

□ 沿海地区打造蓝色引擎

2014年,辽宁省海洋经济生产总值近4219亿元,成为老工业基地的发展新亮点,海洋渔业、海工装备制造业、滨海旅游等海洋产业正在不断壮大——

从内陆走向大海

本报记者 张允强 苏大鹏

近年来,随着辽宁沿海经济带开发开放国家战略不断推进,海洋渔业、海工装备制造业、滨海旅游等海洋产业不断壮大,海洋经济正在2200多公里长的辽宁海岸线上迅速崛起。据国家海洋局初步核算,2014年,辽宁省海洋经济生产总值近4219亿元,成为老工业基地的发展新亮点,为当地改革振兴发展注入一股活力。

海洋牧场迅速崛起

建设海洋牧场可以恢复并大幅度增加渔业资源,持续生产高品质海产品,优化海洋产业结构

记者日前在辽宁丹东市所在的黄海海域看到,当地海洋渔业部门正向固定海域撒播鱼苗,同时还在近海修建人工鱼礁。这两个举措都是辽宁省海洋牧场建设规划的一部分。

辽宁省大力发展现代渔业的核心是建设海洋牧场。辽宁省海洋与渔业厅相关负责人介绍说,辽宁建设海洋牧场将在特定海域内划定大型人工渔场,采用规模化渔业设施和系统化的管理手段,应用海洋生物技术,结合自然海洋生态环境,将人工放流和自然存在的海洋经济种类聚集起来,进行有计划、有目的的养殖和管理。

大连长海县拥有数百万亩的海洋牧场,近几年不断调优养殖品种,压缩浮筏规模,推广优质高效养殖技术,实施“参、鲍、鱼、藻”四大工程。作为辽宁的海洋牧场示范县,长海县目前底播养殖海参达108万亩,养殖鲍鱼31万笼,藻类养殖3万亩。2014年,海洋牧场为长海县带来54.6亿元产值。

大连长海县相关负责人表示,海洋牧场除了为海洋渔业产业发展提供强力支撑,还将推动海洋渔业的转型升级。“建设海洋牧场可以恢复并大幅度增加渔业资源,持续生产高品质海产品,优化海洋产业结构。同时,还能恢复和保护海洋生态环境,实现海洋资源的可持续利用,更促进旅游、休闲渔业等海洋第三产业发展。”这位负责人说。

从2011年到2014年,辽宁省通过建设海洋牧场,取得了显著的经济效益和生态效益。3年间,海洋牧场的直接投入与产出比达1∶11.6,渔民人均增收2133元。同时,过去在辽宁海域近乎绝迹种类的种群数量明显增多。

辽宁目前正通过底播增殖、增殖放流和人工鱼礁建设等3种途径推进海洋牧场建设。到去年底,辽宁浅海底播增殖面积达1047万亩,累计投放海参、鲍鱼、虾夷扇贝、魁蚶、毛蚶、杂色蛤、中国蛤蜊等底播品种2000亿粒(头)以上,底播产量达129万吨,产值近90亿元。目前在黄渤海沿岸增殖放流各种游动性品种59.8亿个单位,投入资金9810万元。2008年辽宁全面启动人工鱼礁示

范区建设,到2014年建设礁区面积达6.6万亩,礁体规模103万立方米。这些措施有效修复和改善了辽宁近海海洋生态环境,促进了渔民增收、渔业增效。

在海洋牧场的引领下,辽宁省海洋渔业近几年一直保持平稳增长态势。2014年,辽宁省渔业经济增加值796亿元,增长6%;渔民人均纯收入1.6万元,增长9.7%。

海工装备抢占制高点

一系列有效措施,加上老工业基地装备制造业的传统优势,使得辽宁海工装备制造业在国内居于领先地位

按照辽宁沿海经济带开发开放国家战略部署,近年来辽宁依托自身传统装备制造业的产业优势,接连出台措施,推动海洋工程装备制造产业快速发展,积极抢占国内国际海工装备制造产业的制高点。

