



# 售票处升级 安检通道扩容 铁路上海南站 迈向“高铁时代”

改造后的上海南站候车大厅 本报记者 陈梦泽 摄

本报讯(记者 裘颖琼)记者从铁路上海站获悉,经过近6个月的施工,铁路上海南站提档升级改造工程近日已通过静态验收,整体工程接近尾声。2025年1月5日全国铁路实行新的列车运行图后,上海南站将迈入“高铁时代”。

改造后的上海南站有哪些变化?铁路上海站上海南客运车间副主任吕红梅介绍,为满足上海南站全面开行高铁动车组列车的需求,原来的售票处升级成了综合服务中心,“一窗通办”的服务模式将更方便旅客办票。

大幅提升的还有候车能力和检票能力。候车室增加了约2500平方米的有效候车面积,可容纳旅客9000人,比原来增加了3000人。南北进站安检通道调整扩容,由原先的9台安检仪、20个实名制验证闸机,增加至20台安检仪、40个实名制验证闸机,安检通过能力提升至10000人/小时。安检通道旁新设4台轿厢式复位单向门,方便携带大件行李的旅客出站。

优化升级“心尚”服务工作室,内设军人候车区、重点旅客候车区、儿童游乐区及母婴室,还开辟了专用检票通道。此外,车站还改造升级了24处卫生间,增设“第三卫生间”。候车室新增自助服务区、自助充电吧台,并新设了智能温控直饮水等便民设施。

“2025年1月5日调图后,上海南站计划开行列车118.5对,较之前增加31.7%。其中,高铁列车占60%,主要覆盖杭州、宁波、温州、黄山等短途以及厦门、南昌、郑州、长沙等长途方向。为顺应旅客出行需求,车站仍保留重庆、武昌、南宁、广州等热门方向的普速列车11

对。升级后的上海南站预计日均客流将达到5万人次,较之前增长40%以上。”吕红梅说。

目前,上海南站已对进出站线重新布局:网约车地面、出租车地下一层、社会车辆地下车库。12月24日起,金山铁路旅客候车区由上海南站南广场整体迁至北广场,旅客进站口也相应调整为上海南站北广场一层西侧的金山铁路进站口。

据悉,上海南站于今年7月1日启动提档升级改造工程。改造期间,车站“边运营边施工”,完成了客运、房建、商业等方面的提档升级。筑境设计副总工程师金智洋介绍,此次室内“小配件”的工业设计,包括具有南站特色的造型座椅、玉兰花造型灯、充电吧台、消防栓、垃圾桶等,都是为南站量身定制的,成为车站室内空间的点睛之笔。

“相比新建工程,改建项目往往更复杂、难度更大。”中铁建工项目经理赵永存表示,此次项目首创“装配滑轨式可移动遮雨棚”结构体系,高效完成超6万平方米屋面阳光板更换和4.3万平方米穿孔铝板翻新,攻克了全国最大面积的站房屋面阳光板更新改造难题。

上海南站是世界首个圆顶透光火车站,于2006年7月1日开通运营,站场规模为6台13线,与地铁1号线、3号线、15号线和长途客运南站衔接,是上海对外联系的陆上“南大门”。

提档升级后的上海南站将成为开行沪昆高铁、沪苏湖高铁等线路高铁列车的客运大站,对上海进一步辐射对外交通,完善上海“1小时高铁圈”,不断扩大双城生活“同城效应”具有重要意义。

## 奉浦大桥 “孪生双子桥” 阶段性通车

本报讯(记者 裘颖琼)近日,由上海城投公路投资(集团)有限公司负责建设的S4公路奉浦东桥及接线工程新建东桥实现阶段性通车——南向北两条车道开通运营,北向南继续走老桥奉浦大桥。

奉浦大桥是黄浦江上第四座大桥,20世纪90年代建成以来车流量逐年增长,早晚高峰交通拥堵问题日益突出。为此,紧邻奉浦

大桥的奉浦东桥于2020年9月启动建设。S4公路奉浦东桥及接线工程北起S4公路颛桥主线收费站,南至西闸公路以南,穿越闵行区 and 奉贤区,全长约8.7公里,其中桥梁总长3.5公里。工程分阶段施工,利用永临结合道路实现高速主线保通,大幅提高施工效率,减少因施工对高速运行产生的影响。

如今,奉浦东桥初步建成通车,与运营

近30年的奉浦大桥共同担起浦江两岸交通重担。全面通车后,更有望缓解两岸地区的交通拥堵问题。

据了解,后续施工将整体抬升奉浦大桥引桥并进行病害处治,工程全部完成后,这对“孪生双子桥”将同时运行,进一步加强奉贤、金山等地与市中心的联系,为城市经济发展注入新活力。

## 国产大邮轮 更懂中国人

“爱达·魔都号”运营近一年累计接待游客逾30万人次



“爱达·魔都号”上的亲子童趣活动

12月29日午后,暖阳倾洒,波光粼粼的水面上,首艘国产大型邮轮“爱达·魔都号”缓缓驶离上海吴淞口国际邮轮港,带领游客开启6天5晚跨年之旅。这不仅是它2024年的第84个航次,更标志着它累计接待游客数量成功突破30万人次大关。

在运营即将满一周年之际,本报记者与爱达邮轮董事长杨国兵面对面交流。谈及近一年来的风雨兼程,他既感慨又自豪:蹒跚起步的“爱达·魔都号”一路走来,稳扎稳打,实现了高质量、安全无忧的自主运营;匠心独运的“一船好戏”,给众多游客独特体验;中国邮轮产业从无到有实现历史性跨越,为世界邮轮产业发展提供了“中国范式”。

