

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，162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国营运输企业，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，与港澳合资组运输企业，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，虚期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、厂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（高速公路 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 32.9726 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 81 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，装制身長 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。

(4) 祖籍广东华人、华侨 2000 万人，港澳粤籍同胞 500 余万人、大都怀有爱国爱乡热情，公路及桥梁建设得到他们大量捐资、合资、贷款。至 1993 年，协议或合约利用外资已超过人民币 300 亿元，各地侨乡由他们捐献 8496.3 万元，建桥近 20 座。

(5) 开放改革和特殊政策灵活措施，促成各市县工农业生产迅速发展。1988 年广东省社会总产值 2287.51 亿元，比 1978 年增长 5.5 倍。经济发展的需要和投资环境改善大大提高了地方大搞公路、桥梁建设和搞活交通运输的积极性。“七五”期间，各市、县每年公路投资 5 亿元以上，超过省里的投资总额；1993 年全省投资公路建设 99 亿元，其中地方投资 75.7 亿元。

(6) 广东省地处亚热带，高温多雨，每年 5—11 月，常受台风侵袭，历年公路水毁比较严重，损失数千万至数亿元不等。1994 年仅第 3 号强台风大暴雨侵袭下，水毁路面 6000 多公里，冲毁桥梁 183 座，涵洞 4400 道，10 条国道中 9 条数段被毁，44 条省道和 143 条县道公路多处无法通车，损失金额超过 3 亿元。

广东省公路交通取得较大成就，最主要的原因是，坚定不移地贯彻执行中共中央十一届三中全会精神及建设有中国特色的社会主义的基本路线和方针政策，深化改革，扩大开放。在政治安定的条件下，运用市场经济规律和特殊政策，扬优避弱，放宽搞活公路运输市场，发展国有、集体、个体、中外合作、中外合资等多种成分并存的运输力量，促进公路交通持续、平衡、快捷发展。据 1989 年佛山、江门、湛江、梅州、深圳、河源、汕尾、中山 8 市不完全统计，全民、集体、个体 3 种所有制专业汽车运输量比率，货运量为 10%、15.2%、74.8%；货运周转量为 16.58%、16.18%、67.24%；客运量为 54.30%、12.50%、33.20%；旅客周转量为 50.17%、21.91%、27.92%（个体户由于多种原因，统计数字都偏低）。显示实行“有路大家走”方针和打破国有运输企业独揽公路运输格局后的兴旺景象。

其次，充分发挥广东优势，多层次、多渠道筹集资金，大量引用外资、侨资和港澳资金。1993 年广珠东线、广深线、佛开线、深汕东线、惠河线及广东西部沿海等高速公路，汕头海湾大桥，都是与外资合作项目。还与马来西亚、法国、美国及香港、澳门地区等外商签订合作建设开平至阳江、阳江至湛江、湛江至海安、广州至惠东、京广线广东段等高速公路意向书和备忘录。不少市、县积极争取以多种形式引进外资建设公路与桥梁。广东省公路交通借此助力迅速发展，1993 年公路总里程 67490 公里，比 1990 年增加 23.45%。

再次，省、市、县各级党委与政府重视，充分调动地方积极性，大搞公路基础设施建设，促进交通运输。1993 年全省完成交通投资 116.04 亿元，省投资 20 亿元，中央补助 3.4 亿元，利用外资 17 亿元，地方投资 75.7 亿元（占总数 65.24%）。当年，番禺市自力更生建成大桥（长度 100 米以上）22 座。东莞市大搞公路基础建设各项指标全省第一，1994 年中期，公路通车里程 2241 公里，其中水泥路 1700 公里，每百平方公里有公路 90.9 公里；前后投入公路建设基金 42.8 亿元，市府筹集 33% 多，乡镇筹集 66% 多。1993 年全省山区县乡公路投资 8 亿多元当中，6 亿多元由地方自筹资金。地方集资多由沿线企业及干群捐献，发动民工义务建勤，银行贷款，发行公路企业债券，争

