

出版说明

《广东省志·公路交通志》是《广东省志》的专业分志，依据广东省地方史志编纂委员会的统一安排和规定而编写。按存真求实、据事直书原则，除“概述”外，述而不论，以客观史实反映广东省公路交通的发展、成就、特点、基本经验与客观规律。

本志记述内容，包括未有公路以前的陆路交通发展简况，简述近现代公路交通的滥觞源流，以“概述”和“大事记”为经，略古详今，重点反映中华人民共和国建立后公路建设与汽车运输史实。

广东省行政区划，历年颇多变化，各地、市、县公路交通机构随着变更，各单位名称、管理范围、经营线路和组织编制相应屡作修改，本志一概略而不记。所列县区，皆以所记事项之年区划为准。

本志记述公路交通，一般只编写城市与城市之间的公路、桥梁、公路运输有关资料；乡间牛车大道及桥梁不予记述；部分略述与公路交通关系密切的城市路桥及汽车运输。至于市、县、镇市政部门管辖的城市道路建设、公共汽车和电车等市内交通，概予省略。

各种公路交通技术业务简称或专用名词，如“大桥”、“特大桥梁”、“汽10”等，都在第一次使用时加以注释，以后从略。

“民间运输”一词，是沿用历史上惯称。“民间运输管理局”则是1963年至1980年省交通厅和各地区原有行政机构。虽然民间运输长期以人力畜力搬运装卸短途运输为主，但50—60年代已逐渐使用机动装卸运输工具，1980年省政府才通告改称为集体所有制运输企业，简称“二运”。本志因此仍设“民间运输”一章。

本志对公路渡口的记述，只限于渡运汽车的码头渡口，一般内河航运码头及只载行人的横水渡口（后者在古、近代被认为陆上交通的组成部分），本志不予收编。

公路长度，由于改弯降坡和单边加宽等原因，使历次按道路中线测量长度略有差异；桥梁设计与竣工长度，少数也有万分之几误差，本志一般采用末次测量与竣工数字。

刘 陶 刘斯奋 刘傅海 陈功绵 陈遐瓚 李纯昆 李俊权 李修宏
吴群继 杨开茂 林华景 林登云 郑泽才 张经炜 张振宇 柯义林
胡守为 唐 森 侯国隆 高傅铿 梁 木 梁 钊 鲁 阳 曾近义
廖鸿兴 翟锦云

办公室主任：黄勋拔（兼）

主 编：卢瑞华

副主编：黄勋拔（常务） 侯国隆

《广东省志》审查委员会

主 任：邱长云

副主任：卢 荻 黄勋拔

委 员（按姓氏笔划为序）：

陈胜彝 吴群继 周 川 张江明 柯义林 侯国隆 梁 钊
曾牧野 鲁 阳

广东省地方史志办公室编审人员：侯国隆 侯月祥 陈燕华 杨 波

《广东省志·公路交通志》编审委员会

主 任：孙民权

副主任：陈光华 李煌生 谢瑞振 翁绍炼 吴嘉启

委 员（按姓氏笔划为序）：

丁铁葵 李少峰 吴四端 陈连生 岑炳尧 张省忠 郑木钦 郑玉书
郑启瑞 林永祥 周 佳 徐一宁 凌子如 黄良然

《广东省志·公路交通志》编写人员

主 编：林一叶

编写人员（按姓氏笔划为序）：

于载讷 邓敬寰 边信旺 朱东长 李启智 陈 洵 林一叶 林其祥
郑木钦 黄伯坤

前 言

编修地方志在中国已有两千多年的历史，是中华民族优良的文化传统。从东汉起，今广东地区便有地方志一类的书出现，宋以前可考者有101种。广东专修地方志书起自宋代。元代有14种，明代有224种，清代有370多种，民国时期有49种。《广东通志》的编修自明代起，曾纂修过8次。现存《广东通志》6部，其中明代3部，清代3部。最后一部为清道光二年（1822年）阮元主修。民国时期曾两次编修省通志，皆有始无终，只留下“未成稿”，没有印刷发行。

中华人民共和国成立后，共产党和人民政府十分重视修志工作。1950年以后，广东各地有关部门重视旧志书征集、整理和新志书的编修工作。1958年冬至1963年，广东68个县（市），先后有48个县（市）成立了修志机构，组织编修新志书，有17部县（市）志写成初稿，其中有的已在内部发行。1959年，由广东省委宣传部组织编修了一部《伟大祖国的广东》（初稿）。在“左”倾错误的干扰下，广东各地修志工作受到不同程度的影响，不久半途而废。

