



广东低空经济迎重大突破

## 广汽首款复合翼飞行汽车首飞

文/图 羊城晚报记者 戚耀琪

7月3日，广汽高域自主研发的首款复合翼飞行汽车GOVY AirJet成功完成首飞，标志着广东在低空经济领域取得重大突破，正式迈入“城市立体交通时代”，展示了广汽高域在飞行汽车技术研发上的卓越实力。

随着城市化进程的加速，交通拥堵成为各大城市面临的严峻挑战。粤港澳大湾区作为我国经济最活跃的区域之一，城市间人员往来频繁，对高效出行方式的需求迫切。同时，国家对低空经济的政策支持力度不断加大，鼓励发展低空交通，为飞行汽车的发展创造了良好的政策环境。在此背景下，广汽高域积极布局低空出行领域，致力于开发具有自主知识产权的飞行汽车，以满足市场对高效、便捷交通的需求。

GOVY AirJet是广汽高域首款复合翼飞行汽车，融合了多项先进技术，具备出色的性能表现。GOVY AirJet采用8轴桨与双涵道复合翼构型，兼具固定翼的高效巡航能力和多旋翼的垂直起降灵活性，在无需跑道的情况下即可实现快速起飞和降落，适应城市复杂的起降环境。

在动力系统方面，GOVY AirJet搭载了广汽自主研发的高性能电驱动系统，最大飞行速度250km/h，续航里程200km，能够轻松满足大湾区城市间的中短途出行需求。同时，GOVY AirJet支持25分钟快速

补能，大大提高了使用便利性。

在安全性上，GOVY AirJet采用高于航空级安全标准的轻量化设计，整机90%以上的部件采用碳纤维航空复合材料，既减轻机身重量，又提升了结构强度。电池系统配备多重保护机制，实时监测电池状态，确保飞行安全。此外，GOVY AirJet还搭载了先进的智能感知、避障和决策系统，能够精准识别飞行环境，自动规划安全飞行路径，有效避免碰撞事故。

在座舱设计上，GOVY AirJet采用“1+1+X”的灵活布局，可根据乘客需求调整座位数量，最多可搭载4人。座舱内配备“灵动功能集成浮岛”和“像素银河”星空顶，营造出舒适、豪华的乘坐体验，堪称“空中电动商务舱”。

按规划，到2027年，广汽高域将在大湾区内的三座城市推出示范运行方案，逐步完善运营模式和服务体系。随着技术的不断成熟和成本的降低，GOVY AirJet有望成为大湾区城市间通勤的重要交通工具，将原本一两个小时的地面通勤时间缩短至40分钟以内，真正实现“粤港澳大湾区40分钟生活圈”。

此外，广汽高域还将打造Robo-AirTaxi端到端低空立体出行体系，与地面交通实现无缝衔接，为用户提供一站式出行解决方案。同时，广汽高域将积极探索飞行汽车在文旅观光、应急救援、物流配送等领域应用，推动低空经济的多元化发展。



广汽首款复合翼飞行汽车首飞

## 广州地铁迈入日均千万客流时代

海珠区和白云区成最大赢家

文/羊城晚报记者 董鹏程 通讯员 穗规宣 图/受访者提供

6月29日，广州地铁十号线、十二号线西段和十二号线东段三条（段）线路开通运营，广州地铁新增了46km线路和16座车站，总运营规模达到751km、309座车站（换乘站只计一次），运营里程居于国内前三。作为广州市民期盼已久的线网“X”形对角线，十号线、十二号线的开通对城市发展和居民生活产生了哪些影响？城市出行将呈现哪些特征？

据了解，自20世纪80年代开展线网研究工作以来，广州市规划和自然资源局组织广州市交通规划研究院有限公司（以下简称“广交研”）编制了多轮城市轨道交通线网规划，线网方案由最初的“十”字结构演变为如今的“环+十字+对角线+放射线”复合结构，以适应不同时期城市发展的需要。

作为“X”形对角线，十号线、十二号线进一步加密了中心区线网，提供了对角线方向的直达通道，增强了中心辐射能级。广交研负责开展了这两条线路的规划、客流预测、控制性详细规划、交通衔接规划和规划咨询协调等工作，助力线路顺利开通。



## 提升枢纽和场馆可达性 加强全运会服务能力

第十五届全国运动会将于今年11月在粤港澳大湾区举行，广州将承担大量比赛任务，这对枢纽和体育场馆的交通保障提出了更高要求。

在新线开通前，广州白云站与地铁八号线石潭站通过换乘通道衔接，步行时间约8-10分钟，旅客换乘较为不便。从7月1日起，广州白云站承接广州始发终到的54列普铁列车，铁路枢纽功能进一步增强，新线开通对白云站的客流疏解将发挥更大作用。

