



随着我国近海渔业资源日益衰竭,发展远洋渔业势在必行。近年来,我国远洋渔业产量和船队总体规模已位居世界前列,但是要从远洋渔业大国走向强国并非一帆风顺——



宁波加快建设梅山国际海洋生态科技城

打造国家海洋经济发展新高地

本报记者 郁进东



浙江首批省级特色小镇梅山海洋金融小镇、投资20亿元的康达医疗产业园等项目相继开工,海洋金融服务业、海洋生命健康产业等建设提速;国内首家产学研一体的玻璃钢船舶设计研究院、谋划占地2000亩的跨境电商产业园等项目签约在即……临近岁末,浙江省宁波市建设国际海洋生态科技城的步伐不断加快,一个原本星火点点的小渔村正向现代化海滨科技新城加速蜕变。

宁波市委常委、北仑区委书记马卫光说:“建设宁波国际海洋生态科技城,是宁波市委、市政府着眼于新一轮发展作出的重大战略决策,是宁波积极参与‘一带一路’和长江经济带建设、建设‘港口经济圈’的战略平台和重要抓手。梅山将积极融入国家‘一带一路’、长江经济带建设和宁波港口经济建设,深入推进宁波国际海洋生态科技城建设,推动海洋科技、贸易、物流、金融等业态协调发展,发挥对浙江省扩大开放和经济转型升级的支撑引领、辐射带动作用。”

梅山岛是宁波北仑区东海之滨的一个小岛,既有山、海、湖、港、湾、湿地、温泉等特色资源,更有突出的区位优势:地处我国南北海运航线与长江黄金水道“T”字形交汇处,是江海陆联运和国际远洋航线的紧密接合部。

梅山还是我国多个国家战略的重要平台。我国沿海新一轮对外开放先行区、浙江海洋经济发展示范区、浙江海洋新兴产业发展引领区、宁波现代化国际港口城市新城区都在这里落地开花。这些国家战略无不与“海洋”紧密相连。加快发展海洋经济,既是浙江未来发展新的增长点,也是浙江省转变经济发展方式的重要路径选择,更是开拓国际市场和提高对外开放度的重大战略举措。在浙江海洋新兴产业发展布局和宁波海洋经济核心示范区建设的蓝图规划中,梅山是重中之重。如今,宁波市规划建设国际海洋生态科技城,梅山成为不二选择。

近日,记者驱车横跨梅山大桥,登上梅山岛实地采访。在梅山国际汽车展示交易中心,奔驰等世界名车一字排开,静候客户“检阅”。一款福特野马2.3T车型的信息展板上,标注了“汽车之家”和“51进口车”的标识。

“我们刚启动了与两家汽车电商在跨境电商电子商务等方面的合作。”中信通国际物流有限公司副总经理张德宏说,“梅山位于宁波一舟山港核心区域,是我国距国际主航道最近的保税港区。依托这一优势,互联网+汽车产业链格局初步形成,覆盖整车生产、进出口、线上线下交易、服务、体验等功能。‘21世纪海上丝绸之路’战略进一步扩大了梅山汽车整车进口口岸的影响力。”

在梅山保税港区海关关口刷一下通行证卡,挡杆缓缓抬起,记者随即进入了“境内关外”区域。在这里进出货物相当于进口和出口,货物在这里都处于保税状态。走进中国外运长航的A号仓库,货架上整齐码放着一箱箱产自乌拉圭的CALCAR牌牛奶。梅山保税港区中外运国际物流有限公司办公室主任杜昊明说:“这批牛奶是要发往上海的,贸易公司选择了经梅山保税港区中转,成本更低,效率更高。海上丝绸之路战略给我们带来了新机遇,现在一半以上的箱量都是发往澳洲的超市货。”

在宁波国际海洋生态科技城管委会副主任林吉良的工作计划表上,密密麻麻写着各种工作安排,其中最重要的就是宁波国际海洋生态科技城的建设进展。他介绍说,“宁波打造国际海洋生态科技城,将是一场港、产、城、人的联动发展。”

从区位优势看,梅山地处海上丝绸之路与“长江经济带”的交汇处,紧邻亚太国际主航道要冲,是浙江对外开放的重要国际门户。借助有利的区位优势,梅山国际化的发展步伐迅猛。以康达医疗为载体的高端医疗器械国际合作产业园、国内首家产学研一体的玻璃钢船体研究院等为代表的一大批国际化大项目、大平台均已落地。

