

2025

广州市交通发展年度报告

GUANGZHOU TRANSPORT DEVELOPMENT ANNUAL REPORT

(简本)

广州市规划和自然资源局
广州市交通规划研究院有限公司

目 录

目 录	1
第一章 交通发展综述	4
一、发展概况	4
二、主要建议	10
三、“十四五”重要交通数据	13
第二章 国际综合交通枢纽	19
一、总体情况	19
二、航空枢纽	19
三、航运枢纽	21
四、铁路枢纽	22
五、公路枢纽	23
六、邮政快递	23
第三章 广州与湾区交通	24
一、交通设施	24
二、交通需求	24
三、城际铁路客流	25
四、“黄金内湾”跨江客流	27
五、南沙对外交通	27

六、东部中心对外交通	28
第四章 城市交通需求与供应	29
一、人口与经济	29
二、机动车发展	30
三、交通需求特征	31
四、交通基础设施	32
五、交通与空间协同	32
第五章 道路空间利用	34
一、机动车交通	34
二、非机动化交通	36
第六章 公交都市建设	38
一、总体情况	38
二、地铁	38
三、有轨电车	40
四、常规公交	40
五、出租车	40
六、互联网租赁自行车	41
七、水上巴士	41
第七章 十五运会期间交通特征	42
一、限行政策	42
二、出行方式转移情况	43

三、交通运行情况	43
四、政策实施效果	44
第八章 综合交通治理	45
一、交通管理	45
二、交通环境	45
三、新型交通	45
四、交通可持续发展评估	47
附录 2025 年交通大事记	49

第一章 交通发展综述

一、发展概况

“十四五”时期，广州交通实现了枢纽能级、硬件设施和治理制度的全方位跃升。航空、铁路、港口客货枢纽功能持续强化，高快速路网、城际铁路、地铁全面扩容，自动驾驶、低空经济等新质生产力加快培育壮大。顶层设计持续完善，《广州市国土空间总体规划(2021-2035年)》获国务院首批批复，赋予广州“6+4”城市性质和核心功能。法治保障推动交通高水平治理，先后出台《广州市电动自行车管理规定》、《广州市国土空间规划条例》，修订实施新版《广州市停车场条例》。2025年作为“十四五”收官之年，广州深入贯彻落实中央城市工作会议精神，在支撑广州交通高质量发展等方面持续发力，为加快城市交通“内涵式发展”转型筑牢根基。

1、“硬件底盘”全面跃升，客运枢纽能级实现历史性跨越

白云机场正式迈入“五跑道三航站楼”时代，成为全球最大单体机场。年旅客吞吐能力达到1.2亿人次。2025年全年实现旅客吞吐量8359万人次，全国单一机场排名第二、全球排名第九，“十四五”期间增幅达13.9%。2025年国际及地区旅客1745万人次，同比增长19.3%，占比提升至21%，枢纽国际化水平显著跃升。疫情期间连续三年旅客吞吐量全国第一，凸显广州国际航空枢纽的高度韧性。

铁路枢纽“一心五向、多点到发”格局加速形成。“十四五”期末建成8座高铁站，2025年铁路年发送量1.39亿人次，日均约38.1万人次。广州南站“十

对本年报中将出现的一些主要地域名词解释如下：

- ◆广州市（全市）：指十一区；
- ◆中心四区：指荔湾、越秀、天河和海珠四区；
- ◆中心六区：指荔湾、越秀、天河、海珠、白云和黄埔六区；
- ◆中心城区：指荔湾、越秀、天河、海珠四区全域，白云区北二环高速公路以南地区，黄埔区除九佛街道、龙湖街道、新龙镇以外地区，面积约933平方公里；
- ◆核心区：指环城高速围合地区；
- ◆粤港澳大湾区（湾区）：本报告中仅包含广州、深圳、佛山、东莞、珠海、肇庆、惠州、江门、中山9市的数据，不包含香港、澳门特别行政区的数据。

“十四五”期间旅客发送量连续5年稳居全国第一。广州白云站建成运营，2025年第三季度调图后，日均发送量达6.5万人次。启动南沙站建设和广州东站改造，在建工程完工后，近期铁路枢纽发送能力将达100万人次/日。

2、“货运引擎”表现亮眼，枢纽经济动能强劲

白云机场货邮吞吐量全球排名由第16升至第9位。2025年白云机场货邮吞吐能力达380万吨，全年货邮吞吐量达244万吨，货邮吞吐量居全国内地城市单一机场第二¹，“十四五”期间增幅27%，全球排名由第16升至第9位。国际及地区货邮占比达66%，枢纽国际化水平显著跃升。

广州港紧抓“双循环”机遇，外贸集装箱吞吐量首超内贸。“十四五”期间广州港货运量连续6年保持正增长，2025年全年完成货物吞吐量6.99亿吨、集装箱吞吐量2805.09万标准箱，均排名全国第五，2025年外贸集装箱量首超内贸，同比增速近20%；广州港作为华南最大综合主枢纽港，与60个国际港口结好，数量全国第一；南沙四期集装箱码头建成全球首个江海多式联运全自动化码头。广州港海铁联运量五年间从11万标箱跃升至70万标箱，增长超五倍，海铁联运项目入选全国多式联运示范工程。

铁路货运与多式联运实现跨越式增长。广州铁路货运量“十四五”期间由2105万吨增长至2985万吨，增幅高达41.8%，广州国际港站、增城西站、南沙港南站三大公铁和海铁联运枢纽合计铁路货运量由2021年的91万吨迅猛增长至2025年的1119万吨，增幅超过10倍。广州国际港中欧班列拓展至19条线路，2025年全年开行292列、发运2.57万标箱，累计开行量稳居全省各中欧班列站点第一。

3、“湾区互联”全面深化，都市圈一体化进程加速

广州在湾区核心引擎的地位进一步巩固。广州与湾区内地8市之间日均出行量达334万人次，占总量近一半，“十四五”期间增幅达13.8%，广州在湾区核心引擎的地位进一步巩固。广州与省内20市日均出行量由330万人次增至384万人次，增长16.2%。

¹ 2025年，上海浦东机场货邮吞吐量409万排名第一，深圳宝安机场205万排名第三，北京首都机场155万排名第四，郑州新郑机场100万排名第五。

城际铁路由“线”成“网”，支撑湾区交通一体化提速发展。“十四五”期间，多条城际轨道建成通车²，广州地铁运营的城际铁路里程由 57 公里增长至 157 公里（市域范围内），增幅达 100 公里。2024 年，广佛南环、佛莞城际、佛肇城际、莞惠城际实现“四线贯通”，串联广州、肇庆、佛山、东莞、惠州五城。广州 30 分钟可达佛山、东莞中心城区，60 分钟覆盖肇庆、惠州中心城区，湾区快速交通圈加速成型。

广州与周边城市互联互通向纵深推进。全国 22 个超大特大城市城际通勤人口近 400 万人，其中广佛深莞间城际通勤人口占比超 1/4，规模超百万³。当前广州都市圈已形成庞大的跨城通勤“候鸟群”，广州与大湾区城市（含清远）跨城通勤人口 63.4 万人，“十四五”期间增幅 14.5%。“广佛同城”向全域同城迈进，广佛之间日交换客流 197.5 万人次，“十四五”期间增幅 12%。广清高质量一体化取得实质性进展，“十四五”期间广清日交换客流由 21.3 万人次增长至 25.7 万人次，增幅 20.7%。

黄金内湾跨江通道由 5 条增至 7 条，湾区两岸联系客流增长高达 70%。“十四五”期间，黄金内湾跨江通道不断加密，新增广惠城际铁路和深中通道。珠江口两岸联系需求得到显著释放，跨江客流量由 61.7 万人次增长到 104.8 万人次，增幅高达 70%。2025 年黄金内湾各段道路通道中，北段（黄埔大桥、南沙大桥）、中段（虎门大桥）、南段（深中通道、港珠澳大桥）承担客流量比例约为 47: 21: 32，但北中南各段跨江实际需求（根据手机信令 OD 数据测算）比例约为 6: 3: 1，北段的需求占比显著高于通道实际客流占比，表明北段出行向中、南段通道绕行较为显著，北段两岸直联直通的潜在需求强烈。南沙与大湾区城市（含广州其他区）日均出行量同比增长 7.4%，其中与深圳、东莞联系增幅分别达 35.7% 和 19.2%，作为“湾区交通中心”的区位价值持续展现。

² 广清城际北段、广肇广惠城际、广州东环城际、琶莲城际和广惠城际北延段相继建成通车并实现贯通运营。

³ 数据来源：中国城市规划设计研究院《2025 年中国主要城市通勤监测报告》。

4、“圈层联动”稳步推进，核心区功能有序疏解

空间组织效率持续优化。“十四五”期间，核心区功能向外围有序疏解，中心区过度集聚有所缓解。但人口向外疏解快于岗位，进一步拉长了通勤距离，平均通勤距离由2019年的8.7公里增至2025年9.0公里，增长3.4%；平均通勤时耗由38.0分钟增长至38.8分钟，增幅2.1%。通勤时耗增幅低于通勤距离增幅，空间组织效率持续优化。

轨道站点覆盖率大幅提升，极端通勤人口有所增长。“十四五”期间，全市轨道站点800米人口岗位覆盖率由34.7%提升至41.8%，增量部分在第一、二、三圈层的占比分别为36%、52%、12%。第三圈层部分轨道站点周边人口岗位导入相对迟缓，站城融合仍有提升空间。“十四五”期末全市1小时以上通勤人口有所增长，2025年达158万、占比13.3%，青年群体更为集中，亟需推动沿轨道交通廊道与站点实现更高水平的职住平衡。

5、“双快网络”不断完善，出行效率持续提升

高快速路网总里程跃升，骨架路网年度扩容成效突出。“十四五”期间全市高快速路新建与扩容并举，总里程由1309公里增长至1788公里，新增479公里，增幅37%。新建工程包括机场第二高速南段、增天高速、广南快速路等，改扩建工程包括华南快速二期、北二环高速、机场高速等既有饱和通道，“十四五”期间核心区快速路系统车速提升达20%。

“环+十字+X”骨架线网基本成型，轨道交通单月日均客流首破千万。广州市地铁通车里程由531公里增加至780公里，增长249公里，增量全国第一，“环+十字+X”的骨架地铁网基本成型。2021年全国首通时速160千米的全地下市域快线地铁18号线，线网层次不断丰富。2025年全国单线客流强度广州包揽前三，其中地铁1号线客流强度4.26万人次/日/公里，居全国第一；2025年全国日均客运量超百万的六条线路中广州占据两席，其中3号线（含北延段）以日均172万人次高居榜首；2025年12月31日单日客运量达1409.3万人次，位居全国第一。

6、交通工具迭代升级，出行方式由集约式向个性化、灵活化转变

传统燃油车向新能源车迭代，小客车加速进入家庭。“十四五”期间新能源车增量 129.4 万辆，新能源车渗透率从“十三五”期末的 7.7% 增加至“十四五”期末的 33.6%。全市小客车保有量由 232.5 万辆增长至 387.4 万辆，增幅 66.6%，年均增量 25.8 万辆，较“十三五”期间的年均增量翻了一倍。全市小汽车出行占全方式出行的比例由 22.1% 增至 26.4%。

巡游出租车向网约车迭代，“打车”响应速度更快、更灵活。网约车客运量由 2019 年的 154 万人次/日增长至 2025 年的 267 万人次/日，增长达 73%，同期巡游出租车客运量由 165 万人次/日下降至 58 万人次/日，降幅达 65%。巡游出租车：网约车客运量的比例由 52:48 逆转至 18:82。

非机动车由自行车向电动自行车迭代，电动自行车竞争优势持续扩大。“十三五”期间互联网租赁自行车带动广州市非机动车出行复苏，而“十四五”期间非机动车逐渐向电动自行车迭代，电动自行车凭借经济实惠、灵活便捷、停放便利等优势，自 2021 年开始上牌登记后迅速增至 651.2 万辆，全市电动自行车出行占全方式的比例由 9.1% 增长至 17.9%。

“集约式”出行分担率持续下滑，公共交通面临巨大挑战。“十四五”期间，以公共交通为代表的“集约式”出行分担率持续下滑，其中常规公交客流由 2019 年的 611 万人次/日大幅下降至 2025 年的 249 万人次/日，降幅达 59%；全市轨道站点 800 米人口岗位覆盖率由 34.7% 提升至 41.8%，在覆盖率显著提升的情况下，日均客流仅增长 2.8%⁴。“十四五”期间，市民生活方式、消费模式和出行偏好均有了显著转变，通勤、社交、消费日趋碎片化和弹性化，更青睐自主灵活、即时响应的出行方式，出行方式面临深刻变革，亟需全面掌握新时期各类群体出行特征、习惯偏好，找准出行规律，支撑综合交通精细化治理。

7、“交通治理”紧扣热点，以小切口解决大问题

交通拥堵常态化治理机制持续完善。“十四五”期间广州持续投入交通拥堵点治理工作，形成了一套从拥堵监测、识别、治理以及评价的常态化治理机制，

4 由 906 万人次/日增长至 931 万人次/日。

累计共完成 376 个交通堵点乱点治理、打造 129 个“双微改造”示范路口。持续优化地铁、重点道路等各类工程施工期间交通疏解工作，探索建立由施工前评估向施工前预评估、施工过程跟踪评估、施工完成后评估拓展的全流程动态评估工作机制，保障了白云大道等重要干道施工期间的稳定运行，“十四五”期间广州市核心区主次干道晚高峰平均车速提升约 4%。

创新治理范式缓解“停车难”。面对“停车难”问题，不断探索创新停车设施开发模式，以“十四五”期间推进建设的动物园南门公交站场立体停车库为例，创新融合了公交运营、智能停车与商业服务功能，是广州市首个公交站场立体开发项目，成为利用存量设施升级改造缓解“停车难”的新范式。