1979年，斗门县率先重修县志，并于1980年内部出版了《斗门县志》。接着，琼海县、临高县、龙门县、连县、新兴县等也较早地开展了修志工作。

80年代，国家把编纂地方志列为哲学、社会科学的重要工程，1983年4月成立了中国地方志指导小组；国务院把编修社会主义新方志的工作正式纳入各级人民政府的工作。1984年3月17日，中共广东省委、省人民政府决定成立广东省地方志编纂委员会（1992年3月改称广东省地方史志编纂委员会），下设办公室，负责组织《广东省志》、《当代中国的广东》（全书118万字，已于1991年12月出版发行）的编纂和对全省编修新地方志进行规划、指导、审查及出版工作。1984年12月17日，省委办公厅、省政府办公厅发出《通知》，对编修《广东省志》的指导思想、原则及修志机构设

置、人员配备作了相应的规定，并对各分志的编修进行分工。自此，省直单位、大专院校、中央驻穗单位及省军区共 110 多个单位开始了编修《广东省志》各分志的工作。

按规划，《广东省志》由概述、大事记、专业分志和附录组成，共 2000 万字左右，各分志单独出版。全书以建国后的历史与现状为主体内容，特别是充分反映改革开放后广东的新面貌。这是一部卷帙浩繁的地情资料著作，是认识广东、建设广东的不可缺少的参考材料，也是进行省情教育、爱乡爱国教育的一部生动翔实的教材。

《广东省志》各分志从 1993 年开始陆续出版问世。这是广东文化建设中的一件大事，是广东社会主义精神文明建设的硕果。广东是祖国的南大门，是一个很有特色的省份。改革开放以后，广东省的经济建设取得辉煌的成就，举世瞩目。《广东省志》出版后，将服务当代，惠及后世，意义深远。《广东省志》得以陆续出版，离不开有关编修单位党委、领导的关心和支持，离不开全体方志工作者的不懈努力；祖籍广东的侨胞、港澳台同胞在提供资料等方面也给予不少帮助，谨此致谢。

广东省地方史志编纂委员会
1992 年 10 月

凡 例

一、本志以马克思主义、毛泽东思想为指南，坚持辩证唯物主义和历史唯物主义，全面系统地记述广东的自然与社会的历史与现状。

二、本志记事，上起事物在本省的发端，下限断至1987年。个别分志因情况特殊，下限适当下延。本志本着“详今略古”的原则，重点记述1949年10月中华人民共和国成立以后的史实。

三、本志叙事区域范围，以1987年广东省行政区划为准，包括原来的海南行政区，以及其他在此之前属于广东的行政区域。

四、本志设《概述》、《大事记》、各分志及《附录》，均一级平行排列，有关图表、照片、附录归列各分志之中。各分志横排门类，纵述史实。全书除引用原文外，均以第三人称记述。文体采用现代汉语（语体文）、记叙体。

五、本志设一《人物志》，各分志不再设人物专章（《华侨志》除外）。人物立传按照“生不立传”的原则处理。

六、本志设一全省《大事记》，所载内容，是指在本省历史上发生的政治、经济、文化、科技、军事以及自然等方面的重大事件。记述采用编年体，辅以纪事本末体。各分志根据各自需要决定是否设立《大事记》。

七、本志记述历史朝代、机构、官职、地名、人名，均依当时称谓。历史纪年加注公元纪年；外国人名第一次出现时括注其外文原名；地名除经国务院和地方政府正式命名或更名外，一律沿用历史或习惯称谓，必要时加注今名；科技术语、名词、名称，一律采用中文名称；机构名一般以印鉴为准。文中所用“建国前”、“建国后”，系指中华人民共和国成立前、后。

八、本志各项数据一般采用省统计局公布的数字。省统计局缺乏的，采用主管部门或主办单位正式提供的数字。数字书写按国家语言文字工作委员会等7个部门1987年2月起试行的《关于出版物上数字用法的试行规定》执行；计量单位按国务院1984年2月27日颁布的《中华人民共和国法定计量单位》执行。记述历史事件中的计量时，仍按当时使用的旧计量单位记