梅山又处于都市区海陆生态走廊,拥有优越的“山、海、滩、岛、湾”等资源,适宜规模化、基地化开发,具备建设海洋生态科技城的资源条件。梅山储备有宁波中心城“唯一留存”的滨海城市生活休闲岸线,是宁波新型城镇化推进和城市品质提升的重要载体。明显的资源组合优势为该区域打造现代化综合性生态新城提供了支撑。梅山将充分发挥港口资源和海洋产业优势,聚集港航服务、高端装备业、海洋新兴产业等优势领域,积极培育新技术、新产业、新模式、新业态,着力打造高端化现代产业体系。

宁波国际海洋生态科技城主导产业如何选择?梅山保税港区经济发展局局长黄荣程说,梅山将坚持高端化、服务化和生态化发展方向,重点聚焦在国际贸易物流、海洋金融服务、海洋智能装备、海洋生命健康、海洋科教文化、滨海生态旅游等六大产业集群上。通过加快发展六大主导产业群,梅山将加速构建现代服务业和海洋先进制造联动发展、双轮驱动的高端化现代产业体系,打造国家海洋经济发展新高地。

放眼世界,谁赢得海洋,谁就赢得未来。谁抢占了海洋经济发展的先机,谁就能占据未来发展的制高点。可以预见,梅山国际海洋生态科技城的建设将成为宁波海洋经济核心示范区建设和产业转型升级、培育竞争新优势的又一战略支点。

题图 梅山岛地处海上丝绸之路与“长江经济带”的交汇处,紧邻亚太国际主航道要冲,是浙江对外开放的重要国际门户。图为梅山港。

远洋“掘金”还得经历几重浪

本报记者 沈慧

我国远洋渔业生产能力不断攀升

以最能体现一个国家远洋渔业综合实力的公海渔业资源开发为例



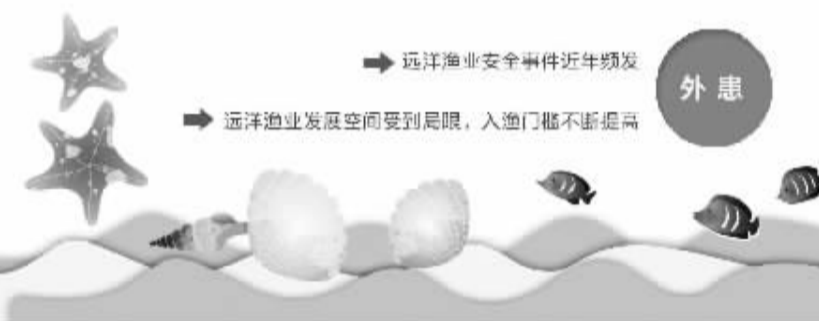
我国远洋渔业队伍不断扩大

截至2014年底,共有获得农业部远洋渔业企业资格的企业



我国远洋渔业仍面临很多挑战

- 国内对远洋渔业产品的消费习惯尚未形成
- 远洋渔业保障服务能力不足
- 远洋渔业从业人员短缺



但由于起步较晚,在一些方面与远洋渔业发达国家相比仍有一定差距。“在全球范围内,我国远洋渔业尚处于中等水平,进一步发展还面临一系列挑战。”黄宝善表示。

首先面临的突出问题就是国内对远洋渔业产品的市场消费能力不足。李明告诉记者,目前受消费习惯、价格及其他因素影响,远洋渔业的一些高档品种主要销往日本、美国、欧盟等地,国内对天然高端海产品的消费需求并不多。

不过,随着人们生活水平的提高,这一状况正在改变。“但是,目前仍有40%的远洋渔业产品销往国外,尤其是金枪鱼、深海鳕鱼等有80%至90%出口到日本。”黄宝善说,由于国内尚未形成消费金枪鱼、鳕鱼的氛围,相应的市场基本空白,有些国家便趁机压低产品价格或减少进口量。“他们知道金枪鱼在国内没有打开市场,主动权和定价权在

