

1 海洋经济进展

厦门海域位于福建南部金门湾内与九龙江入海口处,海域范围包括厦门港、九龙江口及同安湾等,海域广阔,海洋资源丰富。

厦门经济特区成立之前,长期以来由于种种原因,海洋经济发展缓慢。在特区成立以来,厦门现已逐渐成为我国经济较发达的港口旅游城市,形成为东南沿海和福建对外经济交流的重要窗口和基地。全市海洋经济也取得全面和醒目的进展。

1.1 海洋产业门类较齐全

在海洋传统产业中,厦门有港口、海运、水产、盐业等,在海洋新兴产业中有海洋化工、海药、滨海旅游业等,在海洋相关产业中有造船、海洋仪器及海砂加工(玻璃)业等。各海洋产业广泛分布于国民经济各个领域和部门,已成为海洋产业较齐全的城市。

1.2 各产业发展较快

在水产业中,1991年全市水产总产70671吨,较1981年(28996吨)增长143.7%。其中海水养殖30125吨、海捕40546吨,养捕比例为2.6:7.4,较1980年2:8趋向合理。海捕范围扩大,已改变长期固守闽南渔场的传统习惯,跨出国门,远航所罗门群岛贝劳海域捕捞。海捕灯光围网捕捞最高单产1812吨,创全国同类作业最高水平。在港口建设中,1984年东渡码头建成4个深水泊位,结束了历史上4000吨级以上轮船需在锚地过驳作业的局面。厦门港现已被国家确定为全国枢纽港之一,近年(1988~1991)港口件杂货比例占48%~67%、杂货比例占22%~29%,其中外贸货比例占53%~55%,标志港口性质正向综合性、多功能、外向型枢纽港方向发展。集装箱吞吐量近4年也从16%增长到50%,标志港口集装箱化进入中期水平。在海运中,1990年全市拥有13家水上运输企业,各种船舶

总计约10万总吨,较1978年仅有0.8万总吨,增长11.5倍。现海运畅通,与140多个国家和地区有贸易往来。新兴产业中,滨海旅游业发展较快,各种旅游设施趋向完善,现已初步具有接纳国内外较大规模旅游团的能力。1991年接待境外游客20.51万人次,

较1981年(2.69万人次)增长6.62倍,收入人民币外汇券3.15亿元。在海药业中,1984年鲎试剂厂投产,现年产90万支,产量占全国总产及总销量的70%,为国内目前的最大生产厂。

1.3 海洋综合效益明显

厦门海洋产业目前大多为基础性微利企业,但不少产业仍然有明显经济效益。如全市盐田面积25.6万亩(亩为废止单位,1亩=0.0667公顷,下同),海盐产量一般稳定在12万吨左右,占全省1/10强,产值180万元。而以海盐为原料生产的各类化工产品产值为2428万元。提供工业用盐的原盐产值1元约可增值10.7元,增值率为10.7倍。鲎试剂厂建厂以来利税增长10倍,平均1个工人年创税利3万元。厦一鼓(浪屿)海峡轮渡自1983年以来,充分利用海峡地理优势,开辟多种经营,转亏为盈,至1991年连续共创收利润421.87万元,税金81.43万元,现成为国内轮渡近30

厦门特区海洋经济进展 与发展目标展望

周定成

(国家海洋局第三海洋研究所 厦门)

多家企业中屈指可数的盈利企业之一,也为国家建设部轮渡行业首家国家二级企业。

海洋经济开发不仅使海洋产业本身获得直接经济效益,而且还可引发出许多社会效益。如1979年10月远洋轮船公司船只首次突破台湾海峡30年“禁区”,自由进出厦门港,1980年1月恢复中断30年之久的与香港通航。如同厦门历史上是以“城以海兴,海为城用”一样,这次重新恢复通航,已成为厦门特区诞生的“先行官”,1980年10月厦门经济特区被批准成立。此外,随着旅游设施日趋完善,海洋景观更加令人神往,厦门在海外的知名度显著提高,1988年国际旅游船18艘次来厦,其中有世界著名的“伊丽莎白”号豪华客轮。

1.4 海洋环境改善,海洋经济发展得到保障

特区成立之前,厦门西海域其中尤以筭筭湖黑臭闻名。特区成立以来,全市开展以治水为重点的环境治理工作。经过10年的综合治理,对污染的临海主要水体(筭筭湖)投资9500多万元,控制向海排放的污水浓度、实施水污染物排入海许可证制度,有力削减入海排污量。如1980年全市工业产值仅9.8亿元,向海排污水高达1516万吨、化学耗氧量13153吨、生化需氧量3764吨、铜20吨。历经10年之后,1990年全市工业总产值达68.07亿元,较1980年增长5.94倍。而年排入海的污水仅为2800万吨(较同期增长仅0.85倍)、化学耗氧量13385吨(增长仅1.8%)、生化需氧量7728吨(增长仅1.05倍)、铜41.96吨(增长仅1.10倍)。在控制排放浓度的基础上,全市目前又对各排污单位进行总量分配,并逐年削减排污量,实施总量控制。如厦门华伦化纤有限公司引进先进生产工艺,把含油废水产生量由原来的2400吨/年,减少到目前的12吨/年。预计1993年杏林、筭筭二水域将削减化学耗氧量9390吨、生化耗氧量5333吨,从而对于保护西海域环境,恢复筭筭湖原

