

006913

珠海交通志

主 编：黄贞山

副主编：黄楚荣 梁国明

人民交通出版社

珠海交通志

主 编：黄贞山

副主编：黄勤荣 梁国明

人 民 交 通 出 版 社

书名由交通部部长黄镇东题写

《珠海市交通志》编辑委员会

主 任：黄贞山

副 主 任：邓炳发

委 员：莫鉴东 王小彦 何国胜 陆根祥

杨炼生 陈国进 黄勤荣 梁国明

《珠海市交通志》编纂小组

主 编：黄贞山

副 主 编：黄勤荣 梁国明

编 审：鲁修禄 林景福

编撰人员：肖国华 金家新 林万成 张文强

陆根祥 张其浪 藤 仁 陈业翔

吴煌林 朱国金 黄智能 冯 岩

罗志丹 梁 潜 孔上游

责任编辑：张向东

《珠海市交通志》编辑委员会

主 任：黄贞山

副 主 任：邓炳发

委 员：莫鉴东 王小彦 何国胜 陆根祥
杨炼生 陈国进 黄勤荣 梁国明

《珠海市交通志》编纂小组

主 编：黄贞山

副 主 编：黄勤荣 梁国明

编 审：鲁修禄 林景福

编撰人员：肖国华 金家新 林万成 张文强
陆根祥 张其浪 藤 仁 陈业翔
吴煌林 朱国金 黄智能 冯 岩
罗志丹 梁 潜 孔上游

责任编辑：张向东

序

珠海市位于广东省南部，濒临南海。市区依山傍水，风景优美。市内河流纵横，水网交错，毗邻港澳。过去，得天独厚的自然条件，未能被很好的利用。长期以来，这里的交通极不发达，落后的交通严重阻碍着社会生产力的发展。

改革开放给珠海市注入了生机和活力，使经济建设发生了翻天覆地的变化。1992年同1979年比：全市国内生产总值增长31.5倍，工农业总产值增长27.5倍；货运量增长29倍，客运量增长43.8倍；1992年，实现全市村村通公路。交通运输作为国民经济发展的“先行官”，日新月异地向前发展，一个以珠海港为龙头的海、陆、空立体交通运输网络正在逐步形成。

盛世修志，致于“资政、育人、存史”。编纂志书是一项“承前启后，继往开来，有益当代，惠及未来”的工作。珠海市交委根据珠海市地方志编写安排，精心组织了战斗在交通第一线的干部职工，坚持两年修志，几易其稿，终于编成《珠海市交通志》。编纂人员，坚持历史唯物主义，广征博采，实事求是地记述了从本世纪初至1992年近百年的交通变迁史实，其内容丰富，史料翔实，是今后珠海交通建设的重要借鉴，也是地情教育的一份好教材。

《珠海市交通志》出版了，这是可庆可贺的事。预祝其能唤起珠海人更强烈的开拓进取精神，为珠海交通建设事业的腾飞作出更大的贡献。

周本辉

概 述

珠海是我国最早设立四个经济特区之一，位于广东省南部珠江口西岸，地处南海之滨，是一个滨海城市。珠江出海八大口门中的、磨刀门、泥湾门、鸡啼门、虎跳门、崖门等五大口门经辖区内汇流注入南海处，在东经 $113^{\circ}07'$ 至 $114^{\circ}18'$ 、北纬 $21^{\circ}4'$ 至 $22^{\circ}27'$ 之间，包括珠江口外环抱澳门的广阔海域。辖区面积 7602 平方公里，其中陆域面积 1630 平方公里，全市人口 54.97 万人。

珠海是我国东南沿海地区的重要城市，珠海与澳门陆地相连，东与深圳、香港隔海相望，距香港 36 海里，距深圳蛇口 27 海里，西隔崖门、虎跳门与台山新会相望，北与中山市接壤，距省会广州 150 公里。由于她背靠富饶的珠江三角洲平原，毗邻港澳，同时又是我国多层次对外开放的重要口岸，具有得天独厚的地理优势，被誉为是“座落在珠江口这个玉盘上的交相映辉的一颗璀璨明珠”。

珠海原属中山县，秦代中山属南海县，汉代属番禺县，晋至陈属东官郡，隋朝属宝安县，唐朝属东莞县，宋朝以后，到公元 1152 年，将属东莞县的香山寨地方划出，又从南海、番禺、新会三县划出滨海地方合并为香山县。香山县因这一带的大山五桂山出产沉香，芳香飘溢而得名。清朝年间，香山县隶属广州府。

