

出國報告（出國類別：考察）

大陸福建省經濟建設發展考察報告

出國人員姓名職稱：

行政院秘書處 林諮議耀淦

行政院經濟建設委員會：王組長志輝、謝組長敏文、陳稽核世龍、陳簡任
技正荔芬、陳技正孝雯、張科員鎮修

金門縣政府：陳主任朝金、李書記姿嫻

連江縣政府：王參議忠銘、陳主任書福、劉技正剛、陳課員秉樑、蔡約聘
研究員佳蓉、劉秋月

中華大學：陳教授天佑、劉研究員語嫻

台大城鄉基金會：趙研究員婉婷

派赴國家：大陸

出國期間：99年7月4日至7月8日

報告日期：99年8月

摘要

本次赴大陸考察係由行政院經濟建設委員會偕同行政院秘書處、金門縣政府、連江縣政府及其規劃團隊共同組團，參訪時間自99年7月4日至7月8日，其訪查目的主要係為推動離島開發建設，觀摩、瞭解福建省重要城市廈門、泉州、福州及平潭島之相關公共建設、觀光發展、文化建設及小三通之運作情形，拜會對象包括上開地區之地方政府相關單位，考察重點包括廈門之公共建設、鼓浪嶼觀光建設、金廈互動及小三通運作、泉州之文化旅遊、平潭綜合實驗區計畫及福州之經建發展等，希望透過此次考察，作為未來政府推動離島整體發展綱要計畫及「第三期（100~103年）離島綜合建設實施方案」之參考。

大陸福建省經濟建設發展考察報告

目錄

第一章 考察目的.....	4
第二章 考察行程及拜會單位.....	5
第三章 廈門之經建發展.....	7
第一節 廈門概況.....	7
第二節 廈門公共建設.....	7
第三節 鼓浪嶼觀光建設.....	15
第四節 小三通運作、金廈互動.....	27
第四章 泉州之文化旅遊.....	31
第一節 泉州參訪據點介紹.....	31
第二節 相關文化旅遊及文創產業之作法.....	37
第五章 平潭綜合實驗區計畫.....	42
第六章 福州之經建發展.....	51
第一節 福州發展現況.....	51
第二節 福州之經濟發展.....	53
第三節 福州小三通現況及未來發展.....	58
第七章 心得與建議.....	64

第一章 考察目的

為推動離島開發建設，健全產業發展、維護自然生態環境，政府於民國89年訂定「離島建設條例」並依法設置離島建設基金，推動各項建設及發展計畫。

離島業務推動迄今已屆10年，目前各離島縣政府正依據離島建設條例第5條規定研擬四年一期之「第三期（100～103年）離島綜合建設實施方案」，而行政院經建會有感於以往離島各項公共建設或計畫之推動，多屬個別性、零星中小型計畫較多，以致建設經費投入後，較難顯現出整體規劃之綜效，為使相關建設及預算編列能在整體規劃之前提下統籌作最有效運用，因此，經建會亦刻正會同各離島縣政府進行整體綱要計畫之研擬，以作為「第三期（100～103年）離島綜合建設實施方案」之指導綱領及發展方向，使得計畫、預算、建設得以三位一體加以整合。

值此之際，大陸方面於2009年5月提出「關於支持福建省加快建設海峽西岸經濟區的若干意見」，以福建為主體涵蓋浙江、廣東、江西三省的部分地區，大力加強基礎設施建設，使之成為服務周邊地區發展、拓展兩岸交流合作的綜合通道。因此，海西建設未來之發展將由目前的區域戰略提升為兩岸發展戰略。同時，福建省擬將平潭建成探索兩岸合作新模式的示範區，期待有助於進一步加強兩岸合作交流，發揮平潭特殊對台優勢和加快平潭的開放開發腳步。

爰此，透過實際赴大陸考察，瞭解對岸相關公共建設、觀光發展、文化建設及小三通之運作情形，俾利政府推動離島整體綱要計畫及「第三期（100～103年）離島綜合建設實施方案」之參考。

第二章 考察行程及拜會單位

第一節 考察行程及拜會單位

日期	考察項目	拜會單位
第一天 7月4號	<ol style="list-style-type: none">1. 台北-金門2. 搭 11:00 船班(金門-廈門五通)3. 午餐4. 下午參觀鼓浪嶼觀光建設5. 宿廈門市	去程
第二天 7月5號	<ol style="list-style-type: none">1. 廈門港埠暨機場未來發展規劃2. 參觀廈門大橋、翔安隧道等公共建設3. 廈金旅遊互動之前瞻性規劃4. 宿廈門市	<ol style="list-style-type: none">1. 廈門市交通委員會2. 廈門市旅遊局3. 廈門市台辦
第三天 7月6號	<ol style="list-style-type: none">1. 泉州傳統建築、歷史文化與旅遊發展之關聯建設2. 參觀閩台緣博物館3. 泉州與金門之海運發展規劃4. 宿泉州市	<ol style="list-style-type: none">1. 泉州市旅遊局2. 泉州市文化局3. 泉州市台辦
第四天 7月7號	<ol style="list-style-type: none">1. 前往平潭參觀大橋建設暨當地現況 午餐後赴福州2. 平潭綜合實驗室之規劃暨中央、省府對平潭開發之優惠措施3. 海西經濟區與金門、馬祖、澎湖之經貿規劃4. 宿福州市	<ol style="list-style-type: none">1. 平潭縣人民政府2. 福建省經濟貿易委員會3. 福建省發展和改革委員會4. 福建省台辦5. 福建省交通局
第五天 7月8號	<ol style="list-style-type: none">1. 繼續上述行程2. 福州—廈門—金門 -- (金門—台北)	返程

第二節 參加人員

單位	職稱	姓名
行政院秘書處	諮議	林耀淦
經建會都住處	組長	王志輝 (領隊)
財務處	稽核	陳世龍 (副領隊)
都住處	組長	謝敏文
都住處	簡任技正	陳荔芬
都住處	技正	陳孝雯
都住處	科員	張鎮修
金門縣政府	研考室主任	陳朝金
金門縣政府	研考室書記	李姿嫻
中華大學	金門縣三期綜建規劃團隊	陳天佑
中華大學	金門縣三期綜建規劃團隊	劉語嫻
連江縣政府	參議	王忠銘
連江縣政府	企劃室主任	陳書福
連江縣政府	企劃室	蔡佳蓉
連江縣政府	交通局課員	陳秉樑
連江縣政府	觀光局技正	劉剛
馬祖日報	記者	劉秋月
台大城鄉基金會	連江縣三期綜建規劃團隊	趙婉婷

第三章 廈門之經建發展

第一節 廈門概況

廈門位於中國東南沿海，福建省東南部，背靠漳州市、泉州市，地處閩南金三角心臟位置，面向金門諸島，曾是國共雙方距離最短的前線陣地，在兩岸敵對期間曾經炮火連綿，隔著臺灣海峽，與臺灣本島和澎湖群島遙遙相對。廈門市因為古代常有白鷺在此棲息，故又稱「鷺島」，現轄有內陸的同安、集美、海滄、杏林，以及廈門島的湖里、思明等共6個行政區，陸地面積約1,565平方公里，海域面積約300多平方公里，是中國大陸東南沿海中心城市，也是一座國際港口風景旅遊城市。其中，廈門島面積約130平方公里，全島海岸線約234公里，當地氣候屬於亞熱帶季風氣候，年平均氣溫在攝氏21度左右，全市戶籍人口約160萬人，常住人口約252萬人。全市人口中以漢族居多，另有回、滿、壯、苗及高山等多個少數民族。

廈門市是中國大陸福建省的一個省轄市，經濟較為發達，廈門島是首批實行對外開放的經濟特區之一，島上高樓大廈櫛比鱗次，工商業及旅遊業興盛，交通尖峰時刻車潮湧現，為改善空氣品質，島上嚴禁騎乘使用汽油燃料的摩托車，民眾主要通行交通工具為公共汽車、計程車、腳踏車，以及電動摩托車等；為了紓緩廈門日益增長的交通壓力，廈門市政府鼓勵民眾多搭乘公共汽車，並提供價廉、密集且四通八達的公共汽車供民眾搭乘。市區街道規劃多採棋盤網狀式，道路周邊多設有廣闊的灌木、喬木等綠帶空間，對改善道路景觀有加分效果。另道路鋪面多為混凝土（剛性路面），並與路側排水溝結為一體，感覺非常平順，也沒有坑坑洞洞情形，提供人車完善的通行環境。

第二節 廈門公共建設

近年來廈門市交通基礎設施建設力度不斷加大，”十一五”期（2006-2010年）可完成交通固定資產投資人民幣709億元，據廈門市政府表示，未來”十二五”期（2011-2015年）預計將進行交通固定資產投資約人民幣1,500億元。隨著投資力度的加大和交通管理水平的提高，廈

門市綜合交通體系初步成形，目前已擁有高速公路、高速鐵路等對外通道，”四橋一隧”（廈門大橋、海滄大橋、集美大橋、杏林大橋和翔安隧道）快速進出廈門島通道，海、空港綜合樞紐，以及發達的道路交通、公交服務網路。

一、廈門交通建設發展情況

- (一)公路：2009 年全市公路通車總里程達到 2,605 公里，其中，高速公路 54.5 公里，公路網密度達到 1.66 公里/平方公里，居福建省前列。
- (二)航空：廈門高崎機場飛行區等級為 4E 級，2009 年機場旅客吞吐量突破 1,000 萬人次，居全國第 11 位；廈門航空公司躋身國內第 6 家年客運量超過 1,000 萬人次的航空公司。
- (三)鐵路：擁有福廈鐵路、鷹廈鐵路、海滄鐵路支線和東渡港口鐵路專用線，另外廈深鐵路、龍廈鐵路正在建設。2009 年鐵路客運發送量達到 366 萬人次。
- (四)公共交通：城市公共客運系統（公交和出租）2009 年客運量達到 9.21 億人次（公交 6.71 億人次、出租 2.5 億人次），公交出行分擔率超過 31%，居中國大陸領先水平。

二、近期重大建設概述

目前廈門市已擁有廈門大橋、海滄大橋、集美大橋、杏林大橋和翔安隧道等跨海進出島通道；其中，翔安隧道、杏林大橋和集美大橋（18 個月完成）等為新建完成的重大工程，以及近年來廈門港加速投資發展迅速，值得重視。茲摘述如下：

(一)翔安隧道

1.工程概況

翔安隧道位於廈門島東部，是連接廈門本島和翔安區的跨海公路隧道，工程全長 8.69 公里，其中海底隧道全長約 6.05 公里，跨越海域寬約 4.2 公里。採用三孔隧道形式，兩側



為行車主洞各設置 3 車道，中孔為服務隧道為市政管廊、檢修及逃生通道，採用鑽爆暗挖法施工。隧道兩端距洞口 1.2 公里處各設通風豎井 1 座，全線共設 12 處行人橫通道和 5 處行車橫通道。隧道設計行車速度 80 公里/時，最大縱坡 3%。工程場區海域最大水深 30 公尺，隧道最深處位於海平面下 70 公尺，場區地質條件複雜多變。

本工程係於 1998 年開始前期工作，歷經 8 年進行各項論證工作，2005 年 9 月開建，2010 年 4 月 26 日正式通車，建設工期為 4 年 8 個月，總投資額為人民幣 31.97 億元。

2. 技術標準

廈門翔安隧道工程按雙向六車道高等級公路標準設計。主要技術指標如下：

計算行車速度		主線 80 公里/時，匝道或匝道橋 40~50 公里/時
車輛荷載等級		公路-1 級
行車 隧 道	建築限界淨寬	13.5 公尺
		三車道
	建築限界淨高	5 公尺
服務隧道		內徑寬 6.50 公尺，高 6.0 公尺
路基寬度		引道：32 公尺；匝道：8 公尺（單向單車道匝道）
		10 公尺（單向雙車道匝道）

3. 工程特點

翔安隧道起點為廈門湖裡區五通，向東北方鑽過大海至翔安區西濱，是中國大陸地區第一條海底隧道，也是世界上最大斷面的鑽爆法海底隧道，其設計、施工、監理、科研等建設過程都是由中國大陸自行設計、自主承建。工程場區地質條件複雜多變，施工技術難度高，施工風險大，工程專家稱之為「世界級的工程」，建設期間更締造”零死亡”成績。

4.工程效益

翔安隧道完成後，已大幅縮短廈門島與翔安區的距離，兩地通行距離減少 50 公里，通行時間由原需兩小時縮短為 15 分鐘，對拓展廈門城市發展空間，推進島內外一體化建設，加快海西中心城市建設有重要的意義。

(二)杏林大橋

杏林大橋又稱杏林公鐵大橋，是位於廈門島西北側的一條公路、鐵路平層合建的大橋，是進出島的北向通道之一，起點接杏林側杏前路至瀋海高速公路，終點接廈門島高崎側高殿二號路及成功大道。

杏林大橋工程分為杏林互通立體交叉、主體跨海大橋和高崎互通立體交叉三部分，公路橋全長 8.53 公里，跨海橋全長 5.034 公里，是廈門市目前最長的一座跨海大橋。公路橋面寬度為 32 米，為雙向 6 車道，設計時速 80 公里，公路橋於 2008 年 9 月 1 日完工通車。

杏林大橋的鐵路部分為福廈鐵路的控制性工程，北起福廈鐵路廈門段，南至廈門北站，全長 5.22 公里，未來將取代高集海堤和集杏海堤成為廈門鐵路的主通道，還將連通龍廈鐵路、廈深鐵路。

(三)集美大橋

集美大橋位於廈門島北側的一座公路橋樑，是進出島的北向通道之一，2008 年 7 月 1 日正式完工通車。由於大橋島內橋頭處於高崎機場飛行區，為避免影響機場運營，建設了一條下穿越機場跑道的隧道，是中國唯一上行飛機、下行汽車的隧道。集美大橋全長 10.057 公里，其中，海上主橋 3.82 公里，下穿隧道全長 1.4 公里，互通立體交叉 5 座，2 處收費站，總投資額為人民幣 29.55 億元。

集美大橋橋樑總寬度 36 公尺，是廈門市目前最寬的大橋。橋面由三個部分組成，兩側為雙向 6 車道的機動車道，中間為雙向 2 車道的快速公交專用道（BRT 專用道），大橋主線設計時速為 80 公里，快速公交專用道設計時速為 60 公里。

(四)海滄大橋

海滄大橋連通廈門東渡與海滄台商投資區，是從廈門島通往海滄的一座兼具公路和城市橋樑功能的內海灣大橋，同時也是亞洲第一、世界第二（僅次於丹麥）的特大型三跨連續全漂浮鋼箱梁懸索橋。

