

福建

建设海洋旅游经济带

袁书琪 郑耀星



21 世纪是海洋世纪。中国加入世界贸易组织,加大了向海外开放的力度。世界《21 世纪议程》将海洋作为实施人类社会可持续发展战略的重点领域,在全球掀起了一场开发海洋的“蓝色革命”。“九五”之初,国务院批准了《联合国海洋法公约》在我国的实施,制定了《中国海洋 21 世纪议程》,确立了海洋经济发展战略。当前沿海各省市制定“十五”规划,都重视海洋产业规划和海洋经济区的建设。例如,江苏和山东分别提出建设“海上苏东”和“海上山东”的设想。福建和海南分别提出建设“海上强省”和“海上大省”的战略。21 世纪 20 年代,中国将成为世界第一大旅游目的地国家。中国的旅游经济无论是从产业结构,还是地域结构来看,都应当提出“海洋旅游经济带”的新概念。中国沿海可以发展海洋旅游经济的地方不少,而能在近期形成初具规模、独具特色的海洋旅游经济带的地方不多。台湾海峡具有独特的旅游经济区位条件,海峡西岸具有独特的海洋旅游经济发展优势。国家旅游局在新近制定的中国旅游发展“十五”规划中,确认了福建省提出的“闽台旅游区”的新概念。福建省在制定“十五”规划的子规划时,突破海洋部门产业规划的范畴,制定了海洋经济发展规划。目前,“海洋经济”的概念还有待进一步完善和界定。“海洋旅游经济带”概念的提出,有利于从部门和空间充实和确定海洋经济的内涵。将海峡西岸作为建设海洋旅游经济带的试点,对闽台旅游区和全国的

旅游发展,对旅游开发实践和理论建设都有重要的意义。

一、基础评价

从必要性和可能性来看,海峡西岸建设海洋旅游经济带的基础条件评价如下。

(一) 海洋旅游空间的广阔

海峡西岸的福建省,已连续 12 年名列全国入境旅游第 4 位。随着祖国最终统一步伐的加快,海峡两岸旅游互动必将兴旺起来。海峡两岸同时入世以后,作为开放前沿的福建沿海,旅游出入必将增多。台湾海峡将成为大陆与台湾之间、中国与外国之间的重要旅游通道。旅游开发局限于海峡西岸滨海地带已经不够,必须扩大为开发海峡西岸海洋旅游带,以海峡西岸的海滨为基地,将旅游空间扩展到海湾内、海岛上,以及广阔的海面上,使海洋空间发挥旅行和游览双重旅游功能。

福建省是海洋大省。海岸线长达 3 524 km,居全国第二位。滩涂面积达 2 701 km²,港湾有 125 处之多。深水良港有 22 处,5 万 t 级以上的深水泊位占全国的 1/6。福建省海洋国土面积 13.6 万 km²,超过陆地面积的 12.14 万 km²。所以,作为旅游大省,福建省建设海洋旅游经济带将不但为福建省,也为全国大大扩展旅游空间。

福建省是全国沿海省份中特殊的沿海山区省份,山区面积比重高达 82.39%,甚至山丘直逼海岸。因此,海峡西岸要成为全国旅游经济开



发重点地区,也必须避山区旅游空间不利于大众旅游之短,扬海洋旅游空间广阔之长。

(二) 海洋旅游生态的优越

新中国成立以来,海峡西岸,缺少大型工业建设项目,保留了优越的海洋生态环境,这在全国和全球沿海各地是少有的优势,生态环境的升值,必将大大增强海峡西岸旅游带的魅力。

海峡西岸的环境污染以有机物污染为主,潮间带主要受油类污染。沿海水域水质以Ⅰ类为主,超过半数,Ⅲ类水质仅占百分之几。海域海洋生物体内污染物均未超标。近年来,沿海中小型工业的发展使污染程度有上升趋势,值得注意。

海峡西岸的生态环境优良、多样,这也是沿海各地少有的海洋旅游生态优势。在我国已损失半数滨海滩涂湿地的今天,海峡西岸还保留有不少湿地。闽南沿海有4处省级湿地保护区、闽东沿海2处。海峡西岸泥质海滩有红树林分布,尤其是海峡西岸的南段。而沙质海滩往往有滨海森林带作后盾,黄沙绿树相映生辉。海峡西岸的泥质海滩与沙质海滩共存,连片海滩生态环境下的陆生、水生动物和鸟类都很丰富,生机勃勃。闽南海滩还有古森林硅化木保护区,是古生态环境的再现。

