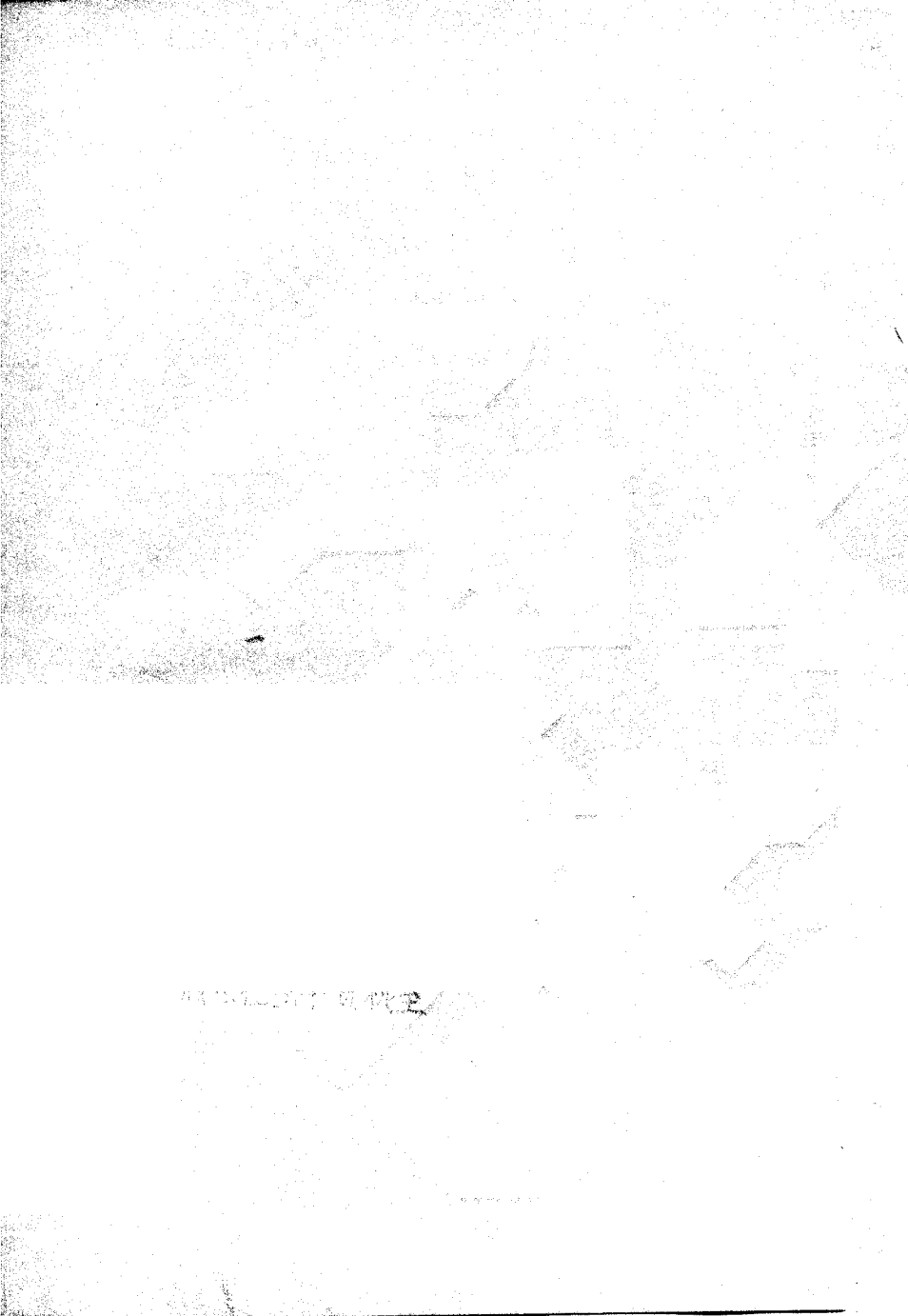




内 容 简 介

湄洲湾是福建中部沿海“全国少有，世界不多”的天然深水良港，作者对港区及其周围的自然环境、社会经济条件作了广泛的实地考察，提出了进行开发的总体布局设想，附有24幅地图，可供有关部门参考。