载。

九、书中字体，除必要时使用繁体字外，一律用国务院 1956 年公布的《汉字简化方案》中的简化字和 1964 年批准的《简化字总表》。

十、本志中的简称均在第一次使用全称时予以注明。志中凡简称“党的”均指中国共产党，凡称省委、地委、县委、区委的，均指中国共产党的地方组织。

十一、各分志需要独自说明的事项，均在各分志的《出版说明》、《编后记》中记述。

十二、本志注释采用在当页下面编码脚注的方式，不编通码。

目 录

概 述	1		
大事记	10		
第一章 建国前陆上交通	31		
第一节 古代交通概况	31		
一、道路开辟与驿传设立	31		
二、交通管理与劳役	36		
第二节 民国时期公路交通	38		
一、公路建设	38		
二、汽车运输	45		
三、民间运输	52		
第二章 公路管理机构	55		
第一节 民国时期机构沿革	55		
第二节 建国后机构沿革	56		
一、军管会交管会	56		
二、广东省交通厅	58		
第三章 公路建制沿革	65		
第一节 民国时期公路建制	65		
第二节 建国后公路建制	66		
一、公路管理机构	66		
二、公路建设临时机构	67		
第四章 公路建设	69		
		第一节 国道公路网	69
		第二节 省道干线公路网	74
		第三节 县道干线公路	81
		第四节 专业公路	91
		一、林业公路	91
		二、矿山公路	93
		三、旅游公路	94
		第五节 特殊地区公路	95
		一、侨乡公路	95
		二、老区公路	97
		三、少数民族地区公路	99
		四、海岛公路	100
		第六节 高速公路与高等级公路	102
		一、广佛高速公路	102
		二、广州环城高速公路	104
		三、广深高速公路	104
		四、广（州）清（远）一级汽车 专用公路	105
		五、广（州）清（远）一级汽车 专用公路龙狮公路	106
		第七节 援外公路、桥梁工程 ..	106
		一、援建赞比亚共和国塞伦杰 —曼萨公路	106
		二、援建越南芒街市哥龙河大桥 ..	107

第五章 投资与机制	108	第三节 管理工作	118
第一节 国家统筹公路建设资金	108	第四节 线路标准	118
第二节 改革开放 多渠道集资	108	第五节 路基工程	119
第三节 探索市场经济体制	109	第六节 路面工程	120
一、公路产权公司化	109	第八章 公路养护	121
二、旧公路折价入股	109	第一节 养路方针政策	121
三、建立综合偿还外资机制	110	一、线路养护划分	121
四、组建股份有限公司	110	二、各时期方针政策	121
五、将政策性资金用活用好	110	三、公路养护方式	123
六、组建合作公司	110	第二节 公路养护管理	123
七、重点扶持山区公路建设	111	一、计划管理	123
第四节 建立适应市场经济机制	111	二、技术管理	123
一、改革投资体制	111	三、财务和机料管理	123
二、改革交通建设体制	111	四、路政管理	124
三、坚持“以路养路”、“以桥 养桥”	112	五、公路绿化管理	124
四、建立适应市场经济经营 管理机制	112	六、公路渡口管理	124
第六节 管理工作	115	七、劳动管理	125
第六节 管理工作	115	第三节 公路养护技术措施	125
第七节 生产与设备	117	第四节 筑路、养路机械	126
第八节 生产与设备	117	第五节 公路附属工业	127
第九节 生产与设备	117	第六节 养路费征收	127
第十章 生产与设备	117	第九章 桥梁、隧道工程	130
第十一章 生产与设备	117	第一节 公路桥梁	130
第十二章 生产与设备	117	一、桥梁荷载、宽度标准	130
第十三章 生产与设备	117	二、桥梁结构与桥跨	131
第十四章 生产与设备	117	三、各类型桥梁主要状况	131
第十五章 生产与设备	117	四、桥梁下部构造与基础	133
第十六章 生产与设备	117	第二节 木 桥	136
第十七章 生产与设备	117	一、尤鱼头大桥	137
第十八章 生产与设备	117	二、公子渡大桥	137
第十九章 生产与设备	117	三、温泉木桁大桥	138
第二十章 生产与设备	117	四、怀城大桥	138
第二十一章 生产与设备	117	第三节 拱 桥	139
第二十二章 生产与设备	117		