辽宁重点打造大连、葫芦岛、丹东、盘营四大海工装备制造基地,在错位竞争、均衡发展的格局下,高标准、高规格布局一批船舶修造、海洋工程装备制造及配套项目。从推进临海临港海装备制造业聚集区建设,到发展海工装备制造业促进工业结构调整、促进转型升级,再到出台政策、鼓励支持国内外海工装备制造优势企业不断转型升级……一系列积极有效的措施,再加上辽宁老工业基地自身装备制造业的传统优势,使得辽宁海工装备制造业近几年在国内一直居于领先地位。

如今,辽宁制造的海工装备已经在国际上叫响。前不久,大连重工连续签订“海水淡化系统设备及支撑结构”和“海上平台用液压插销升降装置”2个海工项目合同。大连是我国发展海工产业最早也是最发达的地区之一。近年来,该市着力建设临海临港海装备制造业聚集区,促进工业结构调整和转型升级,并推动国内外海工装备制造优势企业在大连形成产业集聚,鼓励企业创新驱动和自主研发。在大连船舶重工、中远船务等龙头企业的带动下,涌现出大连华锐重工、大连连世船机等一批海洋工程配套企业,推出一系列世界级海工装备产品。

目前,大连海工装备制造产业无论在企业规模、经济总量,还是在研发能力和新产品开发上,均处于国内领先水平。大连的许多海工装备制造产品已经可以和世界顶级产品叫板。据了解,目前大连船舶重工已经可以设计建造大型自升式钻井平台、半潜式钻井平台和海上浮式生产储油船,并可提供全部详细设计和部分基本设计服务,这在国内企业中首屈一指。近几年,在国内国际船舶和海工产品市场普遍低迷的情况下,大连海洋装备制造产业依然保持强势增长势头,2014年,大连海工装备产值实



- ① 辽宁锦州滨海旅游景区。 本报记者 张允强摄
② 大连船舶重工集团生产的钻井平台。 本报记者 苏大鹏摄
③ 辽渔集团捕捞船生产场景。 本报记者 苏大鹏摄

现143亿元,较上年增长近一倍。

滨海旅游异军突起

转身向海,为辽宁带来新兴产业和一座座现代都市,让2200多公里长的海岸线成为美丽的旅游带

地处渤海湾腹地的鲅鱼圈,原本是个小渔村。如今在辽宁滨海旅游发展战略推动下,域内新建起一处处温泉旅游项目,成了整个东北地区游客的好去处。

转身向海,不仅为辽宁带来一个个新兴产业和一座座现代都市,更让2200多公里长的海岸线成为一条美丽的旅游带。

海岛旅游是辽宁沿海地区旅游的一大特色。辽宁提出,在“十二五”期间,规划建设长山群岛省级旅游避暑度假区,海岛旅游收入以每年20%至30%

的速度递增。2014年大连市实现旅游总收入1065亿元,较上年增长18.23%。

辽宁依托高铁、高速公路和滨海大道等交通设施,利用海洋、海岛、海滨等,大力开发涉海旅游产品,将沿海经济带打造成一条“黄金旅游带”。辽宁提出,打造以大连市为龙头,紧密连接丹东、锦州、营口、盘锦、葫芦岛市的沿海旅游带。同时,辐射东北腹地,形成海陆联动旅游发展新格局。

针对海岸线的东段起点丹东,辽宁专门提出打造辽东生态旅游休闲度假区,依托丹东鸭绿江旅游风景区、赴朝旅游集散中心,开发特色旅游休闲度假产品。

同时,辽宁沿海各地纷纷出台措施,推动滨海旅游建设。2014年,仅大连就推动建设82个旅游大项目,完成投资170多亿元。其中新增瓦房店大连香洲田园城等温泉旅游大项目6个。在建温泉旅游大项目22个,计划总投资1300多亿元。



