

# 第十篇 交通 邮电

## 第一章 交通

银海区地处丘陵台地，地势平坦。自古以来，交通便利。民国二十一年（1932年）建有高德至南康公路、合浦至白龙公路等乡村公路。新中国成立后，国家逐年投入资金，对乡村公路进行维修、扩建。1958年修建龙潭至北海市区公路；20世纪60年代修建白虎头至北海市区公路。20世纪90年代，北海掀起大开发的建设热潮，银海区的交通建设迅速发展。经过十多年的建设发展，辖区范围有北海火车站、北海机场、北海国际客运码头，桂海高速公路、北铁一级公路、广西滨海公路纵横贯穿，形成了海陆空立体交通网络。至2002年，辖区公路总里程236.32公里。农村行政村通公路率为93.48%，高于广西全区平均水平。

### 第一节 机构

#### 机构

1996年8月前，银海区的交通管理工作由北海市交通局统一管理。银海区交通局于1996年8月成立，编制2人，领导职数1个，非领导职数1个，2002年末在职职工3人。银海区交通局下设1个直属事业单位，即福成交通管理站，2002年末有在职职工4人。福成交通管理站1983年3月成立，当时由合浦县交通局管辖，1995年北海市行政区域调整后，1996年划归银海区交通局管辖。当时由于相关的业务关系没有理顺，1996~2001年，由市交通局代管，2002年银海区交通局正式接管。该站负责福成辖区拖拉机和摩托车的交通规费征收。1996年5月，合浦县交通局管辖的福成、竹林、白龙3个道班划归银海区交通局管辖，但2002年以前这3个道班由市交通局下属的地道站代管。

银海区的公路运输管理工作直接由市公路运输管理处负责，银海区交通局没有监管职权。历任银海区交通局局长：梁腾荣、苏志清、陈永毅。

### 第二节 交通设施

#### 公路

2002年止，银海区公路总里程236.32公里，按其在公路路网中的地位划分：国道、省道107.72公里，县道、乡道和通行政村公路总里程128.60公里。按技术等级划分：高速公路11.56公里、一级公路17公里、二级公路27公里、三级公路52.16公里、四级公路128.60公里。2002年末，银海区行政村通公路率为93.48%，高于自治区行政村通公路率86.13%的平均水平；公路密度为49.31公里/百平方公里，高于自治区23.79公里/百平方公里的平均水平。

**桂海高速公路银海区段** 按全封闭4车道设计。全长11.56公里，起于合浦收费站，终点与北铁一级公路相交于平阳村委老旧场，交汇处设置平交道口。已征下建设立交桥的用地27

公顷。沿线有 11 座下穿分离式立交桥，1 座上跨分离式立交桥。该路段建设占用土地 92 公顷，其中新征土地 34 公顷，利用银滩大道规划用地 57 公顷。工程于 1998 年 7 月开工建设，2000 年 8 月建成通车，是大西南出海通道之一。

**北铁一级公路** 起于北海高德，终至铁山港码头，是连接市中心与铁山港的交通主干道，全长 43.6 公里，其中银海区路段 17 公里。北铁一级公路总投资约 6 亿元，1992 年 12 月开工建设，1994 年 12 月建成通车。北海福成机场路段是北铁一级公路的连接支线，支线长 4.5 公里，按二级公路标准建设，2002 年对该路段进行了路面改造。北铁一级公路建有 1、2、3 号桥。

**广西滨海公路北海银滩支线** 起点为平阳村委老机场，与桂海高速公路的终点连接，终点海城区新营，全长 24.26 公里，其中银海区路段 22.27 公里。建设占用土地 64 公顷，其中新征土地 10 公顷，利用银滩大道规划用地 54 公顷，总投资约 1.6 亿元。全线按二级公路技术标准设计建设，工程于 2001 年 10 月动工，2002 年老旧场至侨港 17 公里路段建成通车。该路段上的冯家江大桥长 318 米，采用预应力砼空心梁和预应力砼 T 形组合梁，工程总投资 659 万元。

**三合口至竹林盐场公路** 全长 10.2 公里，建于 1968 年 6 月，1998 年市交通局和银海区政府分别出资 90 万元和 20 万元按三级公路技术标准改建下庙山至竹林盐场 6.3 公里路段。该路是竹林盐场产盐外运和沿海海产品运输的主要通道。