海滄大橋是由東渡互通立體交叉東引橋、東航道橋、全漂浮鋼箱梁懸索橋、西航道橋、西引橋、西引道、石塘立交等大型工程組成的雙向六車道公路特大橋樑，全長 5,927 公尺，主跨 648 公尺，橋面寬度 32 公尺，設計通行能力為 50,000 輛/日，行車時速為 80 公里/時，總投資額人民幣 28.7 億元，海滄大橋工程於1996年12月18日破土動工，主體工程於1997年6月份正式開工建設，全橋於1999年12月30日完工通車。

(五)廈門港

1. 地理位置

廈門港是大陸東南沿海重要港口，扼九龍江入海口，面向金門諸島，隔著臺灣海峽，與臺灣本島和澎湖群島相對，是距臺灣最近的大陸港口，南北承接珠江三角洲和長



江三角洲中國兩大經濟圈，是連接東北亞和西南太平洋航線的重要樞紐港口，以及對臺航運主要口岸。

2. 港區條件

港灣由大小金門等島嶼形成一道天然屏障，港內水域寬闊、水深浪小、不凍少淤，是天然的深水良港。岸線總長 202.3 公里，適於建港的岸線 60.5 公里；錨地面積達 19 平方公里。進港航道全長約 42 公里，水深達到-14 公尺，10 萬噸級船舶全天候進出港。

作為中國大陸綜合運輸體系的重要樞紐，廈門港以集裝箱運輸為主，兼顧大散貨、液體化工和旅游客運等功能。目前全港擁有生產性泊位 92 個，其中，萬噸級以上泊位 45 個，5 萬噸級以上泊位

18 個，10 萬噸級以上泊位 8 個，最大靠泊能力達到 15 萬噸級。

3. 港區規劃及功能



(1) 港區規劃

廈門港是大陸沿海實行跨行政區劃管理的港口，由東渡、海滄、嵩嶼、劉五店、客運、招銀、後石和石碼等八大港區組成。茲說明如下：

- ①東渡港區—位於廈門島西北部，是建設最早、最完備的港區，以集裝箱運輸為主，兼顧散糧和散雜貨。
- ②海滄港區—位於海滄台商投資區南部，以集裝箱干線運輸為主，兼顧液體化工程散雜貨運輸。
- ③嵩嶼港區—臨近海滄港區，以集裝箱干線運輸為主，兼顧煤炭、成品油運輸。
- ④劉五店港區—位於廈門翔安區，以集裝箱干線運輸為主，兼顧滾裝、雜貨運輸等。
- ⑤招銀港區—位於九龍江河口灣南岸，以集裝箱和雜貨運輸為主，兼顧散糧、建材和客滾運輸。
- ⑥後石港區—位於廈門灣南岸后石工業開發區，是為後方重化工業

配套、以大散貨運輸為主的工業港區。

⑦石碼港區—位於九龍江下游，以雜貨、建材運輸為主。

⑧客運港區—主要分布於廈門湖里區，以沿海客運、旅遊和對台滾裝運輸為主。

(2)港區功能

①集裝箱

現有集裝箱專業泊位 19 個，最大靠泊能力達 15 萬噸級，是目前全球少數能接待“艾瑪·馬士基”超大型集裝箱船舶港口之一。全港現有集裝箱裝卸橋 58 台最大外伸距 66 公尺，最起重能力達 65 噸。

②散雜貨

現有散雜貨泊位 28 個，最大靠泊能力達 15 萬噸級以上。全港現有門式起重機 39 台，最大起重能力達 40 噸。

③液散貨

現有液散貨專業泊位 9 個，最大靠泊能力達 10 萬噸級。主要裝卸工具為輸油臂。

④旅遊客運

主要包括廈門國際郵輪中心暨廈金客運碼頭和五通海空聯運碼頭。廈門國際郵輪中心暨廈金客運碼頭年旅客接待能力達 150 萬人次，可接待 14 萬總噸的大型郵輪。五通海空聯運碼頭近期年旅客接待能力達 5 萬人次。

4. 營運概況及未來發展：

廈門港 2000 年集裝箱吞吐量為 108 萬 TEU，2005 年集裝箱吞吐量擴增為 334 萬 TEU，去（2009）年集裝箱吞吐量更躍升為 680 萬 TEU，較 2000 年、2005 年分別增加 572 萬 TEU 及增加 346 萬 TEU，增幅分別為 5.3 倍及 1.04 倍。足見近 10 年來，遠洋貨櫃吞吐量呈現高速增長的趨勢，說明廈門外貿的幅射範圍在逐漸擴大；另廈門港 2009 年集裝箱吞吐量居全國第 7 位。

在世界貨櫃港排名中，2000 年為第 50 名，2005 年上升為第

23 名，去（2009）年更躍升為世界排名第 19 名。足見近 10 年來，遠洋貨櫃吞吐量呈現高速增長的趨勢，說明廈門外貿的輻射範圍正逐漸擴大。

廈門港致力於提升港口綜合競爭力，全面推進深水航道建設，進港航道水深達到-14.5 公尺以上；創新採用航道維護機制，全年通航水深保證率達到 95%以上。廈門港作為海峽西岸航運物流中心，重視發揮港口聚集與輻射效應，面向陸海兩大扇面，將帶動周邊及內陸地區經濟發展。

第三節 鼓浪嶼觀光建設

廈門是一座海港風景城市，夏無酷暑，冬無嚴寒，風光秀美，名勝薈萃，歷史上有「大八景」、「小八景」、「景外景」等24景。1988年被列為中國國家重點風景名勝區的鼓浪嶼--萬石山景區，是廈門最具特色的多功能遊覽區，其中鼓浪嶼景區在福建省「十佳」風景區（點）評選中名列榜首。2007年更獲得「最具特色的中國十大風景名勝區」。



一、基本資料

位於廈門市思明區，是著名的風景區，面積1.77平方公里，與廈門市區相隔不到600公尺，搭乘渡輪5分鐘可達。最高海拔92.7公尺（日光岩頂），人口約2萬。有「海上花園」、「萬國建築博覽會」、「鋼琴之島」之美稱。除環島電瓶車外不允許機動車輛上島，因此氣氛幽靜。2005年《中國國家地理》雜誌將鼓浪嶼評為「中國最美的城區」第一名。

(一)歷史沿革

鼓浪嶼在唐宋時期尚未發跡，四周遍佈沙灘且草木茂盛，因此被稱為「圓沙洲」、「圓州仔」，元末時期逐漸形成半漁半耕的村落，到了明代當地居民發現島的西南端擁有一個受海水侵蝕的岩洞，每當海浪衝擊便發出如擊鼓的聲響，因此稱之為「鼓浪石」，該島嶼也在明代因而得名為「鼓浪嶼」。

鄭成功曾以此為軍事據點屯兵操練，對抗清兵。目前日光岩上尚存有當時建造的水操台、石寨門故址。這裏是鄭成功史跡保存最

為完整的區域之一，島上大批珍貴的摩崖石刻，雖歷經長年風雨洗禮，依舊保存完好。

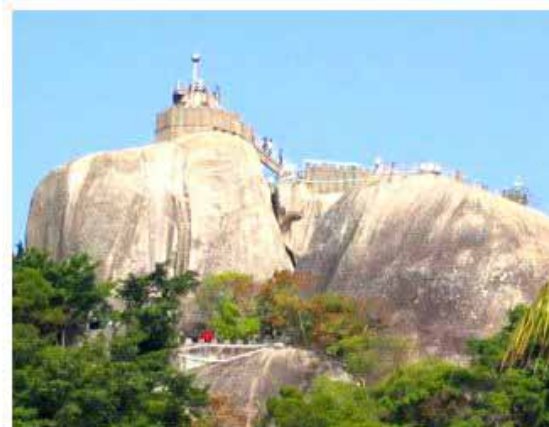
鴉片戰爭時期，英軍曾佔領鼓浪嶼，直到1845年撤軍。1843年後，廈門根據《中英南京條約》開闢為通商口岸。中日甲午戰爭以後，日本佔領台灣，為避免日本進一步覬覦廈門，清朝政府決定請列強「兼護廈門」。1902年1月10日（光緒二十七年十二月初一日），英國、美國、德國、法國、西班牙、丹麥、荷蘭、瑞挪聯盟、日本等9國駐廈門領事與清朝福建省興泉永道台延年在鼓浪嶼日本領事館簽訂《廈門鼓浪嶼公共地界章程》，鼓浪嶼淪為公共租界，次年1月，鼓浪嶼公共租界工部局成立。在此前後，陸續有英、美、法、德、日等13個國家先後在島上設立領事館。

(二)著名觀光景點

鼓浪嶼景區的主要遊覽點有日光岩、菽莊花園、皓月園、毓園、鄭成功紀念館、廈門博物館、華僑亞熱帶引種園、環島路及音樂廳。

1.日光岩

日光岩原名龍頭山，又名“晃岩”，位於島的中央，山頂駱駝峰海拔92.7米。踏入山門，便可看見峭壁上刻有“鼓浪洞天”、“鷺江第一”、“天風海濤”等大字，看見巨石掩攔的蓮華庵、旭日亭、古避暑洞等。沿曲徑而上，可見兩旁許



多墨客騷人的摩崖石刻，還有民族英雄鄭成功屯兵鼓浪嶼時構築的水操台和龍頭古寨遺址。登臨頂峰，放眼眺望，天風浩浩，海浪滔滔，廈門城區、鷺江風光、東渡港口、海滄新區以及金門島、大擔島等海上星羅密佈的島嶼，盡收眼底。

2.菽莊花園

菽莊花園座落日光岩下的港仔後海濱。1913年建園，原為地方名紳林爾嘉的私人別墅，1955年獻作花園。該園利用天然地勢，分成“補山”和“藏海”兩部分，以園飾海，借海拓園，設計玲瓏精巧，有《紅樓夢》怡紅院的建築風格。進園門往右，是蜿蜒曲轉的“四十四橋”，橋下海濤湧動，置身橋上，仿若履波。橋上有“觀釣台”、“渡月亭”、“千波亭”和一方題有“海闊天空”的巨大石屏。園門往左，可見倚山建成的假山，名為“十二洞天”，俗稱“猴洞”，迂回相通，上下盤旋。園邊為天然海濱浴場，盛夏時節，泳者雲集。



3. 皓月園

皓月園位於東南海濱，園中鄭成功雕像高15.7米，全部花崗岩結構，屹立在高22米的一塊名為覆鼎岩巨石之上。雕像頂盔貫甲，披風扶劍，面向東海，巍然肅立，體現鄭成功當年威鎮海疆、與西方殘民者抗衡的雄姿。園中鄭成功率眾將士出征的大型古銅色浮雕，也十分氣派壯觀。



二、觀光建設

廈門市政府每年都會對鼓浪嶼進行數項規劃，並依規劃內容施作建設。近年已完成之城市規劃：廈門市鼓浪嶼重要街區近期景觀整治規劃（2008）、鼓浪嶼內厝澳片區改造規劃(2007)、鼓浪嶼規劃政策研究及專案策(2006)等。

(一) 定位

1. 十一、五

「十一、五」期間鼓浪嶼旅遊經濟與社會發展的任務與目標為：旅遊景區建設與產業發展、旅遊產品開發、客源市場開發、資訊建設、旅遊經營管理與企業改革轉型、人力資源規劃、環境保護與可持續發展、管委會建設等。

2. 廈門市鼓浪嶼風景名勝區總體策劃

(1) 策劃宗旨

鼓浪嶼是國家級風景名勝區，在國內外享有較高的聲譽。近年來，鼓浪嶼的旅遊經濟發展較快，帶來了較好的社會和經濟效益。假日經濟的發展，為旅遊經濟提供了良好的發展機遇。作為具有國際影響力的景區，鼓浪嶼的旅遊業既面臨著發展機遇，也接受著嚴峻的挑戰和考驗。原有的一些優勢已失去，有的正在削弱，旅遊經濟的深度開發迫在眉睫。

為此，要審時度勢，與時俱進，借助中國城市化浪潮和旅遊高速發展的歷史發展契機，對鼓浪嶼的顯性資源與隱性資源進行盤存梳理，對旅遊和區域進行戰略定位，構建高屋建築的發展戰略，實施全新的經營策略。希望通過策劃達到以下目的：

- 導入全新的區域開發、旅遊開發理念，為鼓浪嶼的發展尋求一條獨特的發展之道，使鼓浪嶼的戰略定位、功能結構，市場推廣等更具備科學性、前瞻性和可操作性。
- 挖掘、整合、昇華、提煉鼓浪嶼的內涵和特色，制定全新的傳播概念和傳播手段，使鼓浪嶼的豐富內涵體現與時俱進的精神，從而構築獨特的競爭力和社會影響力。
- 既要有宏觀的、長遠的目光，又要有微觀的、近期的手段和著力點，要充分整合專案現有的資源特色，並能對開發建設工作起到更加直接的指導作用。

3. 鼓浪嶼旅遊交通專項規劃

(1) 旅遊系統規劃概念

規劃是要對未來作出不同情景的設想，找出對不同情景可以採取的不同策略及評價最終結果對未預見到的因素的敏感程度。當代國外旅遊規劃還體現出以下幾種思想：可持續發展、社區參與、生態旅遊、品質旅遊的思想等。

旅遊交通是為旅遊者由客源地到旅遊目的地的往返，以及在旅遊目的地各處旅遊活動而提供的交通設施與服務。在旅遊系統規劃中，旅遊交通規劃是一個重要的組成部分。旅遊交通系統與旅遊其他系統有著眾多的聯繫，不是一個單獨的系統。旅遊交通系統規劃的成敗對整個旅遊系統規劃的成敗起著十分重要的作用。現狀旅遊交通存在的問題：

- 體制不順，分散經營
- 主題不清，交通無序
- 發掘不足，資源閒置
- 標識不清，方向不明：鼓浪嶼路網狹窄曲折，縱橫交錯，如同迷宮一般，極易使人迷失方向，加之道路標識不清，方向不明，缺乏引導，影響旅遊品質。
- 機動交通，盲目發展：鼓浪嶼旅遊的“無機動化”一直是受人稱道的一大特色。但近幾年來，鼓浪嶼電瓶車交通不斷膨脹。
- 設施簡陋，路況較差：鼓浪嶼現狀道路多為歷史留存，呈自由狀佈局，道路狹窄、曲折、坡陡、斷頭路多，部分道路路況較差，影響交通環境。