疏导与监管并举应对电动自行车爆发式增长。应对“十四五”电动自行车爆发式增长，通过疏导和监管并举，不断增加电动自行车治理投入。“规范电动自行车驾驶行为”被列入 2025 年广州市十件民生实事之首，全国首创“机非共享车道”，2025 年完成 75 条路段、55.4 公里共享车道设置，有效缓解非机动车道宽度不足和交通混乱等问题；不断加大电动自行车违法监管力度，全年布局 529 套射频识别设备，实现闯红灯、逆行等违法行为全日不间断监管。

以“十五运”为契机统一城市风貌构件样式标准、开展交通需求精细化管理。以第十五届全国运动会为契机，在主场馆周边、城市核心片区的重点道路实施 5 大类共 31 项的城市风貌构件，展示城市文化魅力，支撑人性化、精细化管理，为城市注入活力与温度。“十五运”期间，广州市籍小客车实行了“单双号”限行，全市范围日均在途车辆数同比最大下降 42 万辆，降幅达 12.2%；受限行影响的工作日小客车出行量约 108 万人次/日，主要转移至电动自行车(+41 万人次/日)、公共交通(+33 万人次/日)及网约车(+25 万人次/日)等方式。限行期间道路出行效率显著提升，全市晚高峰平均车速提升 24%。“十五运”限行既展现了广州交通系统的强大韧性，也体现出交通需求具备一定的可调节性，为广州开展交通需求精细化管理提供了宝贵的实践经验。

8、交通新技术迅猛发展，焕新产业发展动能

自动驾驶场景不断丰富、产业加速集聚。陆续推出《广州市智能网联汽车创新发展条例》、《广州市推动智能网联新能源汽车产业发展三年行动计划》等政

策文件。累计 966 台自动驾驶车辆开展道路测试、示范应用、示范运营。累计开放智能网联汽车开放测试道路 1364 条(其中南沙区、黄埔区、花都区已基本实现一般测试道路全域开放),单向总里程 2641 公里。累计开通 9 条示范运营专线(含 1 条文旅专线),运营总里程 57717 公里。测试道路里程、测试车辆数量均位居全国前列。拥有小马智行、文远知行、广州沃芽、百度阿波罗等头部自动驾驶企业和京东、哈啰两大公司自动驾驶运营平台。

低空经济领域实现全链条、系统性布局。2024 年 4 月,广州在大学城启动国内首个低空经济应用示范岛建设。2025 年 3 月,总部设在广州的亿航智能全资子公司亿航通航公司实现“四证集齐”,成为全球首个具备无人驾驶载人 eVTOL 完整商业运营资质的公司。2025 年 4 月广州出台全国首个市级低空基础设施建设技术指引,截止 2025 年底,全市建成低空起降设施 357 个(不含无人机柜),涵盖城市管理、应急救援、生产作业、文旅消费、物流配送等多个场景。

二、主要建议

1.进一步做强双循环枢纽,畅通国际物流大通道

一是充分挖掘白云机场货运潜力,大力拓展全货机航线网络,积极吸引航司和物流集成商布局,谋划打造“南方枢纽”,力争将白云机场建成大湾区国际物流核心枢纽机场,为高端制造业提供物流支撑。二是打通“广货西出”大动脉,加快建设柳广铁路,解决目前广州面向中南半岛的铁路货运需绕行的问题,实现与昆明、南宁直接联系,推动运行时间单程缩减约 4.5 小时,满足高附加值货物运输需求。三是争取国家对航运政策支持,联合大湾区内其它港口共同向国家争取政策支持。包括设立“大湾区港口协同发展特殊监管区”,简化跨港货物通关流程;争取“国际中转集拼”超级政策,降低国际货物中转成本;申请“绿色航运标准”先行先试权,形成差异化竞争优势。

2. 聚焦关键工程“精准滴灌”,引领湾区交通一体化发展

一是推进莲花山通道实施，补齐跨江通道短板，打通湾区东西向联系瓶颈，支撑东进南拓战略高地一体发展，实现“黄金内湾”一体化高质量发展。二是加快建设广州至珠海（澳门）高铁，打通国家“八纵八横”高铁网京港澳主轴末段，使珠海、澳门、中山接入全国高铁网，实现珠澳地区至广州中心城区 45 分钟内、至白云机场 60 分钟内通达，并向北与永清广高铁、向东与广河高铁贯通运营，强化大湾区与成渝、长三角地区快速连通。三是抓住城际铁路实现网络化贯通运营的契机，系统分析当前客流特征，通过运营组织完善、安检互认及票制票价创新等，激活城际铁路客流。四是关注新建、改造枢纽的客运保障，优化白云机场 T3 航站楼轨道交通接驳，加快推进芳白城际、广花城际建设。推进广州东站城市侧改造项目，提前谋划广州东站改造停运期间客运服务保障工作，科学统筹运力转移安排，合理构建集疏运保障体系。

3. 精准施策提升电动自行车治理效能

一是摸清包含电动自行车在内的居民出行特征规律和空间利用需求，筑牢精细化治理根基。现有治理模式仍以供给端“跟随式”治理为主，对其出行规模、时空分布、需求特征缺乏精准掌握，难以对症下药。建议通过综合交通大调查等形式，重点摸排电动自行车在内的各出行方式竞合特征，全面摸清新时期出行底数。二是推行差别化停放管理，提升空间利用综合效能。中心城区地铁站周边实行“收费调控+秩序管控”组合模式，一方面建立科学收费机制，以价格杠杆引导市民优先选择公共交通，另一方面严格划定停放区域，完善电动自行车交通违法抓拍系统，强化非现场执法能力，保障核心区交通秩序。外围城区地铁站周边聚焦“设施扩容+服务升级”，挖潜空间资源，建设集约化停车棚，完善服务配套，优化接驳衔接。

4. 以“轨道微中心”建设为抓手，推动“轨道上的职住平衡”

一是加快推进在建轨道交通线路关键条段和关键节点的建设工作，完善线网结构，尤其是十二号线中段、十三号线二期、十八号线广州东站节点、三号线与

十号线拆解改造等项目，最大程度发挥系统效能。二是谋深谋实轨道交通与国土空间高度协同的建设方案，加快推进轨道交通四期建设规划相关工作，着重强网补链，提高网络整体运行效率。三是系统性打造“轨道微中心”，强化优质交通资源对空间发展的锁定作用，聚焦低客流站点周边土地利用效能和客流提升，从土地整备到开发运营全流程推动站点周边存量空间提质增效，将轨道通勤“末端”转变为城市功能“节点”。依托轨道将中心区职住向外疏解，构建“轨道上的职住平衡”，提高长距离通勤效率，切实消除极端通勤，提升市民出行幸福感。

5. 以新技术破解“老问题”，以新场景培育新动能

发挥新技术在解决传统领域问题中的作用，强化新技术对交通产业发展的领航作用。一是加快推进智能网联汽车“车路云一体化”应用试点建设，推动各部门交通治理数据共享共用，发挥全市已开放千余条自动驾驶测试道路的先发优势，推动自动驾驶技术在网约车、物流配送、智能公交等领域的规模化应用。二是创新智慧停车发展模式和手段，建设停车资源全域数字化、泊位信息实时共享、无感支付便捷通行的城市级智慧停车管理平台，推广智能泊车机器人、智能立体停车设施等新型设备，缓解停车焦虑。三是加快建设低空起降设施网络，在应急救援、物流配送、生产作业、文旅观光等场景开展示范运营，为低空经济商业化发展铺平道路。四是总结“十五运”期间交通需求管理的成功经验，充分利用大数据、云计算及 AI 等先进技术，在高密度通勤走廊、跨江瓶颈区、高快速路落地区等供需矛盾最集中的片区探索开展交通需求精细化管理，统筹限行、停车调控、公共交通加密、P+R 换乘、错峰通勤等措施，以较小的管理成本实现重点区域拥堵缓解。

三、“十四五”重要交通数据

1.国际综合交通枢纽

(1)白云国际机场旅客吞吐量

白云国际机场旅客吞吐量自 2023 年开始稳定回升，“十四五”期间共增长 13.9%。2024 年已反超 2019 年水平，2025 年达到 8359 万人次/年，单一机场排名全国第二，显示充足的城市活力韧性。

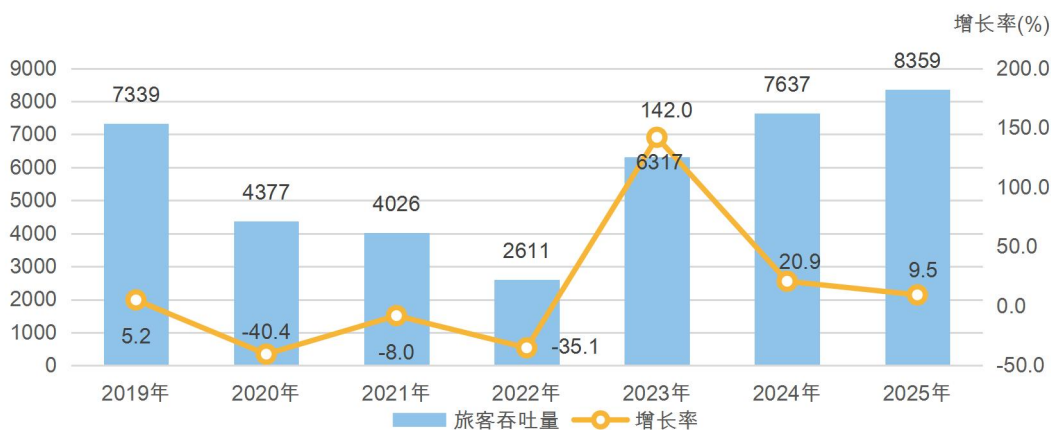


图 1.1 “十四五”期间白云国际机场旅客吞吐量变化

(2)白云国际机场货邮吞吐量

在 2022 年小幅回落后，整体保持稳健增长，2025 年达 244 万吨/年，“十四五”期间共增长 27.1%。

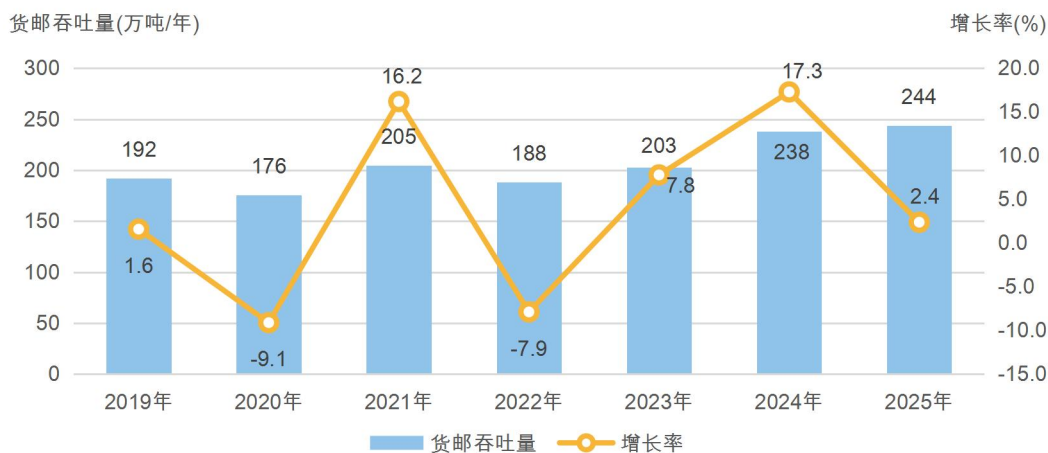


图 1.2 “十四五”期间白云国际机场货邮吞吐量变化

(3) 广州港货物吞吐量

达 6.99 亿吨/年，“十四五”期间共增长约 11.5%，年均增长 1.8%。



图 1.3 “十四五”期间广州港货物吞吐量变化

(4) 广州港集装箱吞吐量

达 2805 万标箱/年，“十四五”期间共增长约 20.7%，增长态势强劲，近四年增幅不断提升，全球排名第六位。



图 1.4 “十四五”期间广州港货物集装箱吞吐量变化

(5) 铁路枢纽旅客发送量

客运量达 1.39 亿人次，同比增长 0.1%，广州南站仍占主导地位，但占比由“十四五”期初的 66% 下降至 64%，铁路枢纽多点到发态势有所加强。

(6) 广州境内城际铁路里程

“十四五”时期广州境内城际铁路里程共新增 100 公里，主要在 2024 年、2025 年两年实现跨越式增长，年增量分别 31 公里、69 公里。



图 1.5 “十四五”期间广州境内城际铁路里程变化

2、城市交通需求与供应

(1) 地区生产总值

“十四五”时期增量超 7000 亿元，经济总量达 32039 亿元。



图 1.6 “十四五”期间广州市地区生产总值变化

(2) 车辆保有量

“十四五”期间，全市机动车保有量增至 451.6 万辆，年均增长 27.2 万辆；小客车保有量增至 387.4 万辆，年均增长 25.8 万辆，二者年均增量较“十三五”期间提升超一倍；新能源汽车保有量由 22.2 万辆增至 151.6 万辆，年均增长 21.6 万辆，保持高位增长。

