



●深圳地鐵13號線二期北延段正式迎客。



●6月28日，深圳市地鐵13號線二期北延段正式投入運營，北延段全線共11座車站。



深港口岸地鐵再上新

擬聯港深莞科創走廊

13號線二期北延段投運 預留接駁東莞5號線

6月28日11時18分，深圳市城市軌道交通13號線二期北延段正式投入運營，北延段全線共11座車站。至此，深圳城市軌道交通運營里程達到653.7公里，車站452座。該線是深圳中西部南北向骨幹軌道，南端銜接深圳灣口岸，打通港深莞科創聯動交通脈絡。不少往返深港的跨境上班族、港鐵迷提前探站打卡，紛紛點讚全新通勤體驗。

●文/圖：香港文匯報記者 郭若溪 深圳報道

據介紹，13號線二期北延段起自一期上屋站（不含），終至李松萌站，全長約19.25公里，共設11座地下車站。與13號線一期貫通運營後，市民從光明中心到南山中心僅需45分鐘。線路同時與1號線、2號線、5號線、6號線、9號線、11號線等多條線路便捷換乘，市民跨區出行效率實現突破，無論是日常通勤還是休閒出遊都更加省時從容。線路貫通後，運營時間與既有線網保持一致，每天6:30至23:00。工作日早晚高峰期間，行車間隔不低於5分鐘，客流尖峰時段將適時增加上線列車。工作日平峰時段、周末及節假日行車間隔為6分鐘。

打破城市壁壘 加速三地資源互通

作為深港聯動重點軌道線路，13號線擁有得天獨厚的跨境通勤優勢。線路南端起自深圳灣口岸，全線可換乘1、2、5、6、9、11號線多條主幹線路，便捷接駁福田、羅湖等各大口岸；終點站李松萌站預留東莞5號線接駁條件，未來可直達東莞松山湖科學城，構建「香港總部—南山產業—光明研發—松山湖量產」一體化大灣區科創走廊，打破城市地域壁壘，加速三地人才、產業資源互通。

「這條線路打通光明科學城與松山湖科學城兩大科創核心，將深圳內部的科創黃金軸線，升級為大灣區雙城科創主軸。」深圳市城市交通規劃設計研究中心、數字城規院總工程師李陽表示，未來將形成「光明研發、松山湖量產、南山總部運營融資」的跨市產業閉環，徹底打破區域壁壘，為大灣區綜合性國家科學中心建設築牢交通紐帶，助力灣區科創資源互通、產業協同發展。

鳳凰城站文化牆成熱門打卡點位

此次開通路段包含鳳凰城、新莊、紅坳公園等4座特色站，其中鳳凰城站以「鳳凰將至，涅槃重生」為主題，核心藝術牆《涅槃重生》採用馬賽克裝置，站內還設置「13號線印象集」文化牆，用紀實影像記錄線路建設全過程，成為熱門打卡點位。

配備AI智能問詢票務終端

線路採用港鐵、深鐵聯合委託運營模式，融合深港兩地軌道運營成熟經驗，精細化服務適配港人跨境出行需求。全線各站設置開放式智能客服中心，

配備AI智能問詢票務終端、自助處理機，支持多語言遠程客服一鍵連線；站內統一配備低位無障礙服務台、母嬰室、第三衛生間，照顧長者、孩童、殘障人士出行，貼心細節收穫眾多港籍上班族好評。

搭載多項軌道交通前沿黑科技

作為智慧地鐵標桿線路，該線路搭載多項軌道交通前沿黑科技。列車採用GOA4級全自動運行系統，搭載智能鷹眼監測設備，行車安全、準點度大幅提升；車控室一體化大屏實現全景監控、故障快速處置，智能環控照明系統自動調節站內溫濕度與亮度，兼顧舒適出行與低碳節能。建設階段攻克複雜地質難題，創新運用雙模盾構、裝配式車站、BIM數字化管理等新工藝，高標準通過竣工驗收與安全評估。

由港鐵深鐵合作運營

軌道「握手」深港「連心」，鐵軌延伸縱橫，串聯發展脈搏。13號線二期北延段的開通，不僅是深圳城市軌道交通網絡的一次重要延伸，更是深港融合在軌道交通領域的生動實踐。據介紹，13號線二期北延段由深圳市地鐵集團有限公司和港鐵中鐵電化軌道交通（深圳）有限公司合作運營。隨着「港思維」與「深智慧」深度融合，將推動雙方在管理與服務上深度互鑒、共同提升，為深港兩地及粵港澳大灣區的發展新篇提供強勁助力。

深港6大口岸接駁地鐵站線路指引

- 深圳灣口岸：**13號線，深圳灣口岸—李松萌，串聯南山、寶安、光明區
 - 福田口岸：**4號線，福田口岸—牛湖；10號線，福田口岸—雙擁街，串聯福田、龍華、龍崗區
 - 羅湖口岸：**1號線，羅湖—機場東，串聯羅湖、福田、南山、寶安區
 - 蓮塘口岸：**2號線，赤灣—蓮塘；8號線，蓮塘—小梅沙，串聯南山、福田、羅湖、鹽田區
 - 文錦渡口岸：**9號線，前灣—文錦，串聯南山、福田、羅湖區
 - 皇崗口岸：**7號線，深大麗湖—皇崗口岸；規劃20號線南延段，會展城—皇崗口岸，串聯寶安、南山、福田、羅湖區
- 整理：香港文匯報記者 郭若溪