一、江门市蓬江大桥	139	八、高明西江大桥	161
二、公子渡大桥	139	九、广州海印大桥	162
三、英德人民大桥	140	十、南海西樵大桥	163
四、河源东江大桥	140	十一、潮州市韩江大桥	165
五、澜石大桥	141	第八节 涵 洞	173
六、水口大桥	141	第九节 隧 道	173
七、江南大桥	142	一、金盘岭隧道	174
八、流溪河大桥	142	二、高洞隧道	175
九、五华水寨大桥	143	三、高山隧道	175
第四节 钢筋混凝土桥与预应力		四、大宝山隧道	176
混凝土桥	143	五、深圳市梧桐山隧道	176
一、圆墩大桥	143	六、珠海市板樟山隧道	177
二、曲江大桥	144	七、六甲明洞	177
三、番禺下横沥大桥	144	第十章 渡 口	179
四、西溪大桥	145	第一节 渡口码头	180
五、韶关西河大桥	145	第二节 渡车船	181
六、容奇大桥	146	第十一章 公路科学研究	182
七、西南大桥	146	第一节 机构沿革	182
八、化州大桥	147	第二节 队伍建设与生产组织	183
第五节 钢 桥	147	第三节 科研设备与管理	184
一、开平齐塘合山大桥	147	第四节 主要科研成果	185
二、北江马房公铁两用大桥	148	第十二章 省属专业汽车运输	187
第六节 立体交叉桥	149	第一节 企业机构沿革	187
一、广州市区庄立交桥	149	第二节 旅客运输	190
二、广州市中山大道黄埔立交、		一、线路班次	190
员村立交桥	149	二、汽车站点	191
三、广州大道天河互通式立交桥	151	三、联合运输	193
四、广佛高速公路立交桥	151	四、季节性客运	197
第七节 重大特大桥梁	155	第三节 货物运输	198
一、洛溪大桥	155	一、批量运输	198
二、九江大桥	156		
三、外海大桥	157		
四、清远北江大桥	158		
五、坪梅大桥	159		
六、西安亭大桥	160		
七、惠州东江二桥	160		

二、重点运输	200	第二节 涉外运输	235
三、零担运输	204	一、岐关车路公司	236
第四节 企业管理	206	二、粤港汽车运输联营有限公司	237
一、营运管理	206	三、威盛运输企业有限公司	237
二、计划管理	210	四、开拓、承包与出入境运输	238
三、质量管理	211	第十五章 民间运输业	240
四、财务管理	213	第一节 机构沿革	240
五、技术管理	214	第二节 运输工具	240
第五节 汽车运输三大改革	216	第三节 技术改造	243
一、双班作业	216	第四节 社会主义改造	247
二、拖挂运输	216	第五节 行业经营管理	248
三、总成互换	217	第十六章 公路运输全行业管理	255
第六节 企业整顿	217	第一节 行业管理机构	255
一、整顿领导班子	217	第二节 汽车运输业社会主义改造	256
二、改革运输经营结构	218	一、组织汽车运输业联营	256
三、更新车辆设备	218	二、社会主义改造	257
第七节 承包经营责任制	219	第三节 运输市场管理	262
第十三章 地、市、县专业汽车 运输	222	一、机关企(事)业单位汽车 管理	262
第一节 管理体制	222	二、民间运输市场管理	263
一、地、县管理体制	222	三、整顿与治理	265
二、省辖市管理体制	222	第四节 运价管理与改革	268
第二节 客货运输	223	一、支农物资优待运价	269
一、地、市、县客货运输	223	二、调整大型客车运价结构	269
二、广州市汽车运输	225	三、调整汽车货运运价	269
三、市、县专业公路集装箱运输	229	四、下放装卸、搬运运价管理 权限	270
第十四章 机关、企业和涉外运输	232	第十七章 公路运输工业	272
第一节 机关、企业运输	232		
一、机关、企业运输的发展	232		
二、车况及分布	233		
三、运输市场	235		

第一节 保修机构	272	第五节 交通事故处理	298
第二节 保 养	274	第十九章 公路交通职工队伍	
第三节 修 理	275	与教育	301
第四节 制配与制造	277	第一节 职工队伍	301
一、自制配件	277	一、职工组成	301
二、挂车制造	280	二、工资福利	302
三、机具、机床制造	280	第二节 教育与培训	305
四、轮胎翻新	282	一、业余教育	305
五、车辆改造	283	二、专业教育	307
六、客货汽车制造	285	三、技术业务培训	309
第十八章 交通监理	288	附录：广东省交通综述	312
第一节 机构沿革	288	编后记	317
第二节 交通安全管理法规	290	英文目录	319
一、车辆管理	290		
二、驾驶员管理	293		
第三节 工作装备	297		
第四节 宣传教育	297		

概 述

一、广东省公路交通发展概况

广东省在旧石器时代中期，已有人类生活于陆上。随着生活、采集、狩猎和迁徙的需要，产生小群体的原始交通运输行为。商周之际，与岭北湘赣等地的来往逐渐增加，秦汉以后日益频繁。秦始皇三十三年（公元前 214 年）平定南越以后，广东从粤北地区开始逐渐建立驿运组织。清光绪十二年（公元 1886 年），粤督张之洞主持在广州天字码头首建长达 120 丈马路。1910 年已有汽车进口，1914 年广州湾（湛江市）开始行驶营运汽车，1916 年广州出现出租小汽车。

近代公路运输始于 1919 年，先后筑成官办的琼山至海口（长 3.5 公里）及惠阳至平山（长 37.5 公里）公路，随即通行商办载客汽车。当时全省陆上货物运输和旅客交往，除铁路之外，全靠人力、畜力车辆和肩背挑抬，运输工具千余年间变化不大。