**高德至南康公路** 全长 45 公里，其中银海区路段 32 公里，建于民国二十一年（1932 年），抗日战争时期被破坏。民国三十五年（1946 年）修复高德至福成路段，当时该路段系华南垦殖场管理，1957 年公路部门接管。1988 年改造为柏油路。

**合浦至白龙公路** 全长 37 公里，其中银海区路段 21 公里。1958 年修建南流江水库及湖海运河时，为方便水利工程运输物资，省交通厅拨专款 13.1 万元，当时合浦县发动群众，用民工建勤 9.6 万工日修成简易公路。1969 年，钦州地区交通局拨款 8.1 万元，全面改造此路段，1984 年钦州地区交通局拨款 1.2 万元，合浦县投资 3.7 万元，再次对该线路改造。1969~1984 年建好该路段 5 座水泥桥。至 2002 年止该路还没有进行硬底化改造。

**北海至龙潭公路** 建于 1958 年，全长 12.8 公里。2001 年，市交通局出资 80 多万元，西塘镇沿线群众捐款 20 万元，将该路改造为柏油路，是连接市东郊的主要道路。

**美景路** 起点大墩海，终点侨港镇，沿线途经市南郊海岸，全长 8.2 公里，2002 年开工建设，由市旅游局筹资兴建，为三级公路。

**农村公路** 银海区的公路建设以农村公路建设为主，目标是村村通等级公路并向柏油路、水泥路逐渐推进，重点加强福成镇范围的路网建设和改造。至 2002 年，先后修建了福成至宁海、北铁公路宁海路口至竹林村委、福成至松明、福合公路至平新等一批贯通福成镇和高德镇的 19 个行政村、49 个自然村的农村公路，建设里程 82.3 公里，总投入 323.80 万元、9340 工日。

1997-2002 年银海区农村公路建设一览表

公路名称	全长 (公里)	建设年份	总投入	投资方式
莆田—白龙	1.2	1999	3.2 万元	政府投资
宁海—竹林	7	1999	22.6 万元	政府投资
竹林盐场—西村	1	1998	2 万元	地方自筹
西村—竹林村委	8	2001	17.6 万元	政府投资
三家村—大坎头	1.5	2002	2450 工日	民工建勤
大坎头—小坎头	2.2	2002	2600 工日	民工建勤
三家村—东村	2.8	1997	3.7 万元	地方自筹
三家村—农业基地	4.8	2002	18.2 万元	政府投资
东村—农业基地	5.2	2002	20.6 万元	政府投资
坡塘—古城	1.3	2002	7.2 万元	扶贫资金
福成—宁海	7.7	2001	26.7 万元	政府投资
特牛庭—平新	3.2	2002	10 万元	以工代赈
大水江—松明	9.8	2002	36 万元	政府投资
高江—平联	6.3	2001	23 万元	扶贫资金
农场四队—门头	3.7	2002	20 万元	扶贫资金
红境塘—红旗	5.2	1998	17.5 万元	政府投资
福成—卖兆	3	1998	10.5 万元	地方自筹
了哥村—东星	4.3	1996	85 万元	扶贫资金
包家塘—猫儿墩	2.7	2001	2860 工日	民工建勤
赎鸡山—新田村	1.4	2000	1430 工日	民工建勤
合 计	82.3		323.80 万元 9340 工日	

1957-2005 年银海区主要公路桥梁表

桥梁名称	所在公路	宽 (米)	长 (米)	通车时间
庙山沟桥	北铁公路	15	40	1957 年
福成桥	福南公路	15	50	1969 年
三合口桥 1	北南公路	15	30	1973 年
三合口桥 2	北南公路	15	40	1973 年
海陆大桥	北铁公路	20	200	1957 年
白沙水大桥	北铁公路	20	200	1957 年
冯家江大桥	滨海公路	40	318	2003 年
银滩大桥	银滩 3 号路	40	100	2005 年