港人單程通勤省下半小時

特稿 28日上午11時18分，13號線二期北延段新車站正式開門迎客，吸引了大波前來搶「鮮」體驗的市民乘客。「以前來回換乘折騰近70分鐘，現在一條線直達光明，單程直接省出半小時，深港兩頭跑終於不用遭罪了。」家住香港屯門、在光明科學城上班的港人陳先生，在開通首日專程到場乘車體驗，直言新線改寫跨境通勤模式。不少香港地鐵迷當天搭乘新線親身實測，全程無需多次換乘的便捷出行，讓深港雙城生活迎來全面升級。

陳先生表示，新線開通前，他每日經深圳灣口岸過關後，需先到後海站換乘11號線，再乘6號線前往光明鳳凰城，早晚高峰換乘通

道人流擁擠，多段地鐵加上步行接駁，單程通勤時長在70分鐘以上，一旦遇上客流擁堵，還常會耽誤時間。

有效降低跨境出行溝通成本

「過關直搭13號線，50分鐘左右直達公司，不用來回換乘，下班回深圳灣口岸過關回香港也省時省力。」陳先生現場體驗後感慨，港鐵參與聯合運營是他格外認可的優勢，熟悉規範的運營服務、支持多語言諮詢的智能客服，有效降低跨境出行的溝通成本。

「一直盼着家門口的13號線新車站開通，以前每天開車通勤，單程就要一個多小時，

遇上早晚高峰堵車更糟心。現在地鐵直達，通勤又快又省心。」家住鳳凰城片區、往返南山科技園通勤的李女士高興不已。家住南山的王先生則表示：「周末經常自駕帶孩子到李松萌參加足球賽訓練，現在地鐵直達。訓練結束在光明吃個乳鴿、逛個公園，想想就愜意。」

頻繁往返香港、光明、松山湖三地的港商王先生，則十分看好線路預留莞深軌道接駁通道的長遠價值。目前往返兩大科學城交通轉繁瑣，待遠期銜接東莞5號線後，一條軌道便可串聯三地科創核心，形成完整跨城商務通勤閉環。此外，線路每日6:30至23:00的運營時段，完全契合港人早出關、晚返程的出行作息，各站點AI智能票務設備也適配跨境乘客購票需求。



國產客機C909通航180餘城 交付186架成支線主力

香港文匯報訊 據中新社報道，中國國產客機C909從2016年6月28日商業首航至今，共交付186架、佔國內支線機隊70%、載客超3,700萬人次、累計開通860餘條航線、通航180餘座城市、日均執飛超500個航班……這是C909交出商業運營十年來的成績單。

五種模式織密航空網絡

十年來，C909飛機從新生到成熟、從內陸到邊疆、從國內到海外，已茁壯成長為中國支線航空運輸市場的主力機型，實現規模化、系列化、產業化發展穩步推進。

據中國商用飛機有限責任公司（中國商飛）介紹，經過十年運營，C909飛機逐步探索出一條具有中國特色的支線航空運輸市場發展路徑，形成

「邊疆快線」「幹支融合」「周邊國際」「出海先鋒」「衍生發展」五種典型運行模式，有效補充支線飛機和支線航班的數量，充分釋放民航運輸網絡優勢，提升通達性，為民眾便捷出行提供新選擇。

「邊疆快線」方面，當前在新疆、內蒙古、黑龍江，C909飛機已累計投放70架，開通航線460餘條，執飛航班約20萬次，載客超1,000萬人次。

「幹支融合」方面，C909飛機依託支線機場或次樞紐機場構建航線網絡，將旅客從支線機場匯聚到樞紐機場，再通過幹線飛機送往目的地。

海外累計開通25條航線 通航28城

「周邊國際」方面，C909飛機依託中國沿邊地區對外開放「橋頭堡」優勢，穩步拓展周邊國際航

線，以滿足持續增長的跨境經貿往來、人文交流需求。

目前，C909飛機以邊境口岸城市為支點，開通毗鄰國際短途航線，聯通周邊十餘個國家的多座城市，架起連接中外的「空中走廊」，串聯起跨境物流、商貿客流與民間交往。

「出海先鋒」方面，C909近年來不斷加快「走出去」步伐，推動國產客機出海取得一系列階段性進展，陸續開通了印尼、老撾、越南等東南亞市場。截至目前，C909在海外累計開通25條航線，通航28座城市，載客數超100萬人次。

「衍生發展」方面，中國商飛以日趨成熟的C909基本型為基礎，穩步推進衍生機型的研製和運營，C909公務機、貨機、應急救援指揮機和醫療機等系列飛機已完成交付。



●中國國產客機C909從2016年6月28日商業首航至今，共交付186架、通航180餘座城市。 中新社