海峡西岸岸线曲率为全国之最,达1:5.7,造成众多的港湾。港湾深入内陆,有的面积很大,如三都澳就是全国最大港湾之一。这些港湾口小腹大风平浪静,空气清新,水质优良,生态环境得天独厚。

海峡西岸是全国岛屿最多的沿海地带之一,岛屿多达1202个。岛屿大小悬殊,有全国第五

大岛海坛岛,有县级建制的东山岛等大岛,也有面积数百平方米的小岛,还有许多岛屿无人定居。岛屿高差也大,从接近海平面到数百米的岛屿都有。大大小小、高高低低的众多岛屿提供了多样化的旅游生态环境。

海峡西岸近海地带还有许多山地丘陵,保持较好的生态环境,有的还是国家森林公园。山海相映的特殊生态环境,山地性河流直到海滨而形成的沿海溪谷,都大大提高了海峡西岸旅游吸引力。

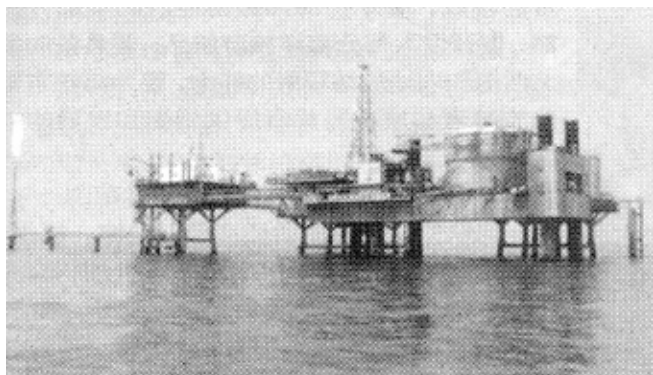
(三) 海洋旅游文化的丰厚

海峡西岸的福建省,海洋旅游的物质文化基础历史悠久。古代航海受技术条件制约,主要是靠木船。福建是我国六大林区之一,造船所需的杉木、硬木等资源丰富。闽江年径流量居全国第七位,超过黄河,流域面积占全省总面积的一半。上游三大支流源远流长,流域面积占闽江流域总面积的70%,深入闽西、闽北林区,沟通山海,成为大尺度木材输送的便利通道。闽东、闽南一些独流入海的河流也有这种功能。于是在江河入海口,结合一些优良天然港湾,形成了全国性的造船基地。早在三国时期,闽东——闽中一带沿海就是东吴水军的大规模造船基地。

舟楫之利造成了精于航海的福建先民,长年的海上营生造就了闽人搏击风浪的性格,以及向海外开拓和迁移的精神文化。脍炙人口的闽南语歌曲《爱拼才会赢》便是海洋文化的集中表现,现在这首歌曲已成为晋江市市歌,而其所代表的精神,则是海峡西岸人民所共有的。

海峡西岸的海洋旅游文化是中国海洋文化的杰出代表。其精华已经超越了国界,成为世界海洋文化的瑰宝。海峡西岸的海洋旅游文化造成了海峡东岸的开发,海峡东岸80%的居民身上有着海峡西岸的血统。海峡两岸的海洋旅游文化还进一步影响东南亚和东亚,乃至南亚、西亚和非洲东岸,乃至全世界。数以千百万计的海外华人源于海峡西岸,在海外事业有成。

别称“航城”的闽江口长乐市,是郑和下西洋船队集结候风之地。莆田市湄洲湾是海峡女神妈祖的祖地,她所代表的海洋文化随着她的芳香而传遍海内外。泉州市是古代“海上丝路”的起点港和世界最大商港之一,荟萃世界各的文化遗产。



福州市的马尾港孕育了中国近代海军和大批掌握中西科学文化的优秀人才。

若非封建锁国,海峡西岸将领近代世界海洋旅游之新潮。经历了被迫“五口通商”闽占其二的屈辱时代之后,现代的海峡西岸仍然领中国海洋旅游文化之先。

(四) 海洋旅游环境的有利

改革开放以来,海峡西岸又领中国经济发展和对外开放之先。经过 20 多年建设,已形成了以闽南“金三角”为核心,以厦门——福州为轴线,向南、北、西辐射的海峡西岸经济繁荣带。人流、物流、资金流、信息流在海峡西岸的集聚和扩散,使游客流大大增长。