湄洲湾开发经济论证

傅祖德 陈佳源 吴幼恭

*

福建科学技术出版社出版

(福州得贵巷27号)

福建省新华书店发行

闽侯青圃印刷厂印刷

开本787×1092毫米 1/32 3.875印张 80千字

1989年2月第1版

1989年2月第1次印刷

印数：1—3,250

ISBN 7—5335—0222—1/F·6

序

湄洲湾规划协调小组顾问 张维兹

最近福建省计委、省湄洲湾规划协调小组在莆田市联合召开“湄洲湾区域国土规划评审验收会议”。参加会议的有国家计委及中央有关部门的同志，省市计委的部分同志，省直各有关部门、大专院校、科研设计单位的同志近80人。我也参加了这次会议。

与会同志对湄洲湾区域国土规划及湄洲湾的开发建设给了充分的肯定。一致认为，湄洲湾是个不可多得的大型天然深水良港，且陆域开阔，开发湄洲湾对振兴福建发展我国东南沿海经济、实现祖国统一大业，有着重大的经济和政治意义。会议确认，湄洲湾区域国土规划资料比较完整，内容详实，基础工作扎实，规划目标明确，产业结构及布局比较合理，具有较强的可用性、可操作性。湄洲湾区域国土规划通过几年的实践摸索基本上是成功的，也证明了国务院和国家计委1982年将湄洲湾的开发列入国家“六五”期间重点进行可行性研究项目是正确的，有远见的；北方交通大学王见新校长及省内外的孙敬之、傅祖德、张国伍各教授的建议是好的。这次会议通过的历时五年完成的规划，将对湄洲湾区域国土经济开发、整治，起到了指导性作用。

当然，目前还有些同志对湄洲湾的开发持不同意见。例如有人说，当年“湄洲湾的整个建设布局是为了福建前线战备的需要”，“湄洲湾的开发会影响厦门建设”，“开发湄洲湾会造成湾内水质污染，影响海水养殖”等等，对湄洲湾的开发提出反对意见。我以为这些意见与事实不符。50年代我在厦门工作期间，就在中央交通部建港局等的指导下，对厦门港做了初步规划；70年代中期我在厦门工作时，也组织力量对港口建设进行论证和施工。鹰厦铁路及厦门港正是为战备和发展经济的海运的需要而建设的。而当时湄洲湾的肖厝、秀屿港的建设，就我所知还没有提到议事日程，而只是在十一届三中全会以后项南同志来闽工作之后，才将湄洲湾的开发提上日程的。现在，根据全省经济发展要求和经济布局需要，开发湄洲湾与建设福州、厦门两港并不矛盾，而应该是相辅相成的。事实上，湄洲湾的开发同福、厦两港的建设，可以起到相互促进的作用。至于湄洲湾开发的淡水资源和污染问题。经专家多次论证，认为是可以解决的。搞工业不能说一点污染都没有，不能说有污染就不能开发建设，积极的态度是在开发的过程中注重环境保护，实行开发与保护相结合。开发与保护并举，只要处理得好，湄洲湾的污染问题是不会超过青岛和大连港的。对于开发湄洲湾的不同意见，王兆国同志在今年省委、省政府第十八次常务会议上听取省计委党组关于湄洲湾区域国土规划的汇报时指出：“湄洲湾开发不开发的问题，⁶⁹不要再争议了。事实上已经在开发。这是中央、国务院已经批了的事。提出意见是欢迎的，但应从开发的角度去提意见。”我完全赞同兆国同志的意见。

