

## 市两会·融媒会客厅

# 九大产业链 如何强链补链延链

□记者 黄燕玲/文 陈永建/摄

去年底召开的市委八届五次全会提出实施“985”行动,为舟山高质量发展指明了努力方向,擘画了未来蓝图。

走上新起点,迈向新征程,九大现代海洋产业链乘势起航。

当前,产业链上下游发展空间还需拓展,与国际接轨空间有待探索,产业标准尚未统一,产业相关人才紧缺……

面对新形势、新任务,如何促改革、提能级?怎样实现强链、补链、延链?

6位市人大代表、市政协委员走进“市两会·融媒会客厅”,谈思路、亮举措。



戴琪达  
市政协委员  
华港国际船舶代理有限公司总经理



李家兴  
市政协委员  
浙江欣海船舶设计研究院股份有限公司董事长



赖新  
市政协委员  
浙江国际油气交易中心有限公司董事长



蒋涛  
市人大代表  
舟山市佳道国际货运代理有限公司总经理



黄进  
市人大代表  
舟山惠生海洋工程有限公司调试部经理



范国锋  
市人大代表  
西峰水产有限公司董事长

## 强链,夯实基础锐意进取

大力发展绿色石化和新材料、能源资源消费结算中心、船舶与海工装备、数字海洋、清洁能源及装备制造、“一条鱼”、海洋文旅、港航物流和海事服务、现代航空等,这是“构建九大现代海洋产业链”的题中之义,道出了未来舟山经济发展的主攻方向。

舟山海洋经济的发展引擎不断轰鸣,过去一年,九大产业链取得了良好成绩,为未来谋取更大发展夯实基础。

2023年,全市“一条鱼”全产业链产值突破千亿元,预计同比增长18.3%;远洋渔业全产业链总产出达410亿元,远洋水产品口岸卸货量达78.25万吨,再创新高。

冷库的“饱和”印证了舟山“一条鱼”产业链的兴旺。

“舟山目前大约有80万吨的水产品冷库储存能力,已经难以满足日益增长的远洋捕捞需求,一到旺季就容易

出现鱼货堆放难的问题。”范国锋说,西峰水产有限公司计划今年投入1亿元建造一座2万吨级冷库。

“一条鱼”游得快,船舶与海工装备这艘“船”也扬帆前行。

2023年,定海区、普陀区入选省级船舶与海工装备核心区,整条产业链进入新旧动能转换关键期。

黄进介绍,去年舟山惠生海洋工程有限公司开工实施了大型浮式天然气(F LNG)上部模块、陆地LNG液化模块、极地发电模块等高附加值海工装备项目,全年产值较2022年实现翻番。

过去这一年,舟山船舶工业总产值、新接订单数量均创新高。以中远、常石、鑫亚等船企为骨干的舟山船舶企业走上绿色智能建造路,大力提升高附加值、高性能船舶建造能力。

“锐意进取”是去年舟山油气贸易的一大关键词。我市加快建设能源资源

消费结算中心,引进年贸易额超百亿级油气贸易企业5家。目前,舟山已累计集聚油气贸易企业近1.3万家,油气贸易额累计超3万亿元,成为全国最活跃的油气产业发展高地和最大的油气贸易港。

当前,能源资源消费结算中心发展正处于能源资源及贸易企业快速集聚、贸易规模快速增长的窗口期,已初步打下良好的市场基础。

“去年,浙江国际油气交易中心与上海期货交易所深入开展期现合作,推动长三角期现一体化油气市场建设,丰富长三角一体化金融领域合作,有力助推浙江自贸试验区提升了油气资源配置能力和价格影响力。”赖新说。

随着“舟山品牌”“舟山价格”等影响力越来越大,九大产业链的发展脉络愈发明晰,“强链”的信心与动力也越来越足。

## 补链,着眼长远查漏补缺

围绕如何推动九大产业链“向两端延伸、向尖端布局、向高端攀升”的话题,做客的代表、委员谈道,产业链发展过程中急需破解一些“卡脖子”问题。

“去年鱿鱼进关量占全国的65%以上,是名副其实的中国鱿钓渔业‘第一市’。但是我们不能只看到成绩,而不去考虑远洋渔业的发展可持续性。”范国锋谈道,很多鱿鱼捕捞船是“各管各的”,没有统一的公司品牌,也没有统一的品质标准和品牌效应,因此市场上的原材料鱿鱼规格各异、品质参差,“这对整个产业链的发展而言,是一个不小的阻碍。”