(2) 鼓浪嶼旅遊發展趨勢

- 性質定位：鼓浪嶼是“鼓浪嶼一萬石山”國家風景名勝區的重要組成部分，是具有獨特自然風光和人文藝術的風景旅遊區。
- 發展目標：建成旅遊經濟發達、文化特色鮮明、風景品位高雅、生態環境良好、社會安定祥和的國際性風景旅遊區；發展鼓浪嶼為具有特色的“音樂之島”、“海上花園”和“旅遊特區”；發展重點突出水準國際化、需求高端化和經營市場化。
- 鼓浪嶼旅遊交通專項規劃目標：通過細緻及合理的佈局、以人為本的理念，進行旅遊交通規劃，把旅遊交通作為一種旅遊資源來處理，用以指導今後的建設，且對爭取創立“5A”級風景區有指導意義。

一般要遵循以下幾點原則：

- 人行道的鋪裝應舒適、美觀、防滑，並與沿街建築的室外鋪裝相協調。
- 開放空間的設計主要是強調建築與道路兩側綠化在空間上的開合變化，形成具有一定韻律的、軟質介面與硬質介

面相交錯的空間形式。

- 沿河道路注意河道駁岸綠化與道路護坡綠化的處理，沿河建築要注意與河道駁岸的關係，創造安全、美觀的特色濱水建築。綠地設計注意與地形、河道結合，並採用當地樹種，為遊客、居民創造良好的休閒場所。
- 街道小品，如街頭雕塑、花壇、噴水池、凳椅、服務亭、交通標誌、欄杆、路燈等，均應經過廣泛的民意調查和招標設計後，方可改建或安裝。

主要內容：

- (3) 旅遊線路及遊客特徵：現狀鼓浪嶼旅遊線路主要有三種類型：旅行團線路、自助旅遊線路、市民休閒線路，但沒有明顯的區分，有一定的交叉，特徵不是十分明顯，規劃過程中，需通過旅遊交通線路的規劃加以引導。

同類型旅遊線路的遊客特徵有所不同。旅行團遊客來去較為集中，目的地比較固定（一般為日光岩、皓月園和菽莊花園等主要景點），以綜合性旅遊為主，旅行時間約半天左右；自助游線路旅客的停留時間較為隨機，目的地相對分散，有不同的需求，線路特徵較為個性化；市民休閒線路最為隨機。

- (4) 步行旅遊線路規劃原則

- 較好的通達性；
- 道路整體寬度適中，適合旅遊；
- 步行旅遊線路與居民生活步行線路區分；
- 不同旅遊線路區分。

4. 鼓浪嶼內厝澳片區修建性詳細規劃

(1) 規劃範圍

包括內厝澳在鼓浪嶼西北部內環路的內、外兩側兩個部分，外側部分為規劃協調區，內側部分為規劃核心區。內側部分為由筆架山、雞母山西北山麓包圍、較為密集完整的內厝澳社區，外側部分包括燕尾山西部、原造船廠部分場地和內厝澳部分民宅區。

鼓浪嶼西北部整體發展定位在鼓浪嶼發展概念規劃和鼓浪嶼法定圖則等規劃中，內環路以外的西北部地區均規劃定位為濱

海音樂主題公園及渡假區。由於原有幾個工業廠房已經搬遷，極有利於整體開發大型風景旅遊專案，促進鼓浪嶼發展。同時由於外側部分範圍的劃定不具完整性（如僅涉及部分燕尾山，部分造船船塢）。

規劃重點本次給出的環路外側部分不宜納入內厝澳改造的統籌考慮範圍，環路外側部分應結合西北部的整體發展加以定位。我們將不對這部分範圍進行詳細規劃，但將會對這個區域與內厝澳改造的關係作出分析說明，以及對這個地段的發展作出關聯性交代。

內厝澳發展策略，實施以“住宅建設為先導、以旅遊和文化產業為跟進”的振興策略，居住功能有助於創造一個“活躍的中心”，24小時日常生活對城市街區的活力具有決定性的作用。注意保持傳統街區的原居民。

在街區內部開闢新的城市功能，以旅遊和文化產業為跟進是振興城市歷史街區，是一種有效的辦法。以“住宅建設為先導、以旅遊及文化產業為跟進”的策略對於內厝澳，是恰當而具備充分條件的。

一方面，對比於“紳士化”，內厝澳正在經歷“平民化”過程，當下衰敗的街區以及失去活力的貧困化成了內厝澳的窘境，因此一定程度的“紳士化”會有助於社區價值的提升並寄望於帶來社會、文化更多方面的發展。

另一方面，內厝澳本身就處於鼓浪嶼大旅遊區內，音樂、文化、藝術等又是鼓浪嶼的最大特色之所在。內厝澳周邊的工藝美術學校可作為藝術產生的不斷來源，加上內厝澳北側的濱海休閒娛樂區可以帶來的遊客資源，在內厝澳內結合歷史資源拓展旅遊業以及相關文化活動等是具備很多有利條件的。

實施與旅遊、文化活動相結合的社區建設，才能更加豐富和全面地反映鼓浪嶼的發展根本，才能真正實現內厝澳的振興。

“紳士化”居住發展趨向和旅遊文化產業功能拓展相結合，也才是鼓浪嶼發展的特色所在。

一個地區要復興，賦予發展的多樣性是必不可少的。

內厝澳的發展目標是，成為具有多樣性的活力地區，而只有這種活力才是內厝澳多振興的根本保證。

功能多樣化實現居住差異化的多樣發展；注入新功能；短的街道創造更多的“街道眼”，增加街道安全與活力；各樣的建築物內厝澳表現出明顯的建築多樣性，表現為“混搭”人流密度吸引更多人流進入本區域。

(2)發展目標

內厝澳作為鼓浪嶼未來集中發展的兩大社區之一，是鼓浪嶼體現人文特徵的重要載體。通過規劃改造，它將以強化歐陸異國情調的場所環境吸引更多的人群進入其中，實現改造的物質振興。從長遠看，它將籍以自身的場所環境和區位條件進一步與鼓浪嶼的風景旅遊發展形成良性互動，實現改造的經濟振興和社會振興。

三、鼓浪嶼當前發展課題

(一)發展現況

1.社區衰落：

根據檳榔中學陳穎、郭馨《人口外遷對鼓浪嶼歷史文脈傳承的影響》調查顯示：95%的人認為鼓浪嶼近年來在衛生方面處於停滯和衰退狀態。90%的人認為鼓浪嶼近年來在民生經濟方面處於停滯和衰退狀態。鼓浪嶼醫療衛生事業的停滯與衰退及民生設施的持續萎縮，是鼓浪嶼社區衰落的主要表現。

2.人口老化：

鼓浪嶼社區功能的萎縮與弱化迫使大量人口遷出鼓浪嶼。島內剩下的不是無力外遷的老弱病殘就是貪圖房租低廉的外來打工人員。這直接導致了人口數量的減少，人口素質的下降，人口年齡的老齡化。據悉，目前鼓浪嶼戶籍人口為1.6萬，其中空掛戶約有3000人，而外來打工人口填補這個空缺的規模亦約6000人。現有人口中，老齡人口份額高達15.5%，遠高於廈門市的5%。

3.人文內涵的消退：

鼓浪嶼百年歷史奠定了鼓浪嶼深厚的人文底蘊。但這一底蘊正在剝蝕和消褪。建築的破敗與荒廢，鋼琴的稀少與流失，學校的減少與萎縮，人才的遷移與匱乏，無不顯示鼓浪嶼人文內涵的消褪與喪失。根據檳榔中學陳穎、郭馨《人口外遷對鼓浪嶼歷史文脈傳承的影響》調查顯示：50%以上的人認為鼓浪嶼近年來在音樂藝術方面處於停滯和衰退狀態。91%的人認為鼓浪嶼近年來在教育事業方面處於停滯和衰退狀態。

4.旅遊經濟發展停滯

鼓浪嶼旅遊事業處於停滯與低迷狀態。主要表現在以下幾方面：

- 鼓浪嶼旅遊經濟增長緩慢、總量偏小，旅遊經濟產出與豐富、高質資源賦存不匹配。

旅遊主要以觀光遊為主，處於旅遊的低級運行狀態。鼓浪嶼的觀光旅遊正遭遇困境。日常維護費用逐年提升，門票收入難以為繼，2004年財政撥款再度增加到2000萬。與此相對應的是，鼓浪嶼景區的年均旅遊接待量只占全市的13%，年均旅遊收入只占全市的

0.6%。與1990年代中期相比，目前遊客的消費能力與綜合素質不升反降，於是爲了迎合日益低端化的客源，鼓浪嶼在旅遊商品銷售、導遊服務都出現了低端化、庸俗化的趨勢。城市旅遊的王牌地位正在動搖。

- 旅遊經濟發展模式處在外延式、粗放化階段。

旅遊產品單一，基本上屬於觀光遊覽型，行業收入主要靠門票收入；鼓浪嶼客源增長年均4.16%，人均收益43元，其中門票31.5元。片面依賴導遊的觀光格局，是導遊市場畸形發展的主要誘因。

- 旅遊開發建設的切入點不盡合理。

旅遊開發、建設、經營與豐富的文化、藝術、教育、醫療事業沒有結合起來，旅遊產業的關聯帶動功能沒有得到充分發揮；旅遊六要素中的吃住行遊購娛，在鼓浪嶼景區表現爲極端的不平衡發展。鼓浪嶼缺乏與景區相配套的娛樂、購物、餐飲和住宿設施，消費被迫在島外解決。白天的熙熙攘攘和夜晚的冷清寂寞，說明了鼓浪嶼旺丁不旺財的無奈。

- 產業市場化程度低，旅遊企業多數弱小，自我發展能力差，旅遊經濟與文化產業缺乏內在的活力與動力。

目前鼓浪嶼文化產業的空缺，導致旅遊產業無法擴大。社區的喪失，擋住了生活服務業發展的出路，使原有的高素質高品位的居民因搬遷而需求消失，產業斷裂不全。

- 國際化程度低。

入境遊客的比例較低，無法休閒長住，國際上著名的旅遊企業（飯店和旅行商）沒有進入，服務環境的國際化水準低，旅遊企業的經營管理與市場行銷方式與國際通行慣例差距大。

- 各方的不滿

鼓浪嶼如此現狀，已引起各方面人士的憂慮與思考。鼓浪嶼原住民、廈門市民、遊客都對鼓浪嶼的現狀表現出不同程度的不滿和憂慮。

四、導致鼓浪嶼發展困境的原因

參考民盟廈門市委員會對鼓浪嶼的研究報告，認爲導致鼓浪嶼陷入

困境的根本原因是鼓浪嶼在廈門城市發展中戰略地位不夠突出，政府對鼓浪嶼的發展思路不夠清晰，因此導致了鼓浪嶼的發展戰略定位的偏差。鼓浪嶼被單純定位為風景名勝區而忽略甚至背棄鼓浪嶼的人文社區的基本屬性，脫離了文化內涵，這是困境形成的關鍵原因。下面進行較詳細的論述：

(一)沒有樹立鼓浪嶼在廈門城市發展中文化核心的戰略地位，缺乏對文化產業發展的信心和認識。

儘管鼓浪嶼集眾多美譽於一身，且被評為首批國家5A級風景名勝區，但鼓浪嶼在廈門城市發展中的戰略地位顯然不夠突出，並且隨著五緣灣、園博苑、海滄投資區、翔安區的建立與建設，鼓浪嶼有越來越被邊緣化的趨勢。雖然政府對鼓浪嶼的發展予以關注，但鼓浪嶼的整體發展規劃遠未進入政府的中心視野。鼓浪嶼因此缺乏政府長久、深遠、整體、清晰的思路與規劃，從而缺乏人力物力財力的有力支持，使鼓浪嶼發展陷於短視與急功近利漩渦中。這是導致鼓浪嶼陷入目前困境的根本原因所在。

正是基於這個錯誤的觀念，把鼓浪嶼的發展與廈門的發展割裂開來，把鼓浪嶼設立為單獨的管理委員會，使之獨立與廈門整個發展之外，自行發展隨意開發，從而導致鼓浪嶼文化修復資金遠遠不足，管委會作為一級政府財政只能從門票、船票上下功夫，竭澤而漁盤剝奪利，最終導致深厚的鼓浪嶼文化對於廈門幾乎沒有貢獻。

(二)鼓浪嶼本身發展戰略定位的偏差，導致發展方向性錯誤。

在鼓浪嶼戰略定位上有以下幾種概念：

1. 鼓浪嶼——萬石山風景名勝區管委會《“十一五”期間鼓浪嶼風景名勝區保護與發展規劃綱要》

“以國家重點風景名勝區為基礎，高品位社區為依託，旅遊產業為主導，文化和藝術教育為支撐、特色商貿業為配套的旅遊與文化產業經濟區。”

2. 《鼓浪嶼發展概念規劃》

“鼓浪嶼是“鼓浪嶼——萬石山”國家風景名勝區的重要組成部分，是具有獨特自然風光和人文藝術的風景旅遊區。”其發展目標是：“建設旅遊經濟發達、文化特色鮮明、風景品位高雅、生態環境良好、社會安定祥和的國際風景旅遊區。”；

3. 王志綱工作室《鼓浪嶼總體策劃報告》
“鼓浪嶼應該成爲中西文化融合的‘文化聖地，藝術殿堂’，樹立文化高地的整體形象。”其功能定位爲“一個功能多樣、內涵豐富，以海島風光、歷史風情體驗和人文藝術欣賞、教育、創作為主要特色的旅遊度假小鎮。”
4. 華匯環境規劃設計顧問有限公司《鼓浪嶼歷史風貌建築保護利用規劃政策研究》：鼓浪嶼應當定位爲“東方的薩爾斯堡。”
5. 小結：相關研究訂位都將鼓浪嶼設定爲風景名勝區，對鼓浪嶼淵遠的歷史文化缺乏瞭解。雖然《“十一五”期間鼓浪嶼風景名勝區保護與發展規劃綱要》出現了“高品位社區爲依託”的提法，但其落腳點依然是“旅遊與文化產業經濟區”。風景名勝區與人文社區的關係並沒得到科學合理的體現，文化理念體現不足，其共同特徵是，忽略甚至拋棄了鼓浪嶼自身的文化屬性，而單純把鼓浪嶼作爲風景旅遊區來定位。

第四節 小三通運作、金廈互動

從地圖上看，金門與大陸的距離，遠遠短過它與臺灣本島的距離。在地理位置上看，它是大陸沿海的其中一個島。大陸自1992年先行提倡「兩門對開、兩馬先行」的構想，由「兩門」（即大陸的廈門和台灣的金門）和「兩馬」（即大陸的馬尾港和台灣的馬祖）相距咫尺的地方進行小規模的「三通」，帶來有利於兩岸民間發展。