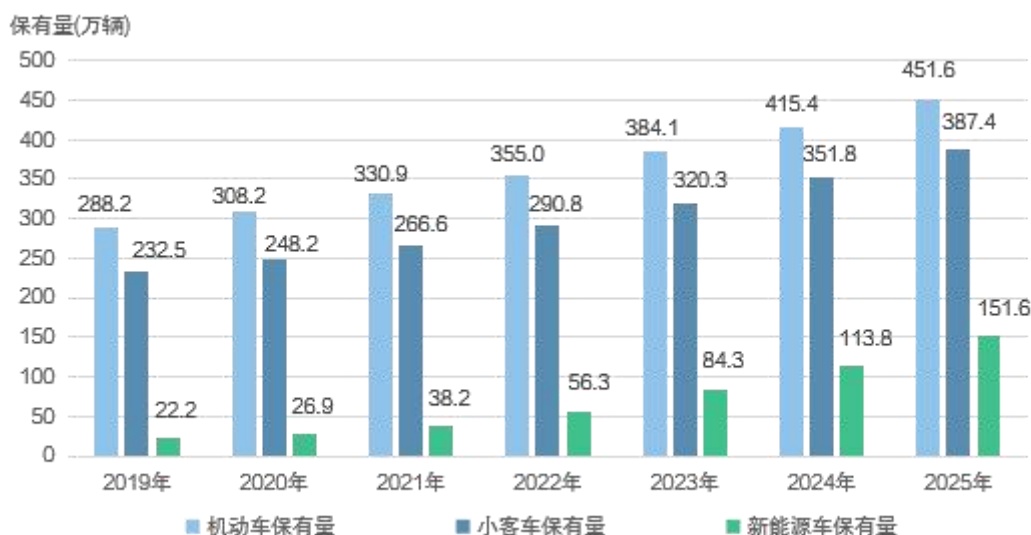


图 1.7 “十四五”期间广州车辆保有量变化

(3) 高快速路里程

“十四五”期间，广州市高快速路里程由 1309 公里增长至 1788 公里，新增 479 公里，增幅 37%，其中三年新增里程超 100 公里。

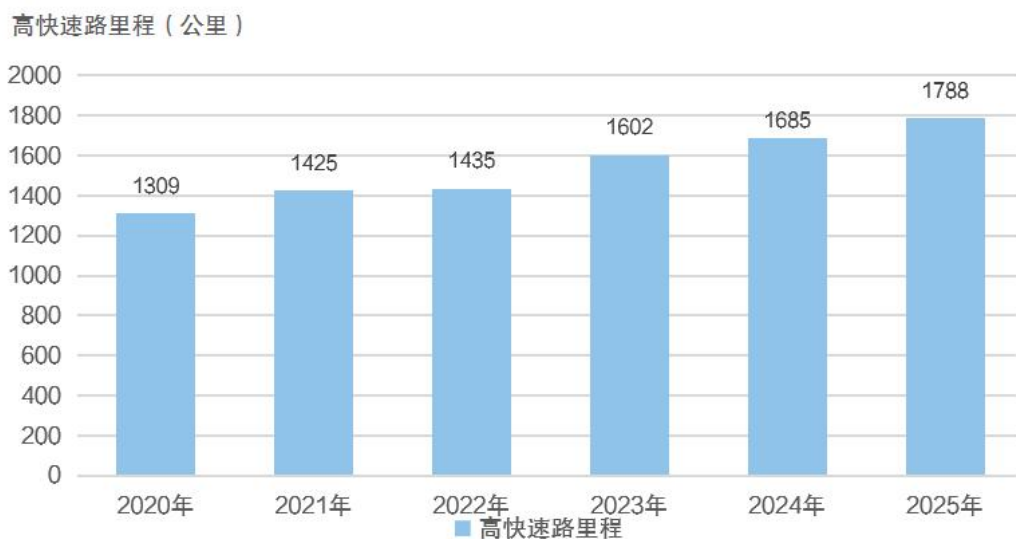


图 1.8 “十四五”期间广州市高快速路里程变化

3、公交都市建设

(1)地铁通车里程

达 780 公里，年均增长 49.8 公里，运营线路增至 19 条（段），“环+十字+X”的骨架线网基本成型。

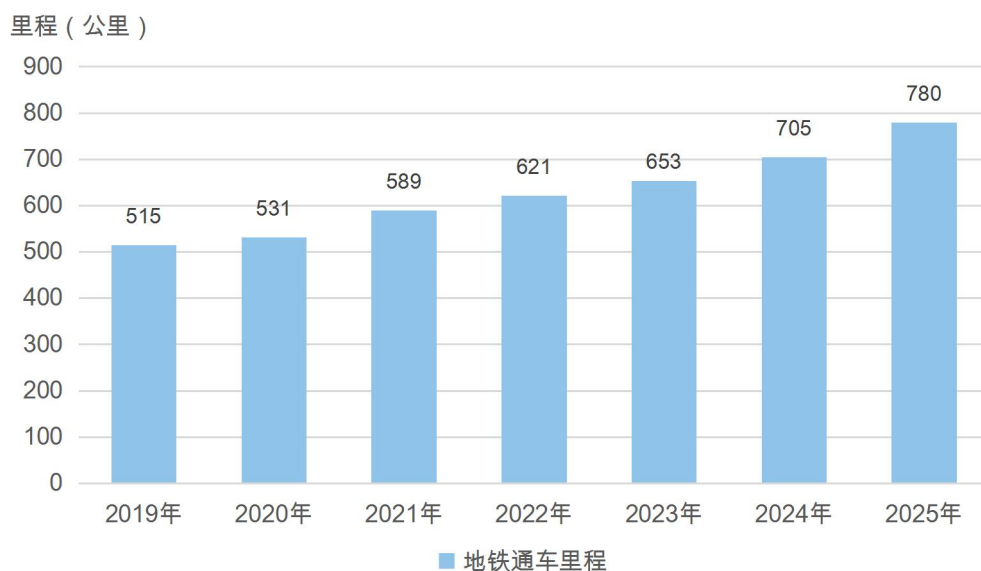


图 1.9 “十四五”期间地铁通车里程变化

(2)地铁客运量

“十四五”期末，客运量达 931 万人次/日，客运强度 1.27 万人次/日/公里。



图 1.10 “十四五”期间地铁客运量变化

(3)常规公交客运量

“十四五”期间，常规公交客运量持续下滑，从期初的 611 万人次/日降至

期末的 249 万人次/日。

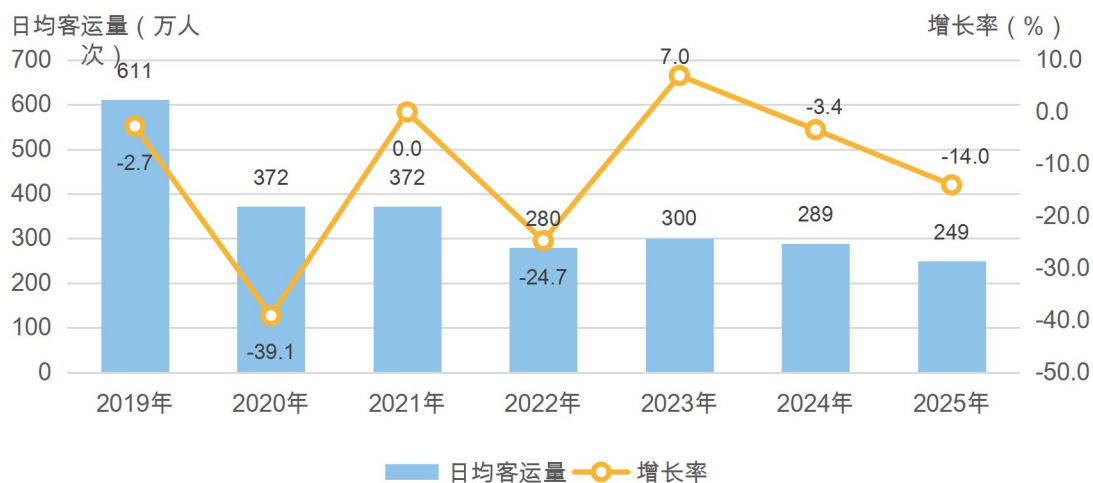


图 1.11 “十四五”期间常规公交客运量变化

(4)出租车客运量

“十四五”期间，出租车客运市场发生结构性转变，网络预约出租车在 2021 年超过巡游出租车成为主导，至 2025 年日均客运量达 267 万人次/日，“十四五”期间增幅达 73%。

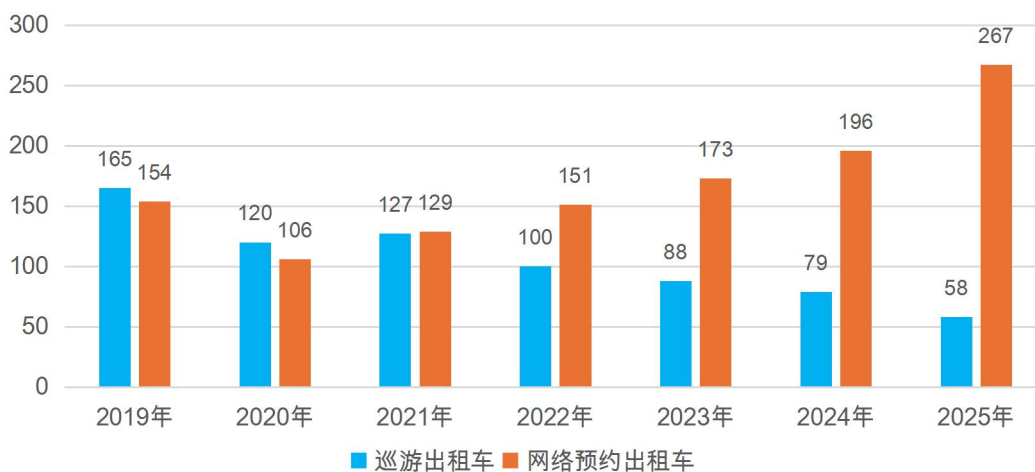


图 1.12 “十四五”期间出租车客运量变化

第二章 国际综合交通枢纽

一、总体情况

2025年，全市完成客运量3.38亿人次，同比增长1.8%，铁路和民航等高时效、高舒适度的客运方式保持增长趋势，公路和水路客运规模有所降低。全年完成货物运输9.59亿吨，同比增长0.9%，其中，公路、民航、管道货运运输均保持增长，铁路和水路货运规模略微降低。

表 3-1 2025 年各运输部门完成运量

运输部门	客运量 (万人次)	同比增长 (%)	货物运输量 (万吨)	同比增长 (%)
铁路	14977.58	3.0	2535.44	-0.7
公路	7360.15	-4.5	53059	1.6
水路	425.51	-6.9	37619.63	-0.1
民航	11032.53	5	161.88	6.8
管道	/	/	2532.61	0.7
合计	33795.77	1.8%	95908.56	0.9%

数据来源及说明：广州市统计局数据。公路客运量指长途客运、租车公司的客运量，水运客运量将珠江游数据纳入统计范围。铁路客、货运量包括佛山西站的数据，民航客、货运量是指注册地所在航空公司的运输量。

二、航空枢纽

1. 设施建设

广州白云国际机场已建成 T1、T2、T3 三座航站楼，2025 年 T3 航站楼与第五跑道正式投运。成为中国民航首个拥有五条商用跑道运行的机场，进一步提升了白云机场枢纽能级，可满足年旅客吞吐量 1.2 亿人次、货邮吞吐量 380 万吨的使用需求，为机场拓展国际航线网络、强化区域航空运输保障能力提供了有力支撑。

交通集疏运系统同步优化提升，广州东环城际贯通至广州南站，实现与最大高铁枢纽的联运，机场第二高速南段通车，强化了对中心城区东部的集疏运能力，

分流了机场高速交通压力。至此，形成3条轨道交通（地铁三号线、广清城际、广州东环城际）、7条高速公路（珠三环高速、北二环高速、机场高速、大广高速、广连高速、机场第二高速、花莞高速）的集疏运网络，在建4条轨道（广河高铁白云机场T3至江村西段、新白广城际、广花城际和芳白城际）、1条高速公路（惠肇高速）。

2.运量发展

2025年，广州白云机场完成旅客吞吐量8359万人次，同比增长9.5%，单一机场规模排名全国第二，仅次于上海浦东机场，与排名第三的北京首都机场的运量差距进一步扩大，整体增速高于深圳宝安及北京大兴等主要枢纽机场。国内旅客吞吐量6614万人次，同比增长7.1%；国际及地区旅客吞吐量1745万人次，同比增长19.3%。

2025年，广州白云国际机场货邮吞吐量244万吨，同比增长2.4%，规模排名内地城市第二。国内货邮吞吐量83.7万吨，同比增长5.8%，国际及地区货邮吞吐量合计160.3万吨，同比增长0.7%。货邮整体增速相对平缓，增速远低于郑州新郑、重庆江北等总量相对较低的机场，亦低于上海浦东、深圳宝安等同梯队枢纽机场。

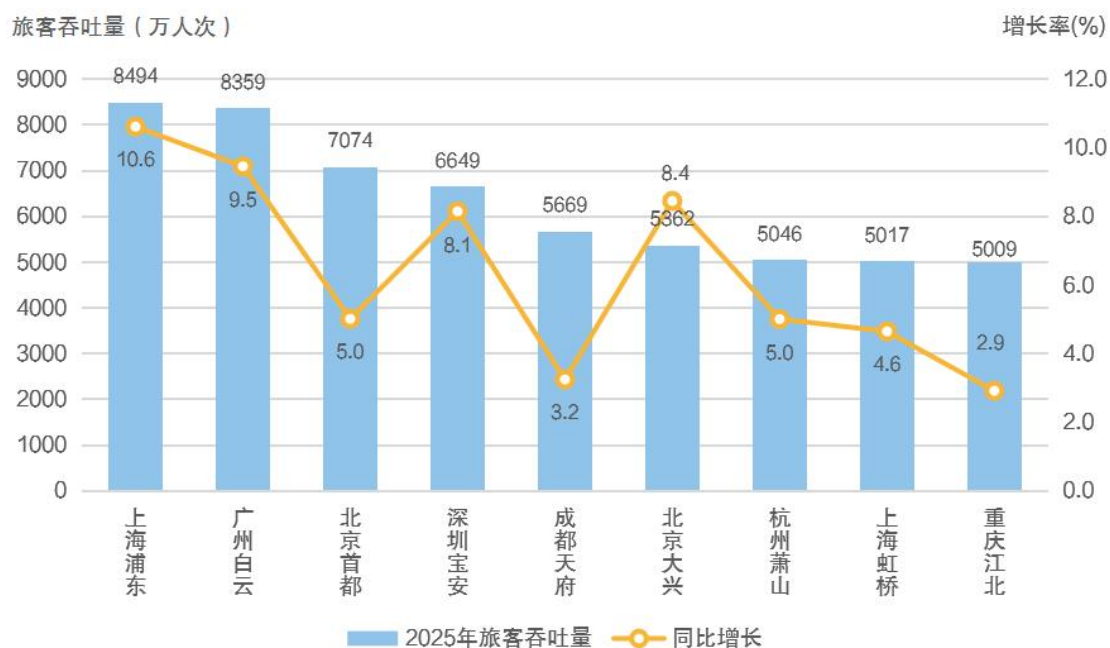


图 3.1 2025 年全国主要机场旅客吞吐量



图 3.2 2025 年全国主要机场货邮吞吐量

数据来源：各机场官网

三、航运枢纽

广州港紧抓“双循环”发展机遇，2025 年全年完成货物吞吐量 6.99 亿吨，同比增长 1.6%，全国排名第 5；集装箱吞吐量 2805 万标准箱，同比增长 6.0%，全国排名第 5。其中，外贸货物吞吐量增速 11.4%，外贸集装箱吞吐量增速近 20%，增速位居全国沿海港口前列，外贸集装箱占比超过 50%，从“内贸集装箱第一大港”成功转型为“双循环枢纽”。