## 桥梁

银海区公路桥梁与公路同时修建，多为小型桥，中型桥很少，无大型桥。

## 铁路

位于辖区禾塘新村北边的北海火车站建于1991年。1991年11月钦州至北海铁路（以下简称钦北铁路）动工修建，长98.42公里，1995年4月全线竣工，同年7月1日正式投入营运。1995年7月28日，北海港铁路专用线动工兴建，从北海火车站至北海港码头共长2351米，1996年7月1日竣工投入使用。此线开通使北海港通过钦北铁路与全国铁路联网，提高北海港在大西南出口通道中的地位和作用，有利于港口与腹地的联系。1996年8月，北海石油化工厂的铁路专用线亦建成开通使用。

## 机场

位于银海区福成镇境内的北海福成机场，1984年经国务院、中央军委批准，1985年4月1日动工兴建。距银海区行政中心和北海市中心均为24公里，有专用一级公路和桂海高速公路连接。机场占地1.73平方公里，1986年10月主体工程竣工，同年12月10日试飞成功，1987年3月15日通航营运。该机场是一个全天候中型机场，机场跑道长3200米，可起降波音747等大型客机，2002年开通北海至北京、上海、广州、深圳、香港、重庆、成都、贵阳、昆明、杭州、长沙、武汉、海口、桂林、柳州、西安、郑州等航线。



旅客在北海福成机场登机

## 码头

北海水陆联运客运站（又称国际航运码头）坐落在银海区侨港镇，2001年8月开工建设，2002年8月竣工营业。客运站占地面积2.67公顷，总建筑面积6036平方米，总构筑面积1.5万平方米，其中站前广场面积2500平方米，道路及停车场面积1.25万平方米。站场建设有13个发车卡位，190个标准停车位；站内设有候车厅、国内候船厅和国际候船厅，候车厅可容纳600人，国内候船厅可容纳400人，国际候船厅可容纳300人，厅内空调、电视等设施齐备。客运站按部颁一级客运站规模、水陆联运功能的要求设计建设，设计日发送旅客量1.2万人次，工程建设总投资1160万元。开通北海至涠洲、海口等海路客运航线；陆路客运班线有北海至柳州、桂林、南宁、钦州、防城等。旅客可一次性购买水陆联运客票，实行一票到家，全程负

责。

### 第三节 运输

#### 公路运输

**旅客运输** 银海区的公路旅客运输由北海市公路运输管理处统一管理。1996年8月起，为了掌握旅客运输的基本情况，银海区交通局对区域内的旅客运输量和客运运力情况进行登记，建立客运统计登记制度。银海区下属乡镇仅有福成镇通客运班线，至2002年有福成至合浦、福成至北海、竹林盐场至北海等3条客运班线。竹林盐场至合浦客运班线于2000年停开。福成至合浦每天有30个班次，有6辆客运班车。福成至北海每天36个班次，18辆客运班车。竹林盐场至北海每天6个班次，2辆客运班车。2002年末银海区拥有载客车辆（含小型、微型车辆）80多辆，1997~2002年共完成公路客运量393.95万人、客运周转量12213万人公里。

1997~2002年银海区公路客运量、客运周转量完成情况表

年份	1997	1998	1999	2000	2001	2002
运量（万人）	63.17	64.24	65.20	64.89	67.12	69.33
周转量 （万人公里）	1872	1894	1957	2176	2108	2206

**公共交通** 从1980年起，辖区先后开通5条公交线路，直通全区近郊各行政村，实现行政村村村通公共汽车。人民剧场至银滩线，首班车6:30开出，末班车21:30开出，出车间隔为7.8分钟，途经人民剧场、客运中心、北部湾广场、邮电局、金湾大厦、明慧大厦、站前路口、贵州开发区、精品广场、和平小学、四川南路口、侨港、国际客运站港湾、五号路、海滩公园西门、海滩公园、海滩加油站、银滩；南珠市场至下村线，首班车6:30开出，末班车18:00开出，出车间隔为20分钟，途经南珠市场、八中、批发市场、半坡、三塘、驿马、江边村、冯家、龙潭派出所、龙潭、下村；人民剧场至侨港海滩线，首班车6:30开出，末班车23:30开出，出车间隔时间4.5分钟，途经人民剧场、客运中心、北部湾广场、邮电局、金湾大厦、明慧大厦、站前路口、贵州开发区、精品广场、和平小学、四川南路口、侨港市场、渔港码头、侨港海滩；南珠市场至横路山线，首班车6:30开出，末班车18:00开出，出车间隔时间1小时，途经南珠市场、北海大道、小岭、马栏、关井、横路山；北部湾广场至北航北海学院线，首班车6:30开出，末班车18:00开出，出车间隔时间20分钟，途经北部湾广场、汽车总站、南珠市场、八中、海城区交警大队、逢时花园、九中、银海区政府、公务员社区、银海区工业园、北背岭、曲湾底、大学园区路口、北航北海学院。

