

澳	門
經	濟
年	鑑

華僑報

ANUÁRIO ECONÓMICO DE MACAU
ALMANAC OF MACAU'S ECONOMY

1983

澳門經濟年鑑

華僑報

ANUÁRIO ECONÓMICO DE MACAU
ALMANAC OF MACAU'S ECONOMY

1983

黃漢強 主編



第 8 章

交 通

- 第一節 概 述
- 第二節 陸上運輸
- 第三節 水上運輸
- 第四節 郵務電訊
- 第五節 主要行業
- 第六節 交通、電訊法規

章 末 交通商號名錄

概

述



歷史

澳門位於珠江三角洲邊緣，面向海洋，面積細小，資源貧缺，初時土地荒蕪一片，人烟稀落，所以有今日的發展和繁榮，全賴對外交通的推進。可以說，澳門因對外交通而開埠，因對外交通而發展而繁榮。反過來，隨着社會經濟的繁榮和發展，對交通提出更多更高的要求。

交通，包括運輸和郵電通訊兩大部門。對於澳門來說，它是社會經濟的生命綫。

澳門對外交通，一是同北面祖國大陸的聯系，一是面向海洋同世界各地的往來。

回顧歷史，古澳門本來就是被國家指定為外國商船的泊口，葡萄牙是用遠洋帆船打開澳門通向中國內地、聯系歐亞的大門的。那時候，澳門的對外交通在全國手屈一指，交通工具全是木帆船，當時澳門的造船業也因此名聞遐邇。但是，隨着交通工具的進步，木船變成遠洋鐵輪，人力變為機動，在此情況下，日益淤淺的澳門內港水道，就成為對外交通的不可逾越的障礙，尤其1842年鴉片戰爭以後，香港異軍突起，它以適中的地理位置和優良的港口，獨佔對外交通優勢，澳門同世界各地聯系也要依賴香港，澳門經濟的發展從此受阻，加上其他一些社會原因而陷於長期停滯。

六十年代開始，在香港經濟迅速發展的影響之下，澳門政府採取比較進取的經濟政策，注意吸收外來投資，而且對澳門的對外交通亦加強注意，港澳之間的客運由於澳門旅遊娛樂有限公司承擔責任而出現新的局面，進入七十年代後期，適應澳門經濟發展的要求，澳門對外交通有更大進步。與此同時，市內交通亦相應發展起來。

現狀

今天，來往港澳的運輸工具有世界上最快速的波音噴射船12艘，水翼船11艘（包括三艘雙體水翼船）以及大客輪3艘。在貨運方面，有6艘躉船，3艘鐵船和16艘機動木船。來往內河航道的有兩艘客船、多艘貨船以及大批其他船艇。此外，還有4艘燃料補給運輸船。

今天，澳門同內地的運輸聯系除了有車船往來珠海、中山、廣州、江門等珠江三角洲一帶地區外，還開始同上海有直接的貨輪運輸。

1982年底，全澳機動車29,433輛，包括重型汽車、輕型汽車，以及各種型號的電單車。此外，全澳還有

交通

20,076輛單車和400多輛三輪車。汽車密度每公里道路218輛。

至於電話電訊系統,1982年底,全澳已安裝電話15,955具,電訊機268台,國際綫路近170條。同世界各地均有電報聯系。

在社會運輸方面,最近一二十年,無論是客運和貨運都有很大的增長。特別是在1975年以來的幾年間。

從1961年到1981年所有進出澳門的貨運量從239,369公噸增加到1,595,395公噸,二十年增加了566.50%,平均每年遞增9.9%。1982年又比1981年增加10.80%,達到1,767,835公噸,其中從1974年到1982年的八年間,增加了234.65%,平均每年以16.3%的速度遞增。1974年的貨運量是528,257公噸。

從1961年到1981年,進出澳門的客運量,由1,464,411人次增至9,414,534人次,廿一年增加了542.88%,平均每年遞增9.8%。1982年又比1981年增加5.64%達到9,945,713人次,其中從1977年到1982年五年內,增加78.50%,平均每年遞增12.3%。1977年的客運量為5,571,832人次。

從1970年到1982年,澳門發電報普通電報由40,541次增加到109,814次,增加了170.87%,從1975年到1982年,收發專綫電報(Telex),由13,012次增加到327,119次,增加了14.14倍;長途電話發展由587,563次增加到2,335,540次,增加了297.50%。至於用戶電話數量,1970年只有5,366具,1982年增加到15,955具,增加了197.34%。信件方面,到1982年的近五年內,平均每年收發信件500萬件,每年以3%-4%的速度遞增。

前景

澳門對外交通近幾年來雖有很大的發展,但仍然受到地理條件很大的限制。社會逾向前邁進,此種限制愈加成為經濟發展的巨大障礙。今天,如何打破此種限制、改善對外交通條件,成為澳門社會繁榮的關鍵之一,澳門政府致力於此。主要有四項計劃:

