

中国铁路便捷化举措不断升级

本报记者 李心萍

1月14日,2025年春运开始。春运期间铁路客运量有望突破5.1亿人次。

2024年11月1日,全面数字化电子发票的推广使用,成为中国铁路行业逐步向数字、智慧、绿色方向变革的一个重要里程碑。回望中国铁路客票逐步发展的历程,中国铁路的便捷化举措在不断升级。

新中国成立初期,当时中国铁路使用的是硬板火车票,软座客票为浅蓝色,硬座客票为浅红色;1979年,中国铁路首次推出计算机打印客票,1997年原铁道部确定计算机客票的统一式样,软纸火车票逐步推广。

“最开始,计算机软纸客票采用的是短条形码,2000年升级为长条形码,2010年再次升级为二维码,2012年计算机软纸客票改为实名制。”国铁集团有关负责人介绍。

与计算机软纸客票相并行,2007年4月,我国在动车组逐步推行磁介质火车票“小蓝票”。2009年初,高铁、动车率先实施实名制,铁路第一代自助售票机应运而生。

2011年6月12日,铁路12306网站正式启用,标志着中国铁路进入电子商务时代。

随着12306网站的启用,自助售票机有了取票功能。现在,自助售(取)票机变得更加智能,扫描二维码即可支付购票。售票从“人人对话”发展到“人机对话”,如今变成了“机机对话”。

此后,随着智能手机的普及,铁路与时俱进推出了12306手机客户端,只需动动手指,购票即可轻松完成。

如今,12306已成为世界上规模最大的购票系统:每秒出票300至500张,高峰期达1000张左右,用户从提交需求到出票只需要2.8秒。

12306的功能也更加完善:除了购票,还可以实现互联网订餐、电子发票开具、候补购票、酒店预订、接送站预约、目的地景点推介等功能。

小小车票变迁,意味着购票方式的改变。“线上购票,曾经是中国铁路面临的一道考题,如今,虽仍有不足,但我们会坚定地走下去。”铁路12306科创中心副主任单杏花介绍,铁路12306还推出了多车次候补、同车换乘等新功能。

小小车票变迁,意味着出行速度的升级。上世纪七八十年代,“绿皮车”是铁路线的主角,运行速度每小时60公里左右。截至2024年底,全国铁路营业里程达到16.2万公里,其中高铁4.8万公里,高铁被誉为“陆地航班”。

小小车票变迁,还折射出旅途体验的蜕变。就拿“食”来说,以前,火车饮食无外乎“啤酒饮料矿泉水,泡面瓜子火腿肠”。如今,铁路12306订餐即时到,各地美食随时尝。

今日的中国铁路,路网越织越密,速度越来越快。“未来,我们将持续完善铁路12306各项功能,提升服务品质,让出行更美好、更便捷。”国铁集团有关负责人说。

新春走基层

票小情深,纸短意长

纸质火车票中的时光印记

本报记者 姜峰 徐取尧 史自强

日前,全国铁路客运推广使用全面数字化的电子发票,纸质火车票逐步退出历史舞台。小小的纸质火车票不仅仅是简单的出行凭证,还承载着难忘的旅程,记录着欢笑,承载着温情。从硬板火车票,到软纸火车票,再到磁介质火车票,火车票如同漫长岁月中的“信使”,成为无数人的时光印记。

快捷、准时的火车成了他们首选的交通方式。“有时候,我在车上也会跟孩子们讲起我第一次坐火车回拉萨的故事,大家都惊叹于这巨大的变化。”罗道曲平说。

如今,西藏铁路网络覆盖日益完善,拉萨、日喀则、山南、林芝、那曲等地都能通过铁路抵达,复兴号动车组开上雪域高原,出行更加便捷,越来越多的人从铁路网络的完善中受益。

2024年 数字化客票电子发票全面推广

中国铁路逐步向数字、智慧、绿色的方向变革

2020年 全国高铁实现全面电子客票化

手机购票超过80%, 移动端售票渐成主流

2011年 无纸化火车票(身份证)

京津城际、京沪高铁只需在自助检票机扫描第二代身份证即可进出站,“刷身份证进站”逐步推广

2007年 磁介质火车票

随着中国铁路第六次大提速,磁介质火车票出现。2008年,第一张蓝色动车组图案底纹的磁介质火车票在京津城际铁路开始使用,中国铁路正式迈入自动化售票时代

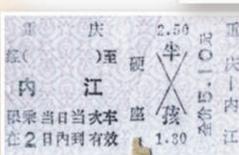
1997年 软纸火车票

原铁道部确定计算机客票的统一式样,即在售票时现场打印的软纸火车票

20世纪50年代 硬板火车票

新中国铁路第一代火车票为发售前事先印制好的硬纸板,由售票员手工加注乘坐信息

新中国铁路火车票发展变迁



图①:2024年11月1日起铁路客票推广使用全面数字化的电子发票(铁路电子客票)。资料图片

图②:不同样式的纸质火车票。从下至上依次为:硬板火车票、一维码软纸火车票、二维码软纸火车票、磁介质火车票。资料图片

图③:2004年,放假回家的大学学生在西安火车站赶火车。焦宏涛摄(影像中国)

