



CRH380B 型和和谐号动车组驶出北京南站行驶在京沪高铁上。

国高铁已成为世界上极具竞争力的高铁体系。坐高铁，时尚又舒适。铁路成为夕阳产业？不存在的事！起码在中国是不存在的事！

由于中国高铁提供了高速便捷的出行模式，特别是极大地增加了运能，使得改革开放后，特别是本世纪初以来年年令铁路部门头疼不已的春运，变得不再那么难以应对。

已退休的全国劳模、“共和国铁路楷模”、上海客运段列车员何颖告诉记者：“1978 年以前，我们京沪 13/14 次列车自创了旅途‘三动’服务法——旅客动我勤动、旅客静我少动、旅客睡我轻动。这个服务法试验下来不错，就在全段旅客列车上推广。然而，到了 1984 年开始，‘三动’服务法无法坚持下去了。”提及原因，何颖认为，是由于 1984 年以后，随着经济搞活，农民工大量进城，导致列车车厢经常严重超员。

然而，随着京沪高铁于 2011 年全线通车，客流量大大缓解。

“这时候，自 1984 年以来暂停的‘三动’服务法得以在我段高铁、动车、普速车上恢复。”何颖说道。

经历了改革开放 40 年的发展，中国的交通客运业，无论市内交通、长途公路，还是铁路、航空，在运能运力和运输质量上都有了天翻地覆般的改变，进步之大，难以想象。而这些运输门类之间，既有竞争，又有合作。以上下班不开车的汤先生为例，他如果去济南、福州、武汉等地，首选高铁；如果去国外探望读大学的儿子，当然会选择飞机出行；周末去上海周边游玩，他选择自驾。甚至一度产生客流危机的海运和内河航运，随着上海大力发展邮轮产业，而再次进入人们的视野。汤先生最近坐了一次邮轮。“主要就是休闲娱乐。不像从前回宁波老家，从十六铺码头登船，沿着海岸线开船，就盼望时间能过得快一点，能尽快到达。”汤先生说，“而坐邮轮玩，我就盼望时间能过得慢一点，能多玩一些时候……”