第一、重建內港。從媽閣至林茂塘接近1.5公里長的海岸有30多個木結構碼頭,按照統一規劃重建。此項工程正在進行中。

第二、建設深水港。澳門政府於1982年

10月11日,同法國SOGREAH集團簽訂一項協定,由該集團負責研究路環九澳興建深水港在技術上及經濟上的可行性。在技術上包括濬河、填海、防波堤、海運計劃、海港基本建設及附屬設備等;在經濟上包括興建深水港的費用分析、對澳門發展的影響、投資的步驟、每年的經營費用、收入及利潤等。研究費用為260萬元,要在1983年8月15日前全部完成此項研究。

該顧問集團除法國SOGREAH公司外,還包括葡國海港設備顧問公司(CONSULMAR),法國馬賽海港公司(PAM),以及中國ZHENHUA工程有限公司。

第三、興建國際機場。澳門政府於1982年6月19日,同西德Flughafen Frankfurt Main AG-Airconsult (FAG)顧問集團簽訂合約,研究在澳門興建國際機場的可行性。合約規定研究報告於合約生效之日起計14個月內完成,研究費用為2,475,831西德馬克(當時折合澳門幣約615萬元),分五年支付。倘若在預定期內未能完成研究報告,顧問集團將被罰款,以延誤每一個星期計,首15天罰款為承投價1%,其後每15天增加1%,到5%止。

FAG集團將研究工作分交下列公司進行:
C.A.A.C(中國民航局)負責協調同中國方面有關工作;

Strabag Bar, AG, 負責研究投資費用;
H.L.T負責研究工業發展問題;

Consulplano(葡國公司),負責研究城市及工業區整理計劃;

Lufthansa(法國航空公司),負責研究一般空運市場問題;

FAG集團負責協調各項研究工作,同時對空運服務作出預算,研究經營費用,對機場設備作出經濟分析及全部工程作財政分析。

第四、改善同中國內地的交通聯系,包括公路聯系和電訊聯系。其中之一是支持澳門商人投資修建廣珠(廣州-珠海)公路上的四座大橋,即沙口、細滘、容奇和三洪奇等四個渡口的公路大橋。目前工程進行順利,計劃在1984年9月全部落成通車。屆時,澳門至廣州公路通暢無阻,將不受過渡之苦。

如果上述四項計劃都能實現,澳門對外交通便完全改觀,澳門經濟也會隨之更迅速地改變面貌。

陸 上 運 輸



澳門陸上運輸包括兩方面：對外公路運輸和市內運輸。

對外公路運輸

澳門是個半島，在關閘處與大陸相連，因此，對外公路運輸實際上是澳門同珠江三角洲的陸路聯系，而溝通這一聯系的只有一條公路，即慣稱岐關公路，由關閘至石岐，全長 60 公里，後來又伸延至廣州。由關閘拱北，中經前山、石岐、小欖沙口、桂洲、容奇、大良、陳村、平洲而達廣州白鶴洞，全長 137 公里。這是澳門唯一的對外陸路運輸綫，目前在這條公路上經營澳門對外運輸，以岐關車路公司為主。岐關車服務始於 50 年前。

以下是 1975 年以來出入關閘的汽車統計
(單位：車次)：

年 份	入 境	出 境
1975	36,036	35,962
1976	34,633	34,710
1977	33,408	33,712
1978	35,854	35,881
1979	45,855	45,741
1980	48,338	48,359
1981	41,213	41,321
1982		

1982 年，持有內地牌照的澳門汽車或者持有澳門車牌照的內地汽車，而經常出入關閘者，大約 800 輛左右，其中持有“粵珠”車牌的澳門汽車大約有 600 輛。

客運

隨着內地政策的開放，以及華僑和港澳政策的落實，澳門同胞及經澳門回鄉探親旅遊的香港同胞及海外華僑日益增多，到珠海、中山一帶旅遊的外國遊客亦逐年增加。下面是 1971 年以來經關閘出入境的旅客統計（單位：人次）

年 份	經關閘出入 境人次數	同上年比 較增減%
1971	282,671	
1972	399,190	+ 41.22
1973	450,790	+ 12.93

交 通

1974	435,240	- 3.45
1975	382,970	-12.01
1976	370,549	+ 3.24
1977	378,776	- 2.22
1978	449,809	+18.75
1979	861,392	+91.50
1980	1,273,163	+47.80
1981	1,979,623	+55.49
1982	1,752,340	-11.48

澳門對外陸路客運因經關閘出入境旅客的增加而增加，特別1978年以後的幾年間，更是大幅增長，僱客汽車來往更加頻密，尤以1980年為最。以下是出入關閘僱客車輛的車次統計（單位：車次）

