

8个活鲜码头有时只有1艘渔船在卸货,交易区空空荡荡,菜市场一级蟹每公斤180元左右——

舟山梭子蟹,“货少价高”的困局如何破?

□记者 陈逸麟

8月的第3个周末,涌入舟山的“吃蟹”大军再度冲上热搜。与此同时,“舟山梭子蟹贵”的话题也成为热搜。

8月17日,周六。普陀最大的农贸市场东河菜场,一级梭子蟹要价每公斤在180元左右,价格几乎与8月2日最为稀缺的头茬梭子蟹持平。

梭子蟹价格居高不下,经营户认为,最大的原因是货少。

从水产城梭子蟹销售量看,今年8月2日至12日,累计在11000吨左右,同比去年开捕前10天的16000多吨下降了30%左右。

抖音网友“YING英”8月16日发布的一条视频也进一步印证了量少的事实:舟山国际水产城交易区空空荡荡,配文“以往每日都是车水马龙,夜夜灯火通明,现在瞪大眼睛都等不到螃蟹。”

8月17日晚上6时,记者来到舟山国际水产城,8个活鲜码头只有1艘渔船在卸货,与往年人声鼎沸、货车排队的繁忙景象形成鲜明对比……

舟山梭子蟹,今年为何货少价高?是否已成定势?记者进行了走访调查。



不少舟山渔船“北上”,水产城近3年梭子蟹投售量逐年下降

梭子蟹是舟山渔场传统海产之一,但最近几年,舟山市民似乎已经形成一个共识,那就是舟山梭子蟹越来越少了。

从过去3年数据分析,8月份梭子蟹开捕季,水产城梭子蟹当月的销售量逐年降低:2021年5万吨左右、2022年3.7万吨左右、2023年3.1万吨左右;每年的8至10月份,3个月累计销售量分别是8.6万吨左右、5.2万吨左右、5.0万吨左右。

销售量一年比一年少,是因为产量少吗?

舟山国际水产城商会秘书长胡安国却并不这么认为:“今年第一风蟹品质非常不错,以此来看,整个东海梭子蟹的产量应该不低。只是现在一些渔船和商户都到外地去做生意了,货源都分散了。”

胡安国的说法,在位海水产总经理俞位海的身上得到了印证。身为舟山国际水产城海鲜商会会长,螃蟹季是他最忙的时候,但他却并不在舟山。8月8日,记者致电俞位海时,他坦言:“我不在舟山,在江苏。”

这已是俞位海连续第7年,在最繁忙的梭子蟹交易季,跑去了江苏。

2017年,俞位海前往江苏省南通市启东市吕四渔港考察洽谈。随后每年八九月份捕蟹旺季,他都跑到了吕四渔港,还季节性租下了2个码头。

近年来,吕四渔港不断发展。近日,梭子蟹日到港交易量稳定在150吨以上,并且在持续上升。

2012年,总投资100亿元的吕四渔港扩建工程(新渔港)被列入省和国家“十二五”渔港建设规划。2019年新渔港建成启用。

公开数据显示:吕四渔港陆域面积164万平方

米,码头岸线7637米,拥有渔船泊位150个,可停泊渔船2300艘。而舟山国际水产城目前占地30万平方米,渔港岸线1200米,500吨级以上浮动泊位13个。

“目前,岱山高亭等地的蟹笼船、衢山的流网船,以及来自福建等地的大批捕蟹渔民和商户,都在吕四渔港租赁厂房、码头开展贸易。”在俞位海看来,这其中,有地理区位、交易收入等多重原因的考量。

近年来,东海梭子蟹捕捞的作业区越来越北,从作业区开到吕四渔港需要五六个小时,而到沈家门渔港则需要十几个小时。近一倍的运输时间差,带来梭子蟹鲜度和成活率的明显差距。