中华民国初期，广东境内各派系军阀出于军事需要，设立军路处、军路局，借口建设公路，敲诈鱼肉百姓，修建数百公里沙土大道，路窄质差，无路基路面，晴通雨阻。1920 年军路处改为公路处，开始鼓励商民集资修建公路和兴办汽车运输，官办民办公路都由商办行车公司承包营运。

国民政府 1925 年建立后，命令各县加紧修筑公路，10 年间公路建设发展较快。抗日战争爆发时，全省已建公路 538 条 14518 公里，其中 82% 属商民及华侨集资修筑和经营管理。全省公路桥梁 1103 座，总长 22635 米。

1938 年秋日军侵略广州一带，为防日军继续深入各地，广东省政府先后两次下令各县破坏公路 12554.6 公里，只剩 2305.55 公里。次年，公路处对未沦陷区官办民办公路加以统一管理和养护，整修 12 条干线公路 1000 多公里，并设站征收民用营业汽车养路费。汪伪政权另成立伪公路处，在沦陷区修复 28 条公路 635 公里。国外战时物资，相当部分由香港经粤东粤北输往内地，汽车运输繁忙，1941 年多达 1170 辆。1941 年 12 月 25 日日军占领香港，广东省汽车运输急速减缩，人力畜力运输应运而生，营运自行车两年间增长一倍，达两万余辆。销声匿迹近半世纪的驿运恢复举办，因成本高，效率低，半年后部分停办，部分勉强维持至抗日胜利。

抗战胜利后，全省征调民工为主力，抢修公路，1945 年底修复公路 15443 公里，质量很差，只有 3425.7 公里可以通行汽车。1946 年全国汽车一律改为靠右行驶。交通

部将全国公路划分为国道、省道和县道。1948年底全省通车里程7433.69公里，152家民营公司在189条线路上经营运输。1949年10月广东省大部分解放时，可以通车沙土公路仅剩2523公里；民用汽车4234辆，多属10年以上美日欧残旧客货汽车。

广州解放后7天（1949年10月21日），广州市军事管制委员会交通接管委员会公路处，接管国民政府公路交通管理机构和公营运输企业，组织公路职工及沿线民兵、群众抢修公路、桥梁。1950年1月成立广东省交通厅，领导组织修复公路和支前运输（发动百辆汽车抢运军用物资支援解放海南岛），统一管理，统一运价，统一全省车牌，发展汽车运输。7月，成立广东省汽车运输公司。当年民用汽车分类为私营占96.97%，国营只占3.03%。从1952年开始，国道省道归省公路部门养护；县道乡道由地方政府发动群众养护，后成立地方公路管理站。年末，全省通车公路已达8969公里。对全省私营汽车运输，通过合作联营等形式加强组织领导，实行统一运价、配载和调度。10月，国营汽车运输部门开展“安全、四定、车吨月产两千吨公里”社会主义劳动竞赛运动。1950年10月以后，由于缺乏汽油，大部分汽车改用木炭为燃料，1962年才从客车至货车逐步改燃汽油。

第一个五年计划期间，国营公路交通部门推行计划管理，计划保修制度。1956年完成对全省拥有1297辆汽车私营企业和个体户的社会主义改造，同时加强对1万多辆专业和副业自行车、6万多辆人力和畜力车的组织管理，走向合作经营。全省民用汽车5990辆，其中货车3469辆，客车2251辆，特种车270辆，另摩托车434辆。全省国道省道公路自1957年全部铺上磨耗层和保护层，全省通车公路年末达17158公里，晴雨畅通良好路面上升到90%左右。

“大跃进”期间，汽车运输企业大搞拖挂运输，支农与保钢等重点运输取得较大成绩，汽车配件与汽车制造也有较大发展。但由于超载多拉，造成汽车机件严重损耗，省属汽车运输部门货车完好率由1958年84.1%降为1961年60.5%，客车由91%降为69.9%。民间运输大搞车子化，全省各种人力畜力营运车辆由68690辆逐年减少，使用手扶拖拉机和小型汽车参加营运自此不断增多。3年间新建简易公路14321公里，路面质量很差，全省良好路面由91.6%降为73%。1961年交通厅提出两年内“公路要进，工业要进，运输要保，基建要退”的工作方针。

1962年夏，为防台湾当局窜犯，闽粤一带加强战备，广东组织支前汽车1500辆，配备供应、保修等后勤组织，平时正常营运，战时听令集合调遣。1963年全省开展整修罗定式公路活动，两年后掀起公路绿化高潮，成活路树达2175万株，绿化里程11515公里，占养护里程66.8%。全省集体运输企业经过整顿，设立民间运输总站53个，联社26个，管理站598个。汽车运输在支农转轨中增设班线365条。

