

# 修复舟山渔场有赖于产业转型

海客谈 | 月湖

从11月8日召开的舟山市海洋水生生物增殖放流新闻发布会上传出消息,近3年来全市累计投入资金5000余万元,放流大黄鱼、曼氏无针乌贼、海蜇、三疣梭子蟹、黑鲷等苗种44余亿单位,使渔业资源得到了有效恢复。特别是,曾经濒临绝迹的曼氏无针乌贼以及大黄鱼等传统经济鱼类重新出现,使舟山渔场重现生机活力。

自1982年舟山海区首次开展渔业资源增殖放流活动以来,历经40年锲而不舍的增殖放流,以及实施多年的伏季休渔,科学性持续提升,法治化不断增强,有效促进了海洋生态保护和渔业资源恢复。但即使如此,鱼类繁衍难抵捕捞强度,渔汛不再、渔场外移的现实始终没能改变,修复舟山渔场的使命依然任重道远。

党的二十大报告指出,“人与自然生命共同体,无止境地向自然索取甚至破坏自然必然会遭到大自然的报复。我们坚持可持续发展,坚持节约优先、保护优先、自然恢复为主的方针,像保护眼睛一样保护自然和生态环境,坚定不移走生产发展、生活富裕、生态良好的文明发展道路,实现中华民族永续发展。”

修复舟山渔场,显然不能满足于珍稀鱼类重新露面,而应该在促进族群恢复的同时——

## 把捕捞船减下来

一边是增殖放流,一边是竭泽而渔,渔场修复难免事倍功半。对此,国家从2015年起就开始实施逐年减船计划,以安排减船转产补助为手段,逐年

压减海洋捕捞渔船总功率和船数,逐步降低捕捞强度,并积极引导捕捞渔民转产转业。历来靠海吃海的舟山,实施减船转产的艰巨性可想而知。但是,为了保住子孙饭碗,必须经历减船转产的眼前阵痛。

我市减船转产一直在有序推进,近年来渔区乡村产业兴起、休闲渔业发展,以及远洋渔业开拓,为渔民转产转业舒缓了压力。在今年9月的减船转产攻坚战中,岱山就有61艘渔船的船老大签署了渔船拆解协议,其中帆张网船56艘,共发放减船转产资金5158.83万元。据统计,在过去5年中,该县共减船311艘,上缴功率7.15万千瓦,下发补助金额6.96亿元。

事实上,眼下全市渔船总量仍然不少。但在捕捞作业人员中,外来渔工的比例却在逐年增加,本地年轻渔民后继乏人现象日益明显。这种情况,无疑为减船转业创造了顺势而为的有利条件,各级政府理应抓住机遇加大“赎买”渔船的力度。

当然,通过减船转产降低捕捞强度,虽然有利于涵养舟山渔场,但却会因此导致当下的渔获物减少,不但影响菜篮子供应,还难免殃及水产品加工业以及水产经营贸易。因此,为了平衡供需,稳定经济,必须在减船转业的同时——

## 把养殖业抓起来

相比于捕捞业,养殖似乎是舟山渔业的一块短板。就拿养蟹来说,阳澄湖养殖的大闸蟹可以热销全国,仅是一个“湖西人家”品牌年产量就可达300吨。相比之下,舟山拥有近比阳澄湖更加辽阔的适养海面,但养殖梭子蟹却

一直难成气候。

事实上,野生梭子蟹虽然年年成汛,但由于受台风、气温等各种因素影响,产量并不稳定。另外,长达3个月的野生梭子蟹禁捕期正值旅游旺季,夜排档上难觅蟹踪同样是件憾事。如能发展产业化养殖,岂不就能捕捞不足养殖补?在普陀西轩渔业科技岛的养殖场内,浙江海洋大学研究人员已成功育出反季节蟹梭子蟹,亩产在传统养殖模式的两倍左右。专家认为,通过完善技术,这种反季节梭子蟹,无论是规格还是品质都有望进一步提升,并且实现四季有蟹。

舟山拥有得天独厚的海上牧场,以及近水楼台先得月的海洋科研力量,在海水养殖品种上更有不少突破。但在产业结构上,重捕捞轻养殖现象始终未能扭转。而除了贻贝、对虾,百姓餐桌上也鲜见养殖海鲜。当然,这也说明做好减船之后的加法大有潜力。借鉴阳澄湖“公司+基地+农户”模式,养殖业不但有望形成渔区共富新空间,还能成为海岛旅游新风景。

眼下,悬山海洋牧场综合体项目已完成布网工程,99.8公顷的围栏海域接纳50万尾岱衢族大黄鱼安家落户。悬山海洋生态牧场是目前省内最大的围栏式智能化生态养殖基地,还同步推进大黄鱼加工厂建设,通过线上线下方式进行活、冰鲜销售。探索未有穷期,耕海牧渔美好前景值得憧憬。

而要寻求生态友好型海洋渔业高质量发展,还应在耕海牧渔的同时——

## 把附加值提上来

珍惜资源,涵养生态,除了观念引领更需科技助力。

在浙江丰宇海洋生物制品有限公司,自主研发的灌装生产线正在变废为宝。原本鱼粉加工原料里的鱼体废水,通过生物酶解技术,被制成了一瓶瓶散发着淡淡香味的酶解鱼溶浆。而在舟山市常青海洋食品有限公司蛋白肽生产车间里,原本每吨3000元左右的海鲜边角料,通过新的蛋白肽提取技术,加工后可制成每吨10万元的肽粉。

在普陀80多家规模以上水产品加工企业中,已有20家开始从事海洋生物肽生产,催生了海洋食品、海洋保健品、海洋生物药品等多个规模化加工群体。现在,已建立起全市首个以海洋肽为主题的国际性协同创新中心,以“生产、销售、研发”为一体的海洋肽全产业链逐渐形成,并进入了快速发展期。去年,普陀区海洋肽产品实现产值1亿元。