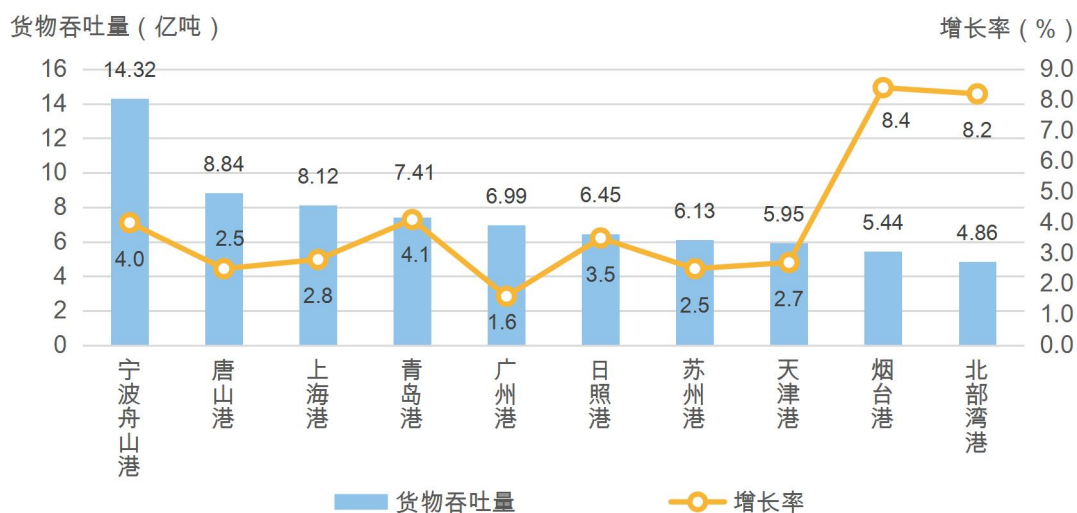


图 3.3 2025 年全国主要港口货物吞吐量

数据来源：广州港数据来源于广州港务局官网，其余各城市按交通运输部官网统计。

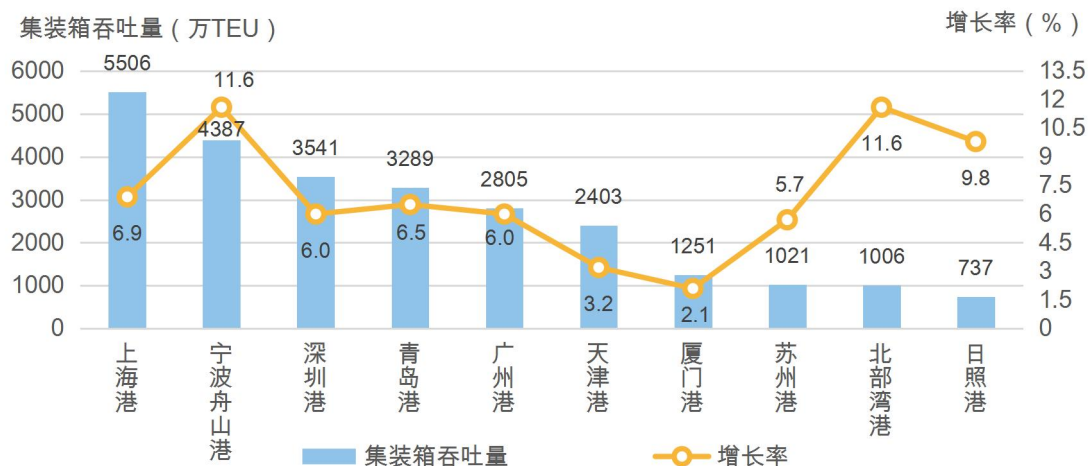


图 3.4 2025 年全国主要港口集装箱吞吐量

数据来源：广州港数据来源于广州港务局官网，其余各城市按交通运输部官网统计。

四、铁路枢纽

1. 设施建设

线路方面，建成高铁 6 条，包括京广高铁（含联络线）、广深港高铁、贵广高铁、南广高铁、广汕高铁、广湛高铁，广湛高铁开通强化了广州对粤西及北部湾城市群的辐射效能，促进了与海南自由贸易港的对接联动；建成运营普铁 5 条，分别为京广铁路、广深铁路、广珠铁路、广石铁路、南沙港铁路。城际轨道在 2024 年的广珠城际、广佛肇城际、穗深城际、广清城际一期、广州东环城际花都站至白云机场北站段、广佛南环城际广州南站至佛山西站段、广惠城际基础上，增加广州东环城际广州南站至竹料段、新白广城际白云机场北至竹料段、琶莲城际，达 9 条（段），显著强化了最大高铁站与广州白云国际机场的空铁联运水平。市域内国铁、城际通车运营总里程大幅增加至 597 公里，增长 15.3%，形成客货列车基本分线运行的双“人”字型格局。在建线路 9 条，合计 248 公里。

枢纽方面，全市通车运营 8 座客站（广州站、广州东站、广州南站、广州白云站、广州北站、南沙北站、广州新塘站、增城站），南沙站在建，广州东站启动改造。15 座货站（广州铁路集装箱中心站（广州国际港）一期、增城西、大朗、下元等）。

2. 客运发展

2025 年广州铁路旅客发送量 1.39 亿人次，日均旅客发送量 38.1 万人次，同

比增长 0.1%。广州南站年日均旅客发送量 24.3 万，同比下降 0.6%，但仍保持全国第一；广州站年日均发送量 1.9 万，同比降低 37.0%；广州东站年日均发送量 5.0 万，同比降低 11.3%。

五、公路枢纽

“十四五”期间，广州持续推进中心城区公路客运站搬迁与布局优化工作，截至 2025 年年底，中心城区共 8 座长途汽车客运站维持运营（含广州汽车南客运站），全年客运量 307.6 万人次，日均 0.84 万人次，同比下降 30%，公路客运站客流规模持续下降。

六、邮政快递

2025 年，广州全市快递处理量 218.98 亿件，占全省总量的 30%，居全国城市首位。全市邮政行业寄递业务量 149.9 亿件，同比增长 3.4%，全市邮政行业业务收入累计完成 980.5 亿元（不包括邮政储蓄银行直接营业收入），同比下降 7.2%。

快递业服务收入 905.5 亿元，同比下降 8.2%。快递业业务量 147.8 亿件，居全国城市前列，同比增长 3.7%。其中，同城、异地、国际/港澳台快递业务量分别占全部快递业务量的 12.3%、86.3%和 1.4%。

表 3-2 近年广州市快递业发展情况表

类型		2020 年	2021 年	2022 年	2023 年	2024 年	2025 年
快递业务收入 (亿元)		694.1	817.2	840.4	892.2	986.2	905.5
快递业务量 (亿件)		76.2	106.8	101.3	114.5	142.5	147.8
快递 业务 量 结 构	同城 (亿件)	11.2	15.8	14.4	13.5	16.6	18.1
	异地 (亿件)	63.6	89.6	85.9	99.4	124.6	127.6
	国际及港 澳台 (亿件)	1.44	1.38	0.98	1.65	1.3	2.1

数据来源：广州市邮政管理局

第三章 广州与湾区交通

一、交通设施

2025 年全市对外衔接通道由 2024 年的 91 条增加至 93 条，包括 74 条道路（新增广佛大桥一期）、19 条轨道（新增广湛高铁，不重复统计）。其中，佛山方向道路 33 条、轨道 10 条，东莞深圳方向道路 11 条、轨道 4 条，清远韶关方向道路 12 条、轨道 3 条，中山方向道路 5 条、轨道 2 条，惠州方向道路 14 条，轨道 3 条。

二、交通需求

广东省层面，全省城市之间联系进一步增强，2025 年广东省 21 市间日均出行量 1021 万人次，同比增长 3.7%。与此同时，广州作为广东省交通枢纽的地位进一步凸显，其与省内 20 个城市的日均出行量达 384 万人次，同比增长 4.8%，增速高于全省整体水平，广州在区域交通网络中的枢纽地位进一步强化。

大湾区层面，2025 年湾区内地 9 市间日均出行量达 744 万人次，同比增长 3.2%，显示出区域内部互联互通持续增强、往来日益紧密的趋势；广州与湾区城市间（不含港澳）日均出行 334 万人次，同比增长 4.4%，继续强化了湾区核心引擎地位。

同城化层面，广佛两市间日均出行量 197.5 万人次，同比增长 4.1%，出行量为深莞间的 1.45 倍。穗莞、广深间日均出行量分别为 54.1 万人次和 23.9 万人次，同比增长 6.7%和 4.5%。深圳和中山之间日均出行量 7.9 万人次，同比增长 29%，保持高速增长态势，黄金内湾两岸城市跨江需求持续增长。

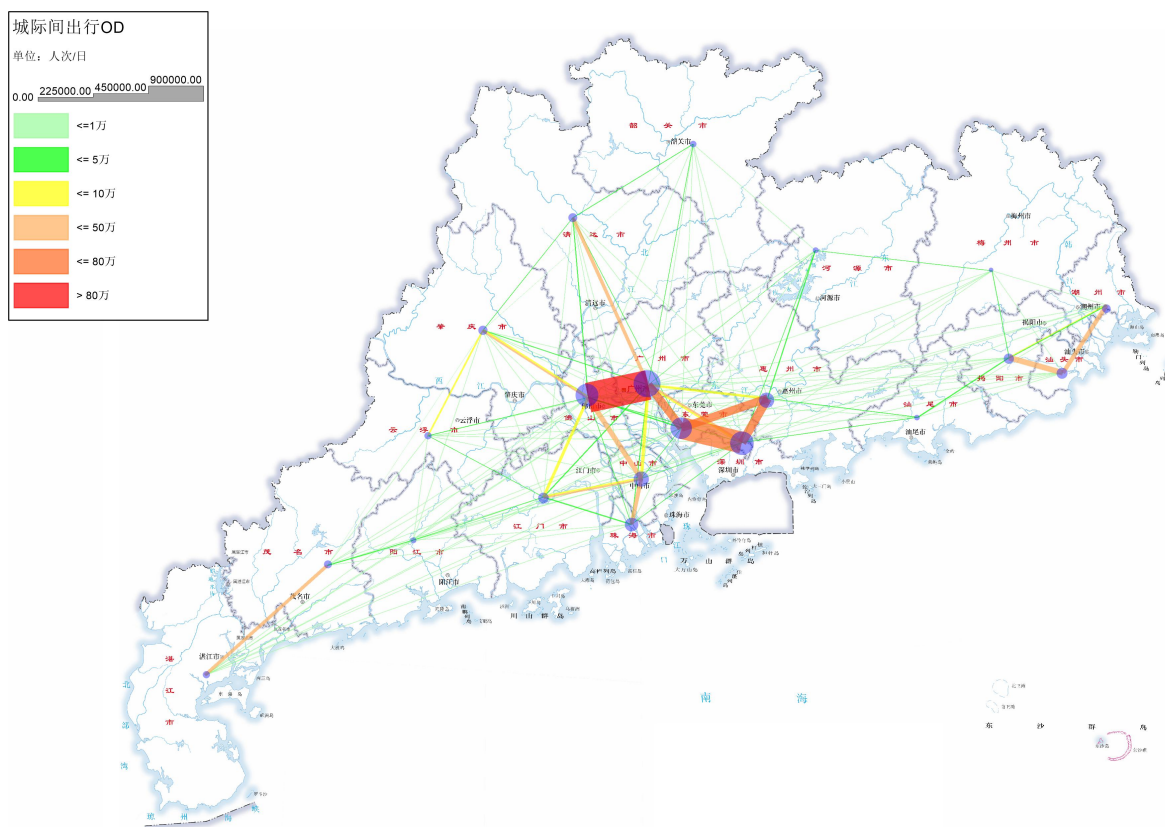


图 4.1 2025 年广东省内城市间出行分布情况

数据来源：广州市交通规划决策支撑平台

大湾区内地 9 市间跨城通勤人口总量 132.8 万人，同比增长 3.3%，相比 2019 年增长 6.5%，反映出湾区内部居住与就业空间加速融合、日常联系日益紧密的趋势。在这一进程中，广州作为区域核心发展引擎的辐射与带动作用进一步增强。包含清远在内，广州与湾区城市间的跨城通勤规模达 63.4 万人，同比增长 3.2%，较 2019 年显著增长 14.5%。其跨城通勤人口中流入与流出比例约为 2:1，从城市间通勤流向看，广佛同城化效应尤为突出，双边通勤规模达 38.9 万人；穗莞之间为 9.6 万人，广深之间达 2.8 万人，较上年均实现进一步增长。

三、城际铁路客流

1. 线路及站点客流

2025 年 9 月，广州东环城际（番禺-白云机场北）、琶莲城际和广惠城际北延段（小金口-惠州北）开通，城际铁路网络化运营成效显著，推动客流量大幅提升，全年累计发送量达 3225.7 万人次，日均 9.0 万人次，相比 2024 年增长 44%。新开通广州东环城际番禺-白云机场北段日均发送量约 1.6 万人次，开通后广州东

环城际全线发送量超过 2 万人次/日，各站点日均发送量较为均衡；新开通琶莲城际日均发送量为 0.2 万人次/日，其中琶洲站约 0.11 万人次/日，占全线发送量的 57%。

伴随城际铁路网络的不断完善，部分站点旅客发送量较 2024 年实现显著增长。其中，换乘站点广州莲花山站和番禺站分别实现 35.5%和 23.3%的增长；花城街、花山镇、白云机场北等东环城际沿线站点平均增幅约为 22%。