据测算，广州白云站30分钟轨道出行（轨道+步行）范围覆盖常住人口将达到284万人，相比开通前增加196万人。这意味着广州白云站枢纽辐射能力将得到大幅提升，能更好地服务暑期高峰对外出行客流以及全运会期间观赛客流。

广州体育馆是第十五届全运会U18男子排球、体操（蹦床）等项目的比赛地点。地铁十二号线西段广州体育馆站开通后，广州体育馆30分钟轨道出行范围覆盖常住人口388万人，相比开通前增加39万人，市民前往观赛将更加便捷。

由于十二号线初期分段开通，东、西两段未能直达市中心，待全线开通后，旅客到达广州白云站和广州体育馆的便捷性将进一步提升。

## 金沙洲新增进出岛线路 双地铁有望缓解出行困局

位于广佛交界的金沙洲，长期以来面临人口激增与地理困局的矛盾，交通设施配套滞后于人口增长。目前，金沙洲往广州方向全日进出岛出行需求超过40万人次（双向），其中32.8%为白云区内部出行，荔湾区、越秀区紧随其后，占比分别为24.3%和20.7%。

新线开通前，地铁六号线作为唯一的进出岛线路，主要服务金沙洲往荔湾、越秀方向的出行，承担了约13.4万人次的出行

需求，线路早高峰期间拥挤严重，沙贝站至如意坊站段进城方向满载率超过85%，乘客出行体验不佳。

在十二号线开通后，金沙洲迎来了第二条进出岛地铁线路，往白云区方向的轨道出行更加便捷，同时也将在一定程度上缓解六号线进出岛区段的客流压力，有望吸引一部分电动自行车车主改乘地铁出行。新开通的浔峰岗北站将分担一部分金沙洲北部及佛山客流，缓解既有浔峰岗站客流组织与交通衔接压力。

总体而言，十号线、十二号线开通后，广州地铁网络进一步向“环+十字+对角线+放射线”复合结构迈进。新线开通改善了既有交通出行状况，将推动人口向新兴板块疏解、产业向新线沿线集聚，为广州注入新的发展动能。

数据显示，2024年，广州地铁全年日均客运量为888万人次。十一号线开通后客流进一步增长，今年上半年工作日日均客运量达944万人次，新线开通前一周（6月23日-6月27日）工作日日均客流已升至978万人次。

广交研预计，待十号线、十二号线客流稳定后，线网总客运量相比新线开通前将增加50万人次/日以上，广州地铁线网工作日日均客流稳定达到1000万人次以上，成为继北京、上海之后又一座常态化超千万人次地铁客流城市。

新线开通后，全市轨道站点800米人口岗位覆盖率由38.8%提升至40.5%。新开通线路途经荔湾、海珠、越秀、白云、番禺、天河六区，其中海珠、白云两区新增地铁里程和车站数量最多，受益最大。

对海珠区而言，十号线作为海珠区的又一条南北走向过江线路，将实现海珠西部人口密集区与就业中心天河区在对角线方向

的直接连通，有效提升了海珠区的轨道可达性。海珠区站点800米人口岗位覆盖率由现在的72.6%提升至78.3%，线网密度仅次于越秀区，位列全市各区第二。

白云区则迎来了该区第一条东西向地铁线路——十二号线西段。该线路串联二号线、八号线、六号线三条既有南北走向进出城线路，实现了三线之间的横向连接，为白云近郊及广州外围区进城客流提供更多乘车路径选择。白云区站点800米人口岗位覆盖率由现在的29.6%提升至33.8%。

此外，十二号线东段与地铁四号线连续三站换乘，大学城南站升级成为三线换乘站，这让番禺与海珠两区的轨道衔接更加紧密。

值得注意的是，作为线网规划中的横跨中心城区的“X”形对角线，十号线和十二号线对广州地铁线网功能提升意义重大。不过，目前两条线均未全线开通，线路长度较短，功能定位为短距离市区线，其规划功能需等待全线开通才能完整实现。

新线开通后，全市轨道站点800米人口岗位覆盖率由38.8%提升至40.5%。新开通线路途经荔湾、海珠、越秀、白云、番禺、天河六区，其中海珠、白云两区新增地铁里程和车站数量最多，受益最大。

对海珠区而言，十号线作为海珠区的又一条南北走向过江线路，将实现海珠西部人口密集区与就业中心天河区在对角线方向

的直接连通，有效提升了海珠区的轨道可达性。海珠区站点800米人口岗位覆盖率由现在的72.6%提升至78.3%，线网密度仅次于越秀区，位列全市各区第二。

白云区则迎来了该区第一条东西向地铁线路——十二号线西段。该线路串联二号线、八号线、六号线三条既有南北走向进出城线路，实现了三线之间的横向连接，为白云近郊及广州外围区进城客流提供更多乘车路径