年 份	輕型客車	重型客車
1977	4,442	33,703
1980	8,043	60,805
1981	6,905	52,387

現在澳門經營岐關公路的客運服務，除了原有的澳門岐關車路公司外，還有澳門中國旅行社、澳門珠江旅遊有限公司、澳門珠海小汽車出租公司、澳門珠海石景山旅遊中心、珠海賓館等多家旅遊機構，不僅汽車數量增多，而且汽車設備也講究豪華舒適，每天都有豪華冷氣班車由澳門開往香洲、中山溫泉、石岐、小欖、大良、廣州、西樵、肇慶、新會、單水口、長沙等地。

貨運

澳門的對外陸路貨運，也由於中國對外貿易的發展，特別是珠海特區的興起以及同澳門經濟聯系的加強，近幾年出入關閘的重型載貨車，每年都在2萬輛次以上，如果以每車次平均載貨2.5公噸，則一年陸路貨運量便超過50,000公噸。例如經關閘出入境的重型貨車，1980年27,849車次，1981年23,242車次。從內地經公路運進澳門的，主要是一鮮活食品如蔬菜、塘魚、三鳥及豬隻等，還有一些需要冷藏的急凍食品，建築用的沙石及陶瓷工業用的瓷土，這些物品都是澳門附近地區所產。至於從澳門經公路運入內地的貨品，以布料及其他紡織原料為主，其餘有五金、電子配件、紙

張、化工原料以及廢舊物資，還有一些運到附近地區加工的原材料。

經營澳門與內地的公路貨運的，長期以來都是國產商品在澳門總代理公司的及附近地區外貿部門的車隊。從1980年開始，澳門商人也插手經營，成立首家由澳門商人同國內外貿單位合作的貨運公司，1981年起，珠海特准給澳門個別營業貨車發牌，備貨來往澳門與珠海之間。

區內運輸

七十年代以前，澳門地區運輸受海水分隔。六十年代末期和七十年代初，連接路環—氹仔的連貫公路以及連接澳門—氹仔的跨海大橋相繼完成通車，澳門—氹仔—路環三地的道路連成一片，澳門區內運輸跨進新的歷史時期。

路氹連貫公路建於六十年代，1968年6月開幕，1969年秋正式通車。全長2,225米，高出水平綫5米，路面濶9米，其中車道濶7米，兩邊行人道各濶1米。全部費用600多萬元。

澳氹跨海大橋，全長2,569.8米，濶9.2米，其中車道濶7.2米，兩邊行人道各濶80厘米，由六個橋臺支托，每個橋臺深入水底100呎，大橋承擔力超過4,000公噸，即使重達36噸的世界上最大的貨卡車對開往來，亦毫無危險。橋面最高點離水面27—30米，港澳客輪可以在橋下面通暢無阻。大橋由葡國工程師賈多素設計，於1969年12月31日批投，於1970年6月18日正式開始動工，1974年10月5日通車。建築費用最初批投時是14,823,395元，在建設過程中由於增加了補充工程，最後核算全部工程開支達43,325,017.24元。由澳門政府投資，比原來的投標價高出兩倍左右，工程進度比原定1972年底完成的計劃遲了兩年半。

澳門同離島連成一氣，無異於把澳門面積擴大了兩倍。因此澳門區內的道路網也隨之擴大，尤其是1975年以後，澳門政府在路環和氹仔加緊修路，例如1976年修路13,032米，全部是在路氹兩地，其中路環6,462米，氹仔6,570米。

根據澳門統計廳的統計，全澳（包括路環和氹仔）馬路（行車道路，寬度7米或以上，下同）總長度，1970年為30,000米，其後三

年這個數字不變，沒有新道路加入，1974年大橋通車增加了大約3,000多米。以後各年建成的新馬路：1975年640米；1976年632.3米；1977年674.07米，1978年460米，1979年2,287米，1980年6,032米，從1974年到1980年總共建成的新馬路13,725.37米，至此全澳馬路總長43,725.37米，1981年和1982年新馬路繼續增加，使全澳馬路增加到大約45,000米左右。又根據交通管理部門的公佈，1982年全澳馬路長度為90,000米。

車輛

在車輛方面，澳門機動車（包括各種輕型、重型汽車及輕型、重型電單車）增長十分迅速，從1970年到1975年增加了1倍以上，從1975年到1982年又增加了74%。從1970年到1982年的12年間，總共增加了251.6%，平均每年以11%的速度遞增。情況如下：

（單位：輛）

年 份	數 量	其中汽車數
1970	8,372	3,908
1975	16,928	8,095
1976	18,174	9,035
1977	18,893	9,690
1978	20,443	11,092
1979	22,285	12,946
1980	24,937	15,807
1981	27,425	17,963
1982	29,440	19,622