为进一步提供多元化的选择，广惠、广肇、广清、广州东环和琶莲城际铁路推出优惠票种政策，新增定期周卡、半月卡、月卡以及计次月票、季票等多种类型，计次票折扣为 7.2 折，定期票折扣达 6.6 折，使湾区跨城通勤人群的出行成本有所降低、截至 12 月 23 日，新一代优惠票累计出售 7880 张，激活使用率达 98%，旅客使用优惠票出行超 10 万人次。

2. 城际铁路运营组织

2025 年，随着多条新线开通与网络化运营格局的形成，广东城际运营组织方案经历多轮优化调整，目前已形成“分层停靠、跨线贯通、高频发车”的立体化运行体系，精细设置“站站停”列车、“大站快车”与“特快列车”三种层次的停站方案，实现了沿线短途客流与跨市快速通达需求的有效兼顾。列车交路打破线路壁垒，多条城际线路实现跨线贯通运营，核心区段平均行车间隔压缩至 20 分钟以内，构建起了以广州为核心、辐射珠三角主要城市及重要枢纽节点的网络化列车开行路径。

表 4-1 2025 年广东城际运营组织主要调整汇总

调整时间	涉及线路	调整内容
5 月 12 日	广清、广州东环城际	调整“大站快车”停靠站点及时段，加密“花都—清城”直达列车，每日增加至 28 列次，运能提升约 30%，该区段平均行车间隔压缩至约 20 分钟。
5 月 28 日	莞惠、佛莞、广佛南环、佛肇城际	在开行“站站停”列车和“大站快车”的基础上，首次开行特快列车，仅停靠小金口、西平西、番禺、佛山西、肇庆 5 站，实现“五城五站即达”，全程运行时间较“大站快车”缩短约 40 分钟。
10 月 25 日	全路网	大幅提升运能与优化交路：每日开行列车增至 239 列次（+56 列次），运能提升 31%。调整快车停靠站（新增广州长隆、松山湖北为特快列车站），优化长距离交路。

调整时间	涉及线路	调整内容
12月28日	广清、广州东环、琶莲、莞惠城际	启用新版运行图迎接元旦：每日固定开行252列次。新增“白云机场北-惠州北”等快车交路，新增竹料站为快车停靠点。

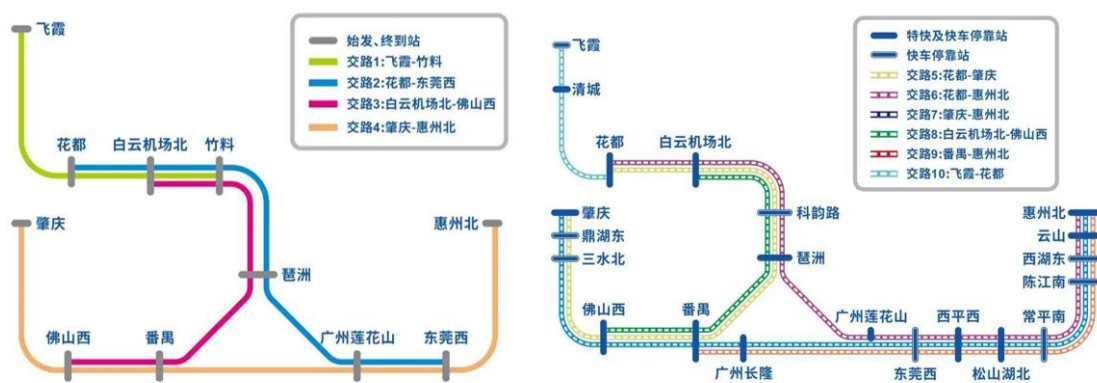


图 4.2 2025 年广东城际铁路站站停列车（左）、特快及快车（右）交路示意图

注：图片截取自 2025 年 10 月 25 日广东城际官方发布交路示意图。

四、“黄金内湾”跨江客流

“黄金内湾”跨江交通联系持续增强，道路出行仍为主要载体，核心城市间联系日趋紧密。现状跨江总出行总量达到 104.8 万人次/日，相对上年增长 5.9%。其中道路出行约 75.3 万人次/日，同比增长 7.4%，占跨江总出行的 72%；轨道总出行 28 万人次/日，同比增长 2.6%，占跨江总出行 27%。黄埔大桥、南沙大桥、虎门大桥、深中通道、港珠澳大桥五条跨珠江口通道日均道路车流量达到 50.1 万标准车，同比增长 9%，跨珠江口的道路交通联系愈加密切。

五、南沙对外交通

1. 交通设施

南沙区现状对外衔接通道与去年保持一致，共 18 条，包括 14 条道路、4 条轨道（不计重复统计）。其中广州中心城区及番禺方向道路 5 条、轨道 3 条，佛山方向道路 2 条，中山方向道路 5 条、轨道 1 条，东莞深圳方向道路 2 条、轨道 1 条。

2.对外出行需求

南沙作为粤港澳大湾区的交通中心作用逐渐凸显，与大湾区内与其他城市联系活跃度显著增强。2025 年南沙与大湾区城市（含广州）日均出行量 99.6 万人次，同比增长 7.4%，其中与周边城市出行量同比增长高达 17.6%，深中通道、佛莞城际等辐射效应持续增强。与广州中心六区出行增幅 0.7%，增幅不大。

南沙通勤人口总量 54.1 万人，同比增长 3.1%，其中市内跨区通勤人口 13.4 万人，占比 25%；与周边城市的跨城通勤人口为 3 万人，同比增长 7.7%，其中与佛山、中山、东莞间跨城通勤总占比约 87%，分别为 1.5 万人、0.8 万人、0.3 万人。

六、东部中心对外交通

1.交通设施

东部中心现状对外衔接通道共 33 条，包括 28 条道路、5 条轨道，道路和轨道相对上一年各增长 1 条。其中广州中心城区及番禺方向道路 11 条（相较上年新增增天高速）、轨道 5 条（相对上年新增 13 号线二期东段），增天高速与 13 号线二期东段开通，拉近了东部中心与中心城区的时空距离；从化及北部方向道路 8 条，东莞深圳方向道路 9 条、轨道 2 条。

2.对外出行需求

东部中心对市内、市外的联系呈增长态势，东部中心对外衔接能力逐渐增强。2025 年东部中心与大湾区城市（含广州）日均出行量 201.6 万人次，同比增长 3.1%。其中与广州市内其他区域出行增幅 2.2%，与周边城市出行同比增长 6.9%。

东部中心通勤人口总量 156.6 万人，同比增长 3.6%，其中市内跨区通勤人口同比增加 7.1%，占总通勤人口的 28.6%。东部中心与周边城市的跨城通勤人口为 4.1 万人，同比增长 6.8%，其中与东莞间跨城通勤最为紧密，通勤人口 3.3 万人，同比增长 5.4%，东部中心作为广州发展核心的效应进一步增强。

第四章 城市交通需求与供应

一、人口与经济

1.人口

2025年广州市常住人口1910.1万人，同比增加12.3万人，增长0.6%，已连续三年保持正增长。增量主要集中在外围五区，合计增长7.2万人，中心六区合计增长3.6万人。

尽管中心六区人口近两年已止跌回暖，但“十四五”期间内仍累计下降了约1.7万人，与之对应外围五区累计增加30.8万人，人口向外疏解已成稳定趋势。

表5-1 近年广州市各行政区常住人口发展情况（单位：万人）

行政区	2021年	2022年	2023年	2024年	2025年
荔湾区	113	112.4	113.3	113.5	112.9
越秀区	104.9	102.9	96	98	97.2
海珠区	182.2	179.8	176.8	177	177.1
天河区	223.9	222.2	223.8	224.3	225.6
白云区	368.9	363.7	366.7	369.6	373.2
黄埔区	119.8	119.2	122.2	123.5	125.1
番禺区	281.8	280.7	282.3	284.5	287.2
花都区	170.9	170.6	172.9	175.1	176.7
南沙区	90	92.9	96.8	98.4	99.3
从化区	72.7	74	73.3	74	73.8
增城区	152.9	155	158.7	160	162.1
合计	1881.1	1873.4	1882.7	1897.8	1910.1

数据来源：广州市统计局

2.社会经济

根据广东省地区生产总值统一核算结果，2025年全市地区生产总值32039.46亿元，按不变价格计算，同比增长4.0%。其中，第一产业增加值317.02亿元，增长3.3%；第二产业增加值7710.27亿元，增长1.6%；第三产业增加值24012.17

亿元，增长 4.8%。

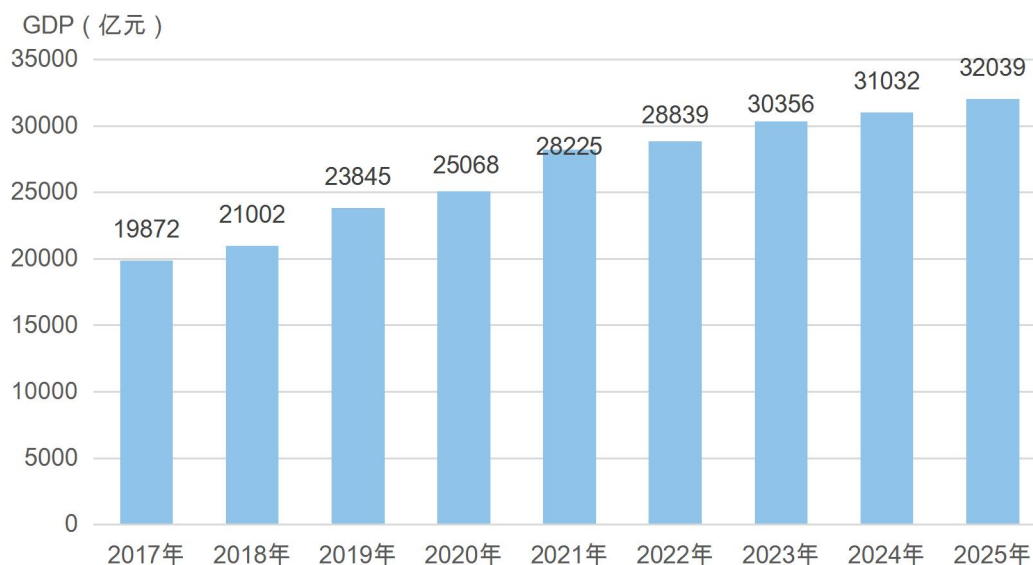


图 5.1 近年广州市地区生产总值

数据来源：广州市统计局

二、机动车发展

1. 拥有量

截至 2025 年底，广州市机动车拥有量 451.6 万辆，同比增加 36.2 万辆。全市小客车（含微型客车）拥有量 387.4 万辆，同比增加 35.6 万辆，千人小客车拥有量突破 200 辆，达到 202.9 辆。从各区域增幅情况来看，中心六区机动车、小客车增幅相对较低，分别增长 3.5%、4.3%，外围各区增幅基本处于 5%-10% 之间。

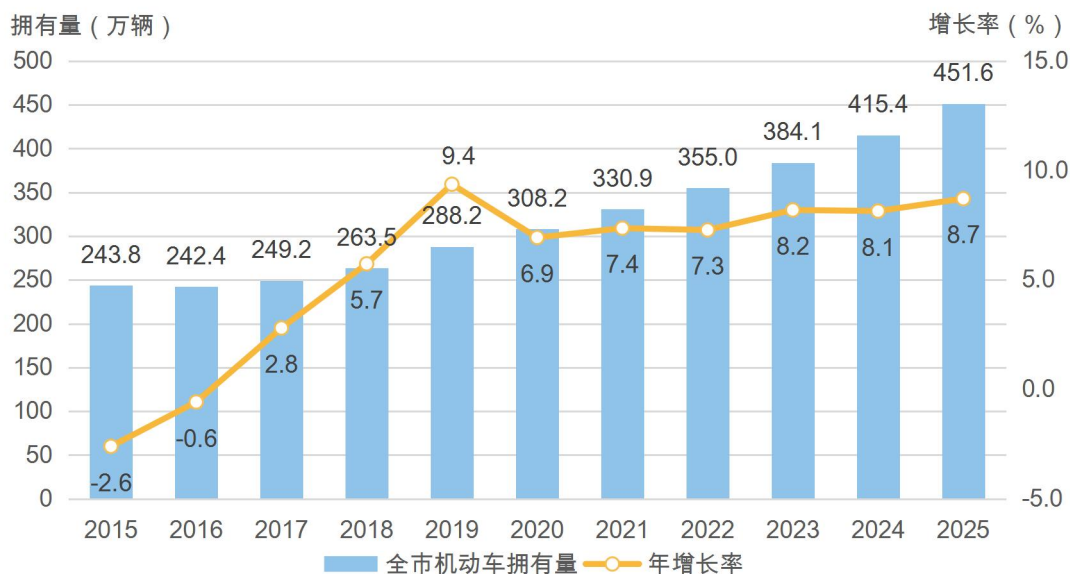


图 5.2 近年广州市机动车发展情况

2. 新能源汽车

2025 年，新能源（含货车）上牌总量 49.3 万辆。截至 2025 年底，全市新能源汽车保有量达到 151.6 万辆，由于 24 年下半年开始广州市新能源车无需参与摇号或竞价，年增量首次突破 30 万，达到 37.7 万辆。新能源车占机动车保有量比例已超过三分之一，达到 33.6%，同比增加 6.2 个百分点。

三、交通需求特征

1. 出行总量

全市全方式出行总量 4792 万人次/日，同比增长 1.1%；机动化出行总量 2473 万人次/日，同比增长 0.4%。中心城区全方式出行总量 2759 万人次/日，同比增加 0.3%；机动化出行总量 1277 万人次/日，同比增加 0.3%。

2. 方式结构

中心城区全方式出行中，步行和骑行（自行车和电动自行车）占比 53.7%、个体机动化出行（含小客车、出租车等）比例 24.6%，均与上年基本持平。轨道交通和常规公交占比 20.6%，同比增长 0.1 个百分点。绿色出行（含慢行交通、公共交通⁵）比例 74.2%，与去年持平。中心城区机动化出行中，公共交通占机动化比例为 44.4%，同比增长 0.2 个百分点。