取外商投资。路桥建成后，对过往机动车收费偿还债务。依靠地方政府，取得计委、银行、财政、经委、建委、经贸委、国土、工商、税务、物价等部门的支持也很重要。各市、县政府建设路桥积极性很高，群众普遍说是“发财桥”、“幸福桥”、“大路大富，小路小富，无路不富”、“路通财通”。东莞县建成 169 米长的高埗桥，半数资金来自群众集资和贷款。建桥后，汽车不用绕远道，不用等过渡，每年节约农产品运费 50 万元，港商相继来投资设办 10 间工厂，增加就业人数千余人，高埗全乡工业副业人数占劳动力 69.8%，每年增收加工费 400 余万元。

第四，认真利用中央给广东的特殊政策和灵活措施。省委、省政府给予政策上倾斜，增收养路费，征收过渡费、过桥费、高速公路过路费，汽车客票附加公路建设还贷基金，收高等级公路建设还贷基金，公路客运路线牌照有偿使用，组建公路建设股份有限公司等多方向社会筹集公路建设基金，实行“以路养路”、“以桥养桥”。广东省早在 1984 年就制订颁发《公路运输管理试行办法》，随后施行一系列规章制度，加强对全行业管理。1995 年省人大又通过颁发了“广东省道路运输管理条例”，各级交通部门依法治运，依法行政，逐步形成统一、开放、竞争、有序的运输市场。

第五，解放思想，深化改革，适应市场经济要求，贯彻执行《企业法》、《公司法》和《全民所有制工业企业转换经营机制条例》，改革劳动人事分配制度，实施各级经济承包责任制，充分调动干部、职工的劳动积极性。省公路工程总公司等 3 户厅属企业被省政府列入综合改革试点企业和现代企业制度试点企业。省公路工程总公司 1993 年实行综合改革试点，生产总值比改革前增加 105.7%，利税增加 34.3%，全员劳动生产率 67953 元/人年增加 62.9%，职工工资增加 21%。

第六，大力发展科学研究和引用新技术。公路养护、基建和汽车维修大量使用机械化、电气化、仪表化设备。省公路工程总公司大量引进 911 台施工机械，1990 年全员劳动生产率比 1974 年提高 4.2 倍。重大特大桥梁建设，每座都有引用新技术、新工艺，“七五”期间就有 12 座桥梁设计和施工得到省和国家嘉奖。公路部门重视科研工作，机构规模仅略小于辽宁省交通研究所，在高温多雨多台风多水毁等不利条件下，沙土路面良好率长期居于各省先进行列。

第七，坚持“两手抓”的方针，抓好队伍建设，加强职工教育培训，提高职工思想、文化和技术业务水平，加强社会主义精神文明建设。“七五”期间，仅省交通厅直属单位用于职工教育投资超过 7800 万元，受训职工 217.3054 万人次。1993 年岗位培训干部职工 4 万多人，投入教育经费 1957 万元。各市公路交通部门文明科室、车站、工区、车队、司机、服务员活动，长年坚持不懈，省交通厅属下 6 个单位被省委、省政府授予“广东省文明单位”称号。社会主义劳动竞赛除“文化大革命”初期两年外，基本上相继不断，持续激发广大职工的劳动积极性和创造能动性，省交通厅因此被省政府评为“劳动竞赛组织工作先进单位”。

改革开放 10 多年间，广东省公路交通发展迅速，成绩斐然，但仍存在跟不上形势和管理尚不完善等问题。和全国一样，交通基础设施还处于滞后状态。全省统一开放、竞争有序的运输市场还未完全形成，行政管理力量不足，法规欠全。少数市、县运输秩