上述統計是截止每年12月底行駛的車輛數量。在各年車輛數量的增長中，差不多全部是汽車的增長，特別是從1977年到1982年間，汽車每年平均增加將近2,000輛。至於電單車，長期停留在9,000輛的水平，在最近的五年內，從1977年的9,196輛增加到1982年的9,811輛，只增加了615輛，平均每年僅增123輛。

由於車輛增加，道路的车辆密度大為提高，如果以90公里行車道路計算，機動車輛密度為每公里道路327輛，其中汽車密度為218輛。通常停放一輛輕型汽車大約需5米長的道路（以單綫行車計算·下同），每公里道路最多可容許200輛輕型汽車使用；而重型汽車例如貨

車、巴士、貨櫃車等其需要路面長度更多（全澳1982年擁有的19,622輛汽車中，有20,91輛是重型汽車），可見澳門的汽車密度實在太大，如果加上將近10,000輛電單車和20,076輛單車，道路擠塞更見嚴重，對市內運輸影響極大。

下面是1975年—1982年澳門機動車輛的構成統計（單位：輛）：

類別	1975	1980	1982
合計	16,928	24,937	29,440
輕型汽車			
私家車	5,976	11,915	14,944
租賃客車	82	98	102
的士	452	560	560
貨車	667	1,493	1,869
重型汽車			
私家車	—	111	121
公共汽車	61	87	96
旅遊車	132	218	281
貨車	680	1,325	1,649
拖拉機	6	7	7
電單車			
輕型	4,643	2,425	2,313
重型	4,229	6,512	7,274

在澳門馬路行駛的車輛中，除了機動車輛外，還有是非機動車輛，此類車輛1982年有20,000多輛，其中單車20,076輛，三輪車456輛及木頭車10多輛。單車最多的時候是1975年，達到28,317輛，以後幾年有所減少，到1979年又回升至20,000多輛，1981年達到27,441輛。三輪車和木頭車，比十年前的709輛和117輛分別減少了36%和85%。

到1982年底，政府交通部門已發出的機動車輛駕駛執照共54,041個。七十年代以來發出的機動車輛駕駛執照每年都在3,000個左右。統計如下：

年 份	發出職業 駕駛執照	發出非職業 駕駛執照	合計
1971	1,158	2,114	3,272
1979	1,158	2,114	3,272
1980	1,342	2,034	3,376

交 通

1981	1,485	2,205	3,690
1982	1,286	1,973	3,259

專業運輸

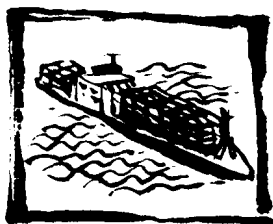
承擔澳門區內運輸的專業運輸公司：公共

巴士公司兩家，擁有大小巴士將近100輛，每日平均載客超過60,000人次；的士公司7家，加上其他個人擁有的士營業牌，全澳的士共560輛，平均每日載客10—13萬人次。至於出租貨車，全澳大約500多輛，主要從事工廠出入口貨物運輸及地盤運輸。



修築道路

水上運輸



澳門沒有深水港，而且水道淤淺，現在已沒有直接遠洋運輸，只有沿海運輸及內河運輸，包括客運和貨運。

澳門港灣分內港和外港。隔河與珠海灣仔相對的西部沿岸水道，稱內港；南灣至新口岸一帶的南部和東部沿岸水道，為外港。無論內港或外港，低潮時沿岸水深一般均在0.5米以下，天然航道水深在1米左右。經疏濬的人工航道，內港一般約深3—3.5米，2,500噸以上船隻不能駛入；外港一般深約4米，主要用以航行港澳客運船隻。

在澳門的對外運輸中，水運有着重要的地位，貨運方面，水運量佔澳門全部進出口貨運量75%左右，佔出口貨運量90%以上，客運方面，水運佔出入境客運80%以上。

以下是水運量及其在對外運輸總量中的比重：

—— 出入境客運

年 份	水運人次數	佔出入境客運的%
1971	3,259,824	92.03
1972	3,928,551	90.78
1973	4,554,190	90.99
1974	4,464,294	91.12
1975	4,120,345	91.49
1976	4,660,315	92.63
1977	5,193,056	93.20
1978	5,450,408	92.37
1979	6,589,790	88.44
1980	6,800,874	84.23
1981	7,434,911	78.97
1982	8,193,377	82.38

—— 出入口貨運

年 份	水運貨量 (公噸)	佔出入口 貨量的%
1971	391,509	85.80
1972	405,975	77.78
1973	432,768	82.13
1974	445,334	84.30
1975	584,015	81.25
1976	740,827	78.98
1977	1,038,413	84.73
1978	1,102,893	82.19
1979	1,347,088	78.18
1980	1,167,889	75.35