5 本章的公共交通指轨道交通、常规公交，慢行交通指步行、自行车和电动自行车。

四、交通基础设施

1.道路设施

2025 年建成通车机场第二高速、广南快速、增天高速，以及广佛大桥、黄金围大道等道路。全市道路里程增至 12524 公里（未含街巷路及乡村路），其中高快速路 1788 公里，形成“三环+十九射”的高快速路主骨架路网。

2.城市轨道设施

截至 2025 年底，广州开通运营地铁 19 条（段）、有轨电车 3 条（段）。在建地铁 8 条（段）、有轨电车 1 条。

地铁通车运营里程 780 公里，运营线路 19 条（段），地铁站点数 320 座（换乘站计一次）。2025 年，广州地铁十号线（西塱-杨箕东）、十二号线（浔峰岗-广州体育馆、二沙岛-大学城南）、十三号线二期（鱼珠-天河公园）、十四号线二期首通段（嘉禾望岗-乐嘉路段）、二十二号线后通段（陈头岗-芳村）开通运营，进一步填补中心城区轨道覆盖空白。

五、交通与空间协同

1.轨道交通与空间结构

2025 年广州开通包括十号线（西塱~杨箕东）、十二号线（二沙岛-大学城南、浔峰岗-广州体育馆）、十三号线二期首通段（鱼珠~天河公园）、十四号线二期首通段（嘉禾望岗~乐嘉路）、二十二号线后通段（陈头岗-芳村）在内的多条（段）地铁线，中心城区轨道覆盖显著提升，全市轨道站点 800 米人口岗位覆盖率为 41.8%，同比增加 3 个百分点，中心城区达到 63.7%，同比增加 5.4 个百分点。

2.圈层流动性

2025 年十一个行政区之间跨区通勤人口占全市通勤人口的比例为 26.4%，同比增加约 1.3 个百分点，各区间通勤交互联系进一步增强。进出第二圈层通勤人口 117.4 万，连续三年高于进出第一圈层通勤人口（108.3 万），且差距也逐渐拉大（2025 年 9.1 万、2024 年 8.8 万），人口稳定保持向外围疏散趋势。

3.通勤距离与时耗

广州市近年来跨区通勤逐渐活跃，尤其是人口向外围疏解的同时，外围岗位发展的相对滞后，导致通勤距离被逐渐拉大，全市平均通勤距离和通勤时间近五年始终保持轻微增长趋势，2025年平均通勤距离为9.0公里，平均通勤时耗38.8分钟。

由于通勤距离的增加，45分钟以内通勤出行比例指标轻微降低0.1个百分点，约为79%。单程通勤在1小时以上人口约158万，相对上年增加约5万人，但占总通勤人口的比例略有降低，由13.5%降低至13.3%。

第五章 道路空间利用

一、机动车交通

1.进出口道路

2025 年全市各区域出入口绝对量仍保持增长,但折算标准车交通量除花都区外基本均呈轻微降低趋势,主要货车比例有一定降低。其中市域主要进出口⁶白天 12 小时交通量 198.6 万标准车,同比降低 0.2%,花都区进出口交通量略增 0.8%,其余各区域除增城区降幅降 1.2%外降幅均在 1%以内。

3.核心区对外交通

核心区对外交通量轻微增长 0.05%,与上年基本持平。从交互量来看,与北部交换量最大,白天 12 小时交通量为 93 万标准车,占比 39%;南部、西部、东部三个方向流量占比均在 20%左右。

单车道负荷方面,各走廊道路均处于高位运行状态,东部走廊交通压力持续增加,达到 1.32 万标准车/车道/白天 12 小时。

4.核心区内部交通

(1) 过江通道

核心区过江通道白天 12 小时交通量 122.2 万标准车,同比降低 2.5%,核心区过江车流量连续两年呈下降态势。其中东部走廊仍维持稳定增长,西部、中部走廊受电动自行车快速增长等原因过江机动车流降低 4.9%、7.4%。

(2) 道路车速

核心区晚高峰主次干道平均车速 23.4 公里/小时,相对上年增加 0.7%。核心区车速连续两年保持增长,一方面是广州市全年完成“双微”改造 132 处、治理拥堵点 59 个,持续的滚动交通治理工作逐渐成效,二是在 75 条路段试点建设“机非共享车道”有效提升了通行效率。

⁶ 包括广州市全部的对外高速公路、快速路、主干路,以及重要的次干路。

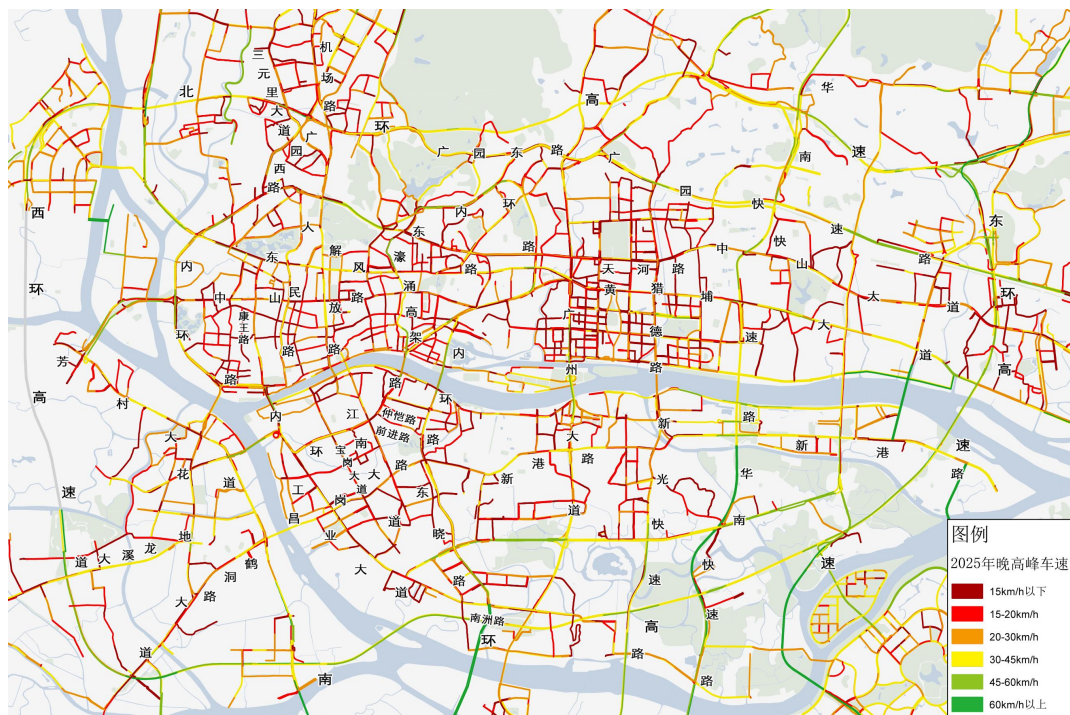


图 6.1 2025 年核心区道路车速分布

(5) 常发性拥堵点

中心城区常发性拥堵点 53 个，相对上年减少 2 个，拥堵点总数连续两年下降。路网结构引起的网络类拥堵黑点 9 个，拥堵点位与上年一致，其中因施工占道引起的点位 14 个，总数同比减少 1 个，但其中下塘西路、寺右新马路、环市西路辅路、五山立交 4 处 24 年拥堵点因施工竣工等因素消除拥堵，德坭立交、东圃立交桥、广州大道南 3 处为 25 年新增拥堵点。

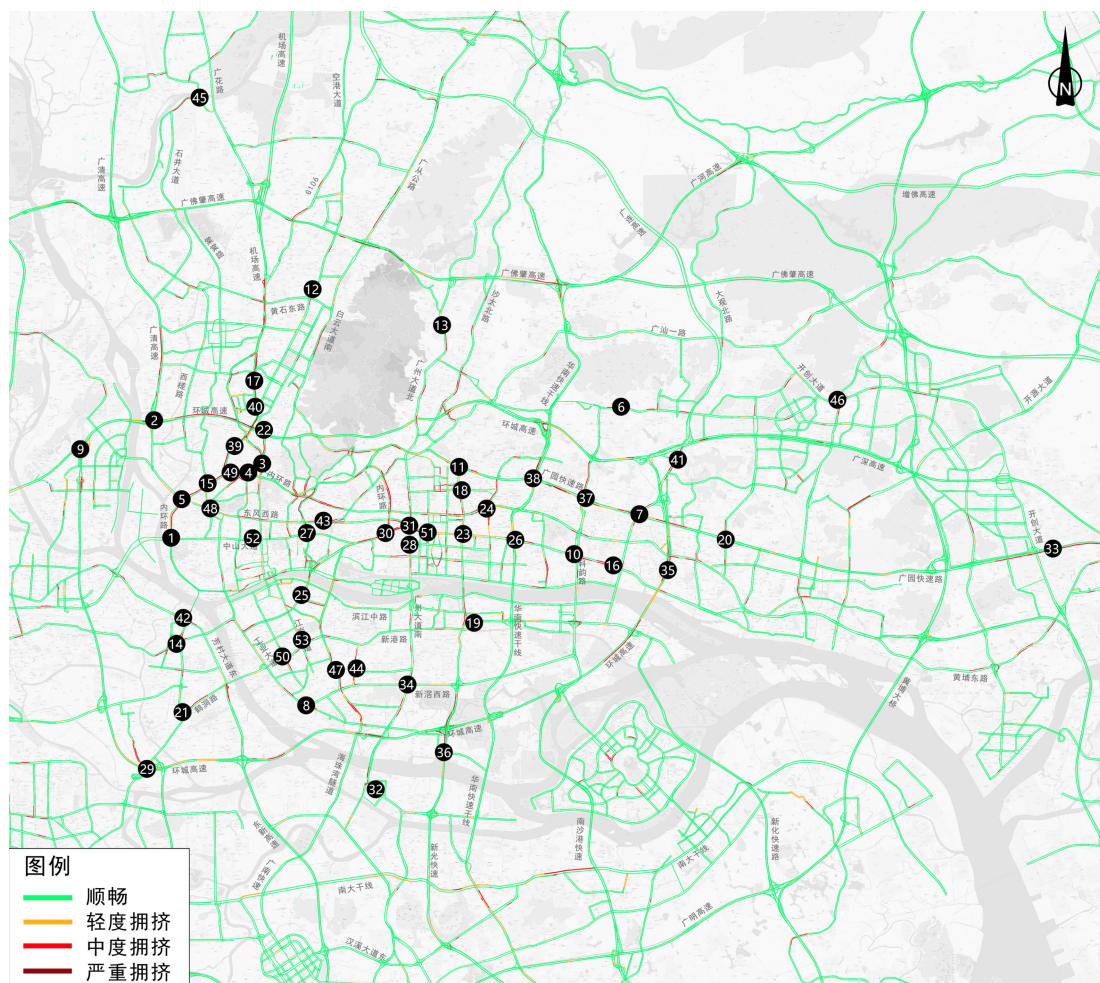


图 6.2 2025 年广州中心城区常发性拥堵点分布图

二、非机动车交通

1. 交通设施

2025 年，广州结合城市道路规划，推进机非隔离设施建设和慢行系统优化，新建机非隔离护栏 58 公里，分离机动车与非机动车通行空间，减少混行冲突。同时，在 75 条总长 55.4 公里的重点道路上创新性地开展“机非共享车道”试点工作，根据不同时段交通流量灵活调配通行资源，在保障非机动车通行权的同时提升道路整体通行效率。同步建设改造非机动车信号灯 372 个，完善过街通道 594 处。

2.电动自行车上牌量

截至 2025 年底广州市电动自行车的上牌总量已达 651.2 万辆，同比增长 13.1%，其中中心六区约占 58.6%，外围五区占 41.4%，从各区来看，白云区、番禺区两区最高，总量均超百万。

3.电动自行车出行

电动自行车日均骑行量约 968 万人次/日，相对上年增长约 7.2%，从各区骑行量来看，白云区、番禺区两区最高。按 18-60 岁人口规模统计人均骑行量情况，全市人均骑行量约 0.89 次/日，从各区人均骑行量分布情况来看，与各区人均上牌量趋势较为接近。

从主要道路电动自行车流量来看，广州大道北、中山大道、广园路等多条中心城区干道开始实施“机非共享车道”，有效缓解了非机动车道宽度不足、交通秩序混乱等问题。如广州大道北实施“机非共享车道”前非机动车道较窄，电动自行车行驶拥堵较严重，实施后电动自行车流量增长显著。

第六章 公交都市建设

一、总体情况

2025年，全市公共交通体系结构性调整深化，日均客运量达1670万人次，同比增长6.7%，呈现“总体增长、内部重构”的鲜明特征。增长动能加速向高效能、个性化方式集中：轨道交通持续发挥骨干作用，地铁日均客运量突破931万人次，疫情后首次超越2019年水平，线网加密后客流分布更加均匀，但仍面临部分中心区线路客流压力大、外围站点客流增长乏力等问题；新兴出行方式保持快速增长，网约车客运量增幅高达36.6%。常规公交、巡游出租车及水上巴士等传统方式延续下滑态势，降幅分别为14.0%、26.5%和33.3%，常规公交在地铁线网加密、电动自行车及网约车多重分流下，生存空间持续被挤压。总体来看，居民出行需求正加速向“轨道为核、多元协同、个性便捷”的方向演进，公共交通系统进入以结构优化和效能提升为核心的新发展阶段。