他们手中。”黄宝善有些无奈地摇摇头,“眼下国内远洋渔业还严重依赖国外市场,一旦出口目标国经济不景气,订单会大幅减少”。

远洋渔业保障配套服务能力也是绕不开的一道坎。“远洋渔业不是简单的造船、捕捞、销售,其背后是人才、船舶设备、运输(物流)、产品交易平台等综合实力的考量。”李明介绍,近些年我国远洋渔船装备水平明显提升,但一些关键设备的性能、使用寿命仍与国外有较大差距。

远洋渔业从业人员的短缺更令人担忧。远洋捕捞和近海渔业不同,渔船在大洋中作业,全靠船组(船长为首的船上管理团队)独立运行,操作不当,既有安全问题,也有捕捞效率问题;海陆配合不当,也会有上述风险。李明发现,目前我国远洋渔业从业人员,很多技术骨干都是当年从国有企业转到远洋

渔业的人员,缺少后续培养的年轻人,特别是近些年,人才断档现象非常明显。“有志于从事远洋渔业的人越来越少,甚至愿意做管理工作的人也越来越少。”他认为,如果不采取有效办法破解,远洋渔业将面临更加艰难的境地。

未来发展任重道远

除了“内忧”,还有“外患”。远洋渔业是高风险行业,随着远洋渔业从业企业的增多、船队规模的扩大、渔业船员的增加,远洋渔业安全事件近年来呈现上升趋势。据不完全统计,2014年先后发生13起远洋渔业安全生产事件,比2013年增长86%。

而远洋渔业发展空间日益受到限制也让专家们有些着急。近年来,国际管理日趋严格,对远洋渔业发展提出了更高的管理标准和要求,部分发达国家积极推进在公海建立海洋保护区;沿海渔业资源国更加重视其渔业资源的综合价值,竞相调整入渔政策,入渔门槛不断提高。

在黄宝善看来,当前全球新兴渔场占有格局正处于变动调整中,我国应增加远洋渔业探捕项目资金,到公海了解掌握重要海域的金枪鱼、竹荚鱼等主要远洋渔业资源状况和渔场分布情况,“摸清家底”以便远洋渔业企业派船、用网。在过洋渔业作业区则组织相应人员,统筹资金争取更多捕捞配额。

针对市场培育问题,多位专家建议摆脱过去卖“原条鱼”的局面,整合延长产业链条,从政策、资金、技术等方面加大支持力度,提升加工能力,让国内消费者认可金枪鱼等并知道如何烹制,逐渐做大国内市场,摆脱对国外市场的依赖。

值得注意的是,虽然眼下一些沿海国家的资源由于过度捕捞而局部衰退,“但海洋空间广阔,仍有大量渔业资源,特别是60米以上的海洋中上层鱼类,例如沙丁鱼等大量丰富资源有待开发利用”。中国农业发展集团有限公司董事长刘身利说。

以南极磷虾为例,据统计其资源蕴藏量达10亿多吨,科学合理的年度可捕获量为近亿吨,相当于全世界目前海洋水产品年度捕获量总和。“南极磷虾资源开发具有极大潜力,是远洋渔业发展新的增长点 and 战略方向。”《中国远洋渔业发展报告》认为,现在南极磷虾总体产量仍然不高,市场尚未形成,产业链条尚未建立。下一步,应加快南极磷虾捕捞船新建和改造速度,提高船舶生产能力和精深加工能力,加大国内外市场开发,完善产业链,促进南极磷虾项目的稳定发展。

此外,“要加快培育壮大现代化的远洋渔业企业,加快健全远洋渔业产业体系,促进远洋捕捞、加工、物流业的相互融合和一体化发展,构建远洋渔业全产业链和价值链,促进各环节的增值,培育和打造远洋渔业的知名品牌。”黄宝善表示。

中国专家首任国际标准化组织船舶与海洋技术委员会主席

加大船舶与海洋技术话语权

本报记者 韩 霖

组织船舶与海洋技术委员会成立于1947年,是当年成立的ISO组建的最早的技术委员会之一。该委员会负责船舶建造和营运过程中设计、建造、结构、舾装、设备、方法、技术以及海洋环境保护相关的国际标准化制修订工作,其标准适用于远洋船、内河船及国际海事组织(IMO)要求适用的其他海上结构物。

多年来,我国积极参与船舶与海洋技术领域的国际标准化工作,先后提出40余项国际标准提案,目前已发布19项国际标准。过去的20年里,ISO/TC8从20项标准发展到300项,成员国从4个扩展到近60个,成为联合国负责海事法规制定的专门机构国际海事组织认可的