交 通

水路旅客運輸的比重大於水路貨物運輸的比重，是旅客往返大陸因關卡阻隔不便之故，不過，隨着大陸政策的開放，經陸路往返的旅客和貨物日趨漸多，所以水路客運和貨運的比重都呈下降走勢。

沿海運輸

澳門海運目前只有沿海運輸。過去曾經有過葡國遠洋輪船來往里斯本與澳門之間，途經葡國屬地幾個港口，但船的載重噸位小，每年只有兩三次，又沒有固定班期，作用不大，六十年代後期便呈中斷狀態。

至於同中國大陸沿海個別港口的直接海運聯系，也不多。其中往來湛江比較經常外，往來海南島海口市的，一年也只是一兩次。澳門與上海間的海上直達運輸航綫，於1982年11月才重新開闢，從1983年4月開始，每月固定開一次航班，接載貨物。

在澳門對外沿海運輸中，一向以澳門至香港的直達航綫為主，該綫的客運和貨運均佔重要地位。以1980年為例，港澳航綫的客運量佔所有進出澳門的客運量的83%，佔水路客運量的98.59%；港澳航綫貨運量佔全澳所有進出口貨運量的55.3%，佔水路貨運量的73.37%。以下是港澳航綫客運及貨運輸量及其在水運中的比重：

——客 運 港澳航綫		
年 份	客 運 量 (人 次)	佔水路客 運的%
1971	3,200,429	98.16
1972	3,863,633	98.34
1973	4,482,988	98.44
1974	4,399,476	98.54
1975	4,067,705	98.74
1976	4,610,386	98.93
1977	5,135,325	98.88
1978	5,386,407	98.82
1979	6,481,784	98.36
1980	6,705,548	98.60
1981	7,321,063	98.40
1982	8,083,341	98.66

——貨 運 港澳航綫

年 份	貨 運 量 (公 噸)	佔水路客 運的%
1971	230,953	59.00
1972	264,134	65.02
1973	254,069	58.66
1974	313,761	70.56
1975	476,196	81.51
1976	606,996	81.92
1977	851,653	82.08
1978	903,583	81.92
1979	1,077,317	79.97
1980	857,016	73.37

港澳航綫的繁忙，正好反映了澳門對外交通的局限性以及澳門經濟結構的特點。首先，澳門的海外運輸必須經過香港，但港澳之間，也只有這樣一條航綫。港澳直接空中運輸曾經有過，從1935—1963年斷斷續續經過三個階段，第一階段從1935年11月至1941年12月；第二階段從1948年4月至1949年底；第三階段從1961年4月至1962年。每個階段都只有一架飛機飛行，是水上飛機，第三階段飛行的飛機叫做“澳門小姐”號，每程只需20分鐘。但運載量微不足道，難以為繼，六十年代以後就完全停航。其次，澳門經濟依賴旅遊業（特別是博彩業）帶動和支持社會的繁榮，以港客和外籍遊客為主要對象。第三，澳門出口工業的興起和發展，大部分工業原料和差不多全部產品，都需要經香港進出。第四，澳門居民生活日趨現代化和高級化，需要日益增多現代化和高級化的消費品，也要從香港轉運入口。

然而，隨着中國大陸實行開放政策，特別是珠海經濟特區的發展，澳門同內地的往來增加，港澳航綫的運輸量的比重便相對下降，尤其是在貨運量方面，從1981年開始，下降的趨勢特別明顯。

目前，沿海運輸中港澳航綫，有客輪共27艘，包括3艘大客輪，12艘波音噴射船和11艘水翼船，總載客量大約10,000人。日常平均每天日夜往港有74班。貨輪25艘，包括6艘躉船、3艘鐵輪及16艘機動木船。機動木船載重量為170—200多公噸，鐵輪載重量可達500噸。分定期和不定期兩種，定期航行的貨輪每日來回一次。

港澳航綫的貨運，以往一向是散裝，直至

1978年,才開始嘗試貨櫃運輸,逐年發展,1982年更有突出表現。貨櫃的上落碼頭量,年初平均每月 50—60個,年中增加到 100個左右,到下半年上升到 250個。現在已有專業貨櫃運輸公司,經營貨櫃聯運,在澳門包櫃或者集裝。

內河運輸

這是澳門與中國內地的水路聯系,但由於有公路運輸分擔,需求不殷,加上船隻落後,所以此運輸系統並不發達。目前,經營澳門內河運輸的,只有一家船務公司。

在客運方面,主要有澳門—廣州、澳門—江門兩條航綫,有兩艘客輪行走,隔日開航,遇到傳統假日,則加派船隻。以下是內河客運出入境人次數統計:

