

香港段通車五周年 打通大灣區經脈

高鐵增逾10新站點 推動「一小時生活圈」

廣州東
東莞
東莞南
常平

高鐵路年初復運後增加新站點

*10月11日投入服務的車站點

廣深港高鐵香港段在今年四月全面復常服務，乘客量穩步回升。

高鐵路香港段通車，推進香港融入大灣區一小時生活圈。圖為深圳。



隨着香港與內地疫後恢復通關，廣深港高鐵香港段在今年四月全面復常服務，同月乘客量已錄得近198萬人次，突破了2018年通車以來月乘客量最高紀錄。高鐵路香港段重啟服務後，先後新增十多個站點，令香港連接內地的站點數量擴大至約70個，並在香港西九龍站往返深圳福田站落實「靈活行」安排，為市民出行提供更多選擇及便利，推動粵港澳大灣區重啟「一小時生活圈」。同時高鐵路香港段今年迎來通車五周年，引領跨境列車服務進入更快更舒適的新時代。

港鐵主席歐陽伯權博士表示，港鐵致力以鐵路打通大灣區經脈，推動粵港澳大灣區一小時生活圈，促進香港融入大灣區，並為大灣區發展作出貢獻。

大公报記者 鄭文迪

首八月客量逾1200萬

停運三年的高鐵路香港段服務在今年1月15日起重啟，並於四月全面恢復至疫情前水平，且陸續增加廣州東、東莞、東莞南、成都東、樂山、宜賓西、常平、惠州北、河源東、江門及湛江西等十多個新站點，使高鐵路香港段服務更上一層樓。現時西九龍站一共連接內地約70個站點，覆蓋深圳、廣州、肇慶、佛山、東莞、惠州及江門等大灣區七大城市。由西九龍站出發，最快14分鐘直達福田、18分鐘直達深圳北、47分鐘直達廣州南。

高鐵路香港段現已成為連繫兩地的橋樑，成為跨境乘客的出行首選，今年新設的站點亦深受歡迎，北上乘客不論開團、探親或商務出行均有更多選擇，乘客量迅速回升。今年1至8月，高鐵路香港段的乘客總人次更逾1200萬。

來往深圳列車增至每天184班

為滿足乘客對短途列車服務的需求，往返廣州東、福田及深圳北的列車班次相應增加。由本月11日起，西九龍站將每天提供188班列車，包括184班來往深圳，即平均每小時逾5班列車從西九龍站開往深圳。為令乘客的行程更具彈性，高鐵路更在香港西九龍站與深圳福田站落實「靈活行」變更車次安排。

跨境鐵路網絡全面恢復服務，意味香港與大灣區其他城市再次踏上高速融合發展的道路。國家「十四五」規劃提出加快大灣區城際鐵路建設，共同構建「軌道上的大灣區」。運輸及物流局局長林世雄曾指出，跨境鐵路發展有助香港在大灣區「一小時

生活圈」的大格局下開拓更廣闊的發展空間，對香港長遠經濟發展具策略性意義。

享受大灣區一小時生活圈

歐陽伯權博士指出：「港鐵一直積極為粵港澳大灣區一小時生活圈作出貢獻。2018年，高鐵路香港段通車，提供更便捷的鐵路服務；2022年，東鐵綫過海段通車，使香港不同地區的居民都能進一步享受大灣區一小時生活圈的便利。至於現時多個在《鐵路發展策略2014》下陸續開展的鐵路項目，包括北環綫、屯門南延綫、東涌綫延綫，以及政府在「北部都會區發展策略」中規劃的多個鐵路發展項目等，可望進一步推進香港融入大灣區一小時生活圈。」

國家推行以交通導向發展（TOD）為基礎的城市建設發展方針，歐陽伯權博士表示：「交通導向發展是以公共交通樞紐和車站為核心，倡導高效、綜合土地用途的發展模式，對民生、經濟，以至環境均有裨益。港鐵會把握機會，憑藉我們在這方面累積超過四十年的經驗，積極為大灣區發展作出貢獻。」

歐陽伯權博士又指出：「港鐵公司會繼續投放資源於中國內地業務，善用我們在鐵路和相關領域的規劃、建設和營運的豐富經驗；特別在粵港澳大灣區地區，相信我們能進一步為發揮區內龐大的發展潛力，作出貢獻。」