合作伙伴。ISO/TC8已经成为了全球认可的海事和供应链安全标准的领军者,其标准更是覆盖了船舶和海洋技术领域全部内容。

据介绍,基于国际海事立法的船舶与海洋技术标准是各利益相关方关注的焦点,世界各国都在大力发展海洋经济,船舶工业与海洋工程的产品和服务标准化,将成为保证国与国之间互联互通、贸易往来的技术基础。有分析认为,李彦庆担任ISO/TC8主席是中国船舶与海洋技术不断提升的体现,而且还将加速推进我国船舶与海洋技术领域的国际合作,推动我国装备、中国技术和中国标准“走出去”。

李彦庆表示,经过多年发展,从造船完工量、承接订单量以及手持订单量上看,我国已经成为世界造船大国。然而,与世界造船强国相比,我国在船舶与海洋工程装备研发、设计、建造方面还存在一定差距,不少关键配套设备主要依赖进口,严重阻碍了我国船舶工业由大到强的转变。

“世界上有很多造船国家,但真正能够主导和推动国际船舶工业发展的只有少数几个。成为造船强国,就要具备主导全球船舶工业发展的影响力,拥有足够的的话语权。”李彦庆认为,成为造船强国,要以标准和规则形成牵引力,引领国际船舶工业发展方向。

50岁的渔民孙先利打了几十年鱼,他既体会过大海的慷慨——一网下去就能收获价值几十万元的水产品;也领略过大海的无情——眼下,在近海已很少能再打捞到对虾,捕捞到的鲷鱼、刀鱼等经济鱼类也大幅减少。老孙的遭遇很有代表性。

“近年来,我国近海渔业资源日益衰竭,最直接的表现是水产品质量越来越差,鱼也越来越难捕了。”辽宁省大连海洋渔业集团公司副总经理李明对记者慨叹。如今,率先向远洋渔业转型的辽渔集团很庆幸自己的选择,“如果当初没有果断投入远洋渔业项目,公司可能已经不复存在”。

远洋渔业迎新机

我国近海渔业资源不断衰竭,是不容忽视的残酷现实。山东近海渔业资源种类由上世纪70年代的400余种减少到目前的110余种,下降了72.5%,多数经济鱼类资源难以形成鱼汛。浙江渔场的渔业资源也面临危机,尤其是大黄鱼、乌贼已经基本衰竭……全国的情况亦不容乐观。《中国海洋发展报告2015》显示:“我国海洋捕捞强度超过了资源再生能力。受过度捕捞、海洋环境污染等因素影响,许多重要经济种类渔业资源量明显下降,个体变小,性成熟提前。”

曾经拥有近300艘近海捕捞渔船的辽渔集团敏锐地发现了这种变化。从1985年开始向远洋渔业转型,先从日本购入一艘专业渔船到毛里求斯钓捕鲷科鱼类,后又从德国购入一艘大型拖网渔船,到白令公海捕捞狭鳕鱼。“目前,辽宁远洋渔业公司陆续开辟了西非摩洛哥单船拖网捕捞、北太平洋鲑鱼、西南大西洋鲑鱼等项目,近海渔业已彻底放弃。”李明笑着告诉记者。

辽渔集团远洋渔业项目的发展正是我国远洋渔业扬帆起航的一个缩影。如今,随着国家政策持续发力,远洋渔业队伍日渐壮大。据统计,截至2014年底,获得农业部远洋渔业企业资格的企业164家,同比增加31家;经批准的作业渔船2460艘,其中新建投产渔船346艘。

远洋渔业规模也随之大幅跃升。以最能体现一个国家远洋渔业综合实力的公海渔业资源开发为例,统计显示,目前我国公海鱿鱼的船队规模和鱿鱼产量居世界第一,金枪鱼延绳钓船数和金枪鱼产量居世界前列,专业秋刀鱼船数和生产能力跨入世界先进行列。2014年,全国远洋渔业总产量和总产值则分别达203万吨和185亿元。

“30多年来,我国远洋船队总体规模和远洋渔业产量已经位居世界前列,装备水平明显提升,产业结构日趋优化,逐步从远洋渔业大国向强国迈进。”中国远洋渔业协会会长黄宝善说。

市场培育不足藏隐忧

我国远洋渔业虽然发展较快,

作为全球主要的船舶与海洋技术