

在琶洲站，兩條城際鐵路與地鐵實現站內便捷換乘。

筑「線」成「網」 廣東城際鐵路促灣區「頂流」牽手

穗、佛、莞、惠、肇、清六城直連互通

從廣州番禺站出發，30分鐘抵達佛山、東莞市中心區，60分鐘覆蓋肇慶、惠州市中心區，90分鐘通達清遠市中心區。國慶前夕，廣州東環城際鐵路（番禺—白雲機場北）、琶洲城際鐵路、廣惠城際鐵路（小金口—惠州北）將正式開通運營，兩條城際新線串起廣惠、廣肇、廣清、廣州東環城際鐵路（白雲機場北—花都），與既有城際線貫通運營。以廣州為中心的大灣區「306090」交通圈逐步成型，將有力促進粵港澳大灣區內人才、產業、技術等要素的高效流動，「軌道上的大灣區」加速形成。

黃裕勇 穗鐵宣

一個以廣州東環城際（番禺—白雲機場北）為縱軸，以廣肇、廣惠城際為橫軸，縱橫相交，撐起大灣區城際骨架，讓廣州與灣區城市從互聯互通走向直連直通，將進一步強化廣州國際性交通樞紐和綜合性門戶作用，為即將到來的第十五屆全國運動會和全國第十二屆殘疾人運動會暨第九屆特殊奧林匹克運動會人員往來提供便利，也為粵港澳大灣區實現高質量發展激活新的引擎。

全國樞紐「頂流」30分鐘空鐵速達

隨著兩條新城際線路的開通運營，廣州地鐵集團運營的城際鐵路達到420.5公里，廣東城際鐵路從「單線獨立運營」跨越至「多線貫通成網」，實現「樞紐到樞紐」「中心到中心」「樞紐與中心」三個互達，粵港澳大灣區城際的整體發送量及運輸效率將實現質的飛躍。

廣州擁有兩個全國樞紐「頂流」——白雲機場去年以7636.9萬人次的旅客吞吐量位居全國第二，僅次於上海浦東國際機場；廣州南站去年以1.76億人次的旅客發送量，穩居全國最繁忙高鐵站。

如今，隨著廣州東環城際（番禺—白雲機場北）的開通，兩個「頂流」樞紐之間單程路程將從一小時被大幅壓縮至半小時。運營初期，每天3班的「番禺至白雲機場南」單向直達列車全程需時約31分鐘，「空鐵城際快線」將為旅客提供更加高效的出行體驗。「空鐵」頂流1+1必將大於2，白雲機場的機場輻射腹地從駕車1到2小時的都市圈，擴展至高鐵網絡覆蓋的更廣闊區域。

而廣州東環城際鐵路，也是目前唯一一條接入白雲機場T3航站樓的軌道交通線路。年內，白雲機場T3航站樓即將投用，屆時，白雲機場將成為全球最大單體機場，年旅客吞吐能力達到1.2億人次。

新航站樓開通後，廣州東環將成為「頂流」機場的疏運主力之一。在廣東城際開行的8條交路中，「飛霞—肇慶」「飛霞—惠州北」「花都—惠州北」「白雲機場北—佛山西」「白雲機場北—東莞西」「白雲機場北—竹料」6個交路串聯起三個航站樓，尤其是「白雲機場北—竹料」交路承擔着三個航站樓與地鐵之間的接駁，支撐T3航站樓的客流疏散，助力廣州白雲國際機場建設全方位門戶複合型國際航空樞紐。

「306090」交通圈成型

新線開通，粵港澳大灣區城際的人員流動也將發生變化。在軌道交通的引導下，兩條城際鐵路開通後客流預計將呈現三大顯著特徵，「潮汐效應」凸顯，早晚高峰進出市中心區客流密集；高頻次往返成為常態，短途出行旅客佔比較高；出行目的多元疊加，除通勤客流構成基礎支撐外，商務往來、周末旅遊、探親訪友等非通勤需求將同步釋放。

為更好地滿足不同乘客的出行需求，廣州地鐵集團廣東城際運營公司構建「3+5」行車組織體系，將在「飛霞—惠州北」「飛霞—肇慶」「肇慶—惠州北」3個基礎交路保障主幹出行的覆蓋面的基礎上，同時開行「白雲機場北—佛山西」「白雲機場北—東莞西」「白雲機場北—竹料」「花都—惠州北」「佛山西—東莞西」5個提升交路，串聯起廣州南站、廣州北站、白雲機場、金融城、琶洲等重要交通樞紐和商務區，強化大客流區段的運輸密度。同時，廣東城際全面啓用「站站停+大站快車+特快列車」公交化運營模式，分23個大站快車點和13個特快站點，覆蓋各個城市的重要交通樞紐及市中心，並首次實現肇慶、佛山、東莞、惠州、清遠五市無需換乘即可快速通達廣州琶洲會展核心區及國際金融城，構建起重點樞紐與多城中心間的直連互達。

城市與城市之間的時空距離進一步壓縮。從廣州的番禺站乘坐「特快列車」出發，到佛山西站、東莞的西平西站用時約20分鐘，到肇慶站、惠州的雲山站用時約60分鐘，到清遠的清城站用時約90分鐘，以廣州為核心的粵港澳大灣區「306090」交通圈逐步成型。

「鐵路+航空」的聯運服務，讓跨區域出行效率大幅提升。大灣區城市群正以前所未有的密度相互連接，人才、資本、技術在此間自由流動，一個充滿活力的世界級城市群正在軌道上加速駛來。

