

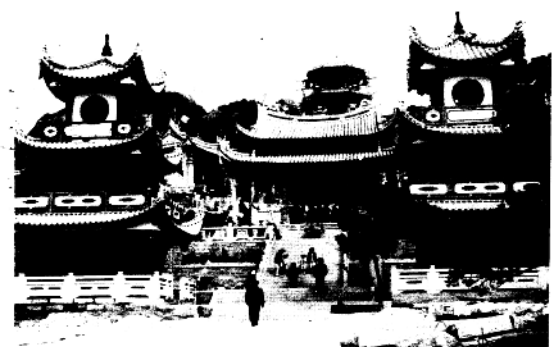
# 湄洲湾开发研究

金文亨 主编





秀嶼碼頭



湄洲祖廟



興建中的肖厝油碼頭



秀嶼望山生活區



福建煉油廠生活區

# 序

许怀中

春意正浓的时节，我从厦门参加活动回来，途中特地逗留在莆田。下午三点多钟，驱车到文甲码头，可惜开往湄洲岛的末班船已经离岸。站立在海岸上，望着波涛起伏、碧波万倾的海面，和平女神之岛似乎就在对面向我招手。我下决心雇条小舢板摇过去，准备在海上摇荡一番。船迅速地向对岸驶去。风平浪静，海波不兴，真是意想不到的平稳。海浪虽就在身旁，在脚下，但一种安全感使我有心欣赏海景，别有一番兴致。这次虽是四度登岛，却是一次比一次情深，岛上一次又一次变化。

在湄洲岛上过了一夜，回到兴化宾馆时，金文亨同志来访，希望我为《湄洲湾开发研究》一书写序。

对湄洲湾深沉的感情和对这个课题的浓厚兴趣，催动了写序的心意。

记得去年8月间，省哲学社会科学规划领导小组办公室，曾在榕城召开《湄洲湾港开发利用研究》（此书的前身）课题的成果鉴评会。福建师大地理研究所、省旅游局、省交通厅、省交通设计院、省经济研究中心、省计委、省经委等9位专家和有关领导部门业务处室的领导，应邀到会。会前，鉴评人员对这项省社会科学“七五”重点课题的主报告：《加快湄洲湾的开发利用，振兴福建经济》，做了细致的审

阅，写出鉴评意见。会上，围绕这个课题，进行了认真、负责、坦诚的评议。在这基础上，作者吸取专家和社会上多方面的意见，是对完成此书的帮助。

事实生动地说明：这本专著的写作和定稿过程，是和严谨的科学态度，认真的论证探讨，紧紧地连在一起的。

随着改革开放强劲东风的吹拂，湄洲湾开发的可行性和重要性，已经成为越来越多人们的共识。在中央和省委的重视下，对湄洲湾的开发，已提上国家与省里决策部门的议事日程，并付诸实施。莆田市党政领导和有关部门的同心协力，省内外一批专家学者的辛勤劳动，进行了大量考察和研究，获得了可贵资料 and 成果。海内外侨胞、台胞、港胞的热情支援和关心，使湄洲湾的开发，已不是停留在纸面上，而是在实际轨道上积极地运行中。

本书从湄洲湾开发的性质与功能、基本构想、问题与对策、借鉴历史经验与加快开发等专题进行阐述，展开论证，摆脱论文集的框架（自然这方面也是需要的），浑然一体，自成体系，这无疑给“加快开发利用”湄洲湾这个课题加强了它的针对性和实用性；从理论与实际的结合上，对湄洲湾的开发，提供了科学的理论与舆论支持；对面临的新情况、新矛盾，提出不少对策与措施。不仅有一定的理论深度和独立见解，而且有重大的实践意义。

当然，课题成果鉴评会上和其他方面专家、学者、领导、实际工作者的意见，还不可能在本书中全部完美地体现。它出版之后，并不意味着这个课题研究的终结。我相信，它的推出，将推动这领域的研究。在研究的开放度上，在研究的深度上，在充分周密的论证上，在可操作的对策和措施上，在

资料的调查和运用上，在数据的准确度上，在提供更高层次的科学决策和咨询要求上，将进一步充实、丰富、提高和完善。

我对涠洲湾开发的经济研究，是个外行。但对涠洲湾的历史地理、思想文化、风土人情，却怀着深深的兴味。对涠洲岛，我已经写过一些散文。序言开头的那段似乎是“题外话”，但却是这次莆田市文联组织的一批知名散文家郭风等莆田籍作家，到涠洲岛举办笔会活动中，我作为先行者的一个小小插曲。