序比较混乱。市场竞争激烈，汽车实载率下降，部分企业亏损，活力不足。部分承包司乘人员和个体户，违反市场管理规定和税务法则，贪污票款，侵犯旅客权益。对这些前进中的局部困难，1993年，省政府和省交通厅作出相应的政策规定，深化改革，扩大开放。多渠道多层次集资，兴建10条高速公路，政企分开，建立使建设基金投入产出良性循环的公司制交通企业，加快建设步伐；省人大已颁发《广东省道路运输管理条例》和《广东省公路路政管理条例》，全省交通主管部门推行与当地法院联合组成交通执行室，组织各市县交通局长及执法人员参加治理“三乱”（乱收费、乱罚款、乱设卡）检查组，加强立法执法，加强宏观调控和行业管理、线路管理，加强对运输市场检查管理，培育和发展全省统一、开放，竞争有序的道路运输市场。按照改革、改组、改造和加强企业管理的方针，抓大改小，努力搞好公有制交通企业。开展建立现代企业制度试点工作，全面铺开产权制度改革，加快建立社会主义运输市场经济体制；同时抓好队伍建设，加强职工培训和爱国主义教育。通过加强基础建设，努力实施交通发展规划和实现发展目标，加强立法执法，加强宏观调控和行业管理、线路管理，充分发挥公路交通在国民经济中的先行开道作用，为广东省国民经济持续稳定健康发展、20年基本实现现代化的目标任务作出贡献。