**货物运输** 1989年前，辖区的公路货物运输主要是家庭式的个体运输户，没有专业货物运输企业。1989年，银海区首家公路货物运输单位——西塘运输公司成立。该公司属民营企业。

业，当年拥有拖拉机 12 辆、农用汽车 6 辆，总吨位 54 吨。公司业务主要从事码头搬运装卸、经营短途运输。1992 年，购进营运载货车辆 3 辆，加上挂靠的 13 辆个体运输车辆，总吨位 182 吨，经营业务也由原来短途运输为主转变为长途运输为主。1998 年，由于受运输行业运力过剩的影响，公司经营困难，于当年转产。

20 世纪 90 年代初期，福成镇公路运输业发展较快，个体运输专业户迅速兴起。1992~1996 年运力逐年递增，1996 年末营运大中型货车达到 163 辆、总吨位 1240 吨，是北海市拥有货运车辆数和吨位数最多的乡镇，成为北海公路运输业的主要力量。福成境内主要是甘蔗、西瓜、化肥、农药和食盐等货物运输，其中甘蔗的运量较大。福成个体运输户主要从事福成镇境外运输，以北海港口的货物集散为基地，经营长途运输为主。90 年代末期，受运输行业运力过剩的影响，福成个体运输户也受到冲击，2002 年末福成拥有营运大中型货车 67 辆、546 吨位，小型、微型载货车辆 160 辆，季节性参与运输的大中型拖拉机和手拖 500 辆。

### 海上运输

2002 年以前，境域的海上运输业只开通赤江至曲湾（冯家江港）、禾沟至西村（西村港）、竹林至白龙（白龙港）等 3 个客运渡口，靠人力小艇运输人客及较轻的货物。2002 年 8 月，位于侨港镇的北海水陆联运客运站竣工营业，开通北海至涠洲岛（每天 4 班）、北海至海口（每天 1 班）等 2 条国内客运航线和 1 条从北海至越南（每星期 1 班）的国际客运航线。2002 年，北海水陆联运客运站完成客运量 324727 人，客运周转量 44782069 人公里，现实客运收入 2695 万元。

### 民用航空

福成机场 1987 年建成交付使用，开设北海至广州（经南宁）航班，每星期四、日经南宁飞往广州，当天往返。1989 年 5 月改为直飞广州，每周二、四、日 3 个航班。1989 年 10 月增开至海口班机，后因客货量不足及运力限制而于 1990 年 4 月停航。2002 年开通北海至北京等 17 条国内航线。2002 年，福成机场共保障飞机起降 5439 架次，同比（与上年同期相比）减少 98 架次。其中运输生产起降 5407 架次，同比减少 15 架次；飞越 9207 架次。完成旅客吞吐量 345918 人次，同比增加 28479 人次；货邮行吞吐量 3935 吨，同比增加 469 吨；换算旅客吞吐量 389640 人次，同比增加 33678 人次。主营业务收入 1702 万元。

### 铁路运输

钦北铁路作为南北铁路的一段通车后，1995 年 7 月 1 日开行南宁至北海的 81/82 次特快列车；9 月 1 日成都与南宁之间的特快列车延伸至北海，由北海始发的车次为 22 次特快。钦北铁路近期通过能力 600 万吨，远期为 1120 万吨。1996 年开行货运列车 2 对，运输的货物主要有化肥、棕榈油、钢材、饮料、农副产品等。在建北海客车整备基地（客技站）。