这次湄洲湾区域国土规划评审验收会上，大家认为湄洲

湾区域国土规划作为总体规划已基本完成，但湄洲湾的国土开发整治工作刚刚起步，还有大量的工作要做，有几件事情需继续抓紧抓好：

（1）对各专业规划、小区的开发规划，还需进一步深化、具体化，进行修改、充实、完善和提高。如土地利用规划、岸线的分配规划、工业布局规划等，还要根据经济发展形势和开发情况进行调整、深化；

（2）地质、环保规划，前段也做了大量的工作，但有些工作还需加深，特别要加强对区域地震研究和区域稳定性的论证评价，以适应开发建设的需要；

（3）要扩大对湄洲湾的宣传，特别是对外宣传，可以编印一些对外的宣传材料，如《湄洲湾投资指南》等，也可以在适当的时候召开新闻发布会，举办投资洽谈会，以扩大湄洲湾的影响力，以便更多地吸引台资、侨资、外资来开发湄洲湾。

上述意见，我曾给陈光毅、王兆国、贾庆林、胡宏等同志作了汇报。光毅同志认为，这些意见“望予认真考虑。”

1988年11月15日

目 录

序	张维兹
前 言	(1)
第一章 湄洲湾港区及其周围地区的自然 条件评价	(13)
一、湄洲湾港区的自然条件评价	(13)
二、湄洲湾周围地区的自然条件评价	(22)
(一) 陆地水和水资源条件	(22)
(二) 区域地质条件	(31)
(三) 自然环境的区域分异	(41)
第二章 湄洲湾区域社会经济条件	(58)
一、湄洲湾区域的人口特征	(60)
二、湄洲湾区域的经济概况	(66)
第三章 开发湄洲湾的时代背景 and 战略意义	(82)
一、福建省的自然地理基础	(82)
二、福建省开发利用自然的历史经验	(85)
三、建国以来的形势发展与开发湄洲湾的战略意 义	(88)
四、在世界海洋航运新形势之下来评价开发湄洲 湾的战略意义	(96)

第四章 湄洲湾港区的总体布局设想·····	(102)
一、湄洲湾港区总体布局的指导思想·····	(103)
二、湄洲湾港区总体布局的原则·····	(107)
三、初步考虑安排于港区内圈的几个重点工程 群体·····	(109)
四、港区大骨架性质的工程设施·····	(111)
五、对外围区的要求·····	(112)
后 记 ·····	(116)

前 言

(一)

福建省的湄洲湾是一个“全国少有，世界不多”的大型天然深水良港。这是交通部水运规划设计院海港普查组的同志们在跑遍全国海港以后所作出的论断，这是在本书中需要首先加以论述的问题。

必须指出，湄洲湾作为一个自然地理实体来看，它具有多方面的开发利用可能性，其中主要包括：建港发展海运和建立港口工业基地，发展水产养殖和建立渔业基地，围垦造田种植粮食和经济作物，开辟盐场，发展旅游业等。但决不能以“综合开发”的名义来要求每一个大海湾内什么都要，这是对综合开发的误解。对于全省的海岸线来说，综合开发是指在抓住主要优势的前提下还要统筹兼顾，各个方面都必须照顾到。但对于每一个具体的海湾来说，则总是要分清主次有所取舍的。对于每一个大海湾来说，决定主次和取舍的客观依据来自两个方面：一方面是海湾自身的自然地理条件，包括海域和陆域的各种自然条件；加上海湾所处的地理位置，包括自然地理位置和经济地理位置。另一方面是全省范围内各大海湾的合理分工。从湄洲湾自身的自然地理条件加上它所处的地理位置，就不难看出它的海港优势十分突出。再以此为基础，考虑到全省各大海湾的合理分工，便不

难决定取舍了。这个取舍的主要内容是把发挥海港优势放在首要地位。

还必须指出，由发挥湄洲湾的海港优势导致得出把它建设成为一个大型的多功能海港的结论还得考虑到以下三个方面的形势：其一是二次大战以来世界海洋航运中，采取大吨位船舶运载大批量货物行驶于远距离航线上的新形势。这不仅在技术上是可能的，在经济上也是可行的。其二是全国海港压船压货的情况下增设深水泊位的需要。其三是打开福建的海上通途并建立港口工业基地的迫切要求。