中国海洋工程与科技

发展战略研究成果发布

本报讯 记者刘松柏报道:“近年来,我国海洋工程与科技在多个方面取得了重大突破,海洋工程与科技发展体系日趋完善,但是从整体上看,我国海洋工程科技发展与世界海洋强国相比,还存在很大差距。”中国工程院院士、“中国海洋工程与科技发展战略研究”重大咨询项目常务副组长唐启升说。

唐启升是在日前举行的《中国海洋工程与科技发展战略研究丛书》新书发布会上作出上述表示的。该《丛书》是中国工程院“中国海洋工程与科技发展战略研究”重大咨询项目的研究成果,项目从2011年7月正式启动,45位院士、300多位一线专家教授、企业工程技术人员和政府管理者历时3年多完成。

项目组提出了“以建设海洋工程技术强国为核心,支撑现代海洋产业快速发展”的总体目标和“2020年进入海洋工程与科技创新国家行列,2030年实现海洋工程技术强国建设基本目标”的阶段目标。同时,项目组还提出了“四大战略任务”:加快发展深远海及大洋观测与探测的设施装备与技术,加快发展海洋和极地资源开发工程装备与技术,统筹协调陆海经济与生态文明建设,以全球视野积极规划海洋事业的发展,提高“知海”、“用海”、“护海”、“管海”的能力和水平。

为实现上述目标和任务,项目组明确提出“建设海洋强国,科技必须先行,必须首先建设海洋工程技术强国”,并建议国家加大海洋工程技术发展力度,近期实施加快发展的两大计划:海洋工程科技创新重大专项,即选择海洋工程科技发展的关键方向,设置海洋工程科技重大专项,动员和组织全国优势力量,突破一批具有重大支撑和引领作用的海洋工程前沿技术和关键技术,实现创新驱动发展,抢占国际竞争的制高点;现代海洋产业发展推进计划,即在推进海洋工程科技创新重大专项的同时,实施现代海洋产业发展推进计划,推动海洋经济向质量效益型转变,提高海洋产业对经济增长的贡献率,使海洋产业成为国民经济的支柱产业。

《上海港船舶污染防治办法》实施

本报讯 记者沈则瑾报道:《上海港船舶污染防治办法》6月1日起实施,上海港防治船舶污染工作由原来的仅仅针对水域防治污染转向全方位防治,新增防治船舶大气和噪声污染的规定,减轻船舶在上海港航行、停泊、作业产生的污染。

据上海海事局副局长刘亮介绍,上海港现行的相关规定是制定于1996年的《上海港防止船舶污染水域管理办法》,已不能适应当前船舶污染防治的新需求。随着进出上海港的船舶密度急剧增加、船舶种类越来越多,上海港防治船舶污染形势日益严峻,现行办法缺乏对防治船舶大气和噪声污染的规定,且近年来船舶大型化发展趋势对上海港防治重大船舶污染事件提出了更高的要求。

《上海港船舶污染防治办法》实施后,上海港防治船舶污染将不局限于水域,船舶大气、噪声等污染也包括其中,上海港也从仅限于海港范围,修改为包含海港和内河港口在内的整个上海港。

《办法》在防治船舶噪声污染方面,要求船舶在不危及航行安全的情况下,应当尽量少用或者不使用声响装置;船舶在毗邻噪声敏感建筑物的航段、码头航行或者作业时,排放的噪声要符合国家船舶噪声级规定;并新增明确禁止噪声污染严重的挂浆机船在黄浦江和上海所有内河通航水域航行等内容。

青岛邮轮母港开港运营

本报讯 记者刘成报道:5月29日,青岛邮轮母港正式开港运营,满载2000多名游客的天海“新世纪”号邮轮从此起航,为青岛邮轮母港时代拉开序幕。这标志着具有120多年历史、以传统装卸为主的青岛港老港区,转型升级取得了重大成果,同时也为青岛乃至山东半岛拓展邮轮经济产业链装上了新的引擎。