辛亥革命（公元 1911 年）后，广州府撤销，香山县隶属粤海

道和中区绥靖公署，1928年为纪念孙中山先生，广东省政府正式公布将香山县改名为中山县。1931年3月28日至1934年10月7日中山县政府设在唐家湾。

珠海的交通源远流长。近十年来，考古学家在唐家、香洲、南屏、湾仔、前山、拱北、南水、三灶等地都发现距今四五千年沙丘遗址，出土了石斧、石镞、狩猎时用的柳叶形石箭镞等生产工具和生活用具。出土文物数量之多，“为我省境内鲜见，全国亦不多见”。特别是三灶草堂发掘出土的素面泥质圈足盘和淇澳的彩陶，经“碳14”鉴定，证实是五千年前的珍贵古文物，它说明了新石器时代晚期，原始居民已在这个地区居住、活动了。

澳门原是香山县的辖区。明代时期，朝廷管理沿海对外贸易的机构称“市舶提举司”，当时广东的市舶提举司设在电白，于1535年迁至澳门。1684年（清康熙二十三年），广东澳门、福建漳州、浙江宁波、江苏镇江为全国对外口岸，设置粤、闽、浙、江为四大海关。明朝嘉靖十四年（1535）葡夷以贿赂前山都指挥黄庆，取得了在澳门停泊商船的便利，又于1557年用“租借”名义得以上岸居住，当时朝议纷纷，久恐生变，认为葡夷“喜则人而怒则兽”，为加强防范，明朝政府和万历二年（1574），设关闸于莲花荟，派官兵戍守，扼住濠镜门户之咽喉，是故前山寨地位，日益重要。前山寨是古代广东海防重要军事城池之一，在明清以来，前山寨一直是南方边陲军事重镇，为反抗外来侵略，维护祖国尊严与安全，发挥过重要作用。珠海以它独特的地理位置和古代历史上的特殊地位，在我国交通史上占有光辉的一页。

新中国成立以后的四十余年间，珠海交通事业有了很大的发展。建市以来，市政府加强对交通通信建设的投资，使珠海市从过去交通不成网、通信手段单一落后，改变成为陆、海、空四通八达的交通网和直拨程控电话、无线移动电话、无线传呼、电子信函、特快专递等先进邮电通信，已向国际先进水平迈进。珠海

市政府在交通布局上，以超前的意识，空间和经济系统论的观点，统筹本地区的发展规划，建设与珠江三角洲地区相适应的交通网络，使特区交通基础设施与特区经济建设保持了协调发展，适应了经济发展的要求和对外开放的需要。

1927年，珠海开始兴建公路，岐关公路以澳门关闸为起点，分东西两路延伸到石岐，全长95.45公里。岐关车路公司是我省当时最大的民营筑路、行车公司。在日军侵华时期遭到破坏，桥断路毁。抗战胜利后，虽已修复，但长期得不到保养，路况甚差。新中国成立后，发动军民开展大规模修筑边防公路，采取“民工建勤”与“民办公助”相结合，共修筑行车公路17条，总长133.7公里，修复桥涵64座，总长1205.7米。建市后，经过13年的建设，珠海境内纳入投资管养的通车里程410.8公里（国道15公里、省道93.5公里、地方道路302.3公里）。按技术等级分：一级公路57.8公里、二级公路23.5公里、三级公路73.7公里、四级公路153.6公里、等外公路102.2公里；此外，属市区道路总长约110公里、村办自修自养道路450公里，实现了村村通公路，全市境内道路平均每百平方公里密度约为60公里。全市现有桥梁119座，其中大型桥梁10座，总长5248.9公尺，这些桥梁基本为1950年后所建，其中属1979年建市后建的有近50座。珠海市陆路交通基本消灭了渡口和断头路，市内道路已初步形成了中、高等级为主体，以城市道路为中心，国道、省道、地方道路相联接的四通八达的道路网。对外交通也得到了改善，往北出口有两条南北纵向通道，第一条是从拱北通往广州、北京的105国道，珠海路段为一级公路；第二条是从香洲经翠亨村、中山港、番禺往广州的二级公路，珠海路段为一级公路。往西出口有一条东西横向通道，从香洲往西区高栏港的快速干道入斗门经新会、阳江到湛江。路网纵横交错，标志着珠海陆路交通运输业已进入振兴时期。

如果说岐关车路公司是珠海近代运输的起步点，那么，历经长达半个世纪的徘徊，到 1979 年珠海建市时当是一个转折点。珠海建市时，全市机动车辆社会保有量（含斗门）共 1784 辆，其中载货汽车 136 辆、载客汽车 320 辆。经过 13 年的发展，道路运输基本上保持了与工农业增长速度同步。1992 年底，全市机动车辆拥有量 47251 辆，其中载货汽车 10198 辆、载客汽车 9811 辆。运输市场的开放，道路运输业打破了行业禁锢，到 1991 年底全市先后组建经营客运企业 27 家（国营 15、集体 9、中外合资 3），批准个体（联）户 384 家；经营旅游客运服务 18 家；参与货物运输企业 1160 家（国营 518、集体 456、中外合资 186）；批准个体（联户）71 家，运输从业人员 46324 人；交通辅助设施日臻完善，全市较具规模的汽车客运站 13 个。