这三方面的形势都必须纳入亚太地区正在形成一个新的经济中心的形势下来考虑，也必须纳入我国实行改革、开放、搞活的形势下来考虑。福建有独特的海外关系和闽台关系，在实行对外开放和实现一国两制的形势中，也将承担独特的任务和发挥独特的作用。在确定湄洲湾的大型的多功能海港的性质任务时，必须纳入这些形势之下来考虑。

当然，起决定作用的，还是十一届三中全会以来党的路线、方针、政策，十二大所决定的战略目标、战略重点、战略部署，更是为开发湄洲湾指明了大方向。这些，都是本书所要着重探讨的。

湄洲湾开发的主要优势和湄洲港的性质任务确定以后，有些方面的开发利用的可能性是必须放弃的。首先是为了保护这个深水良港，围垦造田必须中止。不要说原有的“三县大围垦计划”必须取消，连小湾内的小围垦也不要再搞了。因为围垦对建港的威胁是加速淤浅。而对湄洲湾来说，围垦既能减少纳潮量从而减少对航道的冲刷能力，同时又在围堤以外形成新的淤积起点以直接威胁岸线和航道。其次是海水

养殖也得退让或转向。根据国家环保规定，象湄洲湾这样一个包括工业港、商业港在内的大型的多功能海港，是允许维持三类海水标准的。而水产养殖则要求保持一类海水的高标准。权衡经济效益和社会效益以后，便不得不在生态效益上作出国家所许可的让步。因为建立这样一个海港给国家、全省、本地区所带来的利益，是水产养殖退让的损失所无法比拟的。何况也不一定全退，在有水源的地方是可以筑堤挡住海水转为淡水养殖的。至于说到盐场，具体地讲是山腰盐场，在炼油厂建成以后，势必由食用盐转为工业用盐。福建本来就有食盐积压，必须外运。无论是调给外省还是出口，经济效益都很有限，而制成烧碱或纯碱，则不仅经济效益大增，而且在很大程度上解决了本省这方面的紧缺困难，还可以适当支援外省。假如不考虑全局利益只考虑部门利益，开发湄洲湾的主次和取舍是作不出正确决定的。

这里，对于海洋环境保护必须防止产生两个错觉。第一是决不能误认为对于湄洲湾的海水污染问题可以采取“破罐破摔”的态度。目前进行了可行性研究的项目，都是做了环境影响质量评价的，也是要严格把关的。更不能把秀屿拆船厂发生的污染事故算在开发湄洲湾的帐上。在总体规划中的拆船厂不在秀屿，也不是这样拆法的。湄洲湾尽管很大，但海水自净能力不强，从一开始就要严格抓紧环保工作，并不允许一个项目，就把整个海湾的海水弄到三类海水的地步。第二是决不能误认为全省的大小120多个海湾，都可以按湄洲湾的做法，都允许弄到三类海水的状况。假如出现这种情况，后果是灾难性的。因为这将把本省的海洋生态环境优势和海洋水产资源优势都破坏掉了。这两者之间的关系中有这

么一条原则：即把一大批重型的并有一定程度污染的（即使是在经过处理以后）企业，集中于一个湄洲湾是有利于抓好环境管理的；这也是有利于保护大部分海湾不受污染的。因此，片面抓住湄洲湾的海水污染会影响水产养殖来反对港口工业的建设，是缺乏全局观点的错误认识；而对全省的海湾都按湄洲湾的“模式”来使用，则是更严重的错误认识。