年 份	河運人次數	佔水路客運的%
1971	59,395	1.83
1972	64,918	1.65
1973	71,202	1.56
1974	64,818	1.46
1975	52,640	1.26
1976	49,929	1.07
1977	57,731	1.12
1978	64,001	1.18
1979	108,006	1.64
1980	95,326	1.40
1981	113,848	1.53
1982	110,032	1.34

在貨運方面,澳門同廣州、江門、肇慶、石岐、東莞、梧州、斗門、珠海等內河航綫都有貨船來往,不過多是不定期,而且是內地船隻。比較有規模的貨運航綫是澳門—廣州、澳門—江門,由粵通公司統一經營。內河貨運與沿海(港澳航綫)貨運相反,港澳航綫運載貨物是出口多於進口,內河貨運則進口多於出口。以1980年為例,港澳航綫運出的貨物達 514,225公噸,而進口的只有 342,791公噸;內河運輸綫是運出僅 2,145公噸,運進却達到 308,728公噸,運進貨量相當於運出貨量的 140多倍,差不多同由香港運進的貨量相等。原因是澳門所需要的基本生活資料如主副食品及基本生產資料如一般傳統工業原料,都要從

內地輸入。

以下是1971年以來內河運貨量的統計(單位:公噸):

年 份	運 出	運 入
1971	856	159,700
1972	37	141,804
1973	67	178,632
1974	1,636	129,937
1975	6,097	101,722
1976	1,681	132,150
1977	1,650	185,110
1978	1,590	197,720
1979	1,784	267,987
1980	2,145	308,728

隨着澳門同內地貿易往來的增加,內河貨運在增加,從1971年到1980年,貨運量由 160,556公噸增加到 310,873公噸,九年增加 93.62%,平均每年遞增 7.6%。相信今後將會更快的增長。

碼 頭

目前全澳共有 46個受管理的碼頭,其中外港 2個;內港 38個,其餘分佈在離島,除十多個碼頭是鋼筋混凝土結構外,其餘都是木碼頭。在碼頭用途方面,除客運、貨運、客貨兩用及漁業用之外,還有政府用碼頭及其他商業用碼頭。內港第 1號及第 31 號碼頭是政府用碼頭,第 12號碼頭為“海上皇宮”的專用碼頭。

澳門碼頭的負荷量逐年增加,入境船隻 1971年為 17,028艘次,每月平均為 1,419艘次,1981年則增加到 28,751艘次,每月平均 2,396艘次,十年內增加了 68.8%。船隻的平均噸位由 288噸增加到 340噸。

離島碼頭除了氹仔和路環各有一個小輪碼頭(過去用來停泊來往於澳門與離島間的渡海小輪),還有九澳電廠碼頭、正在興建的路環石排灣貨櫃碼頭及九澳水泥廠專用碼頭等。

外港(新口岸)碼頭有兩個,是專門用來停泊港澳航綫之來往客船的,一個是停泊港澳飛翼船公司的飛翼船,慣稱飛翼船碼頭;另一個是停泊信德公司的噴射船及大客輪,慣稱大碼頭。後者於 1981—82年間擴建,1983年 2月竣工並啓用。

交通

內港 38 個碼頭，排列在從媽閣至林茂塘 1,400 多米長的海岸，除第 5 號南光碼頭外，均建於三、四十年前，甚至更長時間。政府碼頭及南光碼頭等少數幾個碼頭是混凝土結構外其餘都是木結構，多是私人物業，澳門進出口貨物七、八成都是經由這裏吞吐，特別是港澳航綫，運載的貨物，全部在這裏裝卸。例如 1980 年裝卸的貨物 116 萬多公噸，佔澳門全部進出口貨物量的 75.35%。目前南光碼頭等幾個新碼頭可以上落貨櫃。

隨着澳門經濟的迅速發展和進出口貿易的迅速擴大，內港碼頭設施日益不適應，而且成為繁榮澳門的一個障礙。此外，內港水道本來淺窄，今天仍是漁船灣水停泊之外，更增加了內港水道擠塞和內港交通的壓力。有見及此，澳門政府於 1980 年制訂了重建內港碼頭計劃，使內港碼頭統一規格化，務將舊碼頭全部拆建為統一的混凝土碼頭建築物。

按重建計劃的設計，為了擴大面積和疏導一帶的陸上交通，實行填海取地建設新碼頭，由爹美刁斯拿地大馬路火船頭街習馬忌士街沿岸的石壘全部拆除，向外填海縱深 27 米，劃為碼頭禁區，並用鐵絲網同馬路隔開。向外填海 27 米中，首 2 米劃為行人道，再向前 7 米為碼頭禁區行車道，由媽閣直通至林茂塘。其餘最外面的 18 米，建碼頭上蓋建築，各個碼頭建築物佔地按原有碼頭的佔地伸算，全部統一為四層大樓，低層高五米，方便貨櫃車出入，二、三層高 3.5 米，用作貨倉，頂層高 3 米，用作碼