高兴的是，我看到在开发和研究美丽的涠洲湾的航行中，这本书的出版，是推动航帆的一股有力的海风。

1990. 4. 19于榕城

# 序

郑义正

湄洲湾，位于福建省沿海中部，与宝岛台湾仅一水之隔。它因有湄洲岛屏障湾口而得名。如果说湄洲岛是一颗闪烁灵光的明珠，那么，湄洲湾恰似一条口衔宝珠的巨龙。

然而，这原是一条沉睡的巨龙，谁能知道它已经蒙眠了多少岁月？前人给它留下的只有开发的遗憾和失意的惆怅。如今，党的改革开放的春风，吹开了十亿人的心扉，也唤来了万物复苏。湄洲湾终于从酣睡中醒来，以全新的姿态展现在世人面前。这里，港阔水深，岸线蜿蜒入伸内陆32公里，五万吨、十万吨的巨轮尽可以在它的怀抱中自在地游戈、栖息；这里，风轻浪细，因为有湄洲岛为首的大小岛屿，犹如屏障般地挡住了台湾海峡那强暴的风、喧嚣的浪和迷乱雾；这里，航道良好，既没有任何内陆海流带来的泥沙淤积，也没有任何濒海城镇所强加的人为污染；这里，位置适中，是祖国东南沿海交通的不可多得的枢纽。对此，专家们给予高度的赞誉：中国少有，世界不多。湄洲湾的知名度和感召力与日俱增，各路英雄汇聚，八方俊杰云集。开发论证，项目上马，工程实施，两岸沸腾起来了！昔日广漠、荒寂的海滨丘陵，展延着仓储堆场，毗列着码头泊位，矗立着住宅厂房，呈现出初步的规模和起始的繁荣。然而，改革开放的时代，人们仍不满足于湄洲湾现有的开发速度和建设进程，而翘望

各级有关部门的进一步的鼎力扶掖，也希冀舆论界、科技界的更加广泛宣传和精心论证。

几年来，国家有关部门已经组织专家学者，就湄洲湾开发的重要意义和大体步骤进行了科学的论证；它的综合国土规划也已告竣，通过了国家计委的验收。通融已有科研成果，加快制订开发对策，已是刻不容缓的了。

在福建省哲学社会科学规划领导小组办公室的指导下，《湄洲湾开发研究》作为福建省哲学社会科学“七五”规划的重点项目，提上了科研日程，顺应了湄洲湾开发建设的大趋势。课题组的同志们以莆田市社科联为基地，在人员业余，时间紧迫，经费短缺，资料分散的情况下，仅仅经过两年半时间的努力，终于完稿，1989年8月通过了省级鉴评。1990年2月，厦门大学出版社的编辑同志慧眼识珠，立即付诸排印。这都是很值得赞许的。

《湄洲湾开发研究》奉献在读者面前了。这是第一部研究湄洲湾开发对策的专著，它在湄洲湾科研史上的意义是显而易见的。本书不仅为人们总结了开发的历史，更向人们展示了明天；不仅描绘了加快开发的总体构想，还相应提出了款款对策；不仅探讨了开发中的理论问题，也在具体的实践方面倾注了无私的求索。可以说，《湄洲湾开发研究》，凝聚着集体的智慧，不乏独到的见解，具有较强的针对性和实用性，可供上级领导和有关部门决策时参考。

《湄洲湾开发研究》的问世，仅仅是湄洲湾起飞的前奏曲。我们切盼有更多的人加入研究湄洲湾、宣传湄洲湾、服务湄洲湾、开发湄洲湾的行列，去开辟更为光辉灿烂的明天！

（郑义正系中共莆田市委书记）

## 前 言

酒洲湾位于福建省沿海中部，北接兴化湾、平海湾，南邻泉州湾。酒洲湾以湾口有酒洲岛而得名。湾内东、西及西北三面为莆田、惠安和仙游三县大陆环抱，北岸有秀屿港，西北角有枫亭港，南岸有筲厝港，东南面有东关港。湾口朝向东南入海。口内有盘屿、大竹岛、小竹岛、大生岛等岛屿自东北——西南分布，把湾口分为盘屿西北水道、大竹岛北水道、大竹航门、后屿航门等四条航道，湾内又有酒洲岛、盘屿、大德屿、罗屿、横屿、泽屿等层层屏障。