海峡西岸历来是中国沿海省份中地势崎岖,交通不便的省份,制约着与内地旅游的沟通,甚至有些沿海地方经由海路与省外的联系比陆路便利。近年来,海峡西岸的交通建设突飞猛进,山海之间、沿海南北之间的旅游行程已缩小到数小时。近期,高速公路将贯通浙闽粤和京福,其他公路也在加紧建设联网升级。铁路、水运和航空也在迅速发展。交通这一制约因素一旦改变,海峡西岸将成为全国辽阔的腹地出海的通道,成为海外各地到中国大陆的便利口岸,处于沟通海陆旅游极为有利的地位。

改革开放以来,海峡西岸也是对外开放政策首先实施之地。冻结了几十年的两岸旅游关系,也是由海峡西岸旅游主管部门召开的新闻发布会首先恢复的。海峡西岸的政策环境对促进海洋旅游经济带的建立十分有利。

海峡两岸的旅游资源不但丰富,而且在全国具有自然环境和人文环境的独特性。海峡两岸

不但是全国森林覆盖率最高、山海生态环境最优越的旅游地,而且也是全国别具特色的文化区——闽台文化区,保留着中华古文化的精髓,又富有近现代中西交融的文化。因此,海峡两岸是中国、亚太,乃至世界今后发展前景看好的特色旅游地。海峡东岸由于种种原因,近年来旅游的某些方面有所退步。与海峡西岸联手发展旅游,是海峡东岸的旅游界有识之士的愿望。

二、战略构想

从国际国内旅游发展趋势和海峡西岸实际情况出发,建设“海峡西岸海洋旅游经济带”的战略构想如下。

(一) 总体战略定位

海峡西岸海洋旅游经济带的总体发展战略定位如下。

从促进福建旅游大省转为旅游强省、促进中国早日实现世界第一旅游接待大国、促进闽台旅游合作区、环亚太旅游经济繁荣带的形成等出发,充分发挥海峡西岸地理区位、历史文化、生态环境、独特景观等方面的旅游发展优势条件,高起点、高品位、跨越式地构建海峡西岸旅游经济带,近期成为独具风景魅力和文化内涵的中国最重要的沿海旅游区之一,并在较短时期内成为海峡两岸的旅游繁荣带的主导部分、中国最大的旅游区之一,远期成为环太平洋最重要的旅游区之一。

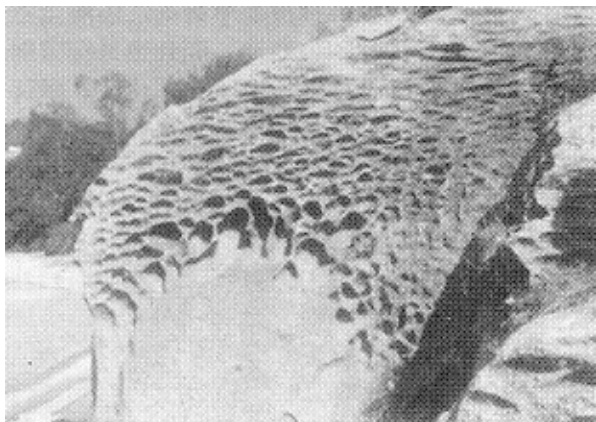
(二) 发展空间定位

1. 以厦门市为龙头

海峡西岸海洋旅游经济带以厦门市为海洋旅游发展的龙头,基于以下考虑。

厦门原为海岛城市,现鼓浪屿仍为完整的海岛城区,海洋生态环境优越,素有“鹭岛”和“海上花园”的美誉;厦门市海洋旅游文化积淀深厚,是大陆居民移民海外的主要祖籍地之一,是郑成功收复台湾的水师基地,是“五口通商”口岸之一,是“八二三”海峡炮战的前沿,海洋事业发达,有国家海洋科学研究机构、高校海洋专业,有华侨、台湾研究机构,有侨领纪念地等。

厦门市是经济特区,有对外开放的政策环境,是对台直航试点口岸,有大陆唯一的对台小额



贸易市场,在沿革上与金门、澎湖关系密切,金门是台湾省望大陆的旅游胜地。

2001年中央领导同志视察厦门时提出,厦门市城市发展定位为海港旅游城市,厦门市是首批中国优秀旅游城市,旅游业已作为支柱产业,旅游业的规模 and 水平均居全省领先地位。