頭辦公室，整座建築屬業主所有。碼頭除上蓋建築外，便是向外地伸出 10 米的混凝土樁柱碼頭，還有一條與碼頭禁區平行的另一條通道，仍是貫通林茂塘與媽閣，但屬政府產業，由港務廳統一管理，以批租方式租予碼頭業主使用。

碼頭重建總投資額約 2 億元，由碼頭業主自行投資，政府批地，建成後提供面積 17 萬平方米的倉庫及辦公室，每月可容 2,500 艘次船隻進出，其中 600 次為貨輪，貨物吞吐量逾 100 萬噸。

內港重建計劃提出後，第 28 號合利碼頭率先重建，耗資近 500 萬元，於 1981 年 9 月落成啓用，第 27 號及第 7 號 A 碼頭亦相繼落成使用。至今在興建中的有第 6 號、第 22 號及 22 號 A 及第 5 號 C 碼頭，計劃於 1983 年元旦後動工重建的，有第 7 號碼頭。內港唯一的客貨運兩用的第 14 號粵通碼頭，決定斥資 1,000 萬元進行重建，向海伸出 66.5 米，總面積 3,392 平方米，預計 1984 年 10 月完成。此外，還有多個碼頭正入則申請或草擬重建計劃。澳門政府已通知各碼頭業主，限於 1986 年以前，呈交碼頭重建計劃書，否則會將碼頭水位收回，由政府有關部門處理。

至於動工多年的路環石排灣貨櫃碼頭，於 1975 年由何賢、馬萬祺、盧道和等組成的聯生發展有限公司同澳門政府簽約，獲政府批地填海興建，計劃投資 1.5 億元，填海面積 350 萬平方呎，將發展成為貨櫃碼頭及綜合工業區，填海工程已於 1981 年完成。



郵務電訊



發展

澳門的郵務電訊公共服務歷史悠久，過去一向由政府郵電部門直接經營。在市政廳前的郵電大廈，建於1926年，是全澳郵務電訊的樞紐。1927年，澳門便開始使用自動電話。隨着工商業的發展和對外聯系的日廣和頻繁，此項服務的工作量愈來愈大，社會對它的要求亦愈來愈高。下面便是1970—1982年澳門郵務電訊公共服務的基本統計：

一、收發信件數量（單位：件）

年 份	平 信	航 空
1970	2,434,000	741,000
1971	2,475,000	840,000
1972	2,727,000	836,000
1973	2,791,000	906,000
1974	2,457,000	921,000
1975	2,330,152	857,598
1976	2,291,980	852,038
1977	2,036,050	767,169
1978	1,135,839	1,180,056
1979	6,143,150	1,011,844
1980	6,139,724	1,199,886
1981	6,104,024	1,209,610
1982	4,967,732	1,096,843

二、收發電報數量（單位：次）

年 份	普通電報	專線電報 (Telex)
1970	40,541	—
1971	45,766	—
1972	54,409	—
1973	60,817	—
1974	60,023	—
1975	60,001	13,012
1976	54,328	19,800
1977	49,026	37,693
1978	50,437	55,990
1979	97,995	77,959
1980	97,166	100,570
1981	115,968	140,550

交通

三、電話數量及長途電話次數

年 份	用戶電話 數量(具)	長途電話 收發次數
1970	5,366	—
1971	5,406	—
1972	5,435	—
1973	8,468	—
1974	9,637	—
1975	11,316	587,563
1976	11,977	757,669
1977	13,239	842,204
1978	13,824	967,657
1979	14,480	1,375,965
1980	14,809	1,640,270
1981	15,524	2,312,852

〔註〕1970—1974年的專綫電報及長途電話均缺統計

從1970年到1980年，平信(包括掛號信)收發增長了152.25%，平均每年遞增9.7%；航空信(包括掛號信)收發增長了61.93%，平均每年遞增4.9%；普通電報收發增長了139.67%，平均每年遞增9.1%；用戶電話數量增加了175.98%，平均每年遞增10.7%。從1975年到1980年，專綫電報(Telex)收發增加了672.9%，平均每年遞增50.5%；長途電話收發增加了179.16%，平均每年遞增22.8%。1980年以後，電報電話使用增加迅速，但信件來往則下降。

澳門社會發展對電訊(包括電話電報)公共服務需求的迅速增加，反映了在今天十分講求速度和效率的現代工商業社會中，電訊服務的極端重要性，而澳門政府郵電部門由於自身條件所限，未能完全地和及時地滿足此種需要，特別是在1978年以後，電訊公共服務的落後就成為繁榮社會的一大障礙。有見及此，澳門政府於1980年決定將電訊公共服務全部或部分批給私人機構專營。當時申請專營的有英國倫敦大東電報局公共有限公司和葡國馬可尼電訊有限公司。