「軌道上的大灣區」加速形成

交通與城市相互塑造，客流沿着軌道高效流動，拓展城市活動輻射圈。如廣州東環南北貫通廣州番禺、海珠、黃埔、天河、白雲和花都6區，與廣州地鐵三號線、五號線、六號線、八號線、九號線、



廣東城際鐵路站台貼上了線網圖，採取公交化運營。

十四號線等線路實現快捷換乘，科韻路站結合金融城綜合交通樞紐定位，進一步發揮市區內機場快線功能；琶洲城際在琶洲站銜接廣州東環、地鐵八號線和十一號線，又通過廣州蓮花山站與廣惠城際連接，廣州市中心可一小時便捷直達多個周邊城市，構建起大灣區一小時生活圈。

從更大範圍來看，廣州南站、白雲機場、廣州北站、佛山西站四大交通樞紐被城際鐵路直接串聯，以廣州為中心，又向外形成廣惠城際、廣肇城際、廣清城際等多條放射狀線路。南北城際線路初步成

網，大幅縮短了區域內外的通勤時間，也讓佛穗莞市區再添一條直達城際鐵路通道，為大灣區區域經濟的一體化發展注入強勁動力。

隨著新線的開通，大灣區城際「縱橫主軸」正式成型，大灣區城際實現「線」成「網」的跨越，構築起廣州都市圈密集的城際交通網絡，軌道交通的經濟大動脈牽引作用進一步彰顯，各城市間人員往來商旅商貿更加緊密，為區域經濟協同發展和城市群融合提供堅實交通支撐，「軌道上的大灣區」加速形成。

城際「公交化」運營

一張網、一張票、一串城，軌道上的大灣區建設加速。

本次開通的城際線路與地鐵網絡融合銜接。在線路設計階段，白雲機場北、白雲機場南、竹料、科韻路、琶洲、大石東等多個站點已實現與地鐵線路的換乘。其中，琶洲站的城際與地鐵可進行便捷換乘，在車站非付費區可直接換乘，提升乘客的出行體驗。

在計費方式上，廣東城際持續沿用「城際鐵路公交化多元支付+12306」雙票務系統，開發上線多元化票種，研究拓展計次票、定期票的梯度與適用範圍，為旅客提供更多出行選擇。目前廣清、廣州東環城際在12306票務系統上線計次票、定期票；廣惠、廣肇城際在城際鐵路公交化多元支付票務系統上線了計次票、定期票。後續將根據客流及運營情況深入開展優惠票種研究，以滿足不同群體的出行需求。

乘車體驗方面，旅客搭乘城際鐵路與地鐵一樣便捷，隨買隨走、隨到隨走。這種打破傳統城際鐵路「長途、定點、對號」的模式，採用不指定

一張票跨城「串門」

座位、高密度發車、掃碼乘車，隨到隨走的公交化服務，在全國城際鐵路中屬於首創，真正實現了城際鐵路與城市地鐵的「無縫融合」，提升了乘客出行效率和生活品質。

未來，廣東城際還將積極探索與廣州地鐵在售檢票系統、安檢互認等方面的融合，未來有望實現「城際—地鐵」一票通達，簡化換乘流程。這是構建粵港澳大灣區軌道交通「一張網」的關鍵實踐，也是走在全國前列的軌道交通服務新模式。



广东城际铁路智能服务台。

深化「軌道+」價值鏈 「四網融合」縱深推進

以服務旅客為中心。廣州地鐵集團從規劃設計入手，新建13座城際車站中7座與地鐵便捷換乘，「城際環」與「地鐵環」在琶洲站交匯銜接，聯通白雲國際機場、廣州南站構建空鐵聯運體系。建成「城際鐵路公交化多元支付+12306」雙票務系統，實現多元支付城際鐵路全覆蓋，廣惠城際北延線惠州北站與國鐵安檢互認，城際鐵路與地鐵同站換乘「單向免安檢」，提升跨網出行效率，旅客「隨到隨走」，出行更便利、更高效、更暖心。

以提質增效為抓手。深化「軌道+」價值鏈，新建線路串聯廣州琶洲經濟開發區、國際金融城、天河智慧城等多個重要組團，服務廣州活力創新軸發展。依託城際鐵路「一橫兩縱」線網，聯動沿線地市共建產業走廊，促進創新融合、產業集聚，助力打造「黃金內灣」發展帶。吸收借鑒不同制式軌道交通建設成果，實現「四八編組混跑」，線網運行

更靈活、更節能、更環保。

以車輛統型為重點。廣州地鐵集團牽頭起草編制全國首個地方自主運營的動車組管理辦法——《粵港澳大灣區動車組管理辦法（試行）》，經廣州鐵路監管局、廣東省交通運輸廳聯合發布實施，填補大灣區城際、市域動車組設計定型、上道許可和技術管理空白，創新具有粵港澳大灣區軌道交通特色的動車組統型以及互運、互聯、互通、互維管理模式。

以共建共享為支撐。立足全省鐵路「一盤棋」，充分利用自身技術經驗優勢，主動介入、服務上門，為廣惠城際北延線等接入珠三角城際線網提供技術服務，友好協商接入規則，實現資源共享，壯大線網規模效應，促進廣東省城際鐵路一體化、網絡化運營，也為不同建設主體、不同運營主體、不同制式軌道交通互聯互通，探索提供可借鑒可複製樣板。



三水北站。林海濤攝