珠海毗邻港澳，两地之间由于地理上和历史上存在千丝万缕的关系，近年来，随着对外改革开放政策的落实，两地人民的交往更加密切。1992 年通过珠海市口岸进出境的旅客达 1960 万人次，接待过夜国外旅客 2.41 万人次，港澳台同胞达 44 万人次。每天进出拱北的客运车辆已超过了 2000 辆次，旅客超过 3 万人次。

城市公共交通运输跟随着珠海经济特区的发展，市区人口的增长，市区道路的延伸，1992 年投放市内公共交通工具 135 辆，5581 客位，开设营运线路 12 条，线路长度 187 公里，设候车亭 140 个，平均站距 1.33 公里，每天发出班次 717.5 班次，日平均客运量 15.14 万人次。此外，市区内客运小巴 1273 辆实行长短途结合，加上企、事业单位自有上落班车辆，足以承受市区公共交通的压力，解决了市区乘车难的问题。

在民用汽车总量中，市区汽车保有量 17104 辆，平均 18 人拥有一辆摩托车；按营运汽车计，市区内平均每 4.1 人有一个座位，可见平均人口汽车客运座位占有量是较高的。

联合运输有了新的突破。以九洲港为依托，开辟陆路集装箱运输线路遍布东北、华北、华东、西南、中南地区各省、市，1991年承运总箱达5万多个标准箱。

珠海拥有丰富的岸线资源，珠江六大口门贯通全境。全市海岸线长达160公里，海岛岸线530公里，205公里的江河岸线。辖区内航道通航里程总长704公里，其中干流航道217公里，支流航道487公里。珠海港务局属下的九洲、香洲、唐家、前山、湾仔、斗门、井岸等七个港区和正在建设中的珠海港（高栏）、桂山、洪湾三个港区分布在各个口门上。九洲、湾仔、斗门、珠海港、桂山属于开放口岸，此外还有井岸、平沙、香洲、中心洲、三门、横琴等十几个外贸起运（装卸）点，为广东省港口分布密度甚大的区域。故又被人们誉为“外向型的港口城市”。

1992年，全市港口吞吐量876万吨，集装箱处理量18.2万个标准箱。旅客进出口量559万人次，其中进出境量48万人次。

珠海港口是伴随着改革开放的大潮中诞生。本世纪初叶，清朝皇帝下诏宣布香洲为自由港，民国总理唐绍仪宣布唐家自由港开放。随着珠海特区的经济发展，珠海九洲港发挥着“城以港兴，港为城用”的重要作用。短短十年间，从1987年才开展国际集装箱运输，当年港口吞吐量近4900TEU，以后逐年稳步上升，1989年起走势凌厉，连续三年跃升为全国第六位集装箱运输处理港。1992年港口吞吐量18.2万标准箱，目前正朝着高速化、大型化、专业化和多式联运不断向更高层次发展。

1989年，珠海市政府吹响了向西部进军号角，提出了“大港口、大工业、大经济、大发展、大繁荣”开发东西两翼的战略决策，西部地区和横琴岛纳入了广东省90年代重点发展计划。完全相信，在第二个十年，珠海港将要上一个新台阶。重点以开发珠海港为龙头，起步工程2万吨级件杂货码头和通用码头泊位各一个正在兴建，5万吨级集装箱码头和10万吨级煤炭码头泊位

正在规划筹建中。由于珠海港区有优越的地理位置和腹地条件，必将会成为我国华南地区一个多功能、综合性、区域性的江海联运、近海和远洋运输的深水枢纽大港。使珠海经济特区发展成为客畅其游、货畅其流、财畅其用，适应现代信息社会的时代要求的，发挥国际性港口城市的作用和国际往来畅通无阻的门户。

