸟瞰。这样的决策者，能否在考虑如何把高铁车厢的座椅放倒至180度的时候，想想那个龟缩在T110的“最靠车门的地上，坐着一个抱着熟睡儿子的妈妈”。从武汉至广州动车开通后的情形看，铁路运行图的制定者，应该对京沪高铁开通后的普通列车的需求趋势有个大概的预计。有预计而没措施，那就是非不能也，是不为也。也许，人们反倒应该祈祷的是，T110/T109的窘相别惹得决策者动了“杀机”，把这根“独苗”也铲了：眼不见为净，没了T110/T109，看人们还瞎嚷嚷什么。

相关推荐：[#0000ff>热点时评：创新社会管理需要从善如流](#) [#0000ff>热点时评：“允许群众骂娘”是成熟公仆应有品性](#) [#0000ff>热点时评：淡定看待重奖李娜](#)

后的不同声音 100Test 下载频道开通，各类考试题目直接下载。
详细请访问 www.100test.com