1965年随着省际行政区域调整，再次将北海市和合浦、灵山、钦州、东兴等县公路、运输部门划归广西壮族自治区接管。1969年大部分机关、企事业单位的载货汽车，由省属国营运输企业接管2020辆，由于不便于各产业部门内部运输，1971年就先后发还原车属单位。1970年以后，各汽车运输企业及各产业部门，陆续进口大量货运汽车。

“文化大革命”初期，全省汽车普遍受到“造反派”借、抢、砸、打，破坏严重，

规章制度废弛，各级公路交通机构变更频繁，管理混乱。多数职工出于爱国热情和为人民服务的责任感，冒险坚持开车营运。1968年底撤销省交通厅，成立广东省交通运输公司（经过3次变更，1980年恢复省交通厅），干部76%下放“五七”干校。部分县将省养公路下放给公社管养，养路经费多被挪用，路况严重下降。1968年养路费收入2595万元，比1965年减收1188万元。1970年开始，公路交通各项经济技术指标逐步回升，1975年省汽车运输公司全员劳动生产率32422吨公里，已超历史最高水平。1976年全省公路通车里程58906公里，晴雨畅通里程42960公里，分别比1965年增长86%和101%。同年，民间运输企业已置小型机动车2927辆，运输拖拉机1974辆，畜力车即由1965年3332辆减为795辆（次年又减为299辆）。省政府于1980年将民间运输称为集体所有制运输业，简称“二运”。

中国共产党十一届三中全会以后，广东省实行特殊政策和灵活措施，1979年公路交通的改革开放在全国先行一步，公路、桥梁建设加快，10年间投资81.24亿元，相当于改革开放前30年养路费收入的6倍。1982年养路费恢复由公路部门征收。全省开展创“好路工区”“全优道班”活动，全面推行市局、工区、班组三级公路养护经济承包责任制。公路建设动员各方面力量修路建桥，多层次多渠道筹集建设资金，实行“谁建、谁用、谁受益”政策。1984年大量吸取外资，建成中堂、三洪奇、马房等9座大桥。外资参与建设特大桥梁，采用机动车过桥收费以偿还外资贷款的办法。1987年广东省第一条高速公路，广州至佛山长15.7公里路段动工建设，同时建设广州市环城高速公路一段7.3公里。此后，高速公路、高等级公路及公路大桥建设持续快速增长。

汽车运输部门进一步密切对外交往，加快深圳、珠海等地的交通设施建设，与港澳澳门外资合组运输企业，1988年统计，中外合资、中外合作经营和国营派驻港澳的汽车运输企业合计526家。港澳地区出入境汽车由改革开放前每年20万至30万车次，增至1989年435.9万车次。1980年运输市场全面开放，先货运，后客运，实行国营、集体、个体、专业、非专业、中外合资、中外合作一齐上的政策，竞争激烈，打破国营企业独家经营格局。1985年有统计的全省公路运输货运量，非专业运输部门已占72.5%，此种势头逐年增长。公路交通业务在竞争中迅速发展，服务质量不断改善。1987年省属12个汽车运输企业有服务站点8801个，农村班线1432条，6740班次，墟期7169班。12个省属地、市汽车运输公司自主权逐渐扩大，1983年实行缴纳税金以代上缴利润。地市公司对运输站、车队、广场先后逐级实施经济承包制度，续后承包到单辆汽车。根据省政府布置，全省对运输市场与汽车维修企业自1988年开始进行治理整顿。

当年，广东省集体运输企业承担全省短途物资集散运输量的70%，运输装卸工具大量现代化，1980年拥有汽车2346辆，拖拉机等机动车5877辆，各式装卸机械816台。1985年各种客货汽车5189辆。1989年据12个省辖市统计，专业运输集体企业、个体运输户，非专业运输企业所拥有的货运汽车、客车、小客车都远远超过省、市、县国有运输企业，后者的货车5440辆，占全社会总数4.15%；客车4504辆，占23.45%；小客车9152辆，占19.34%；集装箱281辆，占94.93%。

1986年11月，根据国务院决定，省交通厅将交通监理系统移交省公安厅及各市、

县公安部门接管。根据省政府的决定，从1987年11月至1988年12月，省直属15家汽车运输公司及2间汽车制配厂，全部移交各市交通局或经委接管。1990年元月，又将各市公路管理局下放各该市交通主管部门归口接管。