酒洲湾、平海湾、兴化湾间还有莆禧、平海、雕泉三个半岛。沿海又有酒洲岛、南日岛、平潭岛以及乌丘屿。酒洲岛总面积14平方公里，南日岛总面积52平方公里，平潭岛总面积250平方公里。

酒洲湾区域是福建省古代海上交通贸易的重要地区之一，有着对外经济交往的悠久历史。六世纪中叶，该区域的上特产就已经销往东南亚及世界其他一些国家和地区，并且已经有了海运。

酒洲湾区域位于戴云山脉东南麓，地势由西北向东南倾斜。西北部为海拔500米以上的中低山，中部是海积——冲积平原，南部为花岗岩组成的缓丘和红土台地。它的东南部又是碧波万顷的台湾海峡。而且还位居福建东部沿海相对发达的福州、厦门两地的南北交汇带和交通要道，有“黄金海岸”之称。

酒洲湾区域早在新石器时代，就有人类居住生活。秦汉以前，闽越族居住在这里。汉代汉族人民从中原南迁入闽，也散居到这一带，与当地人民融合同化。三国、两晋南北朝，北方豪强、望族又带领部属南下，即所谓“衣冠南渡、八姓入闽。”隋唐、五代，北方移民又大量入闽。北方移民带来了先进的生产工具和技术，酒洲湾区域同福建其他地方一样，进一步得到开发，经济有了很大发展。同时，海外贸易也随之兴起，对外经济联系不断加强。宋代，特别是南宋，北方人民为了逃避战乱，继续南迁，人口猛增，酒洲湾区域得以大规模开发。在农业生产上，兴修水利，挖塘，筑陂，引水灌溉，如建木兰陂灌溉南北洋平原的土地，大量种植水稻等农作物，广泛种植甘蔗，仙游县“细民苧蔗赖以获利。”（陈迁《宋治仙溪志》卷五《物产》）栽种龙眼、荔枝、橄榄等经济作物蔚然成风，“自阶庭场圃，至于山谷，无不列植。”“闽南荔枝名四方。”（转引傅宗文：《宋代福建沿海的商业浪潮》，《中国社会经济史研究》1989年第三期）在手工业生产上，制糖酿酒、制盐工业等手工业得到进一步发展。随着农业和手工业的繁荣，发展了商品经济，促进了海内外贸易。“岁运入浙者，不知其几千万坛”，“岁而入城者，不知其几千担”。（资料来源同上）因此，到宋代，这里的造船业海上交通和对外贸易都已相当兴盛。为适应航海的需要，航海保护神——妈祖信仰也产生了，并且很快从酒洲湾区域传播到沿海各地。

在宋代，酒洲湾内的秀屿港，已经相当繁荣，屿内“烟火千余家”，当时，兴化等地出产的海盐、茶叶、荔枝、蔗糖等，就从这些港口运往北方，运往海外。湾内的枫亭港当时称太平港，也和秀屿港一样，相当繁华，仅蔗糖从这里海

往浙淮的就有几千万坛。明代，明弘治《兴化府志·小屿》说秀屿“居民约千余家，皆以渔为业”，并在当地设市泊所和巡检司，筑了城堡。十六世纪，倭寇侵袭，杀人放火，洗劫一空。清顺治十八年清政府为了遏制郑成功在沿海进行反清复明活动，强令沿海裁界迁民，秀屿再次遭受破坏，沦为废墟。辛亥革命后，孙中山先生提出要在湄洲湾建设渔业港，但这个宏伟的设想没有实现。1928年，民间商人集资，在秀屿重新建设宽3米、长60米的钢筋混凝土码头泊位和占地1600平方米的仓库，并与厦门、上海等地通航，将兴化土特产如桂圆、食糖、生猪等运往外地，又从外地运进豆饼、纱布、化肥、煤油、杂货等。因此，当时秀屿航运业发展较快，成为莆田、仙游、惠安三县的一个商港，1934年，英国万吨轮船曾进秀屿港装卸货物。但抗日战争期间，秀屿码头和仓库遭到了日本帝国主义的破坏。抗战胜利后秀屿港又恢复盐运。

