



顺路带上几个人，既排解了一个人开车的孤独感，也补贴了自己的油费与过路费。互联网经济的“小快灵”优势尽显，很快对大巴车这种转身缓慢的巨人造成了冲击。

一些独属于时代的重大事件促进了长途客运的繁荣，同样也会加速其衰落。2019年11月26日，汪积文对这个日期记得很清楚，因为这是他们最后一次面对客流减少而作出的“正式”努力。那一天，在互联网带来的危机感面前，所有还在经营上海往返宣城大巴车的老板们聚在了一起，他们通过开会，达成了协定：避免恶性竞争，统一票价，联合经营。

抱团取暖，从那一年12月开始，很快止步在寒冬里。2020年1月20日之后，新冠疫情让一切戛然而止。1月24日，农历大年初二，付师傅开着车到上海，被告知已经无法通行，只能原路返回。

从那时起，人们的出行习惯进一步被改变，空间密集、容易聚集的大巴车被认为是不安全的，网约私家车成了更安全、方便的象征。坐大巴车要进站，出站，每出一次高速，都要做核酸，查验健康码。

如果说互联网经济的冲击从个人身上产生，高铁建设对于长途大巴的影响显得更宏观。长三角一体化发展，让上海与周边地区的高铁出行愈发方便。大巴车终于不再是唯一的通行方式，客运站的“话语权”消失了，取而代之的是人们拥有了更多样、更舒适的选择。年轻人们动动手指，就坐上了高铁。

就连汪积文自己的女儿，宁愿花400元乘高铁往返上海和宣城，也不愿坐父亲的大巴车。“有时看到人们建议说，大巴经营要提高服务意识。我总觉得这已经不是服务好坏的问题，是时代发展的必然结果。我们已经没有了服务对象，谈什么服务意识呢？”

但是一些意料之外的状况也被汪积文观察到。他发现当下还在坐大巴的人群变得高度固化。

这群人，具体都是什么人呢？到上海做家政的阿姨，去厂里上班的工人，还有一些看病的老人。以前农民工是最主要乘客，他们总挑着一个大蛇皮袋，带着所有的家当，现在这个群体也几乎看不见了。这些人不太会操作手机，不会坐网约车，也不舍得花钱坐票价贵一倍的高铁。

他们中有不少人朝付师傅诉过苦，讲述他们的子女帮忙买票，让他们坐高铁从老家到上海虹桥站。可是那么大大车站，要如何走出站就足够绕晕他们，更不用说之后换地铁的复杂操作。相比之下，大巴最原始，最便宜。和30年前一样，一个电话就



大巴承载了乡愁，应该不会这么快消亡。摄影/王仲鸣

知道在哪里上车。到终点后，司机还会教他们接下去怎么走，在他们眼里这就是最靠谱的。

2023年1月，抖音博主“打工仔小张”发布了一条视频——“第一次去高铁站如何坐高铁”。起初有人质疑：“坐高铁还用教？”小张回应称，不是每个人一出生就生活在城市里，从小就有坐高铁和飞机的机会。作为一名“稍微年长”的朋友，她希望能给初入城市生活的朋友做一些经验科普。

最终，视频在网络上成为现象级的作品。巨大的流量印证了小张最初的设想：不是所有人都会坐高铁。有网友说，自己在北京工作，妈妈之前从来没离开过县城，最近要来北京看望她，她就让妈妈看了好几遍小张的“如何坐高铁”视频。

在今天的中国，民航业有一个共识：中国还有10亿人没有坐过飞机。在一些偏远地区，“看飞机”都是一件令人激动的事。

在陕西安康，有一座修建在秦巴山区的安康富强机场。自2020年9月通航，不间断有来自附近区县村镇的乡民赶到机场看飞机。这些站在富强机场外土坡上的人，很多都是这辈子第一次看到真正的飞机。

互联网同样如此，看似拉近了人们的距离，但实际上因为信息差导致人与人之间出现了新的沟壑。为了避免踏入这些沟壑，有人本能地坚持那些最传统的选项。何伟在《江城》中写道：“到2001年，一条通往重庆的高速公路通车了，一条铁路也正在修建中，基本上再也没有人坐船去涪陵。”但20年过去，从嘉陵江到长江，船只依然在航行。

大巴真的会“消亡”吗？老板汪积文和他的司机们没法给出肯定的回答，也许总有人离不开它。✎