## 第四节 交通工具

新中国成立前，辖区群众出行主要以步行为主，远行则雇牛车、马车、独轮车或舟船代步；富有之家出行则有自己的轿子、马车代步。婚嫁喜事，也有群众租用轿子迎娶新娘。新中国成立后，随着群众生活水平的日益提高，多种交通工具进入人们的生活。

### 自行车

新中国成立前夕，辖区福成、高德等圩镇有自行车（单车）搭客或运输。1952年以后，乡村邮递员用自行车投递邮件。1958年以后，自行车搭客谋生的“单车客”逐渐增多，至1962年，用于搭客的自行车增至20多辆，而拥有自行车的家庭数量仍然很少。1963年，部分居民开始购置“永久”、“凤凰”、“红棉”等牌子的自行车。1970~1980年，辖区自行车数量日益增多。20世纪90年代起，很多家庭一家人有数辆自行车。自行车成为主要交通工具。

### 摩托车

1971年，辖区邮递员用摩托车投递邮件。1993年前，辖区只有少数居民购置摩托车，一些规模较大的行政机关、事业单配置有办公用摩托车。1993年，部分居民开始购买摩托车。至1998年，随着人民生活水平的提高以及摩托车价格的下降，人们纷纷购买摩托车。到2002年末，辖区共有摩托车2.3万辆。

### 汽车

20世纪80年代以前，辖区极少有汽车。80年代初期，开始出现客运汽车（客车、班车、公交车），并先后开通了通往各乡镇的客运班线。进入90年代后，出现各种各样的公、私营汽车，极大地方便了人们的生活、生产。

### 火车

1991年北海火车站在辖区西塘镇和兴行政村建成和1991年7月北海至钦州铁路建成营运，进一步地方便居民外出经商、旅游、工作和学习。

### 飞机

20世纪80年代以前，能搭乘飞机对人们来说是一件很了不起的事情。1987年北海福成机场通航营运后，搭乘飞机的人开始逐年增多。

### 渡船

新中国成立前，民间用舢板、帆船作为渡船。在通过冯家江、西村港等内港时主要靠舢板（一种人力小船）。舢板在银海区今各港口极为常见，每当远航的客船或外出作业的渔船返航进港时可看到众多的舢板在大船之间穿梭。新中国成立后，改用帆船、机船作为渡船。到涠洲、海南海口靠乘大船前往，20世纪80年代以前主要是帆船，80年代后是机船。2002年北海水陆联运客运站（又称国际航运码头）营业后，游轮成了人们前去涠洲、海南海口的主要交通工具。

## 第五节 交通管理

### 交通规划

银海区的重大交通项目纳入北海市总体的规划布局和建设。1998年起，银海区着重对农村公路、乡镇客运站点等局部性项目进行规划布局。

1998年完成《北海市银海区福成镇村级公路建设项目建议书》的编制并上报有关部门。福成镇路网布局以连接北铁（北海至铁山港）一级公路、高南线（高德至南康）、福合线（福成至合浦）等主干道为基本走向，形成村村通等级公路的树枝型布局。规划拟建四级公路115.6公里，沥青路占40%。至2002年先后建成福成至红旗、端田至白龙路、宁海至竹林、大水江至松明等20条农村公路。

2002年，根据交通部《农村公路建设实施意见》关于“重视乡镇客运站点建设，推动路运一体化”的精神，银海区开展对福成镇客运站建设项目的可行性研究工作。前期工作主要是旅客流量、流向调查，掌握客流量分布及季节性变化的情况。2002年，按照交通部在全国交通工作会议上提出“修好农村路，服务城镇化，让农民兄弟走上柏油路 and 水泥路”的建设目标，将福成镇、高德镇所辖的17个行政村、43条自然村纳入村通柏油路工程的路网改造规划。已完成对上等级的砂土路的路况勘查前期工作，下一阶段开展对砂土路改建为沥青路面的硬底化路网工程项目的规划编制工作。