来面目起重要作用。

厦门海洋经济开发10年成就令人瞩目,但仍存在不少差距。主要是海洋经济开发的总体水平不高,在国民经济中尚未能充分发挥潜力。如在港口货物吞吐量中,厦门港作为东南沿海的天然良港,1991年港口货物吞吐量已达570.28万吨,虽较1981年187.1万吨增长2.05倍,但在全国沿海14个港口城市及4个经济特区中,仅为倒数第五六位水平。水运货运量10年都在100万吨级水平上徘徊。修造船业是港口及海运业必须配套的部分,但厦门港目前还无法承修进港的3000吨级以上轮船。

2 发展目标展望

2.1 目标

厦门特区成立10年来,在经济和社会发展方面取得显著成绩。为适应特区经济发展的需要,海洋经济应能有相应的发展。初步分析,厦门海洋经济发展应能实现以下三项目标。

第一,厦门要成为全省海洋多功能综合开发的样板。厦门海域具有建成全省海洋多功能综合开发样板的条件。目前在海洋产业的广度上,厦门在全省中最为齐全。在海域空间利用上,已利用和规划利用程度最高。西海域多功能开发程度较深,如港口将实施分区开发,建立东渡、海沧、嵩屿等8个港口功能区,海洋旅游,水产养殖也分别建立开发基地。在开发水平上,厦门港口现代化程度及深水泊位数目、设施等居全省先进地位。故就海洋综合开发程度上说,厦门当前已堪称为全省的样板,对全省沿海港湾城市有示范和促进作用。在今后发展上,厦门也具有海洋综合开发的良好前景。厦门港为我国沿海主要枢纽港之一,将建成外向型、多功能、综合性、高度现代化港口。“八五”期间东渡二期4个深水泊位将建成,吞吐能力350万吨。本世纪末港口吞吐量将接受或

沿海经济

突破 2 000 万吨水平,成为本省第一大港。在滨海旅游上,本世纪末厦门将继北京、广州、上海之后,建成为我国出入境的第四大口岸,并成为南方一流水平的滨海旅游城市。海洋渔业总产在本世纪末将突破 10 万吨水平,建成创汇渔业和外海远洋捕捞基地。盐业总产仍可保持现有水平,开发深度将不断提高,海洋化工也将有重大发展。具有高科技的海药(目前仅为鲎试剂)生产也将走在全省的前头。此外,厦门港口海运及临海工业的发展,相应要求船舶修造与航海仪表等配套协作产业要跟上。在未来海上石油资源勘查与开发中,厦门也具有陆上基地候选的条件。

第二,把厦门建成为全省海洋经济的重要中心。历史上(1864~1949 年)厦门由海关进出口的船只吨位一般占全省 70%以上,远超过福州(30%)水平。当前的海洋开发比重在全省也占有举足轻重的地位,如港口直接腹地范围占全省 60%,港口货物吞吐量占全省 1/3,航运船只吨位占 38%,境外旅游人次及台胞人次占 1/4,旅游收入占本省沿海的 1/2,水产总产占全省 6%,盐产占 1/10。因而厦门在全省已是海洋经济的重要中心,对全省海洋经济起重要作用。

在今后发展前景上,在港口建设中,厦门港在自然条件、地理位置及经济政策上都享有极为有利的优势。不仅港口水域开阔,水深条件好,而且城市经济依托条件好、基础设施较完善,开放层次高,享受优惠政策,是国务院批准实行自由港某些政策的口岸,也是全省最能迅速建成的以完成外贸、对台贸易和国际贸易为主要任务的重要港口。

港口不仅是自然体,而且是自然与社会经济的综合体。要迅速发展为大型有较大效益的港口,取决于一系列综合条件。在全省范围内,厦门港与省内其它港口相比,港口发展的综合条件优越性较多,如福州港,虽然经济腹地条

件较好,又是全省经济中心,但闽江口通海航道拦门沙整治投资多,技术难度大,大型船只进港受到限制,深水泊位也较少。因而该港前景受到影响,需要在区外另选深水港址。湄州港水深条件好,有建成大型港口的良好条件。但要迅速形成综合性枢纽港还需要相当多的条件与时间、资金,本世纪可能仅形成某些专业性的港口。厦门港的综合条件则优越得多,在本世纪末不太长时期内,即可建成并充分发挥港口的枢纽功能。

在大规模发展滨海旅游方面,厦门不仅各种旅游景观较好,而且交通、食宿、设施等条件具备,具有接纳大剂量客源的综合能力。能较快建成全省著名海洋旅游基地,发展海浴、海上旅游观光、风帆、摩托、滑板等海上体育运动及海钓、海滨疗养、海洋公园等各项海洋旅游活动,这在全省沿海范围均无可竞争。