水路运输是珠海市交通的最大优势。远在新石器时代晚期，人们已经同舟共济，南宋末期，宋将陆秀夫携赵帝撤军到平沙投崖门自尽，明朝嘉靖十四年（1535）澳门成为朝廷管理沿海对外贸易机构设置地；清康熙二十三年（1684），澳门已成为全国四大对外贸易口岸之一，是我国华南航运中心。1875年臭名昭著的劳工买卖，持续了四分之一个世纪，估计有五十万中国人被从澳门运到海外，进一步反映了满清政府的腐败无能。1881年至1901年的二十年间，是广东沿海运输的兴盛时期，珠江口西部地区，包括广州、高州、廉州、雷州、琼州、肇庆等六府以及梧州一带对外贸易出口物资基本上都集中在澳门出口转运到安南、新加坡、沙撈越、泰国以及香港。同样，国外进口物资也通过澳门转口返内地各州府。成为当时显赫一时的航运中心，但也成为国内船舶一直进行大规模走私鸦片活动的基地，扮演了毒害中国人民健康的不光彩的角色。1922年以后，广州、江门、肇庆等地的货物直接经香港转口，香港取代了澳门的航运中心地位。解放后，特别是珠海建市后，沉睡了近半个世纪的珠海航运事业迅速发展，对外贸易运输崭露头角，到1991年底，珠海籍投入国际航线船舶总吨位达61289吨，成为珠海外向型经济发展的中坚后盾。截至1992年底，全市有营运船舶736艘，客位7586座，载重194019吨，主机功率77171千瓦。

航空领域初露端倪。1931年底，广东省政府曾决定在广州、香山和江门之间开设定期班航线，以运送旅客和邮件。但此项决定未能付诸实施。珠海建立经济特区后不到四年时间，珠海直升机

场于 1983 年底投入使用，揭开了珠海航空史的一页。为珠海经济特区的建设，为南海油田的钻探开发提供服务，起到了积极的作用。为了加速珠海西部地区的经济开发，在日本侵华时期建造的三灶军用机场加以修复扩建，使珠海市初步形成水陆空立体交通枢纽，标志着珠海特区交通运输业在新的历史时期的复兴。

目 录

序

概述

第一篇 交通行政、行业管理

第一章	交通行政、行业管理机构	3
第二章	交通行政、行业管理机构领导人	7
第三章	交通系统党的组织	12
第四章	交通规划工作	14

第二篇 公路交通

第一章	公路设施	21
第一节	公路线路及路面	23
一、	国道	23
二、	省道	26
三、	省养县道	30
四、	地方道路	32
五、	农村公路	37
第二节	公路桥梁	39
一、	省管养部分	39
二、	地养部分	43
第三节	公路渡口	46
一、	新环渡口	47
二、	南门渡口	47
三、	横坑渡口	48

14

四、井岸渡口	48
五、南屏渡口	49
六、赤坎渡口	49
第二章 公路管理	51
第一节 管理机构	51
一、珠海市公路局	51
二、香洲公路分局	54
三、斗门公路分局	54
四、珠海市地方道路管理处	55
第二节 路政管理	55
一、稽查	55
二、规费征收	56
三、过渡费	59
四、过桥费	59
第三节 公路绿化	64
第四节 养路机械	64
第三章 公路运输	66
第一节 公路运输概况	66
第二节 城镇搬运	69
第三节 公路货物运输	70
一、汽车运输	70
二、集装箱运输	71
三、工程运输	72
第四节 部分公路运输企业	73
一、广东省拱北汽车运输公司	73
二、珠海市交通运输集团公司	77
(一) 珠海市公共汽车公司	83
(二) 珠海经济特区交通运输公司	86

(三) 珠海市长途汽车运输公司	87
(四) 珠海市汽车运输公司	89
(五) 珠海市小汽车出租公司	91
(六) 珠海市装卸运输公司	92
(七) 珠海经济特区联合汽车运输公司	93
(八) 省汽车配件公司珠海分公司	94
(九) 珠海市交通进口机动车配件公司	95
三、珠歧运输公司	96
第四章 公路运输管理	98
第一节 管理机构	98
第二节 公路运输市场管理	99
第三节 涉外运输管理	103
第四节 运价管理	107
一、装卸搬运、短途运输运价管理	107
二、客运运价管理	110
三、货运运价管理	113
第五节 车辆维修管理	114
第五章 交通车辆	117
第一节 人力车	117
第二节 自行车	118
第三节 机动车辆	118
一、客运汽车	119
二、货运汽车	119
三、摩托车	120
四、拖拉机	120

15

第三篇 水路交通

第一章	航道	125
第一节	管理机构	125
第二节	航道	126
	一、干流航道	126
	二、支流航道	128
第二章	港口	130
第一节	管理机构	130
第二节	港口码头	135
	一、九洲港	135
	二、前山港	138
	三、香洲港	139
	四、唐家港	140
	五、湾仔港	141
	六、井岸港	142
	七、斗门港	143
	八、珠海港	144
第三章	水路运输	151
第一节	旅客运输	151
第二节	货物运输	154
第三节	水路运输企业	162
	一、珠海市水上运输公司	162
	二、珠海经济特区九洲港客运公司	164
	三、珠海船务企业有限公司	166
	四、珠海经济特区扬子江船务企业有限公司	166
	五、珠海经济特区长海油气运输公司	167
第四章	水路运输管理	168