一、小三通之運作

(一)小三通之法源

2000年3月21日於立法院通過「離島建設條例第十八條」，其明訂「為促進離島發展，在臺灣本島與大陸地區全面通航之前，得先行試辦金門、馬祖、澎湖地區與大陸地區通航，臺灣地區人民經許可後得憑相關入出境證件，經查驗後由試辦地區進入大陸地區，或由大陸地區進入試辦地區，不受臺灣地區與大陸地區人民關係條例等法令限制；其實施辦法，由行政院定之。」，以解決兩岸人民關係條例的限制，提供法源，並於同年4月5日公佈實施。

2000年12月13日，行政院根據「離島建設條例」通過「試辦金門馬祖與大陸地區通航實施辦法」，以作為小三通的管理依據。而陸委會亦完成「金馬試辦小三通說明書」，其中說明小三通的目的是、基本原則、開放項目、兩岸協商及小三通對金馬的展望等。

2001年元月1日，金門、馬祖與對岸的小三通開始實施。

(二)小三通之運作

金門小三通通航狀況自2001年1月每週二、五各開航一次金廈往返固定航班，逐漸增加至目前一天來回42航班（金門-東渡24航班、金門-五通12航班、金門-石井6航班），航程約25-75分鐘，每30分就有一班船開航，班次非常頻繁。且為提升對往來金門小三通旅客之方便性，自99年1月25日起，凡是購買小三通套票經金門中轉赴臺之旅客，透過各航空公司設置於金門縣港務處水頭商港之「預辦登機」櫃檯，辦理劃位及託運行李手續，即可享受行李在水頭商港託運、於目的地機場取件之附加服務，省去中途搬運行李的不便，享受便捷、周延的轉運服務。



(三)小三通執行成效

實施「試辦金門馬祖澎湖與大陸地區通航實施辦法」已屆滿9年，累計入出境計5,063,275人次，其中98年11月至99年4月底，每月平均入出境均逾10萬餘人次。自兩岸兩會於2009年6月13日協商簽署「海峽兩岸關於大陸居民赴台灣旅遊協議」後，小三通現已為大陸旅客往返兩岸多元選擇渠道之一，統計自98年11月至99年4月底止，利用小三通往返兩岸之大陸旅客人數已突破9萬餘人次，其中金門地區旅行業者接待由廈門、珠海、北京、廣東、山東等省市相繼來金旅行團體計7團，共計3,700餘人，有效提振金門地區觀光產業。

(四)小結

推動小三通的主要目的為促進金門地區的建設與發展、增進兩岸良性互動與降低金門地區非法偷渡與走私行為。然目前小三通所顯示的成效，多為航次與往來人數的遽增，但由於大部分的旅行團僅是將金門當成過境點，並未停留觀光或進行消費，所以不能滿足於未來不能掌握的中轉地位，積極改善小三通之不便性，提昇小三通的競爭力，利用金門的地理優勢，發展觀光及其他長久穩定的服務產業。

二、金廈互動

(一)金廈淵源

從數字上看，金門島西距廈門不到10公里，而東距臺灣島卻有227公里；小金門距離廈門更近，只有6公里。金門與廈門，只有一箭之遙，自古以來歷史淵源流長，語言、與風俗習慣相同。

(二)金廈發展大不同

廈門市佔地1,573平方公里，2009年全市戶籍人口177萬人，常住人口252萬人。廈門經過多年發展，工商業及旅遊業十分興盛，每年有近2,000萬的國內外旅客至廈門旅遊，故廈門的大型購物旅館及相關休閒娛樂設施如百貨公司、足浴及購物街等很多。然而，廈門地小人稠，已略有過度開發的傾向，高樓大廈櫛比鱗次，交通紊亂，已儼然成爲一個工商城市。

相較下，金門佔地147平方公里，2010年5月份總人口數僅爲95,038人，與廈門相差9倍之多。因歷經戰亂及戰地政務時期，相關建設及產業發展受到嚴格限制，至民國83年才開放觀光，保存完整而豐富的自然生態環境及古聚落建築群，以及鬼斧神工的戰役工事與景觀，讓遊客放慢腳步，細細品味，體會浪漫的島居生活的休閒觀光生態島。

(三)金廈生活圈

金門、廈門是位居福建南部九龍江口外，咫尺相望的兩個島嶼。透過小三通，金門人可以下班後，乘坐傍晚五點半的渡船，到對岸廈門自購的房子裏住一宿，隔天吃完早餐再回到金門上班。倘若大陸民眾也能落地簽到金門，在金門購房置業，像金門人到廈門一樣方便，金門就可從孤島邊陲搖身成爲廈門一日生活圈中重要之一環，廈門逐漸成爲金門人假日休閒的後花園，「金廈生活圈」的概念就隱然成形。

金廈生活圈即是以金門、廈門爲兩點，透過小三通對接，兩點分別發展對各自國內航線的輻射扇面，亦即所謂的「兩點、一線、兩輻射面」的兩岸無縫連接，透過金廈區域合作發展，整合彼此資源，凸顯各自特色，共同創造及分享旅遊客源市場。以廈門行之有年且深受大陸各地旅客喜愛的「海上看金門」爲例，2006就接待超過100萬人次，未來大陸開放福建居民可赴金門旅遊後，屆是就不僅是「海上看金門」而是「登島遊金門」了，使福建或廈門每年綜多的國內外旅課程爲金門觀光主要客源，帶來豐厚的觀光收益。

(四)小結

目前「金廈生活圈」僅是抽象的概念，真正落實還有待兩岸相互協商與開放，但由於地理位置的關係，金門的未來的發展勢必與大陸相連結，特別是與廈門形成更緊密的關係。但金門地小人稀，資源及產業相對缺乏，如何發展地方優勢，並與台灣結合，將台灣的優勢轉化成金門的優勢，不至於產生極化作用，一面倒的被廈門吸引過去，即為金門未來發展的課題。

第四章 泉州之文化旅遊

第一節 泉州參訪據點介紹

泉州是大陸的重要歷史文化古城之一，文化資源豐富，本次參訪泉州計安排參訪3處據點，分別是中國閩台緣博物館、開元寺及泉州府文廟，介紹如下。

一、中國閩台緣博物館

(一)開館時間：2006年5月

(二)建築特色：



中國閩台緣博物：外觀呈現「天圓地方」設計

本館位於泉州市區西北側，占地154.2畝，主體建築面積23,332平方公尺，高度43公尺。

博物館採用「天圓地方」的設計理念，四道斜階構成博物館建築的外觀主體，很好的體現了設計理念。同時達到了主體建築「天圓」式館頂到「地方」的過渡。

每道斜階有108個台階，可以直通館頂的觀景天台，縱覽泉州市區全景。整座建築充分利用紅磚、白石等閩南特色建築風格出色地體現閩台特色，成為泉州標誌性的建築。

(三)展館特色：

中國閩台緣博物館是一座反映大陸福建與臺灣歷史關係的**國家級專題博物館**。

本館集收藏、展示、研究、交流和服務等功能為一體，它有幾重要特點：

1. 是經中共國務院批准為國家級對台專題博物館，亦是中共宣傳部直接授予的愛國主義教育示範基地。
2. 同時也是研究大陸與臺灣關係史，特別是閩台關係史的重要學術機構。
3. 門廳有一幅火藥爆繪壁畫，高18公尺，寬9公尺，係著名的泉州籍旅美藝術家蔡國強先生作品。這幅爆繪壁畫是用火藥在特製的大麻紙上爆破，炙燒繪成一株碩大的榕樹及龐大根系。作品後面運用現代化LED燈光藝術和現代化電腦技術控制，將180個百家姓顯像在這幅壁畫上，由電腦控制與榕樹交映顯現出奇妙的圖騰。



蔡國強爆破作品係閩台緣博物館鎮館作品

閩台緣博物館共分為四層，展廳總面積6,355平方公尺。其中，一層設有國際學術報告廳、庫房等。二層設有綜合主題館，按地緣、血緣、法緣、商緣、文緣來設計，分為七個部份，展示閩台兩地從古至今密不可分的淵源關係。三層設有鄉土閩台專題館、臨時展廳等，其中鄉土閩台專題館按“春夏秋冬”四個時節，展現閩台兩地

共同的民俗風情。四層為資訊中心和辦公場所。

截至2009年底，參觀人次已達261.45萬，其中臺灣客部分約19.85萬人次。又單去(2009)年一年，國內外參觀人次即達103.94萬人次，臺灣客部則拜通航之賜，達7.40萬人，比去年同期增長122.9%，本館實係宣傳福建、宣傳海西的重要視窗。

二、開元寺

(一)歷史背景

開元寺位於泉州市鯉城區西街，建寺前為唐朝富商黃守恭的桑園，自然植被條件極佳。黃守恭獻地建寺時初名「蓮花道場」，後又賦予「桑蓮法界」的雅稱。

地理形勢上看，開元寺是難得的「風水」佳地，北面(後面)是清源山，南面(前面)有晉江及其支流，建築佈局座北朝南，這種「背山面水」的模式，正是寺廟園林的首選之地。

開元寺始建於唐朝約西元686年，至於開元寺之名則係至唐玄宗時(約西元738年)，才更名為開元寺。經過1,300年歷代修葺擴建，吸取了中原文化，亦相容接納來自「海上絲綢之路」國家的文明、宗教寺廟等建築的做法，才形成了如今的規模與特色，可以說是濃縮了泉州從唐以後的傳統建築文化的全部歷史。目前它是福建省最大的佛教建築群之一。

現所看到的寺院係明崇禎時(1637年)，經鄭芝龍重修後的遺存，開元全寺占地面積約106畝，南北長260米，東西寬300米，1982年3月被列為全國第二批重點文物保護單位。1989年泉州市政府亦進行大幅度的整修。



開元寺雙塔，外觀樣式完全相同

（二）重要意義

開元寺東西兩塔所形成的園林空間既是香客逛廟、遊憩的重要景點，賦予傳統園林的功能，同時也是城市景觀的重要組成部分。開元寺雙塔是泉州市中心區的城標性古建築，其歷史價值、文化藝術價值、科學技術價值以及它對泉州人民和海外華僑的歷史傳統情感價值，都是無與倫比的。就當地人認為：從清泉山老君岩遠眺開元寺雙塔，分立左右的雙塔猶如佛祖的香燭把城市歷史核心區與風景區緊密地聯繫起來，給人以家鄉之情體驗，增強了全市居民的凝聚意識。

三、泉州府文廟

泉州府文廟位於泉州市區中心，主要祭祀孔子，深具高度藝術和歷史價值，至今已有1200多年歷史。建築主體大成殿為典型的重簷廡殿式結構，經宋、元、明、清四個朝代保存至今，2001年被列為全國重點文物保護單位，顯示中國對泉州府文廟珍貴的歷史文物相當重視。

泉州府文廟位於泉州市區中心、百源川池西畔，佔地面積約3200多坪，文廟主要祭祀孔子，亦是泉州古代文化教育的殿堂。根據歷史文獻記載，文廟至今已有1200多年歷史，初創建於唐代開元年間，原址於泉州衙城西（今泉州六中一帶），唐玄宗時的宰相張九齡因孔子曾任魯國司寇為由，爰題寫匾額「魯司寇廟」，五代時改稱為「宣聖廟」。

北宋太平興國三年（978年），泉州知州喬維岳（宋朝以朝臣充任各州長官，稱「權知某軍州事」，簡稱「知州」）遷址遷宣聖廟至崇陽門外之東南，就是現在文廟的所在地（泉州市鯉城區）；太平興國七年（982年），知州孫逢吉即廟建學，從此泉州有了完整的州學，而之後的泉州知州陳欽祚亦相繼興修；北宋真宗大中祥符二年（1009年），知州高惠連將州學遷至育材坊（今庄府巷泉州酒店一帶）；北宋徽宗大觀三年（1109年）遷還現址。

南宋高宗紹興七年（1137年），知州劉子羽利用沒收甘泉庵財產，按左學右廟（即東學西廟）重建文廟，廟的中間為「先師殿」，殿前為東、西兩廊廡，學之中前為「明倫堂」，後為「議道堂」。爾後，文廟歷代整修達19次之多，擴建泮池、泮橋、大成門、金聲玉

振門、禮門、15座先賢專祠等，形成泉州現存深具歷史價值的宋代建築之一。



文廟依左學右廟建造，主體建築大成殿為典型的重簷廡殿式結構

文廟內的主體建築大成殿為典型的重簷廡殿式結構，亦為宋代當時最高的建築規格，原先殿內供奉孔子泥塑造像，明嘉靖年間改供奉“大成至聖先師孔子”木牌位，現今則是依據唐代畫家吳道子白描的孔子畫像鑄造孔子站立塑像，供遊客參觀瞻拜。此外，大成殿內陳列完整地保存著清代祭祀孔子的成套樂器、禮器、祭器和舞具，並收藏有許多泉州古代文化名人的遺物。橫樑上還有清康熙皇帝所賜「萬世師表」的匾額。



文廟內主祭祀孔子，並陳列完整地保存著清代祭祀孔子的成套樂器、禮器、祭器和舞具，橫樑上為清康熙皇帝所賜「萬世師表」的匾額

大成殿兩側的東、西廡各18間，各長112公尺，寬10公尺，木石走廊式建築，原先供奉孔子弟子及後代聖賢的牌位，現在西廡則改建為「泉州歷史名人紀念館」，東廡則為「古代教育展覽館」。2001年10月「泉州歷史名人紀念館」正式對外開放，陳列著唐、五代、宋、元、明、清朝等多位文化及歷史名人，人物採用彩色臘像工藝製作，並搭配各時代服飾，充分反映出泉州當時的人文薈萃。



「泉州歷史名人紀念館」陳列唐宋以來多位歷史名人臘像

在文化大革命時期，文廟幾乎全毀，只殘存下大成殿，但當時也被當作倉庫使用。文廟前的廣場以往為一座繁雜的菜市場，坊間稱為「中菜市」。2001年中國政府拆遷廟周建築及中菜市，重塑大成殿裏的孔子像，並恢復古文廟建築型式，才成為現今我們所見的文廟。而改造後的文廟廣場，則成了附近居民的休閒娛樂的場所，在廣場旁則搭建了一座戲臺，每天晚上或重大節日，都能欣賞到「南音」的演奏，南音主要以閩南語演唱，戲臺旁亦設有LED的字幕顯示器，讓戲臺聽不懂南音的觀眾，亦能容易了解所演唱的劇情內容。



夜晚文廟廣場上的南音演唱

鑒於文廟深具高度藝術和歷史價值，且歷經宋、元、明、清四個朝代保存至今，中國遂於1985年10月將其列入福建省級第二批重點文物保護單位，2001年6月升格為第五批全國重點文物保護單位（中國對不可移動文物所核定的最高保護級別，若需遷移則須由省、自治區、直轄市人民政府報經中國國務院批准），與「漳州文廟」同時並列為福建省內全國重點文物保護單位。