積極參與灣區城市交通導向發展

貢獻國家

除香港外，港鐵亦參與北京、深圳及杭州等內地城市的鐵路項目，將香港地鐵建設及營運的先進管理經驗帶到內地。在粵港澳大灣區協同發展的契機下，港鐵可以發揮多年經驗，參與灣區發展。

營運北京、深圳、杭州鐵路綫

中國內地及國際業務是港鐵企業策略的三大核心支柱之一，港鐵現時透過公私合營、營運及維修專營權等不同模式，參與北京、深圳及杭州共超過360公里鐵路項目的發展及營運。在北京，港鐵的聯營公司營運北京地鐵四號綫及大興綫、十四號綫及十六號綫；至於興建中的十七號綫，港鐵將來會負責營運及維修。

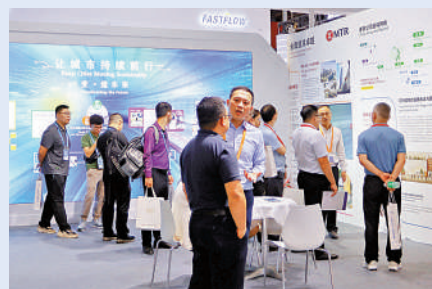
為內地城區發展作出貢獻

在深圳，港鐵營運深圳地鐵四號綫、四號綫北延綫，並營運興建中的深圳地鐵十三號綫。在杭州，港鐵聯營公司營運杭州地鐵一號

綫及其延綫下沙延伸段、機場延伸段，以及杭州地鐵五號綫。

港鐵在香港是全球鮮有不依賴政府每年補貼的軌道交通系統營運商，其「鐵路加物業」模式將物業與鐵路發展結合，以土地增值收益補足鐵路建設和營運的開支，有助應對鐵路基建的龐大支出，促進土地有效使用，並將社區與交通樞紐綜合發展，創建無縫連接的社區。

近年，港鐵把「鐵路加物業」綜合發展模式引入到北京、深圳、佛山、東莞等城市的交通導向發展，為當地發展注入新動力。



港鐵今年6月在廣州首屆大灣區國際軌道展上分享經驗。



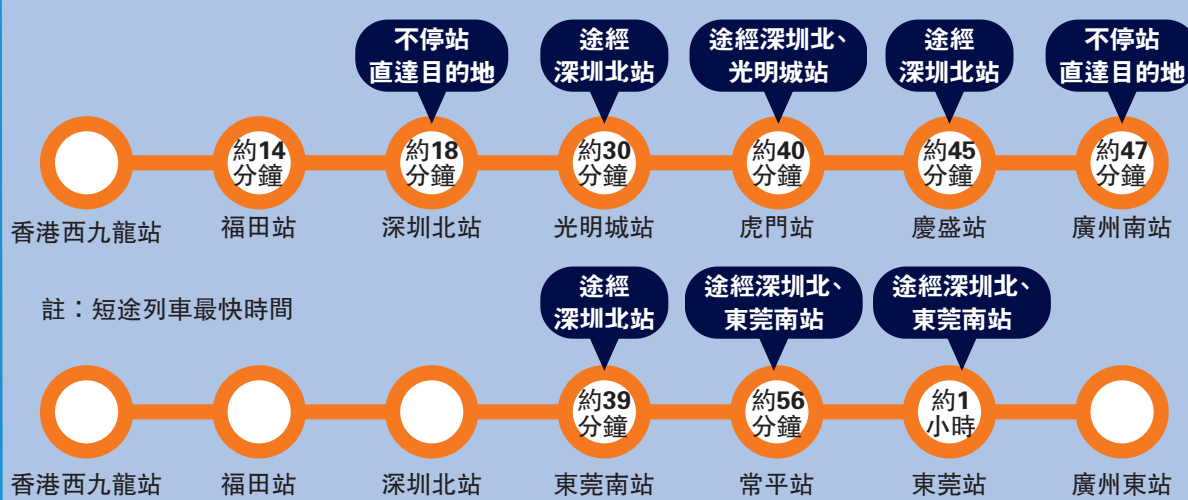
高鐵路香港段連接內地的站點已擴至約70個，打通大灣區經脈。



大灣區一小時生活圈

● 高速鐵路（香港段）現時接連香港與約70個內地站點，包括一小時生活圈內的重點城市，廣州、佛山、肇慶、深圳、東莞、惠州內有多個車站。

由西九龍站出發、車程一小時內可到達的目的地：



香港到達一小時生活圈内重點城市的行車時間：

短途列車 最快時間

● 西九高鐵路站至廣州東站（途經深圳北、東莞南站），行車時間約1小時29分鐘

長途列車（設中途站）最快時間

● 西九高鐵路站至肇慶東站，行車時間約1小時43分鐘
● 西九高鐵路站至佛山西站，行車時間約1小時24分鐘
● 西九高鐵路站至佛山市三水南站，行車時間約1小時38分鐘