厦门市作为海峡西岸海洋旅游经济带发展的龙头,要起到海洋旅游产业的组织、海洋旅游交通的集散、海洋旅游市场的开拓、海峡两岸旅游的沟通、海洋旅游产品的开发以及海洋旅游科学文化建设等的中心和基地的作用。

2. 以福(州)厦(门)为轴线

海峡西岸海洋旅游经济带以福州——厦门作为海洋旅游发展的轴线,基于以下考虑。

福州是省会城市,有全省最大的河流联系广大的腹地,“五口通商”的马尾港至今还在发挥作用,且直面台、澎、金、马中的马祖,海洋旅游区位也很重要。

福州、泉州均为历史文化名城和中国优秀旅游城市,在沿革上,厦门曾隶属泉州,而泉州作为一级行政区驻地在泉州、福州之间移动,两市的历史文化名城内涵均富于海洋性,福、泉、厦三市集中了海峡西岸的主要海洋旅游文化资源。

海洋自然旅游资源的大部也集中在福——厦线上,沿海高速公路福、厦之间最为便捷仅2小时车程。

厦门市在省内是最小的市之一,无辖县,海洋旅游空间有限,虽为龙头,必须借助整个轴线才能起到龙头的作用。

福——厦地段作为海峡西岸海洋旅游经济

带的轴线,要承担海洋旅游经济的大部份份额,要开发大部分海洋旅游精品,要具备向南北两端和内地旅游辐射的能力,要为海峡东岸的旅游者和旅游经营者提供旅游和发展的空间。

3. 以六市二十四县(市)为基本范围

海峡西岸海洋旅游经济带以宁德、福州、莆田、泉州、厦门、漳州等六市,福鼎、福安、周宁、霞浦、罗源、连江、闽侯、永泰、长乐、福清、平潭、仙游、惠安、南安、安溪、晋江、石狮、长泰、龙海、漳浦、南靖、云霄、东山、诏安等二十四县(市)为基本范围。如此划分,基于以下考虑。

福建省沿海六市都具备了加入海洋旅游经济带的基本条件,即具有高品位的海洋旅游资源,海洋旅游开发已初具规模或已提到重要议事日程上,海洋旅游区位重要、有优势,海洋旅游交通便捷或即将有大的改观。

二十四个沿海县(市)分三种情况,第一种是海洋旅游开发已具有一定规模,如福鼎、惠安、石狮、东山等,第二种是具有很大的海洋旅游开发潜力,如福安、霞浦、罗源、连江、长乐、福清、平潭、南安、晋江、漳浦、诏安等,第三种是与沿海县(市)开发海洋旅游有相关、互补关系的非沿海县市,如周宁、永泰、闽侯、安溪、长泰、南靖等。二十四个县市中以第二类居多,构建海洋旅游经济带对这些县(市)的旅游发展将会有很大的推动作用。

上述县(市)约占全省县级政区的1/3,随着海洋旅游经济带的发展和山海之间交通条件的改善,海洋旅游经济带还有逐步扩大的前景,上述范围为当前的基本范围,海洋旅游经济带启动时要有一定的地域规模,要有海陆旅游项目互动,所以地域范围不能太小。

(三) 发展时序定位

1. 近期

近期指一个五年计划内,主要建设任务如下。

建立跨市海洋旅游经济带管理协调机构,开展工作;

重点建设福——厦轴线,初步形成以海洋旅游为重心的福——厦旅游带,重点发挥沿海县

(市)的作用;

树立福建省海洋旅游大省的旅游形象;

福、莆、泉、厦四市旅游业年均增长率明显高于福建省旅游发展“十五”规划规定四市旅游业年均增长率,其中海洋旅游增长率略高于旅游总增长率,旅游业成为四市支柱产业

四市各建成一处初具规模的海洋旅游地,形成一项海洋旅游精品;

主攻苏南、浙江、上海、广东、江西、北京、天津、湖北、重庆等客源地市场,采取毗邻扩散式和跨地域占有式相结合的促销空间方式;

吸引台湾省双休日客源,扩大港澳市场;

在宁德、福鼎、漳州、东山初步形成海洋旅游地。

2. 中期

中期指近期后的两个五年计划内,主要建设任务如下。

加强海洋旅游经济带内部的一体化,形成福建省海洋旅游强省的品牌;

提升福——厦轴线海洋旅游水平和地位,成为国内最重要的海洋旅游地之一,沿海与非沿海县(市)一体化;

福——厦轴线旅游业年均增长率略高于省“十五”规划所规定的增长率,海洋旅游增长率明显高于旅游总增长率,旅游业保持支柱产业的地位;