解放后，敬爱的周恩来总理非常关心湄洲湾的开发。党的十一届三中全会以来，随着党的工作重心转移和福建经济建设的发展，秀屿港又受到重视。1982年起，福建省委、省人民政府及有关部门先后邀请和组织了省内外有关部门、高等院校、科研单位的专家学者和工程技术人员，对湄洲湾进行科学考察，经研究和论证，一致认为：湄洲湾是一个不可多得天然深水良港，开发湄洲湾对于福建经济振兴及我国东南沿海地区的经济繁荣都有重要意义。1983年，国家计委将湄洲湾补列入全国“六五”期间279项重点项目的前期工作计划；与此同时，国务院批准设立莆田市。湄洲湾在全国已经占有一定的地位。1984年，国家计委正式将湄洲湾区域国土规划列入全国27个国土规划试点之一。同时，福建省人

民政府成立省湄洲湾开发领导小组及办公室。从此，湄洲湾开发进入了新的时期。

近几年，党中央、国务院十分关心湄洲湾开发，中央和国务院及中央有关部门领导频频来湄洲湾视察。1978年以来，国家先后拨款一亿多元，兴建了秀屿三千吨盐业码头、三千吨商业码头、一千吨浮舟码头、肖厝万吨级杂货码头、崇武客运码头、枫亭三百吨杂货码头及三江口五百吨码头，还建设了通港二级公路、通港输电线路、供水设施及市政工程等。1988年，福建省计划委员会完成了《湄洲湾区域国土综合规划》。尽管如此，湄洲湾开发利用，还只是刚刚开始，刚迈出步伐，许多开发中的问题还有待探讨、研究和解决，诸如：如何加快湄洲湾开发的步伐，如何树立开发湄洲湾的信心和紧迫感，湄洲湾如何综合开发利用，它的基本构想和对策是什么，如何借鉴国内外港口开发的经验，加快湄洲湾的开发等。这些问题的深入探讨和正确解决，不仅可以为加快湄洲湾开发步伐，提供理论上、舆论上的支持，而且可以为决策作参考，在实际开发中，有可能少走弯路。湄洲湾开发，是一个重大课题，有理论问题，有政策问题，有实际问题，必须做继续、深入的研究。湄洲湾在全国是有地位的，它的开发是有全国意义的。这个研究工作的意义，也是应该肯定的。

湄洲湾开发，不应该是片面的，而应该是综合性的，主要是指湄洲湾海域和陆域有机联系的诸方面，包括港口资源开发、工业的发展、城市的建设、以及其他资源的开发等等。

本书着重就如何加快湄洲湾开发，进行一些探讨。

# 目 录

序一

序二

前言..... ( 1 )

第一章 湄洲港的性质与功能..... ( 1 )

一、优势与制约因素..... ( 1 )

二、性质、功能与发展方向..... ( 8 )

三、加快开发的战略意义..... ( 12 )

第二章 加快开发的基本构想..... ( 24 )

一、加快开发的总体构想..... ( 24 )

二、船队与运输港..... ( 36 )

三、新兴的重要工业基地..... ( 47 )

四、繁荣的旅游港..... ( 58 )

五、开发湄洲岛..... ( 72 )

第三章 开发中的问题与对策..... ( 83 )

一、资金筹集的渠道与对策..... ( 83 )

二、加强内联与湄洲湾开发..... ( 91 )

三、实施外引战略..... ( 100 )

四、人才问题与对策..... ( 108 )

五、行政区划问题与设想..... ( 118 )

六、莆田市的发展与湄洲湾开发..... ( 124 )

第四章 以史为鉴加快开发..... ( 134 )

一、国内港口的经验借鉴..... ( 134 )

|                  |         |
|------------------|---------|
| 二、国外港城的经验借鉴..... | ( 146 ) |
| 附录一、湄洲湾区域概况..... | ( 153 ) |
| 附录二、地图           |         |
| 附录三、大事记.....     | ( 191 ) |
| 编 后.....         | ( 199 ) |

# 第一章 湄洲港的性质与功能

## 一、优势与制约因素

湄洲湾开发利用的可能性是多方面的。但是，它能否加快开发利用，首先要考察它的资源，即是不是具备建设大型深水港的条件。一个港口能否大规模开发利用，要具备若干基本条件，如自然概貌、经济腹地包括集疏运条件，经济基础和工业发展潜力等。那么，湄洲湾是否具备这个条件呢？以下先就这一问题进行评价。