第二節 相關文化旅遊及文創產業之做法

一、相關文化旅遊之做法

泉州在觀光旅遊方面有4項特色資源：歷史文化名城、海上絲路起點、世界宗教大觀、中國著名僑鄉，這4項特色也是泉州旅遊形象的總概括。因此，泉州市目前「十一五」規劃（全稱為泉州市國民經濟和社會發展第十一個五年總體規劃綱要，2006~2010年）中的五大目標之一即是：基本建成文化旅遊強市，預期在2010年達

到旅遊總收入占全市生產總值10%，創建中國最佳旅遊城市。

同時「十一五」規劃中，把旅遊業作為泉州市國民經濟發展的三大主導產業之一，實行“政府主導，社會參與，市場運作，多元投入，共托朝陽”的傾斜政策和優惠措施，加以扶持培植。

從此次參訪及搜集泉州相關資料，初步認為該市展文化觀光旅遊至少有2項優勢條件：

(一)擁有豐富珍貴的文化旅遊資源

- 泉州是中共國務院首批公佈的24個中國歷史文化名城之一，僅國家級文物保護單位就多達20處；
- 泉州亦有「世界宗教博物館」之稱，至今仍保留著20多種中外宗教的遺跡；
- 泉州是大陸著名僑鄉和臺灣漢族同胞的主要祖籍地，國家級的中國閩台緣博物館就設立在泉州；
- 中共國務院在2006年公佈第一批國家級非物質文化遺產名錄中，泉州市入選的有泉州南音等11項；聯合國教科文組織把全球第一個“世界多元文化展示中心”定址泉州。

(二)港澳臺僑之重要僑鄉

泉州是全國著名僑鄉和臺灣漢族同胞主要祖籍地之一，分佈在世界129個國家和地區的泉州籍華僑華人720萬人，旅居香港同胞70萬人，旅居澳門同胞6萬人，三者占福建省全省60%以上。這些港澳臺僑胞經常回泉州探親旅遊、尋根謁祖，是泉州文化旅遊的重要客源。

在這樣豐富資源條件與政策規劃背景下，泉州市政府再提出「福建省泉州市旅遊發展總體規劃」提出泉州旅遊業發展三步走戰略思路，第一步：2005～2010年，使泉州成為福建省重點旅遊城市；第二步：2011～2015年，使泉州成為全國著名的旅遊目的地；第三步：2016～2020年，使泉州成為國際知名的旅遊目的地。並提出5項文化旅遊開發對策：

(一)處理好文物保護與城市建設的矛盾

由於法制意識淡薄，正是文物破壞嚴重的深層次原因。要真正做好文物保護工作，必須杜絕瞞報縱容破壞文物現象，加大文物保護的執法力度；同時，加大懲罰力度，該追究行政責任的應該追究行政

責任，該追究刑事處罰的應該以刑法的高度，對相應的責任人做出相應處罰。

(二)發揮地方政府宏觀調控作用，建立健全有效的激勵機制旅遊產業發展不僅依賴於市場機制，而且還有賴於政府的規劃調節，從而避免市場機制所造成的旅遊資源配置的扭曲。

(三)繼續加大投資，加快旅遊項目建設

(四)提高和完善旅遊基礎設施建設

停車難、公交線路不發達、酒店設施無法滿足旅客需求、景區公路標誌牌缺少或不明顯等，泉州文化旅遊的發展和這些問題的解決也是密切相關的。

(五)加大宣傳力度，擴大影響

泉州市在進行文化旅遊宣傳促銷要做到大手筆和有針對性。首先，要大手筆，高水準地進行文化旅遊宣傳促銷。

觀察這樣的規劃對策並未有特別突出的做法與想法，但是走在泉州市街上，發現其實在多車的街頭上，並未有明顯的空氣污染現象，在詢問及查閱相關資料下，發現凡是大陸發展觀光旅遊的城市，多半都搭配有生態旅遊或是生態城市的發展概念，因此，其街道多半1/3的寬度留設種植相關植栽，使得城市顯得綠意盎然，另外，要求騎乘電動機車與自行車，大幅減少二氧化碳等廢氣排放，這點是臺灣城市有待強化的地方。

二、相關文化創意政策之做法

泉州市政府為打造泉州中心城區（鯉城區）成為「特色文化創意服務中心」之目標，提出了加速泉州鯉城區文化創意產業發展的三個階段（2010~2020年）、四大重點領域和五項發展措施，以加速泉州文化創意產業發展，介紹如下：

(一)三個階段：

■第一個階段(2010~2012年)：

以提升泉州鯉城區目前具有相對優勢的傳統文化產業為重點，培育以資訊技術為基礎的文化創意產業。

■第二個階段(2013~2015年)：

以創意設計產業為發展重點，全面推動文化創意產業的發展，形成文化創意產業的新格局。

■第三個階段(2016~2020年)：

促使文化創意產業與其他各行業全面結合，藉由文化創意產業與其他產業的關聯效應，促使泉州鯉城區進入經濟創意經濟時代。

(二)四大重點領域：

■動漫遊戲產業領域：

扶持培育動漫遊戲產業，促進產業群聚之形成，吸引國內外優秀動漫遊戲企業入駐，並建構動漫遊戲產業的教育培訓體系和服務平臺。

■演藝娛樂業領域：

透過現代科技技術，對泉州鯉城的傳統劇種、劇碼、娛樂等進行創新，並打造可滿足不同需求，並兼具特色、創意、市場的創意休閒娛樂設施。

■文化休閒旅遊業領域：

整合規劃泉州鯉城歷史文化資源，以閩南文化、海絲文化、唐宋文化等為主，打造以中山路為主軸，以開元寺、府文廟、天后宮等為核心的「一線三片區」旅遊，強調宗教朝聖之旅、閩南文化之旅和生態民俗之旅，以強化文化旅遊的內涵。

■工藝美術和創意設計產業領域：

加速發展泉州「元和創意中心」，推動以研發設計、建築設計、時尚設計等為重點的創意設計產業，藉由創意和創新來提升產業競爭優勢，

(三)五項發展措施：

■促進科技與文化創意產業相融合：

將科技與創意結合，一方面提高文化創意產業的科技內涵，藉由創新來提高文化創意產業的附加價值。另一方面也可提升科技產品的文化內涵，並擴展產品的市場空間。

■推動文化創意產業集聚集約發展：

充分利用泉州鯉城境內的舊廠房、舊學校、舊街區等，規劃古城文化創意產業園，並積極吸引外商投資文化創意產

業，構建文化產業發展鏈，以發揮產業群聚集聚效應。

■ 打造品牌提升文化創意產業效益：

透過對文化創意企業、創意產品及服務的整體規劃，充分發揮其內在價值，提升品牌達知名度，提高城市文化經濟的整體競爭力。

■ 強化人才支撐文化創意產業發展：

強化創意人才培養，透過與國內外文化創意產業研究院所大專院校合作，提升文化創意產業人員的素質，並透過培養、選拔等措施，積極吸引文化人才聚集。

■ 落實政策扶持文化創意產業發展：

著眼于培育創意、創新、創業的制度環境、法律保障和文化氛圍，使每一個創意都受到制度保護和政策扶持，並擁有市場化和產業化的機會。

中國大陸在改革開放後，積極重視歷史文化資產，加上泉州是至今保存較完好的古港城市和閩南文化生態保護核心區，爰福建省政府及泉州市政府積極利用其所有歷史文化資產，搭配海峽西岸的區位優勢，發展泉州古城文化的旅遊產業，並塑造泉州為具高度競爭力的創意城市文形象。而臺灣近年來也一直在推動文化創意產業，如何提高文化創意產業的附加價值是值得我們思考的地方，而在推動政策的同時，中國大陸的作法亦值得我們參考。

第五章 平潭綜合實驗區計畫

大陸海西區的崛起，不可諱言的，金門未來的可能競爭對手就是平潭。中國大陸當局目前規劃平潭的戰略高度為引領兩岸經貿發展的「自由港」，在海西經濟區中，期望平潭未來成為一顆「海峽明珠」，「比廈門還廈門，比大連還大連」的城市，未來發展將影響到金門與廈門之定位。

一、海峽西岸經濟發展區

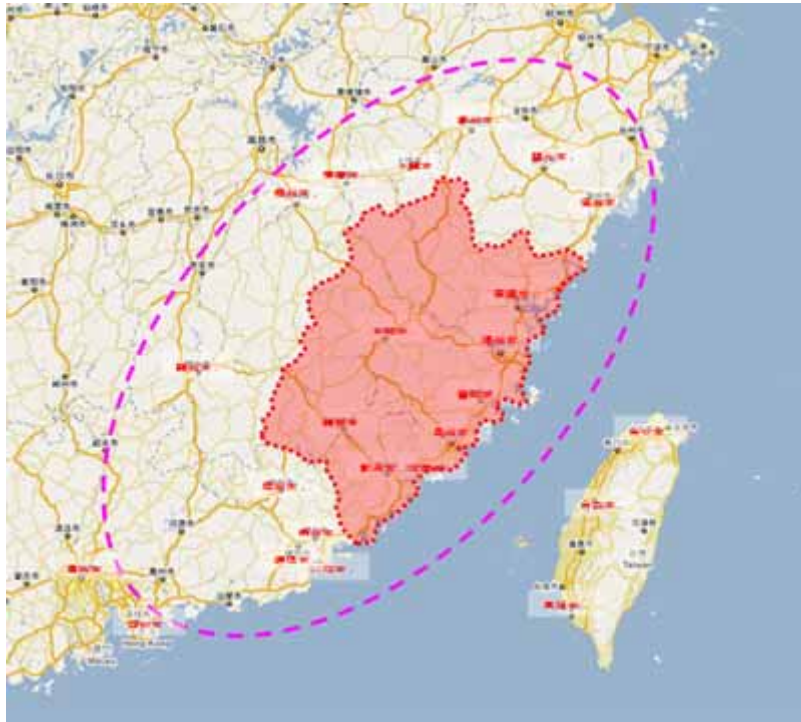
海峽西岸經濟區，是一個涵蓋經濟、政治、文化、社會等各個領域的綜合性概念，總體目標任務是「對外開放、協調發展、全面繁榮」。其地理區位是指臺灣海峽西岸，以福建為主體涵蓋浙江、廣東、江西三省的部分地區。南北與珠三角、長三角兩個經濟區銜接，東與臺灣、西與江西的廣大內陸腹地貫通，是獨特優勢的地域經濟綜合體。

福建省早期曾提出過閩東南、閩南三角洲的概念，此後逐漸形成過海峽西岸繁榮帶的構想。在2004年初第十屆福建省人大二次會議中正式提出，8月福建省委七屆七次全會批准實施「海峽西岸經濟區建設綱要(試行)」，2005年1月福建省十屆人大三次會議作出了「促進海峽西岸經濟區建設的決定」，2006年兩會期間，支持「海峽西岸」經濟發展的字樣出現在「政府工作報告」和「十一五」規劃綱要中，計畫透過10至15年的努力，海峽西岸將形成規模產業群、港口群、城市群，成為中國經濟發展的發達區域。預計海西經濟區人口約為6,000-8,000萬人，建成後的年經濟規模在17,000億元人民幣以上。

2009年5月，國務院正式下達《關於支持福建省加快建設海峽西岸經濟區的若干意見》，指出：要從服務、引導和促進區域經濟協調發展出發，大力加強基礎設施建設，構建以鐵路、高速公路、海空港為主骨架主樞紐的海峽西岸現代化綜合交通網絡，使之成為服務周邊地區發展、拓展兩岸交流合作的綜合通道。這意味著海西建設由區域戰略上升為國家發展戰略。

(一) 地理範圍

海峽西岸經濟區以福建省為主體，地理範圍包括福建福州、廈



門、泉州、漳州、莆田、甯德、龍岩、三明、南平，浙江溫州、麗水、衢州，江西上饒、鷹潭、撫州、贛州，廣東汕頭、梅州、潮州、揭陽等二十個設區市。

圖 海西經濟區涵蓋範圍示意圖

(二) 戰略定位

海峽西岸經濟區是定位為兩岸人民交流合作先行先試區域、服務周邊地區發展新的對外開放綜合通道、東部沿海地區先進製造業的重要基地、中國重要的自然和文化旅遊中心。

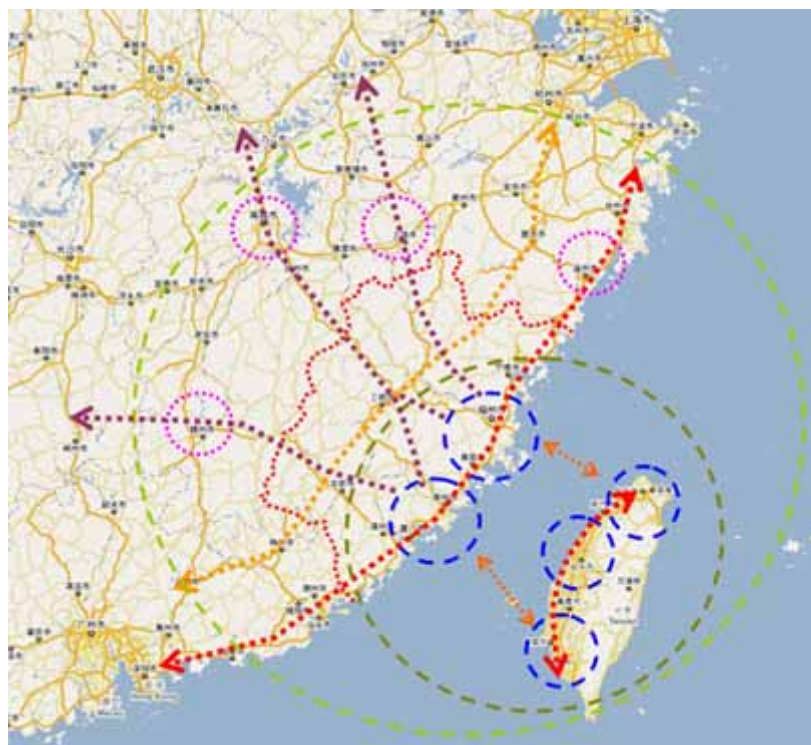


圖 海西經濟區區域發展角色

(三) 基本思維

1. 構建對外開放、對內聯接、山海協作的三個戰略。
2. 分層漸進促進區域經濟協調發展。第一層是沿海的福州、廈門、泉州和漳州等四市；第二層是沿海的莆田和寧德二市；第三層為山區的三明、南平和龍岩等三市。
3. 實施人才強省和可持續發展兩大戰略；實行城市社區建設和農村鄉鎮工作兩個綱要；充實農業發展和社會穩定兩個基礎；建立選人用人 and 反腐倡廉兩個機制。
4. 實施專案帶動、發展縣域經濟、加快產業集聚、壯大中心城市、提升民營經濟、轉變政府職能、建設海洋經濟強省和建設文化強省。
5. 以產業發展、城鄉統籌、基礎設施、閩台合作、擴大開放、改革創新、社會事業、生態環境以及和諧社會支撐體系。