图④:重庆火车站售票场景旧照。中国铁路成都局集团有限公司重庆车站供图

图⑤:1月13日,2025年春运即将开始,杭州东站自助售票机前旅客正在取票。窦瀚洋 汤鑫摄影报道

图⑥:孙昆育(左二)为年轻铁路职工讲解自己的火车票藏品。徐章位摄(人民视觉)

硬板火车票唤起历史记忆

翻开一本厚厚的硬板火车票集,曾在重庆菜园坝火车站从事售票工作近30年的陈晓英思绪万千。

1952年7月1日,作为新中国成立后建成的第一条铁路,由中国自行设计施工、完全采用国产材料修建的成渝铁路全线正式通车。这条重要铁路干线,掀开了新中国铁路发展史的全新一页,也见证了第一代纸壳制式硬板火车票的问世。

硬板火车票全都是按照列车类型分类提前做好制式,有普快、特快、直达和客快联合票、客卧联合票等不同组合,总共9个大类100多种样式,陈晓英介绍起这些“硬板板”如数家珍。

因为火车票都是预制好的,售票方式也与现在不同。陈晓英回忆起彼时的情景,“售票员坐在票房里,左右手边是两面格子墙,每个格子里装着重庆发往全国各次列车到站的硬板火车票。了解乘客需求后,从数百个小票格里取出相应的硬板车票,打上日期孔,贴上座位或卧铺票签……”她笑言,“时间长了,目的地对着哪个票箱,闭上眼睛都能摸对!”

一张往来成渝间的小小硬板火车票,寄托着许多人的期盼与思念。“在那个公路交通还不是很方便的时代,火车是绝对的客运主力”,陈晓英说,“这张成渝间的‘硬板板’十分紧俏。”

春运期间尤为繁忙,“售票员全员上岗,通宵卖票,食堂直接推车把盒饭送到票房”,陈晓英经常累得吃不下饭,“喉咙都喊哑了,怕耽误旅客买票,坐下就不挪窝!”

时光荏苒,硬板火车票早已淡出历史舞台,川渝间的铁路建设更是今非昔比。根据两地人员往来频繁、经济互补性强的特点,铁路部门正着力开发优质动车产品,在成渝间实现产品、购票、乘车、服务“四个公交化”。

“从过去‘一票难求’,到如今像‘搭公交’,成渝铁路运行效率真是大有提升!”陈晓英感慨不已。如今,随着渝昆高铁的开通,成渝间共开行动车122对,日均发送旅客9.6万人,满足了成渝两地百姓“高密度、高频次、快节奏”出行需求,更好助力成渝地区双城经济圈建设。

软纸火车票见证青春岁月

对西藏自治区拉萨市教育局工作人员罗道曲平来说,一张张软纸火车票,是青春岁月的见证。

2006年7月,作为最早的一批乘客,还在河北石家庄上大学的罗道曲平第一次乘坐青藏铁路返乡,站台上挤满了欢送人群和媒体记者。罗道曲平回忆,“车只在站台停5分钟,但所有人都在车厢外合影留念。”登上列车,整洁的车厢、西藏特色的装饰,都让罗道曲平激动不已,这辆车原来真的能将他带回西藏的家乡。

激动也来自变化。此前,罗道曲平的返乡路可谓曲折,先从石家庄乘坐火车抵达青海西宁或格尔木,然后再转乘大巴车或者大货车返回拉萨。当时大巴车发车时间不固定,转乘找车过程可能十分漫长。加之西宁到拉萨路途遥远,单程需要二三十个小时。罗道曲平记得,有一次回家,车辆坏在半路,他们在青藏高原无人区滞留了两天两夜。

2006年7月1日,世纪工程青藏铁路全线建成通车,结束了西藏没有铁路的历史,成为旅客和货物进出西藏的“大动脉”。罗道曲平的返乡时间从三五天缩短到40多个小时,返乡之路的便捷性和舒适性大幅提升。