### （一）自然概貌

1. 位置。湄洲湾是深入内陆的海湾，位于福建沿海中部，台湾海峡西侧，北纬24度19分—25度45分，东经118度27分—119度05分。至秦皇岛1170浬，青岛885浬，上海510浬，马尾132浬，距厦门96浬，汕头226浬，香港397浬，湛江600浬，基隆178浬，高雄194浬，离新加坡1873浬，与大洋洲、美洲及东北亚联系非常方便，是一个地理位置适中的沿海地区。

2. 气象。据北岸测定，气温：年平均气温 $20.5^{\circ}\text{C}$ ，最热月份（7月）月平均气温 $28^{\circ}\text{C}$ ，最冷月份（1月）月平均气温 $11^{\circ}\text{C}$ 。风：多年平均风速 $6.1\text{米/秒}$ ，强风向偏东北，最大

风速40米/秒；常风向东北，9月至次年5月以东北风为主，6—8月，偏南风为主，6—10月为台风季节。雾：多年平均雾日数9.8天，最多雾日数35天，3—5月多雾，平均每月2.2天。降水：多年平均降水量1122毫米，降水量多集中在4、5、6月，以及8、9月台风季节，平均年降水总量70亿立方米，属南亚热带季风性季风气候。

3. 水文。据1977—1981年秀屿测波站实测：最高潮位6.55米（1979、10、5），最低潮位—1米（1979、1、29），平均高潮位5.04米，平均低潮位—0.08米。平均海平面2.39米。最大潮差2.59米，最小潮差2.22米。常浪向东北，最大浪1.4米。最大周期4.4秒。涨潮流速1.8节，落潮流速2节。无大河注入。三面为半岛所环抱，湾内有三屏障层层掩护，因此基本不淤，浪小。

4. 航道。肖厝、秀屿港区至湾口航道长27.5公里，宽800—1200米，天然水深12—44.9米。5万吨轮船可自由进出，稍加整治后10万吨轮船可乘潮进出到秀屿，15万吨轮船可航行到罗屿。航道、港池深且宽，有利于船只航行、转头、锚泊和过驳作业。

5. 港湾和深水岸线。港湾面积516平方公里。湾口至湾顶距离约33公里，湾内最宽处约30公里，最狭处约2公里，其中水深超过10米的深水区面积达100多平方公里。海岸线长约289公里，自然深水岸线长21.4公里，其中，秀屿2.2公里，水深10—18米。肖厝2.5公里，水深10—20米。鲤鱼尾2.5公里，水深10—20米，罗屿5.5公里，水深12—20米，东吴3.2公里，水深10—20米。斗尾5.5公里，水深10—30米。深水岸线长是湄洲湾最可宝贵的资源。

6. 海岸。岸线曲折，地质良好，多为花岗岩和变质岩组

成的优良的基岩港湾海岸，复盖层薄，地基承载力好，达到15T/平方米以上，开发价值高。

7.陆域面积。224平方公里，多为低丘陵地和红土台地，土壤贫瘠，还有滩涂地。其中南岸174平方公里。内有丘陵坡地98.5平方公里，围垦地24.5平方公里，尚可围垦的51平方公里。北岸50平方公里。面积大，坡度小，切割块小，地面完整，地基较为坚实。是发展工业的有利地带。

综上所述，湄洲湾地理位置适中，适合建设国内的，国际的中转港，水域宽阔，深水岸线长，港池、航道条件好，对于建设以深水码头泊位为主的港口十分有利，有可能建设成为福建乃至中国的新的的大港和海上对外通道，它避风，不冻，不淤，因此，湾内建设码头泊位，不需要建防波堤和人工岛，可以长期维持良好的通海航道，它陆域广阔平坦，纵深地基承载力强，是发展工业，特别是发展重工业的极好地域；它靠海，也是建设港口城市理想的地方。总而言之，湄洲港的性质和功能是极其突出，明显的。湄洲湾自然概貌（条件），完全具备建设以中转为主的（国内的，国际的）、综合性的、多功能的大型港口、工业基地和港口城市的优越条件。

## （二）社会经济条件

1.湄洲湾区域农业资源丰富，能够提供比较充足的农副产品。

本区域地处南亚热带，有山地、丘陵，有平原，有海和滩涂，资源丰富，农业生产具有鲜明的多样性，既有利于发展农作物，又有利于发展林、果、牧、渔，农村副业也有广阔的发展前景。