1981年8月10日，政府“憲報”頒佈第10/81/M號法律，立法會授權給澳督有關電訊承辦的批給權。

1981年8月18日，政府“憲報”頒佈第

28/81/M號法令，核准澳門政府批給澳門電訊公共服務專營，規定這項公共服務的專營範圍，專營公司的責任及特權，以及專營期限不超過25年。

1981年9月29日，澳門政府同倫敦大東電報局簽訂經營合約。

1981年10月15日，澳門電訊有限公司股東在澳門立契公署簽署正式文件，宣告該公司正式成立，專利經營澳門電訊公共服務，並於1981年10月20日接管電訊工作正式開始服務。

澳門電訊有限公司註冊資本額為7,000萬元澳門幣。倫敦大東電報局佔75%股權，葡國馬可尼電訊有限公司佔15%，餘下的10%股權歸澳門郵電司。大東電報局聯合董事經理簡寧出任董事長，曾在倫敦任職於大東電報局業務部的希思達被委任為新公司的執行董事兼總經理，並駐澳門。公司全部職工376人，其中葡籍295人，英籍32人，其他籍49人。建築費用達1,500萬元，佔地3,200平方米的電訊大樓，樓高9層，於1980年底動工興建，1983年5月18日正式開幕啓用。

這樣，澳門郵務與電訊公共服務分開經營，從而揭開了澳門郵電史上新的一頁。

電話電訊

澳門電訊有限公司接手專利經營澳門的電訊事業以後，澳門電訊公共服務有較大的發展。

在通訊裝置方面，從1981年10月到1982年10月，用戶電話由15,313具增加到15,849具，電訊機由176台增加到268台，分別增加了3.5%和52.27%。

國際綫路網，從1981年10月到1982年10月聯系香港的綫路由75條增加到128條；聯系葡國綫路由1條增加到3條；聯系廣州由7條增加到11條，聯系其他地方由7條增加到11條；私人使用由10條增加到11條。

電報綫路，從1981年10月到1982年10月，聯系香港和國際由1條增加到8條，聯系葡國和廣州則仍然分別只有1條。

為改善澳門的電訊設施，從1981年10月起的五年內，將投資4.45億元。在1982年起的三年內，目標是要在澳門設立一個無論對內或對外均能完全滿足需求及可靠的電訊系

統，並採用最先進的技術設立一個完全是按紐式的通訊及電腦綫路網。直撥香港電話已於1982年實現，從1983年11月起，將可實現直撥電話至世界37個國家及地區，即葡國、美國、加拿大、墨西哥、委內瑞拉、尼加拉瓜、厄瓜多爾、巴西、英國、法國、西德、愛爾蘭、西班牙、比利時、瑞士、荷蘭、意大利、盧森堡、奧地利、挪威、芬蘭、瑞典、安道爾、日本、台灣、菲律賓、印尼、新加坡、泰國、南韓、澳大利亞、新西蘭等。位於路環黑沙的人造衛星地面通訊站亦將於1984年啓用。到1983年底，全澳將總共有用戶電話綫32,000條，1984年底增至55,000條。

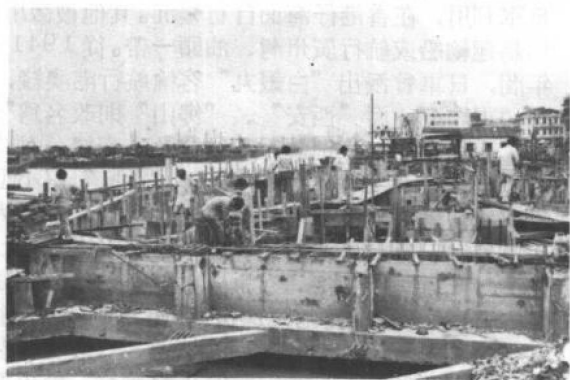
郵務

澳門郵務由重組後郵電司屬下郵政廳直接

主理，目前郵政廳提供的服務有：1. 平郵（包括海郵、空郵）；2. 掛號郵件；3. 特快專遞；4. 大包裹；5. 快信；6. 保價郵件；7. 貯金科貸款；8. 租用郵資機；9. 安排本地有關無線電頻率；10. 集郵；11. 郵政信箱。

在上述各項服務中，比較特殊的是貯金科貸款。貯金科是郵政廳中一個部門，以低於銀行的利息貸款給公務員。1982年底的購買房屋貸款利息七厘。通常公務員可借其年薪三分之一的金額，該項金額利息為年息六厘，另加保險費。

至於特快專遞服務，到1982年底，已提供寄往香港、巴西、台灣、廣州、上海、北京等地。



修建內港碼頭