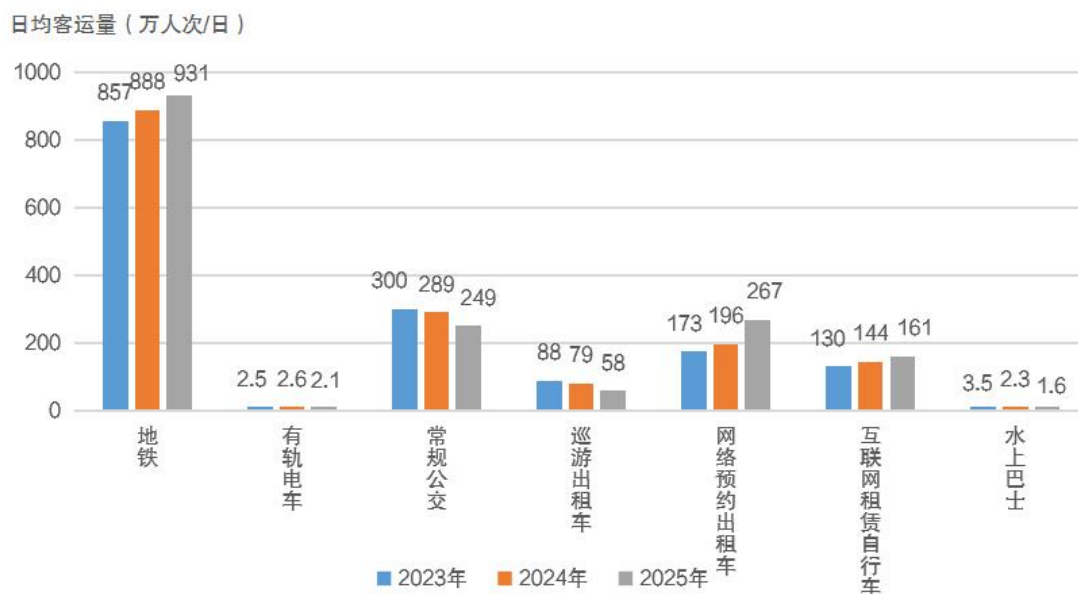


图 7.1 近年各类公共交通方式日均客运量变化情况

二、地铁

1. 客运量

2025年广州地铁全年客运总量34.0亿人次，日均客运量931万人次，同比

增长 4.9%。其中，工作日日均客运量 974 万人次，休息日日均客运量 841 万人次，休息日客运量居全国第一。各月份中，1 月受春节影响客流较低，11 月受全运会限行影响日均客运量最高，达 1016 万人次/日。全年最高客流日为 12 月 31 日（元旦假期前夕），单日客运量达 1409.3 万人次，创造历史新高，且位列全国第一。

2025 年广州地铁日均客运强度为 1.27 万人次/km⁷，位居全国前列，在一线城市中低于深圳（1.53），高于北京（1.13）、上海（1.13），客运强度相比 2024 年下降 6.6%，线网加密后中心区线路客流压力得到一定缓解。

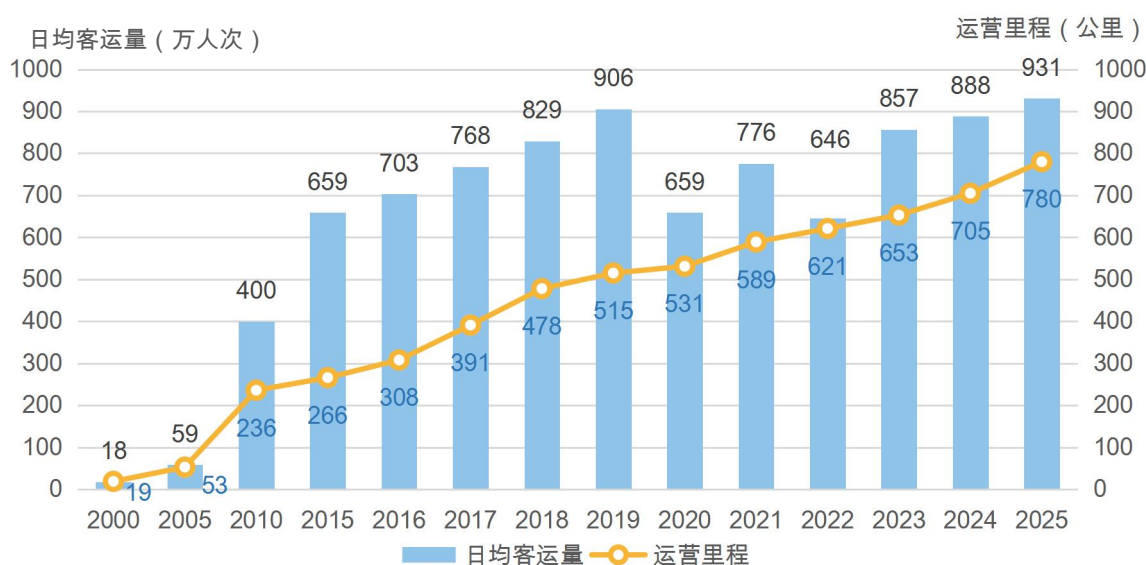


图 7.2 历年广州地铁运营里程及客运量变化

2.十一号线客流成长

广州地铁十一号线（环线）开通于 2024 年 12 月 28 日，经历一年的客流培育，在换乘线路、车站陆续开通后，线路客运量有明显增长。十一号线全年客流增长分为三个阶段：

第一阶段（上半年）：客流增长较为缓慢，客运量基本稳定在 50 万人次左右。

第二阶段（7~9 月），6 月底十号线、十二号线开通后，十一号线五凤、赤沙站汇入来自新线的换乘客流（合计约 7.9 万人次/日），同时一部分地面集散量转移至新线，叠加暑期客流高峰，在综合影响下，十一号线客运量增至 55 万人

7 地铁日均客运强度为全年平均值，受年内新线开通影响，全年不同时期的运营里程不同，日均客运强度计算时按照不同运营里程的实际运营天数加权计算得出。

次/日。

第三阶段（10~12月）：9月底广州东站开通、十三号线二期接入天河公园后，十一号线客流大幅增加，10-12月日均客运量达到67万人次，主要增长来源为：广州东站开通新增与一、三号线换乘客流量7.3万人次/日、新增地面集散量2.7万人次/日，天河公园站新增与十三号线换乘客流量4.0万人次/日。十一号线最大日客运量达95.3万人次（12月31日）。

三、有轨电车

2025年6月20日，黄埔有轨电车2号线（地铁香雪站-开源大道站）开通。截至2025年底，广州运营有轨电车线路3条，运营里程合计27公里，共设36座车站。2025年3条线路总客运量约2.1万人次/日。

其中，海珠有轨电车试验线长度7.7公里，车站10座，2025年日均客运量0.74万人次，同比下降48%，原广州塔站取消后线路客流有明显下滑。黄埔有轨电车1号线长度14.4公里，车站19座，2025年日均客运量1.15万人次，同比下降1.7%。黄埔有轨电车2号线长度4.9公里，车站8座，2025年日均客运量约0.22万人次。

四、常规公交

2025年全市运营常规公交线路1217条，拥有公交车辆13188辆，日均客运量249万人次/日，相比上一年继续下降，降幅14%。中心区地铁线网加密后对常规公交形成更强的分流作用，同时电动自行车、网约车等出行方式仍在进一步挤压常规公交生存空间。2025年地铁+公交总客运量约1180万人次/日，与2024年（1177万人次/日）基本持平。

五、出租车

2025年全市巡游出租车总量为12620辆，日均客运量为58万人次/日，同比减少26.5%。2025年全市网约车日均运营车辆数为9.2万辆，年日均客运量267万人次/日，同比增长36.6%。

六、互联网租赁自行车

2025 年广州市互联网租赁自行车日均活跃车辆数为 30.4 万辆，年日均骑行量为 160.5 万人次，相比 2024 年（日均 143.6 万人次）增长 12%。

七、水上巴士

2025 年广州市陆续停运 4 条水上巴士航线，目前水上巴士运营 2 条航线，日均客运量 1.6 万人次/日，同比下降 33.3%。近年来随着陆路交通日益成熟，水上巴士整体功能由日常通勤转向旅游观光，客运量保持逐年下降趋势。

第七章 十五运会期间交通特征

一、限行政策

第十五届全国运动会和全国第十二届残疾人运动会暨第九届特殊奥林匹克运动会(下称十五运会和残特奥会)分别于2025年11月9日至11月21日、2025年12月8日至12月15日在粤港澳三地举办。为统筹做好城市背景交通和赛事交通的平衡与协调,确保十五运会和残特奥会各项活动和赛事能够安全、顺畅、高效、有序地进行,实现城市侧和赛事侧交通协同运行,广州市在原有城市侧交通管理政策的基础上,实施小客车临时交通管理措施和货车临时交通管理措施,为赛事的顺利举行提供安全、有序的道路交通环境,具体如下:

小客车管理措施:限行时间为2025年11月6日至11月20日、2025年12月5日至12月14日,每日7时30分至19时30分(其中11月9日十五运会开幕式当天和12月8日残特奥会开幕式当天,限行结束时间延长至24时);在上述限行时间及指定道路范围内,广州市籍小客车按机动车车牌(含临时号牌)最后一位阿拉伯数字实行“单号单日、双号双日”通行(单号为1、3、5、7、9,双号为2、4、6、8、0),非广州市籍小客车禁止通行。

货车管理措施:2025年11月6日至11月20日(除11月9日外)、2025年12月5日至12月14日,每日7时至22时,禁止重型货车通行指定路段;2025年11月9日十五运会开幕式当天7时至24时,禁止中型、重型货车通行指定路段。

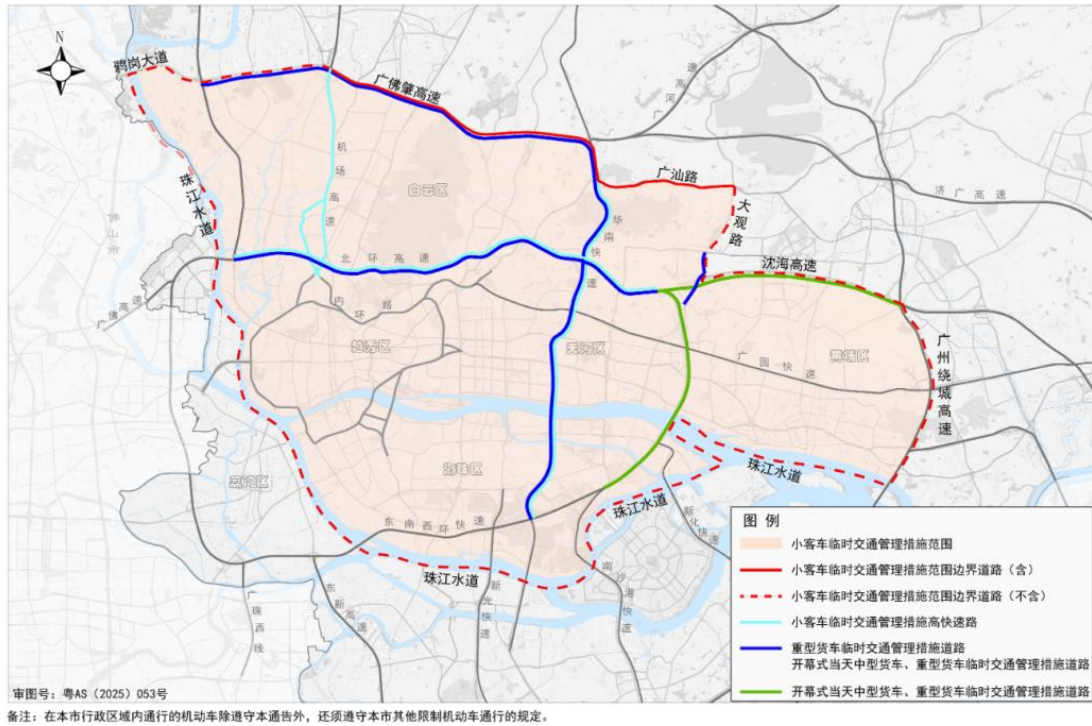


图 8.1 十五运会广州赛区小客车及货车临时交通管理措施示意图

二、出行方式转移情况

限行期间，广州市工作日小客车出行量减少 108 万人次/日。电动自行车因其低成本、高灵活性的优势承接了最多的转移需求（+41 万人次/日）；四通八达的地铁公交网络为居民出行提供了可靠保障，高效承接了 33 万人次/日的转移需求；网约车弥补了个性化出行缺口，承接了 25 万人次/日的转移需求。

个体机动化（小客车+出租车+网约车）出行减少 1.6 个百分点，公共交通（常规公交+轨道）出行增加 0.7 个百分点，非机动车（自行车+电动自行车）出行增加 0.9 个百分点。

三、交通运行情况

限行期间广州市全日平均车速增加 8%至 34.0km/h，晚高峰通行效率提升尤为明显，平均车速增加 24%至 27.6km/h。

分区域来看，交通拥堵缓解最明显的区域主要集中在中东部和东北部主干路走廊、核心区北部通道、珠江北岸中段核心区及高快速路进入中心城区的转换节点，道路连续性拥堵现象明显减弱。这表明，交通需求管理在广州核心区具有较

强的结构性调节作用，尤其对高密度通勤走廊、跨江瓶颈区、高快速路落地区等矛盾最集中的片区效果更为突出。

四、政策实施效果

本次临时交通管理措施通过分车型、分时段、分范围的精细化管控，保障了赛事期间交通运行总体平稳有序，为今后广州市开展交通需求精细化管理提供了宝贵经验。

一是限行政策切实保障了赛事期间城市路网的安全、顺畅、高效运行。限行期间，广州市工作日平均在途车辆数较限行前一周下降 6.9%，其中开幕式当天降幅达 12.2%；全日平均车速增加 8%至 34.0km/h，晚高峰通行效率提升尤为明显，平均车速增加 24%至 27.6km/h。

二是强韧的交通基础设施网络和丰富的出行方式有效承接了限行期间居民机动车出行需求的转移。限行期间，广州市工作日小客车出行量减少 108 万人次/日，其中转移至电动自行车的出行量约 41 万人次/日；转移至地铁、常规公交等公共交通的出行量约 33 万人次/日；转移至网约车的出行量约 25 万人次/日。

三是限行政策实施为广州开展交通需求精细化管理提供了宝贵经验。本次临时交通管理措施对交通需求精细化管理的启示是，应由普遍性、粗放式管理，进一步转向分区、分时、分走廊的精细化需求调控，重点围绕核心商务区、重要过江通道、枢纽周边和高快速路出入口实施差异化管理；同时将限行、停车调控、公共交通加密、P+R 换乘、错峰通勤等措施协同使用，优先压减高峰时段中心城区小汽车出行强度，提升公共交通替代能力和路网转换效率，从而以较小的管理成本实现重点区域拥堵的持续缓解。