### 中国韵味

远眺“爱达·魔都号”,一排排舱室、舷窗层叠错落,可容纳5246人舒适入住。高16层的这艘海上“巨无霸”,有着超4万平方米的生活娱乐区域,剧场、画廊、餐厅、泳池、健身房等设施一应俱全,仿若一座梦幻般的“移动海上城市”。

“近年,中国消费者越发注重旅行品质与文化内涵,渴望在旅途中探寻传统文化的魅力。爱达邮轮蓝图设计之初,我们便关注到了这一点,将游客新诉求融入每一处细节。”杨国兵娓娓道来,告诉记者爱达邮轮如何巧妙地将中国文化精髓融入品牌体验,打造“更懂中国人”的邮轮度假臻品。

晨起,随着舒缓的音乐,游客齐聚甲板,来一段八段锦活络一下筋骨;夜幕降临,国乐悠悠,翻翻《山海经》,探寻上古神兽的神秘踪迹;漫步于敦煌《鹿王本生图》,列席宫廷夜宴,与《韩熙载夜宴图》中的古人同赏雅乐……爱达邮轮匠心独运,将文化元素以生活化场景呈现,为游客呈上“一船好戏”的极致体验。

目前,爱达邮轮麾下有两艘大型邮轮——“爱达·魔都号”与“爱达·地中海号”。“爱达·魔都号”以上海为母港,日韩等地是主要目的地,4晚5天、5晚6天等行程备受追捧。2025航季“爱达·魔都号”将执航超过80个赴日韩航线,行程跨度从4晚5天至7晚8天不等。“爱达·地中海号”则凭借多母港(天津、广州、厦门、青岛、大连)优势,开启2晚3天至5晚6天的多元航线,辐射中国香港、日本、韩国、越南、菲律宾等十余个热门旅游胜地。

### 中国特色

“在设计与建造环节,爱达邮轮严守甚至超越国际标准,然而运营之路并非坦途,也曾遭遇诸多挑战。”杨国兵举例,有首航游客反馈“餐食过于清淡”。按国际邮轮运营惯例,船上餐食口味偏淡,但每张餐桌会配有英文标签的盐、胡椒粉等调味料。收到游客意见后,运营团队迅速响应,将调味品标签更新为“中英文对照”。“以客为尊,我们运营团队会及时汇总分析游客意见,第一时间推出优化方案。”

在中国邮轮市场,家庭游、亲子游占比较高,不少老年游客也希望能在船上一展广场舞风采。当活力四射的广场舞邂逅优雅的邮轮,会碰撞出怎样的奇妙火花?“我们尊重不同年龄段游客的生活方式。”杨国兵表示,邮轮运营团队将广场舞融入日常的互动活动,在《爱达·魔都号日报》上公布每天的跳舞时段与场地,还安排专业演职人员领舞,为游客定格一个欢乐难忘的瞬间。

一日三餐,是邮轮之旅最重要的体验。“与欧美游客就餐习惯不同,中国游客大多会集中在特定时段涌向餐厅,如何化解餐厅可能出现的拥挤难题?”杨国兵介绍,运营团队未雨绸缪,多措并举:游客登船时,房卡背面贴心附上“就餐时间与餐厅”建议,引导错峰就餐;每天12时、18时就餐高峰时段,特意推出大型表演秀,非遗体验活动分流人群。

最新统计显示,“爱达·魔都号”自2024年1月1日开启商业首航以来,已成功运营84个航次,服务国内外游客超30万人次,整体满意率95%以上。“这一亮眼成绩的背后,是

运营团队持之以恒听取游客意见,不断优化产品服务与体验的不懈努力。”杨国兵补充。他透露:“‘爱达·魔都号’部分酒吧空间不太契合中国游客消费习惯,第二艘国产大邮轮或将适度缩减酒吧空间占比,增设更多适合家庭团聚、亲子游乐的公共区域。”

### 中国体系

刷卡离船平均费时3.4秒!坐过“爱达·魔都号”的游客都对便捷高效的上下船流程赞不绝口:无需漫长等待,即可轻松登离船。这般“丝滑”体验,源自爱达邮轮自主研发的全船信息化系统。

“邮轮运营之初,我们便矢志打造自主可控的全船信息化系统。”杨国兵自豪地说,如今,团队已成功搭建并顺畅运行酒店运营系统、海事管理系统、旅客订票系统、仓储管理系统、财务系统和船员管理系统等六大系统以及数十个子系统。游客在船期间,可以随心使用微信、支付宝、信用卡等移动支付,畅享秒速支付体验。不仅如此,基于云计算的强大支撑,船端与岸端也可实现无缝互联互通,堪称国际邮轮运营领域“领跑者”。

2024年,爱达邮轮全力打造中国自主可控的邮轮供应链,实现酒店运营类及海事技术类超10000种用品的本土采购。“这意味着邮轮经济已成功转型,从昔日单纯的‘过路经济’蝶变为涵盖邮轮运营、设计建造、配套供应链等多元领域的全产业链生态体系,将有力带动中国邮轮产业上下游协同共进、蓬勃发展。”杨国兵对此信心满满。

据悉,第二艘国产大型邮轮“爱达·花城号”已步入坞内总装搭载快车道,预计2026年底交付使用,届时将依托广州母港常态化运营国际航线。未来,爱达邮轮将不断推陈出新,壮大邮轮船队规模,进一步巩固在亚洲最大邮轮船队的领军地位,奋勇攀登全球邮轮产业巅峰。 本报记者 杨玉红