### 养路费征收

银海区养路费征收工作主要集中在福成镇。福成交通管理站自1983年3月起，开始对辖区的大、中、小拖拉机、摩托车征收养路费。1988年4月起，按照《广西壮族自治区征收交通基础设施建设基金暂行规定》，对货车统一按吨位计征养路费。同期自治区交通厅下文对摩托车、农业拖拉机的养路费征收标准作调整：拖拉机每吨每月征收44元，两轮摩托车每辆每月征收10元，两轮轻骑每辆每月征收5元，侧三轮摩托车每辆每月征收15元。2002年自治区交通厅下发文件再次对摩托车、农业拖拉机的养路费征收标准作调整：农用运输车、多功能拖拉机、大中型拖拉机每月200元，手扶拖拉机、前驱动方向盘式拖拉机每月每吨140元，两轮摩托车每辆每月20元，侧（正）三轮摩托车每辆每月征收25元，两轮轻骑每辆每月征收15元。福成交管站自成立之日到2002年止，累计征收农业拖拉机2.9万吨，摩托车1.4万辆，共计征收养路费536.87万元。

1997-2002年养路费征收情况表

单位:元

年 份	1997	1998	1999	2000	2001	2002
交通规费征收额	344944	380744	719457	719831	785615	688235



## 公路养护

银海区没有专业的公路养护道班，公路的日常养护主要由市地道站和当地乡镇、村委组织村民实施。银海区大部分农村公路是砂土路，占农村公路的75%。砂土路建设成本相对低，但养护成本较高。由于缺少养护资金投入，而且村民欠缺养护技术，新建公路的使用寿命缩短。

## 第二章 邮 电

### 第一节 机 构

新中国成立前，辖区的邮电业务均由北海市（镇）邮电（政）局直接管理。民国二十七年（1938年），福成镇建有邮政代办所，民国三十八年（1949年），高德镇建立邮政代办所，今银海区境域内设有信柜5处。

新中国成立后至2002年，辖区没有区一级的邮电管理机构，邮电业务均由北海市邮电（政）局具体管理。部分乡镇设有邮电所。1954年建立福成邮电营业处，1955年改为邮电所，1990年改为邮电支局，至2002年不变。1972年在高德公社赤壁大队开设赤壁邮电所（1981年6月停办）。1982年1月在华侨公社（今侨港镇）开设邮电所（1982年末停办，1986年重办，1987年撤销）。

### 第二节 业 务

#### 邮件投递

清末和民国初期，北海邮政局邮件投递只投城市，不投农村。今银海区境域各乡村邮件靠邮政代办或乡村信柜托人捎转，或收件人自到邮局、代办所、信柜认取。

新中国成立后，1950年，北海邮政局开始设乡村投递。今银海区境域内分设2个投递段，实行步班投送。1952年乡村邮递员配备自行车投送邮件。

20世纪50年代中期至60年代初期，北海邮电局利用农村各供销社、学校、农场等社会力量，建立一批收投信报站或邮票销售点，加快邮件运转速度。1958年今银海区境域内设6个乡邮递段。同年，在农村人民公社化运动中，报纸随到随送。1960年，乡邮员试行“三送”（直接投送邮包、汇款、保价信）和“三带”（带售邮票、信纸、信封）。方便农村群众。但这种办法增加了邮递员工作量，且易产生弊端，次年停止执行。

1962年，撤销部分公社乡邮员和压缩农村投递邮路。1963年，今银海区境域内有农村邮路66公里，比1960年（286公里）减少220公里；有2个投递段，比1960年（6个）减少4个。1966年后，农村邮路逐渐恢复和增加。1968年郊区邮路264公里，分设6个投递段。

“文化大革命”初期（1966~1967年），乡邮递工作虽受到影响，但在特殊的政治条件下，今银海区境域内通邮面扩大，投递速度加快，邮件直接面达100%。1969年今境域内51个生产

大队，499个生产队全部通邮。1971年，北海邮电局配置2辆摩托车用于投递偏远乡村邮件。1979年，在郊区共有8辆摩托车投入农村邮路投递，摩托车投递邮路363公里，占境域投递邮路的81.6%。但因摩托车邮路开办仓促，技术培训不足，车辆维护不善，1980年、1981年进行了调整，只留1条85公里的摩托车邮路，其余291公里（含原自行车投递的13公里）邮路设为6个投递段，改为自行车投递。