大学毕业后,罗道曲平和青藏铁路的故事仍在延续。他回到西藏进入教育系统工作,如今经常带着学生外出交流学习,安全、

磁介质火车票情牵京张双城

2024年是赵佳桥与妻子“双城生活”的第十个年头。工作日,他在北京的一家药企上班,妻子则在张家口市宣化区的一所中学教书,夫妻俩只有周末才能在宣化的家中相聚。

“我是北京延庆人,妻子是河北张家口人。京张携手举办冬奥会,我和她携手组建家庭。北京申办冬奥会成功的那一天我俩领的结婚证。”赵佳桥介绍。

从那时起,往返京张两地成为赵佳桥的日常。一摞浅蓝色的磁介质火车票,是他近几年乘坐京张高铁留下的票根。

2019年12月30日,世界首条设计时速350公里的智能化高铁——京张高铁开通运营。京张高铁线路全长174公里,从北京北站出发,经北京市昌平区、延庆区,至河北省张家口市怀来县、下花园区、宣化区、桥东区。京张高铁不仅是京津冀协同发展的重要基础工程,也成为2022年北京冬奥会的重要交通保障。

“北京到张家口,单程缩减至四五十分钟,而且车次多,周五下午就能买票回家,太方便了!”和近几年越来越多往返京张的旅客一样,赵佳桥难掩激动。

飞驰的京张高铁,见证了中国铁路从无到有、从弱到强的发展历程。“比起过去坐硬座,京张高铁座位更舒适,无线上网、空调、开放式餐吧、手机充电等功能让旅途更加便利。”赵佳桥说,“高铁开通后,我从北京回宣化的频率,也从半个月一次提高到了每周一次。”

北京和张家口的联系,因京张高铁而更加紧密。自开通以来,京张高铁的开行车次数量持续增长。

夜幕降临,赵佳桥背着包走出宣化北站,妻子和一双儿女已经等候在这里。多年来,那一一张张磁介质火车票,既是这个小家庭努力奋斗的见证,也是他们相互牵挂、幸福生活的记录和写照。



孙昆育收藏火车票30多年——

“1公里”见证“16万公里”跨越

杨文明 余湘珺 李天宇

随着中国铁路步入电子客票时代,中国铁路昆明局集团的老铁路人孙昆育,一方面为铁路事业的飞速发展骄傲,一方面也有些感伤,“我收藏火车票30多年,以后无票可藏了。”

走进孙昆育的收藏间,卡片式火车票、代用票、站台票、月票……各式火车票6万余张,重达50公斤,连起来超过1公里,这些火车票不仅是他个人记忆的载体,也成为中国铁路营业里程突破16万公里发展历程的见证。

1990年,孙昆育在客运段工作,每天接触大量旅客和车票。看到被旅客丢弃在垃圾堆里的火车票,孙昆育心痛不已,“一张火车票就是一段回忆。看着火车票,我能想起去过这么多地方、服务过这么多旅客,挺值得纪念的。”

孙昆育的父母也是因铁路结缘,孙昆育说,“铁路修到哪,我们一家便搬到哪。”这也让孙昆育对铁路、火车产生了特殊情感。30多年的火车票收藏从此开启。开

始时孙昆育见票就捡,时间长了,藏品多了,孙昆育收藏的针对性越来越强。列车每到一个车站,他都会向当地人打听火车票收藏的信息,有时为了找一张票,孙昆育要辗转好几个城市。

中国计算机票版票、面额高达894000老挝基普的火车票、新中国成立初期的手写票、云南高铁首趟列车票……30多年积累,孙昆育手上有不少难得一见的藏品。“这些火车票可记录着中国铁路的发展呢!”

拿起一张拇指大的“小卡片”,孙昆育介绍,“这是第一代硬板火车票,都是25x57毫米大小。”票面上印有一条红线的是快车,两条红线的是特快。仔细一看,还能发现这些火车票记录日期的方式不同,有的用打孔和喷墨,有的用压膜。

淡粉色的火车票是第二代软纸火车票,“1997年开始使用后,人们彻夜排队买票的情况逐渐减少。”淡蓝色火车票是第三代磁介质火车票,可以利用机器检票,让旅客进出站更便捷。

“2020年,电子客票出现,旅客只需将身份证在机器上轻轻一刷,并对准屏幕完成人证合一的核验后,闸机就会自动打开,几秒钟之内便能完成验票进站。”如今,数字化客票电子发票全面推广,旅客能够通过铁路12306开具电子发票,再也不用担心发票丢失或损毁了。“中国能全面推广无纸质票乘坐火车,作为铁路人,我也很自豪!”

孙昆育说起未来的打算,“退休后,我想办火车票展览,让更多人通过火车票了解中国铁路的变迁发展。”