一条鱼,从头到尾里里外外都是宝。从传统水产品加工原料利用率不足40%,到“一条鱼”的价值开发率达到80%,海洋肽全产业链有效避免了环境污染和资源浪费,为普陀水产加工业带来了提质增效的巨变。同时,还促进了渔业从外延拓展向内涵深化的整体转型。

令人欣喜的是,做足“一条鱼”文章,日益成为普遍共识。最近,“虾皮之乡”蚂蚁岛就开始从传统的原料加工向中高端商品开发转型,研制出椒盐、藤椒、泡椒、孜然等多种口味的“即食虾皮”,进入高速公路嘉兴服务区后深受消费者欢迎。他们还乘势启动海蜇、海带、紫菜等舟山海鲜特色产品研发,致力打造“海岛下酒菜”品牌。毫无疑问,随着“一条鱼”附加值的拉升,渔区共富之路必将越走越宽。

# 消除常识的盲区

点滴录 | 小井

前段时间,市消防救援支队召开了一个高层建筑消防安全标准化管理工作现场会,通过学习推广试点单位可复制、可推广的经验做法,共同推进全市高层建筑消防安全标准化管理工作,拧紧高楼消防“安全阀”。消防人员在现场普及的一些“标准化”操作方法,让人听了深感“常识恐慌”。

逃生应该向上还是向下?应该房内固守还是寻求突围?应该如何穿过楼梯间……诸如此类的问题无不是事关高楼火灾逃生的基本常识,但又有几人能不靠蒙就完全答对?要知道,火场中做错任何一道选择题都有可能致命。从这个意义上说,常识关乎生命。

城市正在不断长高,舟山现有高层建筑1753栋,其中高层公共建筑257栋,高层住宅建筑1496栋。显而易见,推进高层建筑消防安全标准化管理,普及正确逃生常识,有利于最大程度地杜绝高楼火灾,并在“万一”中保全宝贵的生命。消防救援部门传授的“消防经”并不深奥,却击中很多人的常识误区,真是“不说不知道,说了吓一跳”。

这也说明,普及常识的重要性,并不因为人们文化水平的普遍提高而减弱。事实上,许多应知应会的生活常识因为高考不考、学校不教而被人忽略,久而久之也就成了盲区。比如,很多人节约用电仍然停留在随手关灯的水平,殊不知留在插座上的机顶盒、充电器会在不知不觉中待机耗电。懂了常识,节能才能取得真正的实效。

火灾逃生、现场急救……当越来越多的常识成为人人掌握的基本技能,我们的社会就会变得更加安全可靠。消除常识的盲区,既要“从娃娃抓起”,又要“从成人补起”,学校、家庭、社会理当各尽其职。时代在进步,常识也在刷新,各行各业都要向消防救援部门、红十字会那样,努力把各自领域的常识推广开来。



本报署名文章不代表本报立场 每个人都应有话筒,欢迎争鸣

# 破解充电难要靠供给侧给力

海客谈 | 周末

针对岛城新能源汽车不断增多的实际情况,供电部门开始发力。

国网舟山供电公司定海供电分公司以“整体加装”与“零星改造”相结合的模式,加快推进小区充电桩配套电网改造,已完成东林尚苑、阳光新境、上品君园等12个小区的充电桩“整体加装”改造,满足居民充电桩接电需求。

普陀供电分公司也加快充电桩配套设施建设的深度布局,争取将普陀区域打造成为舟山市新能源充电桩建设示范区。截至目前,已建设完成48座

快充站、462个充电桩,充电网络布局实现城区密集生活区、公共交通站点、重点企业事业单位和海岛乡镇全覆盖。

毫无疑问,随着充电桩遍布城乡、深入小区,充电难问题必将迎刃而解,从而在便利民众的同时有力推动绿色出行。

众所周知,推广电动汽车有利于节约化石能源、减少尾气排放,使汽车时代进入低碳模式。而在电动汽车越来越受人们青睐的当下,充电基础设施也变得越来越重要。有道是,兵马未动粮草先行。只有加快推进充电桩建设覆盖全域,有效破解充电难问题,才能为普及电动汽车创造良好的环境条件。

一段时间来,充电车位“鸠占鹊巢”现象引起人们普遍关注。燃油汽车占据充电车位确实是个问题,但反过来说,充电车位虚位以待也会造成资源浪费、加剧停车紧张。在燃油汽车、电动汽车共存的现实面前,一味强调“专位专用”难免顾此失彼,倡导车位共享才是王道。这就需要进一步优化充电供给侧,让更多车位具有充电功能,从而改变“充电靠抢”的紧张局面。

事实上,电网远比“油网”更发达,只要主动接轨新需求,积极普及充电桩,就完全可以实现充电比加油更方便。只不过万事开头难,在电动汽车方兴未艾的

当下,需要电力供给侧科学布局、快速应变,在面上普及的同时大力推进充电桩进单位、进小区、进家庭,让更多居民可以利用晚上时间为爱车“无感充电”,并享受谷电优惠。如此,公共充电车位自然就不再紧张,也就无所谓“鸠占鹊巢”。

破解“充电难”,关系到整座城市电力基础设施的重构。除了供电部门全力以赴的同时,还需要有关部门全力支持以及全社会共同配合。尤其是物业小区,更要敞开方便之门接纳充电桩入驻,为业主创造家门口充电的便利。可以相信,大家一起努力,暂时的“充电难”终将不再难。

文明健康 有你有我 公益广告

# 聚餐用公筷 餐具要消毒



舟山市自行设计作品