厦门海洋产业总体水平在全省最高。除港口设施具有较高的现代化程度外,海洋渔业技术也在全省前列。现已初步形成传统经验与新技术相结合的格局,海洋捕捞中除改革船型和网具外,已普遍采用当代先进的甲板机械和助鱼导航仪器。海水养殖中对虾全人工育苗、网箱养鱼、吊蛎养殖等技术也在逐步推广。

第三,把厦门建成为对台海洋经济交流的先行基地。福建与台湾隔海峡相望,交通便捷,其中尤以厦门岛及同安大嶝岛等“三岛”与金门岛最近。厦、台历史渊源关系深、习俗相通,城市经济与基础设施较好,海沧、杏林等地供开发土地面积大,为许多台湾投资者看好,因而厦门在海峡两岸交流中有着大规模先行的有利条件。充分利用经济特区的优惠政策,大规模开展对台交流,形成全国及本省的对台经济交流的先行基地,对于国家统一及两岸经济发展具有重大意义。

当前在推进对台海洋经济交流中,可考虑厦门一金门“二门”先开。现“二门”虽有一条宽

仅 7~8km 水道相隔,两地近在咫尺,但人员探亲往来却要绕道千里之遥经香港方可。“二门”先开,不仅极大地增强人员往来,而且还可恢复加强两地历史上早已存在的物资互补。厦门许多工业工艺用品可源源供应金门,金门农产品及石英砂等矿产品也可供应厦门。此外,还可筹议厦门与台南高雄两对开。此两港历史上有密切往来,当前厦门港可中转台湾急需的煤炭、石油及其它矿产原料,对台湾经济发展有利。

2.2 实现的根据

上述三项目标不仅对于厦门海洋经济非常必要,而且对于厦门经济的全局发展有着重要意义。

回顾厦门经济发展的历史,概括地说就是“城以海兴”。早在明末清初,厦门港就代替泉州、漳州月港,而成为福建主要口岸。鸦片战争后,又被辟为全国著名的口岸。在 1936 年前厦门港年货物吞吐量相当本省福州港同期的 3 倍,成为本省最主要港口。但是由于经济腹地有限,历史上(1875~1949)一直是入超港,货值历年来以入超为主。虽然港口历史悠久,但发展规模却远远落后我国北方诸港。

改革开放以前,厦门是封闭的海岛城市,处于鹰厦铁路“盲肠”的末端,海上又受阻,经济发展停滞。在正常年景时(1959~1960 及 1966~1975 年除外),港口货物吞、吐量之间也不平衡,一般是吞量大于吐量,与历史上相似,港口以入为主。

改革开放以来,厦门港虽取得巨大成就,但经济腹地有限仍然制约着港口的发展。目前港口货物吞吐量仍然在 500 多万吨的低水平上。1991 年货物集疏运方式中,公路占 46.7%、水运占 40.7%、铁路占 12%。铁路比例小,主要是鹰厦铁路设计能力仅 460 万吨。局部电气化后达 1 200 万吨。现铁路超负荷运

行,仅能满足省内外主要货运物资进出。现有铁路货运主要是为闽西出口非矿品与腹地进口粮食、化肥服务。目前港口货源中以件杂货(尤其是外贸杂货)比例大,多来源于本市及 200km 范围以内,在公路货运合理运距以内,故公路比重较大。水运也主要是发挥邻近中小港口集疏功能。因此改革开放以来,厦门经济腹地格局并没有重大变化,港口仍以闽南及闽西南直接腹地为主。

在今后发展上,由于干南、粤东(潮、汕、梅)公路运距大于 300km,超过公路货运一般合理运距,不利于大规模货运。而且即将兴建的京九铁路南延干南,将进一步削减厦门间接腹地的范围。因而厦门港腹地偏小的局面今后不会显著变化。

世界上不少内陆腹地条件较差的港口,往往利用港口工业、商贮方面的功能来发展,成效较理想。为振兴厦门的全局经济,今后应充分发挥海洋区位优势,面向海外,发展临海工业及商贮功能,向自由港方向发展。因而地理区位条件决定着厦门经济要扬长避短,要大力发展以港口为龙头的海洋经济,实现发展海洋经济的三项目标。

实现上述三项目标有着充分可能。首先是海域区位及地理优势。其次是海域面积较广,其中滩涂有 126.4km²(占全省 7.5%),浅海(0~10m 水深)136.8km²,深水岸线 40 多 km,适于港口、水产、旅游、盐业等多功能综合开发,符合当今世界海湾综合开发的方向,有先进技术保证。再次是厦门海洋产业较集中,海洋科技力量较强,城市依托条件好,海域环保措施较得力。

今后在制定各级社会经济发展规划及海洋工作规划时,应能纳入上述 3 项目标,并相应采取一系列对策措施促其实现。