截至2009年的五年間，福建全省地區生產總值從6,053.14億元達到10,863億元；財政總收入從622.76億元達到1,516億元；海洋經濟總量進入沿海省市第三位，海峽西岸經濟區漸成規模。

二、福建省平潭綜合試驗區

平潭縣簡稱嵐，為一島縣。因主要島嶼海壇島有一平坦的巨石，俗稱“平潭”，古稱海壇，是中國第五大島，總人口39萬人，總面積370.9平方公里，主島海壇島324.13平方公里，相當於香港本島的四倍、廈門本島的兩倍，總面積超過新加坡的一半。海域面積6,064平方公里，海岸線長408公里，素有「千礁島縣」之稱。

平潭屬亞熱帶海洋性季風氣候。夏長冬短，溫熱濕潤，夏涼冬暖、霜雪罕見。雨熱同季，旱雨季節分明，多年平均降水量1172毫米，蒸發量1300毫米，為福建省少雨區之一。唐代為牧馬場，宋初設牧馬監。

平潭與福清市隔著海壇海峽。另與新竹相隔68海浬的臺灣海峽，是臺灣海峽上中國與台灣本島最接近處。因為對臺灣本島的優越地理位置，福建省擬將平潭建成探索兩岸合作新模式的示範區，在2006年初提出設立實驗區的初步構想，實現互惠雙贏，有助於進一步密切兩岸合作交流，充分發揮平潭特殊對台優勢和加快平潭的

開放開發腳步。

福建省委、省政府根據國務院對《關於支持福建省加快建設海峽西岸經濟區的若干意見》中提到之建議：「在現有海關特殊監管區域政策的基礎上，進一步探索在福建沿海有條件的島嶼設立兩岸合作的海關特殊監管區域，實行更加優惠的政策。」於7月底召開的省委八屆六次全會上正式作出：設立福州（平潭）綜合實驗區的決定。提出積極探索發展兩岸區域合作，建立兩岸更加合作交流的區域平台，努力把平潭建設成爲探索兩岸合作新模式的示範區和海峽西岸經濟區科學發展的先行區。福州（平潭）綜合試驗區管委會，於2009年9月正式開始運作，實行行政區+試驗區的"政區合一"運作機制。

（一）平潭島的優勢

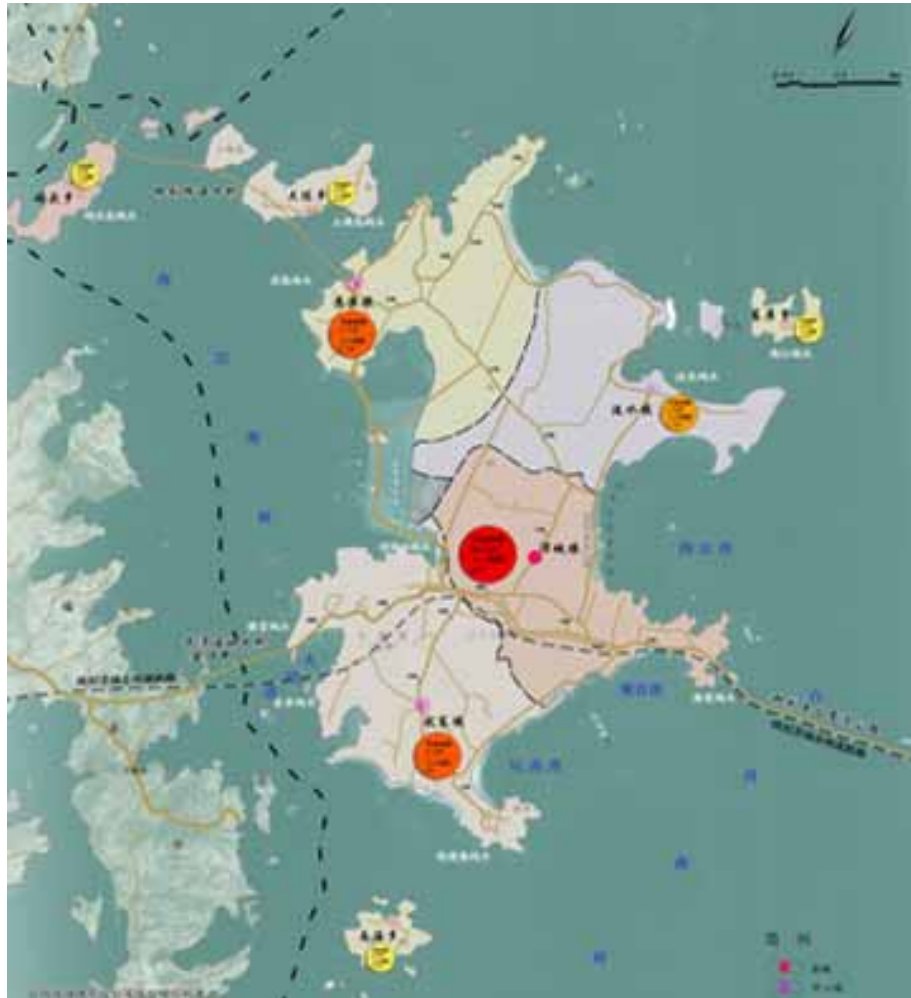
1. 區位優勢：位於兩岸地理位置上最近之區位，且位於規劃建設中的京台高速公路將大陸段終點站和台灣海峽海底隧道北線入口選址設於平潭島。
2. 面積優勢：擁有可開發建設之土地資源約255平方公里，具有集聚經濟和人口的充足空間和良好發展前景。
3. 交通優勢：東面與台灣新竹僅距68海哩，北面與福州長樂國際機場距60公里。平潭海峽大橋、福清至平潭高速公路正在建設中。
4. 港口海岸線優勢：海岸線長達408公里，人均海岸線長度居全省第一，天然港灣、澳口有283個，其中可建1-30萬噸級以上的有10多處，具備建設大型物流港口的條件。

（二）福州市平潭縣城市總體規劃(2008-2020年)

1. 規劃範圍：平潭島行政範圍共371.91平方公里，規劃用地面積3,406.38公頃，其中建設用地面積2,042.15公頃。
2. 規劃期限：近期2008-2015年，遠期2016-2020年。
3. 規劃人口：

	近期（2015年）	遠期（2020年）
總人口	40.33 萬人	41.56 萬人
鄉鎮人口	24.2 萬人	27 萬人
城市人口	17.5 萬人	20 萬人
城鎮化水平	60%	65%

4. 縣域佈局：整個縣域形成「一核、兩軸、三片、四點」的城鎮空間發展格局。一核：以縣城潭城鎮為核心；兩軸：南北城市、



社會、景觀發展軸、東北工貿服務軸；三片：蘇澳經濟區、流水經濟區、敖東經濟區；四點：在平潭四個島嶼鄉鎮發展農業和漁業。

圖 平潭島基本發展布局

5. 空間規劃

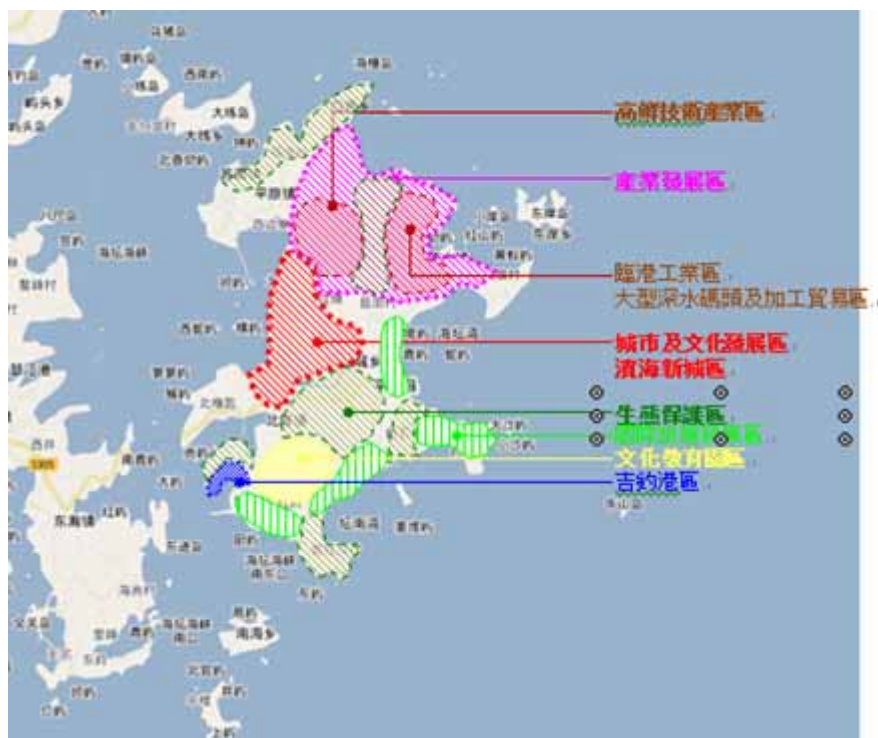


圖 平潭島空間規劃

6. 基礎設施

- (1) 供水：目前共有各類水庫23座，蓄水量2500萬立方米。著力加大島內淡水湖保護力度，進一步涵養水源。目前島內日供水能力4萬噸，通過蘆洋地下水源的挖潛，可增加日供水1-2萬噸，解決城區發展的應急用水。一期通過平潭海峽大橋預留2根DN60供水管向島內供水，遠期結合二橋建設形成島外第二供水源。充分利用海水資源，在提高技術，降低成本的前提下，推廣海水淡化工程，作為產業用水及部分生活用水。
- (2) 電力：現有11萬伏變電站2座，3.5萬伏變電站3座。2009年底建成110KV第二回進島海底電纜，適時啓動建設220KV進島電力線路。籌建22萬伏變電站1座。並結合平潭二橋統籌規劃建設新的進出島電力通道。同時開發風能、潮汐能等可再生清潔能源，大力發展風電產業。目前島內已投入運營10.6萬千瓦的風力發電機組，年發電約3億千瓦時，島內電力將得到充足的保障。另外依發展情形循序推動核能發電。
- (3) 污水處理與環境衛生：現污水處理廠日處理污水能力1萬噸，將擴建至3萬噸，做好生活污水及生產污水的收集處理

工作。另隨著島內產業的發展，根據發展規模需求規劃建設兩處污水處理廠（日處理污水能力共20萬噸），提高島內污水處理率。垃圾處理方面，結合利用現有垃圾掩埋場，將建成垃圾產業處理廠。

7. 交通規劃：

(1) 公路：

- 平潭海峽大橋：總長4976米，橋寬17米，總投資11.39億元。2007年11月動工，預計2010年10月竣工通車，可載重20噸以下車輛。



- 高速公路：連接平潭至福清漁溪，2008年11月動工，2011年竣工。屆時平潭至福州通達時間縮短至一個半小時。
- 環島公路：全長95.64公里，主線83.03公里，連接線12.34公里，總投資25億元，2010年開工建設。
- 平潭海峽二橋由4座跨海大橋組成，總長17.03公里。建成後平潭至長樂機場僅需40分鐘，已列入海西高速公路網規劃，

(2) 碼頭：

- 兩岸貿易物流碼頭：位於澳前鎮少雄山，為2萬噸級兩岸貿易專用碼頭，可用岸線1公里，港區約1000畝。
- 散雜貨碼頭：位於北厝鎮金井，目前建有5000噸級泊位1座，可用岸線約1000米，腹地500畝。將開發為井2萬噸級散雜貨碼頭。
- 20萬噸級多功能碼頭：位於蘇澳鎮北面連街澳至白青鄉玉堂灣，岸線長達3公里，可用港區腹地3000畝，規劃建設大型船舶修造、海上補給加油和多功能碼頭。

- 30萬噸級綜合碼頭：位於流水鎮東面，計畫從流水碼頭-小庠島-東庠島圍堤，形成流水灣港區。
- 30萬噸級補給碼頭：位於南海鄉草嶼島，計畫建設大型海上補給加油中心。

8. 產業規劃：

(1) 兩岸產業合作區：在海壇島西部城區相間的地帶設立幾個兩岸產業合作和工業園區，規劃用地約20平方公里。

(2) 旅遊產業：平潭海濱沙灘總長達70公里，利用豐富的海岸線資源，在海壇灣、壇南灣打造兩條海濱休閒度假旅遊帶。

壇南灣擁有22公里的海岸線、13個沙灘，可容納50萬遊客量。將作為旅遊業發展集中區，借鑒國際知名海島的旅遊開發模式，引入休閒度假、文化娛樂、康體健身、酒店服務等業態，打造國際知名的海濱運動休閒度假基地。

海壇灣可建設市民休閒健身型沙灘。



同時，將建設「六區、兩帶、一園」。六區：即石牌洋海蝕地貌遊覽區、君山攬勝旅遊區、王爺山旅遊探險觀光區、南寨石景遊覽區、將軍山海峽軍事野營旅遊區和海壇天神朝聖區；兩帶：即海壇灣、壇南灣海濱運動休閒度假旅遊帶；一園：即海島國家森林公園。

(3) 文化教育產業：沿南部壇南灣旅遊區內側腹地規劃15平方公里作為文化、教育、科研產業合作交流區域。

(4) 兩岸農業合作：利用蘆洋萬畝農耕區的土地資源，規劃建設兩岸生態農業合作園區。積極借鑒臺灣農業經驗，促進臺灣

農業新技術、新品種在平潭研究轉化和示範推廣；增闢平潭水產品進出口口岸，建立福建中部水產品加工貿易集散中心。

- (5) 物流產業：依托流水灣30萬噸級綜合碼頭建設物流園區。計畫從流水碼頭-小庠島-東庠島圍堤，形成流水灣港區。
- (6) 臺灣海峽船舶能源補給基地：平潭是中國太平洋西岸沿海航線南北通衢的必經之地，每天經過海壇島的中外輪船多達二千多艘，規劃在南海鄉草嶼島建設船舶補給、加油、維修、服務和船員休閒基地，強化海上補給功能，配套建設深水碼頭、國際海員俱樂部、高級觀光旅館、飯店。

