

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、动车车票率先实施实名制,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。

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,怕耽误旅客购票,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。

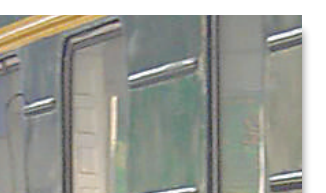
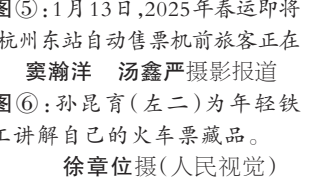
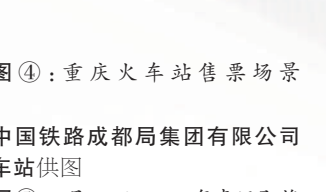
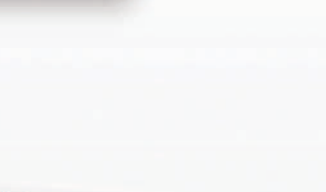
飞驰的京张高铁,见证了中国铁路从无到有、从弱到强的发展历程。“比起过去坐硬座,京张高铁座位更舒适,无线上网、空调、开放式餐吧、手机充电等功能让旅途更加便利。”赵佳桥说,“高铁开通后,我从北京回宣化的频率,也从半个月一次提高到了每周一次。”

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。



新中国铁路火车票发展变迁



中国铁路便捷化举措不断升级

本报记者 李心萍

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。



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)。图②:不同样式的纸质火车票。图③:2004年,放假回家的大学学生在西安火车站赶火车。

图④:重庆火车站售票场景旧照。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。图⑥:孙昆育(左二)为年轻铁路职工讲解自己的火车票藏品。



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。

中国计算机车票版票、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,几秒之内便能完成验票进站。”如今,数字化客运电子发票全面推广,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车票乘坐火车,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。”