扩大和新增福——厦轴线海洋旅游地,形成跨市海洋旅游精品;旅游业成为宁德、漳州两市的支柱产业,两市各建一处初具规模的海洋旅游地;

争取与台湾省启动海洋旅游合作项目;

主攻华东、华南、华北、华中客源地市场,加大在长江三角洲、珠江三角洲、长江中游沿线、京津等地旅游市场中的份额,开拓东亚、南亚、欧美市场。

3. 远期

远期指三个五年计划之后,主要建设任务如下。

作为中国海洋旅游大国的代表性海洋旅游经济带,跻身环亚太海洋旅游带重点旅游地行列;

海峡西岸海洋旅游经济带臻于完善,旅游

业规模和增长率国内领先;

将屏南、古田、闽清、仙游、永春、德化、平和、永定等一批相关县融入海洋旅游经济带;

形成海峡西岸整体海洋旅游精品,争取初步形成海峡两岸多项旅游精品;

以亚洲内陆为主要市场,提高亚州境外市场,欧美市场海洋的市场份额。

三、建设方案

为实现海峡西岸旅游经济带的宏伟战略构想,必须规划一整套的建设方案,包括建设原则和办法,要有很强的创新意识和很大的改革力度。

(一) 体制构建

海峡西岸现有旅游体制尚不适应构建海洋旅游带的需要,应实施宏观调控与市场调节相结合的原则,适应中国海峡两岸同时加入世贸组织的新形势。

应突破旅游发展计划和规划完全按行政区划的局限,遵循旅游经济发展的客观规律,制订旅游区域发展计划和规划。

应理顺政府、投资商、经营者、客源之间的相互关系,构建适应世贸组织规则的全新的海洋旅游经济带体制,将海峡西岸建成中国开放式新型旅游区的典范。

(二) 调整结构

海峡西岸现有旅游产业结构存在着主题不够突出、要素不够完整、布局比较分散等问题,制约着规模和水平难以上新台阶,影响到发展潜力的应有发挥,必须实施调整产业结构与全行业整体发展的原则。

应实施产业部门结构与布局结构同步调整



的原则,实现海峡西岸旅游面貌的较大改观。

应集中力量树立福建省海峡西岸海洋旅游大省的特色大品牌,大刀阔斧地加大取舍,将海洋旅游作为海峡西岸最大的旅游行业来扶持,作为中国旅游经济新一轮创业的新增长点来培育。

应完善海洋旅游内部的产业结构。海峡西岸海洋旅游的旅游六要素,不但齐全,而且基础均雄厚。福建山珍和海味品位均可列为全国最高水平之一,这是全国罕见的。福建的现代旅游宾馆容量潜力大,沿海民居可开发为旅游接待的比比皆是。福建沿海旅游交通海陆空兼备,现代和传统旅游工具兼有,开发海洋旅游的旅途游览的余地很大。福建海岸、海上观光景观尚未开发利用的还很多,海洋旅游文化湮没多,挖掘少,海洋旅游存量资本巨大而盘活少。福建海洋产品可开发成为旅游商品的不胜枚举,加工利用少。福建海洋娱乐既有适合现代刺激性游乐项目的开发条件,又有适合生态性休闲项目的开发条件,还有适合体验性民俗项目的开发条件。

还应完善海洋旅游的空间结构,除了上述空间发展战略考虑之外,还要规划海洋旅游经济带

的功能布局。海峡西岸旅游经济带依托的一级中心城市应是福州和厦门,旅游服务功能可辐射整个海洋旅游经济带。次级中心城市为其余四市,为地段性旅游经济中心。各中心城市作为旅游地的海洋旅游主题应分工互补,如厦门中西海洋文化交融、泉州“海上丝路”文化、莆田妈祖海洋历史文化、福州航海海军文化、宁德海洋生态文化等。

(三) 树立形象

海洋旅游的内涵是开放的旅游,海峡西岸海洋旅游经济带从一开始就要实施塑造开放性旅游鲜明形象的原则,至少应有以下几项立意。

一是开拓文化,反映海峡西岸作为中原精英移民目的地及进一步向外开拓的出发地的文化品位,奏响“爱拼才会赢”的开拓进取主题歌,用现代方式和手段再现历史文化,可提出“福天福地看中原移民文化精萃”之类口号。