广东省各级地方党政领导日益加强对公路交通的领导，使其密切配合各地国民经济的建设与发展。

二、广东省公路交通建设成就

建国40年间，尤其是改革开放以后10年间，广东省公路交通建设发展迅速，成绩显著。1987年末，全省公路通车里程（含海南岛）66009.9公里，比建国初期2523公里增加25倍多。1990年全省通车总里程（海南省已于1988年成立）54671.3公里（另有林区公路管养里程7884.79公里），其中等级路37085.9公里（高通公路22.6公里，一级路106.3公里，二级路2898公里，三级路3194.6公里，四级公路31864.4公里），等外路17585.4公里。有路面里程46850.3公里，占总里程86%。公路桥梁32.9729万米/11067座（其中永久式32.7618万米/10996座，占总桥长99.4%，半永久式占0.5%，非永久式0.1%）。改革开放10年间，全省修建公路桥梁1195座，73516延米，其中特大桥梁（长度500米以上）56座，25440延米，较好地解决汽车过河摆长龙待渡的困难。1987年末，公路密度按地理面积计算，每百平方公里拥有通车公路30.7公里。全省98.8%乡镇和83.5%村落已通公路。公路养护大部分由手工操作转向半机械化和机械化施工，公路基建也由人力砌筑吊装转向机械化、电气化施工。

1988年，全省有民用机动车112.6732万辆，其中民用汽车38.4195万辆，比较建国初期分别增长265倍和75倍半。1990年两者又分别增加到155.6844万辆和40.2086万辆（另有无轨电车119辆），发展势头很猛。据14个市6335个汽车与摩托车维修户统计，按企业所有制划分，国有755户，集体1294户，个体4205户，中外合资8户。维修户分布面广，深入乡镇，户数比建国初期增加约百倍。汽车保修设备与技术力量、工艺方法变化更大，由眼测手摸转为仪表化、电气化、机械化、台架化、自动化，并具备较强的制配能力和少量汽车组装、制造能力。

根据《广东省国民经济和社会发展统计资料》记载，公路运输国营专业部门统计显示，运输四大指标的发展都很快。1950年和1988年对比，客运量由449万人增至29968万人，增长66.74倍；旅客周转量由1.7亿人公里增至160.49亿人公里，增长94.41倍；货运量由153万吨增至2054万吨，增长13.42倍；货运周转量由0.27亿吨公里增至6.56亿吨公里，增长24.3倍。1993年，客运量又增至3.5803亿人，旅客周转量203.8270亿人公里，货运量2119万吨，货运周转量8.1734亿吨公里。省汽车运输公司的全员劳动生产率，由1952年13778吨公里提高为1987年31638吨公里。据上述《统计资料》记载，1987年国营（包括小部分集体）汽车运输企业不完全统计的运输量，和全省铁路、公路、水运、航空、管道运输总量对比，客运量占3.5185亿人的81.99%，旅客周转量占255.6亿人公里的54.9%，货运量占1.7287亿吨的11.42%，

货运周转量占 1877.86 亿吨公里的 0.32%。然而，国营及集体专业营运汽车仅有 11778 辆，只为当年全省民用汽车总数 29.6081 万辆的 3.98%。尚有领取牌照的拖拉机 31.6252 万辆（大部分参加本单位或社会上货物运输），摩托车 39.0097 万辆（部分参加短途客货运输）。此外，还有数千人力、畜力车，近 2000 万辆自行车当中最少 1/4 参加乡间载货运输。所以，广东省公路交通的实际客货运输四大指标，应比上述统计数字分别高出 5—10 倍。

1987 年全省水陆运输线路总长度 65330 公里，其中公路运输 53218 公里占 81.46%，还有村间牛车与人行大道密如蛛网，公路交通与国民经济及人民生活的关系非常密切。全省人民流行一句民谣：“要想富，先修路”。珠江三角洲的公路密度和汽车数量高于其他地区，与三角洲社会总产值的发展高度、速度成正比。

广东省公路交通建设在诸多方面居于全国领先地位。

中华民国时期，广东省政府就发挥华侨与侨资企业建设家乡的积极性，大搞公路建设。1937 年，全省建成省道、县道和乡道 14518.7 公里，建成公路桥梁 22635 米/1103 座，两者长度、密度和座数都居全国首位；其中民办公路 11953 公里，更是一枝独秀，远超各省。

引用外资建设路桥，广东一马当先，1984 年利用外资建设 9 座特大桥梁，被列为广东省十大成就之一。同时在国内首创过路过桥收费以偿还外资贷款先例。1990—1993 年，已协议利用外资 300 亿元。在公路建设与管理企业化，开拓市场经济机制方面，也处于全国一马领先地位。