大事记

秦

秦始皇三十三年（公元前 214 年）

略取岭南地区，修筑五岭通道。

东 汉

建武二年（公元 26 年）

桂阳太守卫飒主持开辟山道，由 沱 经 浚 阳（英德）、曲江以达郴州，长 500 余里，沿途列亭传、置邮驿。

建武十六年（40 年）

马援进军合浦，临海随山刊道千余里，直达九真、林邑。

建初八年（83 年）

郑弘主持开凿零陵至桂阳、连州峽道，加宽山路。

唐

开元四年（716 年）

张九龄主持修凿扩建大庾岭路 30 余里。

宋

嘉祐六年（1061年）

开浚阳峡至洸口（连江口）古道。

嘉祐八年（1063年）

蔡抗、蔡挺分别主持自大庾岭南北重修岭路，沿道植松。

乾道六年（1170年）

潮州湘子桥开始建筑西段，绍熙元年续建东段，明正德元年（1506年）中段用铁索贯连木船为浮桥。

元

泰定元年（1324年）

广东隶属江西行省，全省驿站 154 处；各州、县之间设急递铺。

明

正统十一年（1446年）

曲江知府郑达主持整修大庾岭路，砌路 90 余里。

成化五年（1469年）

征发民工整修大庾岭路。

正德十三年（1518年）

曲江府受命在大庾岭路种松植梅 5000 余株。

嘉靖年间（1522—1566 年）

开凿英德大庙峡至清远中宿峡路段。

崇祯五年（1632 年）

两广总督熊文灿支持各地父老请求，筑成广州至三水道路 100 余里，筑桥 16 座，横水渡 8 所。

明代，省内外贸易繁盛，民间修路数千里，建桥数百座，道中并建凉亭茶亭。

明嘉靖、万历、崇祯三朝先后 3 次裁驿。

清

顺治七年（1650 年）

修复英德大庙峡至清远中宿峡道路 历时 13 载方完成。

道光五年（1825 年）

修建清远至曲江官道 135.56 里。

光绪十二年（1886 年）

粤督张之洞主持在广州天字码头首建 120 丈沙土马路。

光绪三十二年（1906 年）

广州海关统计，首次进口汽车价值 898 关两。

宣统三年（1911 年）

清廷撤销全国驿站。

中 华 民 国

民国元年（1912年）

广东省设立军路处，各县设军路局，筹办修筑军路。

民国2年（1913年）

广州湾（湛江）西营至赤坎间牛车路扩建为公路，次年春季通行4辆营运汽车。

民国8年（1919年）

琼山至海口建成7里长公路，次年4月通行3辆商营汽车。

民国9年（1920年）

省军路处改为省公路处，下设东路、南路、西路、北路、琼崖5个公路分处；各县设公路局。

惠州至平山公路开工修建，长33.2公里，次年5月完工并通行3辆商营客车。

民国10年（1921年）

省政府颁布《民办普通车路暂行章程》、《修筑公路建筑法则》，奖励商民集资筑路，筑成后给予一定专利年限。

省公路处举办第一期工程生讲习所。

民国14年（1925年）

以省港大罢工工人为主力，修筑广州至黄埔公路，年内建成通车。

民国22年（1933年）

广州海珠桥建成通车。

民国 24 年（1935 年）

全省东路、南路、西路、北路、琼崖公路干线基本建成。

民国 26 年（1937 年）

7 月 7 日抗日战争爆发；年底紧急抢修粤港、广韶公路，抢运战时物资。

民国 27 年（1938 年）

10 月 21 日广州失守，省政府下令各县破坏公路 12554.6 公里，尚存 2305.55 公里，多在粤北、粤东地区。

民国 29 年（1940 年）

广东省成立驿运管理处，办理曲江至五华岐岭人力运输。半年后转办曲江至三水、曲江至大庾两线运输。

民国 34 年（1945 年）

8 月 15 日日本投降。紧急抢修雄信、官柳、广汕、韶庾、梅汕、广九等 10 条公路 16692 公里。

民国 35 年（1946 年）

1 月 1 日全国车辆、行人一律改靠右行驶。

交通部公路总局第三区公路工程管理局及第三运输处先后在广州成立。广东省 9 条公路干线 3133 公里划为国道，由“三区局”管理。

“三区局”先后在广州、深圳、湛江、海口、兴宁、曲江设立交通监理所。次年，将监理所业务移交省市交通管理机关。

民国 37 年（1948 年）

全省民营公路 189 条，其中 66 条由 61 家行车公司承包行车，共有营运汽车 283 辆。

民国 38 年（1949 年）

9 月中共兴梅地委动员各县走避村间商车 60 辆，到赣州接运人民解放军四野部队，再次解放兴梅地区。

中华人民共和国

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，接管国民政府交通部驻穗机构和广东省公路局。当时尚可通车公路 2523 公里，民用汽车 4234 辆。