第六章 福州之經建發展

第一節 福州發展現況

一、福州發展沿革與行政轄區

(一)發展沿革

福州市，是中國福建省的省會，位於福建省東部的閩江下游及沿海地區，現轄5區2縣級市6縣，市區人口271萬，全市總人口683萬，是福建最大的城市。福州位列中國最早開放通商的五個城市之中，又是中國近代海軍的搖籃和工業、科技發源地之一。這裡的習俗、文化、傳統藝術、建築形式都自成風格，具有強烈的地域特徵。福州還是300多萬海外華人的祖籍地，為福建一大僑鄉。

(二)行政轄區


福州市現轄5個市轄區、2個縣級市、6個縣，分別是倉山區、鼓樓區、晉安區、馬尾區、台江區、長樂市、福清市、連江縣、羅源縣、閩侯縣、閩清縣、平潭縣、永泰縣。

二、範圍定義

依行政區劃，福州市包括5個市轄區、2個縣級市和6個縣，現代常被稱為「五區八縣」。狹義的福州市則指5個市轄區，即鼓樓區、台江區、倉山區、晉安區和馬尾區。更廣義的福州可以指清代舊制福州府所轄的福州十邑，範圍除今天的福州地區外還包括與之接壤的寧德地區的古田縣和屏南縣這兩個通行福州話、以福州族群為主的縣份。

位於台灣海峽上閩江口外54海浬處的馬祖列島以及位於長樂外海的東莒島（原名東犬島）和西莒島（原名西犬島）以及羅源外海的東引島在中華人民共和國的行政區劃上歸福州市連江縣馬祖鄉以及長樂市。現由中華民國連江縣實際管轄。中華人民共和國政府雖無實際管轄，但也對這些島嶼宣稱主權。

三、福州市重點資訊彙整

福州市	
簡稱	榕
別稱	榕城，三山，左海，閩都
 <p>福州市在福建省的位置</p>	
中心坐標  26°09′N 119°17′E 26.15°N 119.28333°E	
省	福建省
行政級別	省會
設立時間	西元前 202 年建城 1946 年設立市政廳
地理	
總面積	11968平方公里
佔全省比例	9.65%
市區	1043 平方公里
建成區 (2008)	182.36 平方公里
海拔	0-1682米
人口	
總人口 (2009)	683 萬人
人口密度	570.7 人/平方公里
佔全省比例	18.6%
市區人口 (2009)	271 萬人
方言	閩東語（福州話）

經濟	
GDP ⁽²⁰⁰⁹⁾	人民幣 2,524.28 億元 折合US\$369.53 億元
佔全省比例	21.12%
人均GDP	人民幣 36,851 元 [Ⓐ] 折合US\$5,395 元
其它	
電話區號	0591
郵政編碼	350000
車牌編號	閩 A
行政區劃代碼	350100
市樹	榕樹
市花	茉莉花
官方網站	http://www.fuzhou.gov.cn

第二節 福州之經濟發展

一、經濟發展概述

20世紀中葉之前，福州經濟以農業為主，20世紀下半葉，福州的工業逐漸超越農業成爲最大產業。從1980年代起，福州經濟進入了高速發展時期。2008年福州國民生產總值中第一產業佔10.3%，第二產業佔47.4%，第三產業佔42.3%。2009年，福州的第三產業的比重首次超過了第二產業。福州市的經濟現在處於增長期，2009年的生產總值是2524億元，年增長率爲12.8%，人均GDP爲3.71萬元，官方公布的城鎮人口失業率爲3.3%。福州經濟以水產業、輕紡工業、機械工業、電子資訊業、房地產與建築建材業、旅遊業這六個產業爲重點支柱產業。由於擁有大量海外移民，福州的僑匯和民間金融業非常繁榮，在大量僑匯僑資等的注入下，福州中小型民營企業較爲發達，主要集中在長樂、福清兩個縣級市，紡織和鋼鐵是民營企業的支柱產業。2009年中國國務院支持海峽西岸經濟區發展的決議出台後，進一步刺激了福州經濟的發展和房地產市場升溫。

(一) 農業

1. 農業

從古代到近代，農業長期是福州的經濟支柱，雖然福州溫暖潮濕的氣候適合農作物生長，但人口多耕地少一直是福州農業所面臨的一大問題，到了20世紀下半葉，福州經濟轉型，第一產業產值雖然持續上升，但其在國民生產總值中所佔比重則一路下滑。2008年福州農業產值爲402.31億元，佔全市國民生產總值的10.3%。

2. 海洋漁業和水產養殖業

福州的海洋漁業和水產養殖業相當發達，是福州一級產業的絕對支柱，2008年產值佔到全市農業生產總值的52%。福州也是亞洲最大的彈塗魚養殖基地、大黃魚和鰻魚的重要產地，當地日本鰻魚產量佔全世界的20%。另外，農副業也蓬勃發展，茉莉花、食用菌、橄欖、橘子、觀賞花卉、茶葉等都屬於福州最大宗的農副產品。

3. 畜牧業

福州的畜牧業主要以豬禽為主。2001年，福州市的豬肉、禽肉及禽蛋總產量約佔畜禽產品的89%。2009年，全市共有生豬存欄192萬頭，家禽存欄1654萬隻。福州原有地方豬品種福州黑豬和平潭黑豬，但均已滅絕。

(二) 工業

1. 產業結構--以輕紡、電子、機械、化工為支柱

福州經濟現以工業為主導，2009年工業生產總值為3949.28億元，佔全市國民生產總值的47.4%。1950年代至1970年代末，福州工業主要通過計劃經濟的方式經營，發展緩慢，1980年代以後才開始大規模發展，到了20世紀末、21世紀初，福州工業形成了以輕紡、電子、機械、化工為支柱產業的結構，目前福州的工業產值居福建省第二位，擁有東南汽車、冠捷電子、星網銳捷、新大陸集團和福耀玻璃等大型企業，是中國及亞洲最重要的顯示器生產基地之一。

1. 產業區域分佈

在區域分布上，福州市區以及沿海的福清、長樂經濟比福州其他地區發達，高新產業主要集中在市區的福州軟體園等區域，汽車、機械產業在閩侯、福清等地。21世紀初期在重點建設的工業區和投資區包括有福州市區的金山工業區、軟體園，福清的江陰工業區、元洪投資區，閩侯的青口投資區，長樂的濱海工業區，羅源、連江的羅源灣工業區。

2. 電子產業

羅源灣港口和工業區自改革開放以來，福州電子產業在福州工業中長期居於優勢地位，直到2007年前後一度進入低潮期才失去獨大的強勢，其產值佔到2008年福州工業總產值的18.4%。福州是中國大螢幕液晶顯示器重要的生產基地之一，近年來，福州的冠捷公司、中華

映管等企業正在進行產業結構調整，加速液晶顯示器的發展。冠捷電子是僅次於三星電子的全球第二大顯示器製造商。長樂等縣市的民營企業在輕紡工業中佔有重要地位，美國、歐盟和東南亞是福州輕紡企業重要的出口對象。新興的以私營企業為主的冶金工業也成為一大主導。近期福州新啓動了包括了福清核電、戴姆勒汽車、德勝鎳業、華東造船、青口鎂合金、中鋁瑞閩高精鋁板帶、捷聯電子液晶電視生產線等一批重點工業項目。

3. 能源發展

由於福建省沒有石油和天然氣蘊藏，煤炭也稀缺，而水力資源又比較豐富，因此福州的電力長期是以水電為主，且缺電較為嚴重。1980年代開始興建火電站，同時風力發電和潮汐發電也得到開發。目前，福州用電量中火電所佔的比重已超過水電，達到了60%。現在福州由於經濟發展帶來的能源短缺依然嚴重，能源仍依賴外省輸入，因此福州正在大規模增建發電廠，計劃形成一個以火電、水電、風電、液化天然氣和核電等多種能源互補的能源基地，境內的福清核電站也於2008年11月21日開工建設。

(三) 商業

1. 福州商業

寶龍城市廣場夜景福州市主要的商業區包括了鼓樓區的東街口、台江區的中亭街這兩個福州傳統的商業區。近年來在二環路與工業路交界處興起了萬象、寶龍城市廣場一帶的寶龍商圈以及在城市北部的五四北商業金融中心。而在老牌商業區台江，當地也開始了台西中心商務區(CBD)的建設，規劃打造金融街以及地標建築。福建省首富陳發樹經營的新華都實業旗下的新華都購物廣場在當地設有多家店面。

(1) 百貨商場：福州當地的大型百貨公司東百集團擁有東方百貨大廈、元洪城等商場。福州本土的永輝超市是農改超後興起的，擁有五十多家分店，網點遍布五區兩市六縣。

- (2)外資超市：福州的外資超市有沃爾瑪、家樂福、好又多以及以大宗批發爲主的麥德龍超市。
- (3)餐飲業：聚春園、老福州、安泰樓經營較爲正宗的福州菜。大利嘉城是福州最主要的電子消費產品市場。南公園電子城主要經營電子元器件及二手電腦。



[台江區](#)爲福州的商業中心，圖爲當代的台江區夜景

2. 旅遊業

福州市將旅遊業列爲支柱產業來發展，2007年旅遊業總收入爲180.82億元，占當年福州市國民生產總值1974.59億元的9.16%，接待國內遊客802.1萬人次，國際遊客58.9萬人次，旅遊外匯收入達5.9868億美元，位列中國城市第12名。福州在1986年被列入第二批中國歷史文化名城，其旅遊資源主要在於其深厚的歷史文化積澱所帶來的人文景觀和山海相連的自然地理條件帶來的自然景觀，如三坊七巷、鼓山、平潭海壇島的龍王頭海濱等。儘管如此，福州的旅遊業發展仍不盡人意，雖然統計數字中福州所接待的遊客量很大，但其中大多數人僅將福州作爲中轉站而非旅遊目的地，福州旅遊業收入也低於同省的廈門等市，有人認爲福州旅遊業開發情況不佳造成了其知名度和相關基礎設施欠缺，導致福州旅遊業仍顯薄弱。



南后街



三坊七巷



平潭：閩東聚落與梯田景觀



平潭：廣達13平方公里之沙灘，未來將發展度假村

第三節 福州小三通現況及未來發展

一、福州小三通概況

自金馬「小三通」實施以來，地方政府即積極參與小三通事務性交流工作，並在中央指示「對等、尊嚴、互惠」等架構準則下，賡續加強雙方互動關係。自97年6月19日推動擴大「小三通」政策及7月4日實施臺灣與大陸地區包機直航，期能帶動台灣本島與離島經濟發展。近來大陸地區已同意開放13省市居民經馬祖、金門旅遊後轉至臺灣觀光，並極力全方位規劃達成小三通觀光旅遊目標。

(一) 福州小三通通關作業

目前兩岸通關港口係為福州馬尾港與馬祖福澳港，並各設有聯檢大樓辦理出入境作業。台灣地區旅客出境時，需攜帶護照及台胞證件赴大陸地區，並辦理落地簽證，其落地簽證所需費用，亦依個人情況之不同，所繳交費用亦不同（人民幣100~200元）；大陸地區民眾赴台，主要係以「團進團出」為主，並由旅行社協助辦理相關作業，且須繳交一定金額之保證金，目前除陸籍配偶及依親民眾外，暫無全面開放散客入台。另旅客所攜帶之動植物及其產品，仍應依農委會動植物防疫檢疫局法令規定，於出入境時辦理檢疫。

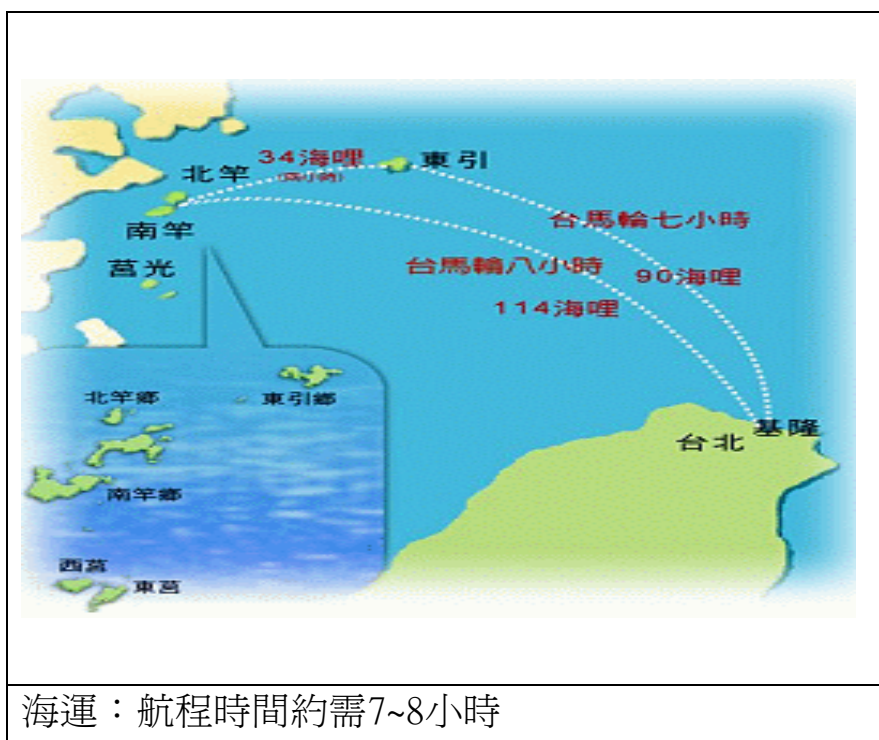


(二) 小三通交通輸運現況

1. 台灣-馬祖地區轉運情況

從台灣前往大陸地區之公、商務及觀光旅客，一般可選擇海運或空運兩種不同途徑經由馬祖地區赴大陸。

- (1) 海運：基隆港至馬祖福澳港航行距離約為114海哩，航程時間為7~8小時，其主要運輸工具為「台馬輪」，航行路線係以「基隆港-南竿福澳港-東引中柱港」為主要停靠港，航報則為雙日「東馬東台」及單日「先馬後東」，每週除星期二為公休日由軍租民輪「合富輪」代開及船舶年度維修期間外，其餘時間均開航（母港為基隆港）。另票價費用一般約需新台幣800~1600元不等，依旅客選擇之船艙類別（頭等、商務、經濟艙）之需求，其費用亦不同。



- (2) 空運：目前馬祖地區各設有南、北竿兩座機場，且僅由立榮航空公司提供空運服務，每日飛航航班數分別為6及3班次。惟因馬祖地區每年霧季期間多為2~6月份，南、北竿機場如受濃霧影響時，立榮航空公司為航行安全考量，僅在天候狀況允許情況下飛航，並視機場旅客候補情