20世纪80年代中后期，逐渐恢复使用摩托车进行乡邮投递，但终无力维持。1990年，今银海区境域内除偏远投递段（环形112公里）仍使用摩托车投递外，其余7个投递段均改用自行车投递。1991年8月，仅存的摩托车邮路停开，原邮路调整为2个委办投递段、使用自行车投递。

1990年郊区设8个投递段，1994年设9个邮递段（含2个委办投递段）；乡邮邮路449公里（其中委办邮路88公里）。多年来，乡邮实行周六班投递，每天投送1次。新中国成立初至20世纪60年代，乡邮投递与城市投递合为一班管理，福成、高德则由支局（代办所）管理。70年代至80年代中期，北海市邮电局独设乡邮递班。80年代后期，城市投递与乡村邮递复合为班。1994年12月，银海区成立，原属合浦县管辖的福成镇划为银海区管辖。福成镇的邮件投递由福成镇邮电支局负责，由乡邮员直接投送到各行政村和学校、农村。除福成镇外，银海区其他乡镇的邮件投递业务，仍由北海市邮政局负责，至2002年不变。

## 电信

**固定电话** 新中国成立前，今银海区境域农村基本不通电话，只有福成镇通电话（民国二十一年）。

1958年，高德、咸田公社先后设磁石交换机，18个生产大队通了电话。

1961年，今银海区境域内有高德、咸田2个公社农话交换点，共有交换机2部，容量80门，34个生产大队通了电话，占境域49个生产大队的69%，由于线路少，有24.3%为一线两机。1966年，辖区3个公社设社营的交换点，45个生产大队通了电话。公社社营交换机总容量90门，安装电话机91部；杆路长度122公里，明线线条长度128对公里。1968年末，有磁石交换机100门，杆路98公里，线路199对公里。

1971年，增设西塘公社总机一处，安装100门磁石交换机，境域有农话交换机3处，交换机总容量250门。1974年，今银海区境域农村电话线路开始推广使用电缆。1976年，添置6部单线载波电话机，在高德、西塘使用。1979年撤销西塘公社交换机，原有用户接入北海市邮电局农话台。当年，54个生产大队全部通电话。

1984年，北海市邮电局在今银海区境域设农村电话交换点2处（高德、市局农话台），全部行政村通电话。此后，虽然固定电话业务得到较大发展，但因初装费用高，电话资费贵，很难在农民中普及，只有行政事业单位、公司、厂场及极少数人安装固定电话。直至1992年春，随着北海市经济大开发的掀起，带来一股电话需求热，郊区的固定电话业务也得到迅速发展。

1993年，侨港镇“88”局新装5000门程控电话交换机，郊区和北海市区一样，各镇电话均达到等位拨号。

“八五”计划期间(1991~1995年)，市话扩容，北海市邮电局加强市话线路的新建和改造，对银海区咸田镇方向路段进行扩容改造，并完成市区至侨港镇、海滩公园，高德至七星江的电缆埋设。

1995年，虽然当时的固定电话初装费仍偏高(1700元/台)，但已有部分群众安装了家庭固定电话。至2002年，当固定电话初装费降低(300~500元/台)后，掀起一股安装电话热，辖区共安装有固定电话7600台，其中离市区较远(32公里)的福成镇也安装有1600台。

**无线寻呼** 1989年，北海市邮电局开办无线寻呼通信业。由于市场对寻呼机(BP机)的需求增长很快，市邮电局于1992年、1993年先后开通“127”自动寻呼系统和“128”无线中文寻呼台，数字和中文兼容，提供查询、群众留言、定时呼叫、股市行情、天气预报等多种服务。至2000年辖区群众拥有BP机2万台，直至新一代的通讯工具——移动电话(手机)的普及，BP机才作为一种时代的产物逐渐消失。

**移动电话** 1992年初，北海市邮电局开始引进移动电话，引进瑞典爱立信公司900兆赫蜂窝状移动电话通信系统(RBS)。1995年，实现全国联网运行。其间，银海区仅少数人拥有。1999年，北海移动电话全面实行数字电话代替模拟电话(蜂窝状移动电话)及原9位号码升为11位后，移动电话开始增多，但拥有者仍以行政事业单位、公司、厂场等人员及经商者居多，至2002年才为民众普遍接受，全区有移动电话1.1万台。