范国锋还谈道,舟山是目前全国水产加工业中拥有欧盟注册企业最多的地市,但相较而言,拥有欧盟注册舟山鱿钓船企业数量却相形见绌。为此,他建议,“一条鱼”全产业链的发展,要从源头开始抓,可由相关部门牵头,设立统一的行业标准,并加强监管力度。

“舟山修造船能力很强,但是前端研发和后端配套能力相对较弱。”李家兴认为,舟山船舶与海工装备产业链存在“中间强、两头弱”的问题,“当前区域船舶修造产业集群发展尚显不足,头部大型船企、海工企业数量不多,导致上下游产业配套、供应链资源偏少,不利于形成合力,也增加了企业运行成本。”

代表、委员们谈道,未来三五年,舟山船舶与海洋装备工程该如何从前端延伸到后端?又该在哪个区域重点发力?政策又该如何推动?这些都需要政

府进一步思考并研究对策。

推动九大产业链发展,还须注重营商环境打造,打响国际影响力。

“就像‘要发展,先修路’一样,港航物流的速度也足以成为一个地区的经济指标。以中国香港为例,港航物流速度快、流动性强,区域经济发展就更为有力。”蒋涛说,舟山有天然的优势,随着“一岛一功能”的总体规划实施,舟山的港航物流产业链定将再上一个台阶。

“但是也应看到,目前这条产业链还有很多需要完善和提升的空间。比如政府与产业链企业的信息不对称,导致不少企业有需求却不知道找谁。”蒋涛建议,“相关政府部门的干部应主动监管、主动对接、主动赋能,让企业需要你的时候找得到你。”

“政府要致力于解决产业链各企业的急难愁盼。”戴琪达也表达了相同观点。

日常工作中,戴琪达收集整理来自货主方、码头方和船东方的一些反馈意见。例如遇到坏天气时,船固不能靠泊,但进口岸审批能不能正常进行?船只靠港装卸货时,能不能以更有针对性的港航天气预报为准,而不是以公众天气预报为准?能不能在码头船舶靠泊作业期间完成船对船的燃油加注服务?……

“这些看起来都是海事服务上的小事,却可以实实在在提升舟山海事服务形象。”戴琪达说,“随着强港建设的不断推进、海事服务的持续发力,舟山国际海事服务基地品牌将更加闪亮。”

## 延链,积极奋进大有可为

“发展海洋经济、建设海洋强省,舟山要当好主力军、守好主战场,推动海洋经济成为高质量发展新增长极。”黄进表示,“面对这一重要历史机遇,我们倍感振奋,要全力干出现代海洋城市建设的新气象、新面貌。”

代表、委员们纷纷谈道,九大现代海洋产业链发展,不仅要立足于现实,更应拼搏在未来。延链,要紧扣时代方向,要发挥自贸区先行先试的政策优势。

结合自身多年创业经验,李家兴认为,舟山船舶与海工装备产业的下一个风口将是船舶绿色生态技术发展。舟山具有独特的区位优势,岛屿众多,车客渡船是水上交通的主力,且航线固定、燃料充装方便,最适合应用替代燃料或者电池动力。

戴琪达建议,海事服务也要提前谋划。“宁波等地已经开始岸电设施的落地,舟山也应积极谋划。”她认为,应大力发展岸电基础设施,吸引更大的船只来舟山停靠,同时大力发展保税油供应、口岸事务等海事服务产业,走出一条特色发展之路。

“市场已经度过了快速发展阶段,进入了高质量发展阶段。”赖新谈道,目前舟山已是全国油气贸易集聚地,区域影响力较大,但是国际影响力有待进一步提升。“舟山要大胆闯大胆试,吸引更多优质贸易企业入驻舟山,不断推动贸易结算和税收落地。”

“舟山要围绕港口贸易、江海联运等庞大业务需求,支持大型船企、高端装备制造和高端设计院的招引,鼓励市内现有配套企业做大做强。”黄进说。

李家兴建议,引进船舶与海工装备领域的大型设计院时,应与本地设计院进行合作,既解决大型设计院落地时的“水土不服”,又能提升本地设计院的人才储备。

“舟山可以围绕九大现代海洋产业链,系统性、体系性成立一两个研究机构。深入开展产业链技术研发与创新、人才培养与引进、政策与法规研究等方面的工作,促进业内甚至跨行业的合作与交流,碰撞出更多思想火花,为政府和企业提供全方位、持续性的智力支持,推动九大产业链持续发展。”赖新说。