公路养护工作 60—80 年代初期排居全国前列（后由山东省夺魁）。自 1985 年以后，年末好路率又连续 5 年居全国前列。

1990 年建成深圳市梧桐山公路隧道，全长 2322 米，当时在全国属长度最长，标准最高，设备齐全，自动化程度最高。

1994 年建成广州至深圳高速公路其中高架桥全长 41.86 公里冠于全国。1992 年动工建设的虎门公路大桥，通航净高 60 米，列全国榜首。汕头海湾公路大桥全长（包引桥）2370 米，为预应力钢筋混凝土加劲箱梁结构，墩距 452 米，长于世界现有同类型桥墩距。

1993 年公路里程 67554 公里（1994 年 72554 公里），居全国各省、区第二位（四川省 9.9 万公里，居第一位，其全省土地面积为广东省的 310%）；水泥路 9500 公里，居第一位；1994 年公路密度 40.7 公里/百平方公里，已连续几年居第一位；已通车乡镇 99.9%，管理区（行政村）89.8%，也是高于各省区。1993 年底，公路桥樑 13503 座/416520 延米，也排各省区前列。由于国际通用大类桥型结构广东都有，被国内外专家誉为“桥梁博物馆”。

汽车运输的经营管理部分项目也在全国居先。

抗日战争爆发时，全省民用汽车 4094 辆，仅次于上海市。80 年代改革开放后，汽车运输发展加速。1985 年，各类汽车 25.3208 万辆。自此以后，汽车数量历年都踞全国首席，1992 年 60.67 万辆，比排列第二位的山东省多 10.11 万辆。

1958年，省属广州汽车运输公司修理厂，装制身长18.11米的通道式（铰接式）大客车，为全国首创。

1979年，广州市交通局与香港华商合作经营100辆白云出租小客车，全国首创无线电调度，扬手即停，日夜服务，凭表计费，司机承包营运。

民国16年（1927年），经澳门政府同意，岐关车路公司营运汽车由中山县石岐镇来往澳门，是中国第一家法定跨境公路运输企业。1979年10月省政府批准，1980年5月1日省交通厅与香港英之杰公司、招商局合资正式组建全国首家涉外汽车运输公司，经营粤港之间客货运输。1988年，省及深圳市政府与港英政府议准中方300辆营运汽车可以直达香港，并成立华港运输企业有限公司等，则是建国后首家。

1987年，省属汽车运输公司首先开办数百公里以上的长途跨省汽车客运业务。

广东省涉外公路运输量长期高于各省区。1991年，进出深圳市和珠海市口岸，来往香港、澳门的大中小客货汽车615万车次，并逐年增加。

1992年省、市国有营运汽车的运输量，在市场经济的激烈竞争中，升居全国首席：公路旅客周转量384亿人公里（第二位河南省236.8亿人公里）；货运量7.6亿吨（第二位辽宁省5.63亿吨）；货运周转量431.6亿吨公里（第二位河北省300.6亿吨公里）。

三、广东省公路交通的特点与经验

交通运输是城乡物资交流，工农业生产互通联系，商品交换流通，文化沟通交流，人民旅行交往，军队转移调动必不可少的中间环节。公路交通建设与运能、质量、效率，直接影响国民经济的发展；公路交通的繁荣衰萎，又受国民经济、人民生活、政治局势、政策方略及科学技术水平的制约。广东省公路交通于建国前30多年间的盛衰演变和建国后40多年间的发展史实，充分说明这一基本规律。

广东省公路交通和各省市区互相对比，有着一些特点，既有优势，也有劣势，含有历史、人文、地理等因素。

（1）从隋唐以后，广州长期是海外贸易的重要港口，粤、赣、湘、桂等地外贸物资的主要集散点。唐朝安史之乱（755年）后，广州即成海上丝绸之路起点，唐僖宗时（874—888年），广州已是“外商云集”。清末容闳记载：“湘潭与广州之间，商务异常繁盛，肩挑背负过南风岭者不下十万人”。陆上交通久已发达兴旺，这是地理上的优势。

（2）广东地邻港澳，涉外运输比较昌盛。1993年末，“三资”（外资、中外合资、中外合作）汽车运输企业2300家，客货汽车15169辆；“三资”及“三来一补”（来料加工、来料装配、来样加工、补偿贸易）汽车保修企业3万多家（户）。港澳涉外货物运输以公路为主，年度出入口货运千余万吨，在全国跨境公路线路中，广东藉此得以独占鳌头。

（3）广东境内江河纵横交错，大小河流逾千条，公路交通到处受阻隔。建国初期公路渡口100处，并随公路增建而增设。形势需要不断加大改渡为桥力度，1990年末，全省已建公路桥梁32.9729万米/11067座，长度密度冠于各省、区，使劣势变成优势。