总的说来，这仍然是属于总体布局工作中的指导思想问题，这就是如何正确对待因地制宜原则与全国一盘棋思想的关系问题。因地制宜原则是必须坚持的，这意味着从地区的实际出发和按客观规律办事。但对因地制宜的“地”，要全面掌握，即既包括自然地理条件，也包括人文地理条件。后者，一般习惯叫区域社会经济条件。这比较容易办到，困难在于对因地制宜的“宜”如何作出判断。因为一个海湾和一片陆地一样，其开发利用可能性往往是多种多样的，当不能兼顾时，必须作出取舍。过去对于滩涂的利用存在着围垦造田与水产养殖之争，有人就提出这样一个仲裁办法，叫做“宜围垦则围垦，宜养殖则养殖”。这是脱离实际的，因为实际情况是宜围垦的滩涂也正是宜养殖的滩涂。因地制宜的“宜”，既要考虑到技术上的可能性，还要考虑到经济上的合理性。后者，必须把经济收益、社会效果、生态影响三个方面结合起来作出综合评价，才有可能作出取舍。问题在于经济收益、社会效果、生态影响三者的综合评价，决不是孤立地看一个区域、一个海湾所能作出的，必须纳入全省乃至全国中来统盘考虑的，这就是全国一盘棋思想的具体表现。脱离了全国一盘棋思想，因地制宜的“宜”，就找不到高层次的取舍标准了。

为此，本书对湄洲湾开发的论证，并不局限于全省的需要，也涉及全国的需要。当然，并不是每一个海湾的开发都有必要和可能直接上升到全国需要的高度来论证的。

上述前提确定以后，就得具体考虑湄洲湾这个大型的多功能海港的总体布局问题了。

根据我国几个老港的发展过程来看，有一条经验是值得认真对待的，那就是必须从一开始就有一个总体布局方案，把岸线和陆域的使用从大框架上管住管好，决不允许搞乱。这既是为了防止互相干扰的项目放在一起，也为了使互相依存的项目靠得近些。但从长远来看，还是为了更加节约地使用岸线和陆域，为今后的长期发展留有余地。别以为湄洲湾的海域和陆域都很广阔，便可以大手大脚地使用；尤其是岸线的使用，必须精打细算，深水深用，浅水浅用。这方面的教训太多了，必须引起领导上的高度重视。

当然，在讨论湄洲湾的开发过程中，争议是有的。所提出的问题大致上可以分为两类。第一类是需要认真对待的问题，其中主要有两个具体问题。其一是供水问题。其二是地质基础的稳定性问题。经过几年来有关方面的研究，已经有了解决方案。第二类是需要加以说明的问题，其中有四个具体问题。其一是铁路配套和腹地问题。其二是认为必须有大量的物资输出方需要用到大型深水泊位的问题。其三是认为没有城市依托便不能建设海港的问题。其四是主张把有限的资金先用在建设小码头和发展地方小企业而把湄洲湾的建设推向中远期的问题。以上这两类问题都将在本书中进行探讨并作出比较切合实际的解答。

(二)

在探讨湄洲湾开发的自然条件和社会经济条件时，本书把范围局限在湄洲湾沿岸的原莆田、仙游、惠安三县，并统称为湄洲湾区域。目前的行政建制包括莆田市的城厢区、涵江区、莆田县、仙游县和泉州市的惠安县，共有12个镇和43个乡。全区域土地总面积为4703.57平方公里，人口1984年底为3,349,184人。

湄洲湾区域的行政区划归属和内部的行政建制是有过一些变动的。为便于读者对比其他不同历史时期的资料 and 书刊，将湄洲湾区域的行政沿革简述如下：

历史上的莆仙两地，在宋朝初年属太平军，太平兴国四年（公元979年）析莆田、仙游、福清、永泰四县之地置兴化县，后改为兴化军，辖兴化、莆田、仙游三县。南宋景炎二年（1277年），改称兴安州。元称兴化路。明清两代称兴化府，其间明正统十三年撤兴化县，将辖地分归莆田和仙游两县。从此，这两县的建制，在一个相当长的历史时期稳定不变。至于惠安县，则是在宋太平兴国六年（公元981年）从晋江县析出16个里才有的行政建制，属泉州。泉州在五代至北宋称清源军、平海军，南宋复称泉州，元称泉州路，明清两代称泉州府。清代的泉州府中曾析出永春县，但惠安县的归属不变。总之，在不同的历史时期，同一地名的行政归属和辖区范围都有可能是不同的。