伴随“山东半岛蓝色经济区”上升为国家战略,青岛市把建设国际邮轮母港城作为转方式、调结构,实现蓝色跨越的重大战略部署。2014年以来,青岛港将煤炭、矿石等干散货逐步迁出老港区,仅用一年时间,就建成了设施先进、功能齐全的邮轮母港客运中心,成为比肩横滨、釜山、东京的北纬35度线上“四大金港”之一。

新建的青岛邮轮母港位于青岛港老港区,具备全天候停靠世界上最大邮轮的条件,规划3个邮轮泊位,其中新建超大型邮轮泊位1个,利用六号码头现有泊位2个,岸线总长度966米。新落成的邮轮母港客运通关中心,设计通关能力每小时3000人次到4000人次,规划年游客吞吐量达150万人次。

作为《全国沿海邮轮港口布局规划方案》8个始发港之一,青岛港将全力打造中国最具国际影响力的“中国北方邮轮中心”和“东北亚区域性邮轮母港”,深度促进中国乃至东北亚邮轮产业的快速发展。青岛邮轮母港2015年预计母港航线将达10艘次。青岛港集团总裁成新农表示,将加快培育邮轮产业链,着力把青岛港老港区打造成为集邮轮、旅游、金融、商贸、餐饮、物流等为一体的国际邮轮母港城。

本版编辑 来洁 梁剑箫



当前全球海洋科技正呈现出绿色化、集成化、智能化、深远化的发展趋势。我国的海洋科技与国外先进水平相比落后10年左右,差距主要体现在关键技术的现代化水平和产业化程度上

用科技唤醒海洋

国家海洋局海洋发展战略研究所研究员 刘 明

党中央提出,推动海洋科技向创新引领型转变,发展海洋高新技术,重点在深水、绿色、安全的海洋高新技术领域取得突破,尤其是推进海洋经济转型过程中急需的核心技术和关键共性技术的研究开发。近年来,我国海洋科技在一些关键领域取得突破,但仍有不少难题亟待解决。

总体而言,我国的海洋科技与国外先进水平相比落后10年左右,差距主要体现在关键技术的现代化水平和产业化程度上,突出表现在海洋仪器、深海资源勘探和环境观测技术装备等领域。

当前全球海洋科技正呈现出绿色化、集成化、智能化、深远化的发展趋势。美国等发达国家海洋科技实力迅速提高,一个重要原因是加大在海洋科学

和高技术领域的投入和创新,不断强化海洋科技的支撑作用,及时制定和实施海洋科技发展战略规划。

要提高我国海洋科技创新能力和产业化水平,当务之急需做好两个方面的工作:

一是编制实施海洋生物业、海洋能源和矿产业、海水综合利用业、海洋工程装备制造业等海洋高新技术产业的新一轮发展专项规划。海洋生物产业方面,重点推进健康养殖,加快开发极地渔业资源,开发高附加值海洋生物制品;海洋能源和矿产业方面,重点推进海上边际油田开发,建立深水勘探开发体系,组建深海作业船队及补给基地,开展可燃冰的勘探和试采,大力开发大洋固体矿产,推动海洋可再生能源综合利用;海水综合利

用业方面,重点推进开发自主大型海水利用的成套技术和设备,建立国家级海水装备制造基地,实施自主大型海水淡化与综合利用示范工程。

二是制定和实施促进海洋科技创新的保障措施。加强高层次骨干人才培养,推动深远海领域优秀人才创新群体的形成与发展,完善海洋科技创新人才管理机制。以海洋国家实验室为中心,完善国家海洋科技创新体系。积极支持涉海企业组建产业联盟,推动我国海洋科技领域的产学研用密切合作。加强海洋标准体系建设。加强国际间海洋科技合作,对重点项目和重大工程进行国际联合攻关。推动国际海洋科技机构在我国设立合资、合作研发机构。加大对海洋科技创新的政府财税和金融支持。