跨境鐵路復常 兩地交流重拾動力

便利往來

現時每日有近30萬人使用高鐵路及過境綫往返香港及內地，跨境鐵路服務不只為兩地人員流動及生活帶來便利，亦令兩地交流重拾動力。隨着高鐵路等跨境鐵路服務在疫後全面恢復服務，社會各界都可盡情享受大灣區「一小時生活圈」。

提升對內對外交通配套

香港和內地交流頻繁，疫情前出入境人流節節上升。2019年，單是經陸路口岸往返內地出入境人次已超過2億3600萬，即每日超過64萬人次。廣深港高速鐵路香港段在2018年9月開通，連接超過4萬公里的國家高速鐵路網，大幅縮短往來香港與深圳、廣州，以至珠三角地區其他城市的時間，鞏固香港作為區域交通樞紐的地位。香港與內地恢復正常通關，往來人流持續上升。截至8月，高鐵路及過境

綫鐵路平均每日乘客量逾32萬人次，這上升態勢反映香港各界對兩地在不同範疇的交流需求殷切。

港鐵扎根香港逾40年，營運逾270公里本地及跨境鐵路網絡，每日乘客量佔公共運輸總載量近50%，早已成為港人生活一部分。為配合政府以鐵路為骨幹的公共運輸策略，以及香港融入大灣區的長遠發展，港鐵未來兩年將陸續開展七個新鐵路項目，將鐵路網絡延伸至東涌新市鎮、屯門南、北部都會區等。

為增進交流，港鐵自2018年開始參與政府的「企業內地與海外暑期實習計劃」，為專上學生提供實習機會，讓他們在不同業務範疇實習，藉此培育了解國家發展、具國際視野的人才。港鐵第三年參加計劃，提供10個為期6周的實習名額，實習地點包括北京、深圳、杭州及英國倫敦。

福田「靈活行」方便短途旅客

完善服務

港鐵公司是高速鐵路（香港段）的營運商，自2018年開通以來一直積極投入人力物力優化高鐵路服務，今年八月更推出福田「靈活行」，在原有的改票安排上，讓往返香港西九龍站與福田站的乘客可於乘車當日額外免費變更車次最多三次，進一步方便港深人員流動，發揮一小時生活圈的優勢。

港鐵常務總監——香港客運服務楊美珍指出：「便利往返福田乘客的『靈活行』自推出以來深受歡迎。按觀察和分析，列車班次頻繁的短途站點最能體現『靈活行』優勢，讓短途旅客的行程更有彈性，出行時更便利。」

須符合全國營運安全要求

高鐵路香港段是全國高鐵路網絡一部分，在提升服務時，須符合全國高鐵的營運及安全要求。以福田「靈活行」為例，這屬嶄新安排，為以西九龍站及福田站為始發及終點站的直達列車引入「預留座位」，即「企位」，確保乘客即使在

繁忙日子，都可享受即日即時改乘的便利。

全國高鐵路車載量有嚴格準則，港鐵制定「靈活行」「企位」安排時必先審慎研究，確保符合列車運行安全及乘客舒適度等要求，同時獲內地及香港相關部門審批。新安排成功推出，有賴內地鐵路單位及特區政府的支持及配合。

高鐵路營運近似機場運作

高鐵路香港段在服務或車站營運方面都與市區鐵路綫不同。港鐵只負責營運全國高鐵路網絡的一小路段，運作上須與內地鐵路單位協調，如同機場運作需與往返各地航班配合。由於高鐵路個別路綫增加班次，可能其他路綫便要減班次，途經站點亦要騰出時段供列車進出站，涉及到不同路綫的乘客需求，牽一髮動全身。楊美珍強調：「我們會細心聆聽乘客的聲音，並繼續與內地相關鐵路單位緊密聯繫，務求在平衡乘客需求、營運及安全要求的大前提下不斷提升高鐵路服務，切合乘客出行需要。」