二是开放文化,反映海峡西岸历来对外开放,兼容包蓄,形成中外文化交融的结晶,可用比较的手法,体现不同时代中西合璧文化的创新优势,可提出“海峡西岸看海外”之类口号。

三是闽台文化,反映闽台同根,闽台一家,还

原和提升民间文化、民俗文化的品位,开展丰富多彩的体验活动,可提出“闽台民俗欣赏,闽台众神探秘”之类口号。

四是山海生态,反映山海兼备、生态优越的特色优势,可提出“闽山闽海心旷神怡”之类口号。

(四) 产业联动

要促进海峡西岸海洋旅游经济带的形成,要实施海洋旅游经济的跨越式发展,必须贯彻旅游与相关产业联动发展的原则,形成海洋旅游与其他海洋产业、乃至其他产业的联动发展



格局。

要充分利用海峡西岸是全国重点海洋养殖基地的优势,尤其是利用若干海水养殖名牌的品牌效应,开发“海洋观光牧业”。利用近海渔业和航海业,开发体验性观光和观光航运业。结合潮汐发电和风力发电的试点开发,发展科技观光和修学旅游项目。结合海岸林业绿化工程建设,开发海滨森林公园。

海洋旅游业还要依托沿海地带的各种产业,融入沿海区域经济之中,第一产业的沿海农业,尤其是中、南亚热带特色农业、海峡两岸合作高新农业,与海洋旅游开发有很好的联动关系。第一产业中的采矿业,主要是沿海花岗岩、玄武岩采掘业,与海洋旅游业关系甚大,要处理好构景岩石的保护与采石业的关系,还要对采石场的采后现场加以改造成为沿海观光景点。第二产业中的加工业,主要是石、木、竹、陶、农产品加工业,与海洋旅游文化关系密切,可联动开发。第三产业,尤其是商贸业,与海洋旅游联动作用大,要加大全国性观光市场、特色海洋旅游商品的开发力度。

(五) 山海互补

海峡西岸开发海洋旅游最有特色之一,就是山海互补,必须贯彻山海旅游整体开发的原则,形成以山补海,以陆衬海,充分体现海洋文化内

涵的区域联动格局。

在山上观海,包括在大陆山峰和岛屿上观景、观日出日落,距离之近,为沿海各地所难得,应好好加以利用。佛道两教和畲族先民从海上来,进山修道或生活,山海文化渊源应加以发掘。“海上丝路”起点九日山祈风开航的崇福寺,相传是神力将福建内陆山区巨型木材自井中涌出所建,反映了溪流从山区运木材到海口建房造船的现实,蕴藏着可开发的历史文化。

山海互补,还有一层意思是客源互补,这对于高品位大规模的海峡西岸旅游经济带来说是十分必要的。“十五”期间,海峡西岸不但实现高速公路贯通,而且与福建西部山区之间也通高速公路,形成福建山区与沿海之间的4小时交通圈。到福建西部武夷山、金湖等4A景区的游客,就有可能延伸到闽中闽东沿海,由厦门港口旅游城市入境的游客也就有可能到闽西客家地区一游。这样,一个开放的海峡西岸旅游经济带才能真正形成。

从构建海峡西岸旅游经济带的战略高度来看,福建省“十五”旅游发展总体规划和福建省“十五”海洋经济发展规划都要作一定的修订,凸显海洋旅游的客观优势条件和主观进取方向。

主要参考文献

- [1] 福建省海洋经济“十五”规划编写小组,福建省“十五”和2010年海洋经济发展规划纲要 2001年1月
- [2] 福建省旅游发展总体规划编制组,福建省旅游发展总体规划 2001年4月
- [3] 赵昭炳等,《福建省地理》,福建人民出版社,1993年12月
- [4] 魏小安,《旅游发展与管理》,旅游教育出版社,1996年10月
- [5] 王大悟、魏小安等,《新编旅游经济学》,上海人民出版社,1998年7月
- [6] 中国地理学会海洋地理专业委员会,《中国海洋地理》,1996年9月
- [7] 福建省地方志编纂委员会,《福建省志旅游志》,方志出版社,1997年6月
- [8] 福建师范大学旅游系,厦门、泉州、漳州、龙岩、三明五市旅游合作发展规划
- [9] 福建师范大学旅游系,厦门市同安区旅游发展总体规划
- [10] 福建师范大学旅游系,福州市旅游发展总体规划纲要
- [11] 福建师范大学旅游系,福鼎市、南安市旅游发展总体规划纲要

(作者单位 福建师范大学旅游系)