辛亥革命以后，行政建制的变动又频繁起来了，但主要是省以下县以上的中间这一级的变动。变动开始于民国二年（1913年）废府设道，莆田、仙游、惠安三县同属厦门道（一

度叫南区),但不久又废道,县都直属省。民国二十三年(1934年)设省以下县以上的行政督察区,湄洲湾沿岸这三个县均属第五(后改为第四)行政督察区。新中国成立以来,1949年称第五专区,1950年称泉州专区;同年旋改称晋江专区;1955年改称晋江专区,这个名称才稳定了一段时间,但辖区仍有变动,只是湄洲湾沿岸三县归属不变。

十年动乱中,专区这一级的行政区划有较大变动,一些地方的传统辖属关系被打乱了。其中以取消闽侯专区成立莆田地区所引起的变动最大。先是在1970年将闽侯专署迁驻莆田县,改称闽侯地区(当时所有专区都改称地区),把原属晋江专区的莆田、仙游两县归入该地区。1971年把闽侯地区改称莆田地区,辖莆田、仙游、福清、平潭、长乐、闽侯、闽清、永泰八县。从此,湄洲湾沿岸三县便分属莆田和晋江两个地区了。

1983年撤消了莆田地区,改设莆田市,辖莆田、仙游两县,其余的县均改属福州市。惠安县所属的晋江地区,也于1985年撤消,改为泉州市。从此,湄洲湾沿岸三县便分属莆田和泉州两个市了。这时的“市”发生了与传统概念不同的变化,增加了新的内涵。传统的市以市区为主,有较发达的工业和较密集的人口,郊区是不大的。现在的一些“市”,实质上是以前的地区,包含若干县,以农村占绝大比重了。在引用统计数字时,必须注意区别是什么样的市。在国外已经有人把我们的“市”的人口数误解为“城市”人口数了,国内也有人感到困惑。不得不在这里提请读者注意。

接下去的变化就更值得重视了。1983年把莆田县的城厢镇和城郊公社析出设城厢区;把莆田县的涵江镇和涵江公社

析出设涵江区，二者均为县级建制。这样，湄洲湾沿岸的三个县就变成三县两区了。而且，这两个区作为县级行政建制独立起来以后，已经不属于湄洲湾沿岸这个概念之中了。然而，这样一来，湄洲湾地区便分割得失去完整性了。这对于自然条件和社会经济条件的评价都是不行的。为此，在本书的第一章和第二章中，一般仍然按湄洲湾沿岸三县来处理，在第二章中的个别统计资料，则按莆田市最初的统计资料分为莆田市（小市）、莆田县、仙游县处理。真正要把两个区分别独立起来统计，是不易处理的，例如这两区之内都有颇大一部分企事业是属莆田县所有的。

其实，真正谈到湄洲湾港区的开发，主要是指湄洲湾的海域及其周围的滩涂、海积冲积平原、红土台地和低丘陵区，这是今后可供建设码头、工厂和城镇的一小片。其余都是港区的外围区，搞清这个区域概念，才能明白湄洲湾开发的基本区域概念，它们也是贯穿于全书的区域概念。港区外围区在支持和影响港区的开发上是有重要作用的。但湄洲湾的开发则是面向全省的，也是有全国意义的，并将在世界航运业中占一定地位。因此，从第三章起，便是从这个角度来论述的。至于整个湄洲湾区域的发展，将仍然保持原有的方向，因为这是在本区域的地区优势基础上发展起来的，如在甘蔗种植基础上发展起来的制糖工业，在水果、水产、乳肉类、蘑菇等生产基础上发展起来的食品工业都是。但本区域长期以来存在着的问题如能源问题、技术问题、原材料问题、对外贸易问题等，都将随着湄洲湾的开发而捎带地得到解决。不仅如此，湄洲湾港区开发，不仅要求外围区提供支援，也将给外围区提供新的条件以增加新的发展方向。本区域人多耕