第八章 综合交通治理

一、交通管理

2025年在75条路段试点建设“机非共享车道”55.4公里，累计打造24个“双微改造”示范路口，路口通行效率均提升约10%；新建机非隔离护栏58公里、非机动车信号灯372个、非机动车过街通道594处，优化交通设施3758处，实施交通组织微改造73处，治理堵点乱点59个，全市工作日早晚高峰拥堵指数分别下降3.9%、3.7%。

二、交通环境

1.环境空气质量

2025年，广州市空气质量全面达标，优良天数比例92.9%。由沙尘天气导致的超标天数比率为0.5%，其中中度和重度污染各1天，占比均为0.3%。

2.道路交通噪声

2025年，全市昼间道路交通噪声平均等效声级为69.1分贝，同比增加0.2分贝。相比于2024年，越秀区、天河区、白云区、番禺区、花都区、增城区、从化区的道路交通噪声等效声级均有所下降，南沙区和荔湾区道路交通噪声等效声级有所增长，增幅超1分贝。

三、新型交通

2025年，广州市紧扣“12218”现代化产业体系建设主线向新而行，在自动驾驶和低空飞行领域实现政策创新先行、法规标准体系逐步健全，推动制造环节单点突破、应用场景多元拓展，以全链条发展思维助力其完成从“培育探索”到“高质量发展”的进阶。

1.自动驾驶

2025年，广州自动驾驶发展从“政策规划与测试验证”转向“法规实施、规模运营与生态构建”。通过关键法规的密集生效、示范运营里程与车辆规模的

显著提升、“车路云一体化”基础设施的规模化部署，以及在产业集群和全域应用指引上的前瞻布局，广州在自动驾驶的商业化与产业化道路上实现了系统性推进。

政策法规体系全面落地与升级。2025年是广州自动驾驶政策法规的集中实施年，《广州市智能网联汽车创新发展条例》于2025年2月28日施行，提供了法律依据。《广州市推动智能网联新能源汽车产业发展三年行动计划》于2025年6月14日印发。更具操作性的《广州市智能网联汽车与无人驾驶装备道路测试及示范活动管理办法》自2025年9月25日起实施，首次将无人驾驶装备（如无人配送车）明确纳入管理，构建了“道路测试、示范应用、示范运营、商业运营”的全场景制度框架。

示范运营进入规模化与商业化新阶段。2025年，广州自动驾驶从测试验证加速迈向规模化示范运营。截至2025年底，累计测试总时长超过145.53万小时、累计测试总里程达2694.44万公里，其中2025年累计测试时长超过21.53万小时，累计测试总里程超396.77万公里，自动驾驶里程占比91.18%。广州成为率先将收费示范运营线路开进市中心的城市，并在城市中心东风路主干道开通了常态化自动驾驶文旅示范线。企业商业化探索活跃，小马智行、如祺出行、文远知行等共投入75台车辆开展示范运营。

“车路云一体化”基础设施建设取得实质性突破。在2024年基础上，2025年广州“车路云一体化”试点进入大规模建设阶段。截至2025年，在黄埔、海珠、花都和番禺四个先行区，已完成530套路侧设备、897套感知设备、419台计算单元安装，改造红绿灯205个。特别是完成了10400台PC5通信和北斗定位车载终端安装，巩固了广州作为国内首个车联网车载终端应用突破1万辆城市的领先地位，并为实现全市5万辆车搭载V2X终端的目标打下基础。

产业生态与区域协同迈出关键步伐。2025年，广州在产业协同和区域互联互通上取得新进展。广深佛惠莞中六市成功获批建设“广深佛惠莞中智能网联新能源汽车先进制造业集群”。同时，广州市政府明确表示，正在编制出台无人驾驶装备工作指引，将从全市全域层面推动多种类型、多种场景无人驾驶装备的应用，为产业下一步扩张铺平道路。

2.低空飞行

2025年，广州作为粤港澳大湾区核心引擎，在低空经济领域开展全链条、系统性布局，已从探索培育迈入规模化、高质量发展的新阶段。

在制度与政策层面，广州自2025年初便将低空经济与航空航天列入战略性先导产业，系统构建“六大支柱”支撑体系。建立了实体化推进机制，并于2025年1月21日正式发布《广州市低空经济发展条例》，2025年4月1日出台全国首个市级低空基础设施建设技术指引。

产业与制造实现关键突破。目前，全市低空经济产业链企业已超4200家。2025年11月，小鹏汇天飞行汽车量产工厂下线首台产品，标志着全球首条飞行汽车量产线贯通。

交通与物流应用场景广泛落地。广州的低空应用已覆盖超过100个具体场景。在物流方面，2025年4月全国首个综保区低空运输智能通关模式在黄埔启动，预计可为高时效货物节省约50%的物流时间。大湾区首条超长城际无人机物流航线也已成功演示，从珠海飞抵广州的82.9公里航线，耗时较陆运节省约60%。

载人交通网络加速构建。广州—深圳低空商务航线打造“半小时湾区商务行”，番禺城际飞行网络联通大湾区城市群。亿航智能在多地开展eVTOL载人试飞，未来相关服务日均客流预计可达万人次。穗港、穗澳跨境低空航线的探索也在同步推进。

基础设施与公共服务协同发展。全市已在17家医疗机构建成19个直升机起降点，为航空医疗救援构建起关键节点。同时，低空应用正向文旅、城市管理等多领域延伸，例如番禺“空中之旅”、从化低空旅游等项目已投入运营，拓展了城市立体交通与服务的维度。

安全治理体系保障有序运行。针对“黑飞”行为，广州构建了“监测—识别—处置—溯源”的全链条治理体系，在复杂环境下精准识别无人机的准确率达98%以上，在2025年十五运会期间全程护航。2025年7月，全国首个专注低空飞行器气动研究的复合型风洞正式启用，助力研发测试。

四、交通可持续发展评估

基于广州市发布的《城市交通可持续发展评估指标体系》（DB4401/T 279

—2024) 开展评估。2025 年广州在每十万人交通死亡人数、道路网密度、15 分钟生活出行占比、轨道交通站点 800 米覆盖率、30 分钟可达综合客运枢纽人口岗位占比等方面均有相对显著提升, 昼间道路交通噪声、工作日平均单程通勤时间等方面有一定增长。

附录 2025 年交通大事记

1 月 11 日 中山八路公交站场重启运营

中山八路公交站场经历 4 年多的改造施工，于 1 月 11 日在原址重启。公交站场运营总面积 1.67 万平方米，引入线路 18 条，覆盖荔湾区、天河区、海珠区、白云区等多个区域。

1 月 23 日 白云国际机场进入“四跑道时代”

白云国际机场第四跑道于 1 月 23 日正式启用，成为粤港澳大湾区唯一的四跑道机场。第四跑道位于机场西侧，长 3400 米、宽 45 米，满足大型 E 类飞机起降的要求，为机场运行模式带来更大灵活性。

1 月 25 日 广佛大桥系统工程（一期）主线通车

广佛大桥系统工程（一期）位于广州市白云区、荔湾区和佛山市南海区三区交界处，全桥长约 1.3 公里，是广佛全域同城化“十四五”发展规划的重点项目，1 月 25 日工程通车后将进一步强化广佛中部道路联系廊道。

2 月 13 日 广州市进一步推广机非共享车道试行

2 月 13 日，广州交警发布公告在西湾路、东晓路、天源路、机场路 4 条路段试行机非共享车道交通优化调整。同时全年陆续在沙太南路、燕翔路、江南大道北、三元里大道、鹤洞路、花地大道南、花蕾路、新港中路、新港西路、元岗横路等多条道路进一步推广，全年共建成机非共享车道 55.4 公里。

3 月 21 日 中山八路交通枢纽停车场正式投入运营

中山八路交通枢纽停车场于 3 月 21 日正式投入运营，标志着困扰老城区的“停车难”问题迎来破局之作。停车场共配置停车位 342 个，以立体化停车方案与文旅服务理念，为市民游客开启“智停+畅游”的全新出行模式。

4月18日 全国首趟中欧铁空联运班列从广州国际港货站启程

全国首趟中欧铁空联运班列从广州国际港货站鸣笛启程，60 多个小时后到新疆中转空运抵达欧洲，这标志着国际物流运输取得了重大突破，填补了国内中欧铁空联运领域的空白，为“一带一路”中欧物流注入了全新活力。

6月20日 黄埔有轨电车2号线北段开通运营

黄埔有轨电车2号线北段（地铁香雪站—开源大道东站）于6月20日开通运营。黄埔有轨电车2号北段总长度约为4.9公里、设站8座，线路在地铁香雪站与已建成的黄埔有轨电车1号线、广州地铁6号线实现换乘。

6月28日 黄金围大道（鸦岗大道—北太路）通车

黄金围大道（鸦岗大道—北太路）于6月28日正式建成通车。黄金围大道是白云区西部的重要南北向城市主干道，通车段南起鸦岗大道，北至北太路，全长约7.7公里，项目建成后将进一步强化广州国际港及沿线区域的对外衔接能力。

6月29日 广州地铁十号线、十二号线开通运营

6月29日，广州地铁十号线（杨箕东至西塱）、十二号线（西段浔峰岗至广州体育馆、东段二沙岛至大学城南）正式开通运营。两条新线的开通，将进一步加密中心城区轨道交通网络，完善广州“环形+十字+X形”的城市轨道交通结构。

7月30日 五山路与广园路立交工程主线通车试运行

7月30日五山路与广园路立交工程主线通车试运行。五山路与广园路立交工程东起省农科院，西至省消防总队门口。本次试运行先行开放广园路东往西方向主线交通和东往北、北往东交通。

8月30日 黄埔开放大道全线贯通

8月30日，随着开放大道九岭路隧道的通车，广州黄埔开放大道全线贯通。作

为黄埔区“交通主动脉”之一，开放大道将促进黄埔区科学城、海丝城、知识城 3 大片区的深度融合。

9 月 1 日 东风西路德坭立交拆除重建工程完工并恢复通车

9 月 1 日，东风西路德坭立交拆除重建工程完工并恢复通车。德坭立交改建以解决跨铁路旧桥安全隐患为核心目标，工程通车为广湛高铁广州段建设打通了关键节点。

9 月 28 日 广州塔滨水大台阶、黄埔涌桥正式开放

广州塔滨水大台阶与黄埔涌桥于 9 月 29 日正式对外开放，实现珠江南岸景观质量提质升级，构建“塔-江-城”三位一体的立体景观体系，为市民游客提供兼具滨江漫步、日落观赏、休闲休憩的多元文旅新体验。

9 月 29 日 2 城际+2 地铁同日开通

9 月 29 日，广州东环城际（番禺—白云机场北）、琶莲城际正式通车，城际铁路开进中心城区，并将与已有城际铁路贯通运营，实现大湾区城际铁路从“线”到“网”的飞跃；广州地铁 13 号线二期（天河公园—鱼珠）、14 号线二期（嘉禾望岗—乐嘉路）、11 号线广州东站也同步开通，进一步完善广州市城市轨道交通网络，支撑提升公共交通服务水平。

10 月 30 日 白云国际机场 T3 航站楼与第五跑道正式投运

10 月 30 日，历时五年建设的白云国际机场三期扩建工程核心项目——T3 航站楼与第五跑道正式投运。至此，白云国际机场成为中国民航首个拥有五条商用跑道的机场，广州航空枢纽能级实现历史性跨越。

11 月 6 日 十五运会和残特奥会临时交通管理措施正式施行

11 月 6 日起，十五运会和残特奥会临时交通管理措施正式施行、专用车道正式

启用。赛事期间（即 2025 年 11 月 6 日至 11 月 20 日、12 月 5 日至 12 月 14 日）每日 7 时 30 分至 19 时 30 分广州在市区限行范围内道路实施临时交通管理措施（广州市籍小客车“单双号通行”、非广州市籍小客车在限行道路和限行时间内禁止通行）。

11 月 12 日 广南快速路通车试运营

11 月 12 日，广南快速路（含收费段海珠湾隧道和免费段连接线南段工程）通车试运营。广南快速路北接现状东晓南高架，南连广州南站，可由东晓南高架驶入广南快速路主线，直达广州南站出发平台，工程通车后将实现广州南站和中心城区 15 分钟互达，显著提升广州南站的集疏运效率。

11 月 22 日 机场第二高速南段通车

11 月 22 日，广州新白云国际机场第二高速公路南段工程建成通车。自此，全长 46.16 公里的机场第二高速实现全线贯通，为中心城区直达白云机场提供第二条高速通道，成为串联中心城区与“北部增长极”、辐射泛珠城市的大动脉，进一步增强白云国际机场的辐射带动作用。

11 月 24 日 广佛出口放射线二期工程（高架部分）全部通车

11 月 24 日，广佛出口放射线二期工程 B 线（佛山南海往广州方向）高架桥及部分匝道开放试运行，标志着项目高架部分全面贯通。工程的开通进一步强化广州和佛山城区无缝连接，显著提升广佛核心区之间的通行效率。

12 月 22 日 广湛高铁正式开通运营

12 月 22 日，广州至湛江高速铁路正式开通运营。广湛高铁是国家“八纵八横”高速铁路网沿海铁路客运大通道的重要组成部分，正线全长 401 千米，设计行车速度 350 公里/小时，是连接粤港澳大湾区和海南自贸港、北部湾城市群的重要通道，途经广州白云、佛山、阳江北、湛江北等 10 座车站。

12 月 29 日 地铁二十二号线后通段开通

12 月 29 日，广州地铁二十二号线后通段（陈头岗—芳村）正式开通。同步开通的还有十号线中大南门站、三号线海涌路站 C 口和十号线工业大道南站 B 口。

12 月 31 日 增天高速通车

12 月 31 日，广州增城至佛山高速公路（增城至天河段）（简称增天高速）建成通车。作为广东省高速公路网的重要加密联络线，增天高速自东向西串联起增城、黄埔、天河、白云四大区域，通车后将实现增城与广州中心城区便捷互达，有效缓解广州东西向交通压力，有力促进广州东部中心“现代活力核”功能提升。