形，配合調度加班機載運旅客。另南竿機場受制於地形、跑道長度及天候等因素，其飛航率較北竿機場低（無效飛航率約為22.2%/年），偶有「南機北降」之情形發生。

2. 馬祖南竿-福州馬尾輸運情形

- (1) 兩馬輸運服務：馬祖南竿福澳港與福州馬尾港，兩港口間航行距離約37海哩，航程約需70~90分鐘。目前提供小三通輸運服務之航運業者計有三家，並由其所屬金龍輪（台籍）、閩珠2號（台籍）與安麒輪（陸籍）客船，每日（上下午）以雙向對開一航次之模式載運旅客往返。另馬尾港至福州市區中心間，可透過高快速道路連結，並可搭乘大眾運輸工具往返兩地，其間距約為30公里，車程時間約30分鐘。



通過海關後搭乘金龍輪



航行約90分鐘自馬尾到馬祖福澳港

- (2) 小三通輸運旅客概況：自民國91年1月1日兩岸開放「小三通」以來，其航次及人數自93年開始，方有較明顯之成長（詳如小三通人數統計表），其中在出入境旅客人數方面，均以台灣地區民眾為主，約佔總旅客數近8成左右，差異原因係為大陸未將台澎金馬地區列為人民旅遊區，故呈現單向三通之現象。

馬祖地區歷年小三通人數統計表

年度	出境				入境			
	航次	台灣地區 人民	大陸地區 人民	總人數	航次	台灣地區 人民	大陸地區 人民	總人數
90年	52	1,991	69	2,060	56	1,942	90	2,032
91年	54	1,936	308	2,244	65	1,940	319	2,259
92年	91	2,977	472	3,449	88	2,981	824	3,805
93年	268	8,434	1,869	10,303	265	8,804	2,594	11,398
94年	260	13,456	4,029	17,485	259	14,313	4,489	18,802
95年	337	16,709	5,577	22,286	332	17,080	6,530	23,610
96年	396	19,116	6,401	25,517	438	20,239	7,813	28,052
97年	663	28,505	7,036	35,541	663	28,871	8,322	37,193
97年平均 每班次 人數	—	43	11	54	—	43	13	56

二、馬祖小三通未來發展

隨著兩岸空、海運常態化，福州—臺北空運航點「大三通」開航，馬祖小三通輸運量將隨之萎縮，為避免全馬小三通邊緣化，連江縣政府亦極力爭取「馬祖-黃歧」、「馬祖-平潭」兩航線之拓展，以提昇馬祖在兩岸中轉運之競爭力，福州、馬祖未來將朝向觀光、休閒方向發展為主，形塑一日生活圈。

(一) 「馬祖-黃歧」航線

1. 增設福州黃歧港為馬祖對口之通航港口

馬祖至福州小三通以往均由馬祖福澳港至福州馬尾港，航距長達37海哩，因航距及票價均較金門至廈門為長，競爭力薄弱。然而馬祖白沙港至福



州黃岐港，航距約9海哩，僅為兩馬航距四分之一，將有效縮短兩岸航距，降低基本票價。

2. 經濟效益

當馬祖在兩岸海上交通增加福州黃岐港為通航港口時，因航距大幅縮短，單程票價之營運成本可由原人民幣400元降低至人民幣200元。就每年往返旅客總數約5萬人試算，每年船運票價就可節省達新台幣5千萬元(人民幣約1千萬元)，對觀光旅客來說，因航程縮短及票價下降，其將具有一定之吸引力。

3. 當前困境與未來目標

依「海峽兩岸海運協議」，已將馬祖福澳港與白沙港列為兩岸之通航港口，其各項配套措施、設備與聯檢人力亦均應於規定時程內備緒完成，以應兩岸客貨通航作業。惟目前黃岐港聯外道路至主要幹道之交通連結、港埠與旅客服務設施之興建，尚未建置完成，且為首要交通輸運之重要課題，其馬祖地區亦面臨大三通直航之影響，致使小三通運量下滑之問題。另黃岐航線未來營運發展目標，係將利用票價折半效應，在客源相對倍數成長之情形下，以增加人潮帶動錢潮模式，活絡兩地經濟市場規模。

(二) 「馬祖-平潭」航線

1. 海西最具發展潛力之「平潭島」

大陸國務院業於「海峽西岸經濟區」的規劃方案中，通過允許福建省可在沿海有條件的島嶼，設立兩岸合作的海關特殊監管區域，實施更加優惠的政策。爰福建省政府亦提出「兩岸聯手規劃建設」，將平潭島打造為「自由港市」之構想，並將投入人民幣1,000億元，興建環島公路與連接福建陸地之跨海大橋等基礎設施。

2. 「馬祖-平潭」試航

為能促進兩岸多元化交流活動，連江縣政府亦積極規劃馬祖與大

陸福建省平潭縣作連結，在期許兩縣能共同開發，互蒙其利之原則下，將以馬祖作為平潭之前線，平潭作為馬祖腹地為主要發展目標，並安排「馬祖-平潭」試航活動行程，以期平潭島能作為兩岸正常化之通航港口。

3. 平潭港埠現況與兩岸航線拓展

平潭島發展目前面臨主要問題為基礎建設尚需三至五年時程，方能逐漸完備，其與大陸連結之跨海大橋亦尚在建設中，往來只能依靠渡輪，每日車輛排隊「塞船」之情形，仍不斷重現。港埠設施部分，當地規劃以平潭港前鎮為停泊碼頭，主要以停靠漁船為主，現無配置邊檢人員，其旅客候船服務中心大樓尚待建置，並受潮差之影響，船舶停靠時將有安全之疑慮。馬祖位居於海峽兩岸的轉運中點，如何結合現有資源及因應政府政策之彈性放寬，方為謀求生存之道，且以馬祖作為中心點，向外幅射發展，利用此航線拓展之契機，拉攏觀光客源並提升馬祖地區之競爭力，並將以「永續發展」作為未來長遠規劃之目標願景。

第七章 心得與建議

本次考察時間雖僅為五天四夜，但對於福建的主要發展地區包括廈門、泉州、平潭及福州皆安排參觀訪問，以下為本次福建省的考察心得，以及對於我國離島發展建設未來之建議。

一、福建考察心得

2009年5月14日中共國務院發布「關於支持福建省加快建設海峽西岸經濟區的若干意見」，2010年1月福建省人民代表大會通過「建設海峽西岸經濟區綱要」，明確海西經濟區之總體要求、與發展目標，並定位為兩岸人民交流先行先試區域、東部沿海先進製造業重要基地及自然文化旅遊中心等。福建為海峽西岸經濟區之主體，面對台灣，鄰近港澳，北承長江三角洲，南接珠江特區。數日來參訪廈門、泉州、平潭島及福州等，所到之處除舊城區及已開發區外，各地活像個大型工地，以廈門市為例，按照「海西建設，廈門先行」之戰略定位，廈門近年大量基礎公共建設先後完成，例如同安大橋（2007年）、杏林大橋（2008年）、集美大橋（2008年）、翔安隧道（2010年4月）、BRT（Bus Rapid Transit；公車捷運系統）高架專用道、高崎國際機場、福廈高速鐵路（2010年4月）等，加上早年既有之廈門大橋（1991年）及海滄大橋（1999年），完善廈門島之聯外交通，港埠建設便捷小三通旅客，大幅提升廈門港之客貨運量，雖很多規劃施工介面及人民水平相較台灣仍落後甚多，惟其經濟及社會等各項快速發展、量能之大，仍令人感到驚訝。

廈門島自詡以「海上花園城市」為目標，城市主要街道綠化甚佳，頗有南洋大城新加坡之味道，至福建省會之福州，主要街道綠意盎然，看出多年植栽之成果；另上開都市主要計畫道路，近年更新者多採用剛性（混凝土）路面鋪設，該路面有耐磨損、承載力佳、易維護、生命週期長及前期建置成本高等基本特性，惟在都市規劃開發中，須事先規劃完成電力、電信、自來水、下水道等都市地下維生管線系統，始能避免道路經常開挖，確保行車品質，並發揮其經濟效益。在考察過程中觀察及詢問相關台辦人員，廈門及福州鋪設剛性路面者，均已完成維生管線地下化，對該地區未來之都市發展已建立良好之基礎。另在廈門、泉州及福州等城市，人行道仍欠缺街道家具之設計設置，

都市空間與街道人行環境仍有相當改善空間。

本次參訪之城市，皆有交通紊亂、摩托車（有牌照）及電動機車（無牌照）亂竄之現象，尙有待建立遵守交通規則之習慣。惟據台辦人員說明，廈門、福州等地區皆已管制核發摩托車牌照及限制行駛區域（廈門島內管制機車行駛），雖交通秩序有待提升，惟管制摩托車數量及電動機車使用數量龐大，頗有維持都市意象及發展綠色交通之意味。

泉州爲大陸著名古城之一，到處是悠久之歷史建築及文物，而舊城區外四處可見新式大樓建築，新舊對照之間，雖都市意象仍見衝突，有待時間融合，惟該市對歷史文物之保存，已開始重視並陸續著手辦理，更增未來觀光發展之潛力。

平潭島在中央到省的全力支持下，正以超高速進行建設，目前單就福建省部分，已經確定三年內要投入近一千億完成整個平潭島的基礎建設，原本平潭與福清隔海相望都必須依靠渡輪輸運，但花費人民幣11.4 億的跨海平潭海峽大橋年底就將完工，而這僅是其中一小部分建設。未來平潭區預計分爲幾個不同發展區塊，包括產業發展區、臨港工業區、保稅物流港區、國際旅遊發展區、城市及文化教育發展區、生態保護區等。主要交通建設包括，年底即將完工的海峽大橋、第二座的海峽大橋（雙層設計含括高鐵、輕軌與公路）、長樂連接的高鐵、京台高鐵、環島公路系統及一座可容納五萬噸船舶的滾裝碼頭，一座離島將透過大型交通建設，直接建構陸海與周邊城市快速連接的網絡。

根據了解平潭島內概念性規劃已由國內中興顧問工程公司在四家評比中出線，未來產業園區將以低碳科技區呈現，主要係以電子、新能源產業及環保產業爲主，新城區爲主要商業區，而最重要的是將會設置台灣經貿區、免稅區、加工區等，吸引台資前往投資經營，這也將是最先啓動建設的一區。平潭島中的潭南灣的沙灘區，將開發成爲國際型休憩度假區，相關建設包括星級飯店、高爾夫球場、海灘度假村、海濱休閒設施等。

二、對我國離島發展之建議

按「離島建設條例」第 5 條規定：縣（市）主管機關應依據縣（市）綜合發展計畫，擬訂 4 年 1 期之離島綜合建設實施方案。金門、連江及澎湖等各離島自 89 年公布施行「離島建設條例」後，已規劃執行 2 期之綜建方案，依經建會之規劃，各離島第 1、2 期綜建方案著重強化基礎公共建設，第 3 期則應明確各離島發展定位，積極落實。以金門為例，在第 2 期綜建方案以「國際觀光休閒島嶼」為發展願景與主軸，惟至今其尚缺乏一定規模之飯店度假及休閒遊憩設施，旅遊品質及服務能量仍有待提升。

對大陸地區民眾而言，金門、連江（馬祖）具民主自由、自然生態及戰地軍事等背景，極具旅遊吸引力，針對大陸龐大消費人口，如何在兼顧國家安全前提下，審慎評估開放陸客 1 日落地簽證、自由行及開放陸資投資之可行性，值得研議。

雖然拜會單位不同，但針對小三通所提出的建議頗值得參考，廈門旅遊局提出，金、馬、澎可以透過大型郵輪連成一條旅遊動線，對於大陸內地的遊客頗具吸引力，要加快離島港埠建設，成為客滾運輸碼頭，即可以人、貨、車輛可以同時上下船作業載運綜合性碼頭，大三通的飛機運輸量有限，船舶的發展是必要的。

在考察中廈門旅遊集團提出，台灣離島要做好生態保育，自然純樸的景觀反而可以吸引現在的觀光客，設置博弈事業並不適當，因為要賭的人會去別的地方，不會到金馬；另外，台灣可研擬放寬陸資投資，讓廈門觀光業者可以到金門投資，以因應未來可能開放陸客自由行。

離島建設條例就是讓金、馬像廈門特區般，在法令的允許下先試先行，大三通也是小三通執行十年後開放，但實際上是互補而非取代，小三通的便捷讓小三通仍有發展空間，碼頭設施確有不足，未來第三期綜合建設計畫會將離島碼頭建設納入，讓國際郵輪可以有機會停靠離島，第三期也會應該配合觀光遊憩主動做出一些明確規劃，讓地方政府及民間企業有所依循。

泉州部分，擁有許多古蹟建築，也是目前泉州市納入保護的重點，金門、馬祖不管在戰地文化或是閩南、閩北建築下都各有特色，保護原有的資源也是觀光特色發展的要素。

因應兩岸關係的改變，大陸國務院提出「海西計畫」，並建立起平泉彰廈等海西城市聯盟，作為小三通關鍵城市的金門、馬祖，在面對 100-103

年建設發展的三期離島綜建方案，必須要更有積極長遠的規劃，善用所處與海西鄰近的優勢，去經營永續發展的策略。

平潭島的建設開始啓動，到底會成爲什麼樣的經濟特區目前尚不得知，但從大陸中央到省大幅度的投資建設，似乎未來平潭將有機會成爲海西一個重要經濟發展區域，若是平潭果真發展成爲一個大型產業、物流、度假的多元區域，與平潭島僅有一小時不到航程的馬祖，如何取得先機，成爲其發展的周邊腹地，也可以是未來努力規劃方向。

廈門交通委員會提出在 2006 至 2010 年已投資交通固定資產達 709 億，以輻射的方式完成省內及省際的聯外交通，像是高速公路、高速鐵路等，預計下一步也將規劃新機場，初步選址在大小嶼。總而言之，廈門已經成爲一個重要交通樞紐，一年的遊客數已達 2500 萬人次，在持續開放的政策下，金門可以成爲一個延伸旅遊的地點。

廈門目前直航台灣一週共有 60 個航班，但金廈小三通的人數去年突破 120 萬人次，今年也呈現緩步上升的現象，沒有受到大三通的嚴重衝擊。小三通的便捷性超出想像，對於未來規劃離島發展的決策有很大的幫助，第三期除了一些未完成的基礎設施建設外，在配合觀光遊憩的發展上，政府應該要主動作一些規劃，像是明確指出發展地區，讓政府與民間投資容易集中，兩岸透過了解與溝通，也會讓未來離島建設發展的規劃上，真正讓離島受益。

本團與廈門市政府同仁合照