地少和粮食不足的矛盾，也将得到缓解。当然，这些都需要有一个发展过程，这也是一个克服困难的过程。

(三)

首先需要克服的困难，是思想认识上的困难。象湄洲湾这样一个“全国少有，世界不多”的大型天然良港，一旦被提出来讨论其开发的全省意义、全国意义乃至一定的世界意义以后，必然会受到许多有关方面的重视。几年来，从中央到地方，从省内到省外，乃至国外，陆续都有人来看过，绝大多数人是积极赞扬和支持湄洲湾开发的。有的华侨甚至于说我们是“拿着金饭碗在讨饭”。然而，也有反对的意见在各种场合出现。有反对意见是不足为奇的，提得深刻的反对意见则是有益的，可以促使人们更好地探求对策。

然而有些反对意见表面上看来是不值一驳的，是不难搞清楚和予以排除的，但却一连讲了几年不变，这是令人难以理解的。例如，有人以湄洲湾没有水为理由来反对建港，这是站不住脚的。其实，不易淤的深水港往往是远离大河口的。河口港有就近取得淡水的方便，但往往要花大量维护水深的费用。也不要以为凡是河口港，都可以用就近的河水。有不少工业发达地区的河流，已污染到不堪使用了。有些河口港的新港，已经迁到咸淡水交会处了，还得有引水设施。说湄洲湾附近找不到水源是不符合实际的。⁶以福建降水量之大和水资源之丰还说引水困难，则象位于半岛部位的青岛和大连的供水问题就困难多了，那里的降水量比福建少得多，水源涵养和调节能力也更差。最初还可以说是由于缺乏地理常识，但当有关部门做了大量调查研究工作，并提出了近期远期的

引水方案以后，却仍然坚持原来的反对意见，则是令人难以理解的了。又如，有人以为湄洲湾腹地没有大矿产资源外运，便断定不必要建立深水泊位，言下之意似乎福建只配提供原料而不能建立自己的工业基地。本省同志讲这种话就令人难以理解了。因为交通和能源拖福建经济发展的后腿是人所共知的事了。国家为解决北煤南运而修建的秦皇岛和石臼所的大煤港的出煤能力，已经远远大于南方的接收能力了。南方已经有几个省，运进北方原油建立起炼油厂了。而福建不解决能源问题，自己的资源就难以合理开发，连出售矿产原料也由于没有码头装船外运而行不通。现在情况是愈来愈紧迫了，却还以此来反对开发湄洲湾，愈加费解了。甚至于就在这种情况下，还有人主张把湄洲湾的开发推向中远期，这是提不出什么反对理由而仍然硬要推迟其开发进程了。再如，有人反对建设湄洲湾大海港的理由，是要把资金用来建设小港以发展乡镇企业。其实，大中小海港的成龙配套和互相支持，早已不是什么新见解了，多年来就是这样进行海港建设工作的了。持这种反对意见的人在发现闽南侨乡许多乡镇企业都自备柴油机发电以应付枯水期停电后却仍然坚持己见，也是难以理解的。从国家合理利用能源的角度来看，用柴油机发电是不能提倡的。从关心爱护乡镇企业的角度来看，用柴油机发的电成本总是高了一些。随着市场竞争的日益剧烈，这个因素会显得重要起来的。在湄洲湾建立大煤码头和大港口电站，对沿海地区的供煤供电是有好处的。这实质上就是使“全民所有制经济是我国社会主义经济的主导力量”在福建得以体现的一个途径，也是实行“在公有制基础上的有计划的商品经济”（《中共中央关于经济体制改革