10 月下旬 交通接管委员会和西江、南路、东江各地公路职工及沿线民众在当地中共组织领导下，抢修公路及桥梁，组织商车运输，支援解放战争。

10 月 29 日 成立广州市人民政府公用事业局，领导市内公共交通。

1950 年

1 月 19 日 成立广东省人民政府交通厅，直辖省航务局及省公路局。

1 月 成立广州市人民政府公共汽车管理处。

3 月 1 日 成立广东省国营汽车运输公司，继在广州、曲江、阳江设立分公司。省交通厅成立广海线抢修工程队。

3 月 21 日 省汽车运输公司首次与省公路运输工会及司机助手代表签订《包乘制集体合同》。

3 月 30 日 省交通厅成立广海西线公路抢修工程队，抢修广州至海安线路，支援解放海南岛。

4 月 省汽车运输公司派出货车 32 辆，广州、高雷地区私营汽车 20 余辆，参加支前运输。

是月 省交通厅成立公路管理处，撤销公路局；东江、西江、北江、粤中、高雷、潮州、兴梅专区，先后成立公路管理处，全省 7 个汽车监理所，归交通厅领导。

5 月 1 日 根据交通部（汽车管理暂行办法及实施细则）规定，开始换发全国性统一汽车号牌。

是月 成立广州市搬运公司筹备处，各市、县先后成立搬运公司。

6 月 首次开办广湛线水陆联运。

7 月 省交通厅奉命成立华东支前公路修建委员会广东指挥分所，抢修潮安到漳州公路 270 公里，支援解放沿海岛屿。

是月 省交通厅拟定《奖励人民投资修复公路暂行办法》等规定。至 10 月止 办

妥登记手续的私营筑路公司 111 家。

9 月 资本主义国家实行汽油禁运，省汽车运输公司决定将全部汽车改装木炭炉。

10 月 广东省汽车司机 80 多人参加抗美援朝前线运输。

11 月 9 日 成立广东省公路修筑委员会，3 个月内发动民工 1600 万人，整修广汕、广韶、广海等 10 条主次干线 4756 公里。

1951 年

3 月 中南交通部抽调 150 名工程技术人员，支援广东改建广韶、官汕、广海北、海榆东等 4 条国防干线，次年 6 月完工。

6 月 省汽车运输公司在广州总站试行（乘修负责制）及实施《劳动保险条例》。

10 月 1 日成立广东省联运公司。

是月 省交通厅首次制定全省公路汽车运输统一运价。

10 月 28 日 根据国务院规定，省交通厅首次颁布民工建勤整修公路制度。冬春农闲期间，发动民工整修广汕、广湛等公路 1970.5 公里。

12 月 17 日 省交通厅将全省公营汽车通过合股统一经营。广东省汽车运输公司在部分专区设立公司。

12 月 14—24 日 第一次全国养护会议决定国道、省道由省公路部门管理，县道由地方政府发动群众养护；养路费由省统收统支。

1952 年

1 月 4 日 省交通厅及所属驻广州单位开展“三反”运动。

6 月 广东省公路修筑委员会结束，已完成省内四大国防干线公路整修，总投资 1885·3881 亿元(旧币)。

9 月 政务院发出《关于修建华南国防公路的决定》，交通部、中共华南分局、广州军区成立华南公路修建工程指挥部。主持修建海榆中线、那八线及广海北线，素东段等新线。

10 月 省汽车运输公司开展“安全四定、车吨月产两千吨公里”运动。

11 月 1 日 省汽车运输公司与省联运公司合并，成立广东省交通厅运输局，专区分公司称汽车运输总站。

11 月 全省公路运输系统按照《广东省公路运输职工工资等级制度》开展第一次工资改革。

12 月 省交通厅撤销公路管理处，成立广东省公路管理局，下辖粤东、粤西、粤中、粤北、海南 5 个养路总段，27 个养路段，110 个养路工区，44 个渡口所，一个工程队。

是年 北海市及钦州专区公路运输机构、资产、人员、业务划归广西省：原属广西

省的怀集县公路运输划归广东省。

1953年

1月 省交通厅将全省公路交通监理业务及所属机构人员划归省运输局。3个月后，又划归省公路局。

3月 省公路局全面实行中南交通部1951年颁发的《群众养路暂行办法》。

9月 广东省公路运输国营部门开展整队运动，纯洁职工队伍。

是年 全省19个市级搬运公司和31个搬运站在民主改革基础上，进行力资、工资改革。

1954年

4月 广东省交通、公安、司法、保险、军区后勤等单位首次联合组成省交通安全委员会。

7月 撤销省公路管理局，设省交通厅公路处。省运输局在全省推行计划管理和技术管理。

9月 省运输局成立社会主义改造办公室。

10月 台山、开平、恩平3县行车公司与私营高雷区汽车运输联营社，合并成立公私合营粤西汽车运输公司，为全省试点。

12月 经两年三个月施工，建成海榆中线那八线、乌那线、广海北段素东段公路，共长614公里。

是年 广东省人民政府颁布《营业单车、人力手推车、牛车等民间运输工具管理试行办法》。

1955年

1月 撤销省交通厅公路处，成立广东省交通厅公路管理局，下设基建队、测量队和试验站。

2月14—19日 广东省首届公路运输劳动模范代表大会在广州螭蜆岗召开，同时举办技术革新展览。

下半年 从主要干线公路开始，推广铺敷磨耗层和松散保护层技术，基本消灭“排骨路”。

7月 广西合浦专区公路及国营汽车运输企业移交广东省接管。

11月 按国务院《关于改进民工建勤养护公路和修建地方道路的指示》，实行每年每个劳动力义务建勤不超过5个工作日，车船等运输工具和兽力义务建勤每年两个工作日。