吕四港渔与上海市场、北方市场的运输距离更短,活鲜梭子蟹能更快抵达大城市的餐桌,卖出更高的价格,这背后巨大的经济利益,让不少渔民纷纷北上。

舟山国际水产城的竞争对手并不只有吕四渔港一个。如今,盐城市射阳县、连云港海头镇也都是渔民选择卸货交易地之一。

海底废弃渔具增多,舟山籍渔船梭子蟹捕捞量逐年下降

越来越多的渔船选择北上卸货的同时,目前仍留守舟山国际水产城的,更多是舟山本土的部分流刺网捕蟹渔船。

流刺网捕蟹,在舟山起码已有40年以上的历史。流刺网捕捞的梭子蟹肉鲜味美,其中又以朱家尖月岙流网蟹为佳,被称为“蟹中爱马仕”。

然而,来自市海洋经济发展局统计数据显示,过去3年,舟山籍渔船梭子蟹的捕捞量同样逐年下降,2021年10.47万吨、2022年8.93万吨、2023年7.58万吨。

永久水产总经理阿周(化名)做流网蟹生意已有多多年,这2年的行情让他格外担忧。“一般流网蟹能从每年8月份做到10月份,去年螃蟹不多,生意只好好了半个月,今年才做了一星期螃蟹就不多了。”阿周无奈地说,现在店里每天螃蟹到货只在五六百筐,往年最起码1000筐。

“今年确实没有产量,一个原因是水母太多了,大面积地漂在海上,网都放不下去。”月岙流网捕蟹船老大滕达说。

说起舟山梭子蟹产量减少的原因,舟山市水产流通与加工协会负责人程国芳认为,今年长江中上游出现多次洪涝灾害,长江入海口淡水比例增加,可能也影响了梭子蟹生长分布,进而影响产量。

多位老渔民在采访中都表示,梭子蟹越来越“难捕”,部分原因还可能来自海面之下。

捕捞梭子蟹的流刺网船使用的是专用单层刺网。作业时,渔民们一次可能要投放数千顶网具,它们可能会因潮汐带动、海底障碍物等原因而引起相互钩挂缠绕,日积月累留在海底,海洋生物一碰到就被粘住无法摆脱,直到死亡,在海底形成了一片片海洋荒漠。

“流刺网的网衣大都是一次性的,一顶大概20元。”阿周告诉记者,因成本不高,部分渔民收网时发现网上值钱的渔获不多,可能会直接选择弃网。

舟山绿色海洋促进中心长期跟踪调研海底废弃渔具的情况,2022年时曾进行过一次水下实地调研。该中心提供了一组参考数据:一次性渔具弃置率在4%~6%,按中位数5%计算,2022年舟山渔场新增弃置的一次性蟹流刺网总量不会少于1.86万吨。据此计算,在作业水域,每年每平方公里新增约0.53吨弃置渔具,给船只航行和捕捞作业带来巨大威胁。

“一网下去,捞起来的都是废渔网、废蟹笼,这种情况现在越来越常见,我们流网的营生快要转行了。”滕达告诉记者。

月岙所在的朱家尖莲花村党总支书记余舟军说:“月岙原有100多艘流刺网渔船,这几年蟹产量低,赚不到钱,陆续有渔民卖船转业,现在只剩80多艘了。”

“蟹经济”如何见底回升,舟山“海鲜渔都”的招牌不能丢

渔业是舟山的传统支柱产业。据统计,目前舟山仍有近20万渔业人口。仅舟山国际水产城周边,渔业带动了规模庞大的制造业、服务业、旅游业,解决了众多人口的就业。今年8月1日以来,连续几周冲上热搜的“吃蟹大军涌入舟山”就是最好的印证。

“坐拥得天独厚的渔场、渔港,舟山没有理由让出国内水产交易的龙头地位,更不能丢掉‘海鲜渔都’的招牌。”程国芳表示。

今年量少价高的梭子蟹,让商贩显得无奈 摄影 记者 张磊



2019年,舟山国际水产城码头,一筐筐螃蟹等待买家光顾 资料图

今年7月,总投资15亿元的舟山国际水产城冷链物流园区正式启动建设。项目建设计划分为两期推进,一期核心建设内容为冷链中央仓、冷链服务中心及其相关配套设施,二期工程计划在2026年开工,将着重打造水产品综合交易中心、海鲜新零售中心、数字化码头等。

这个基建项目被舟山国际水产城视为突破发展瓶颈、完善功能结构的关键一步。“该项目建成后将极大改变当前水产城面临的冷链物流及仓储设施缺乏的最大短板,缓解发展空间、岸线码头和作业场地不足及交通不畅等发展短板问题。”程国芳说。

“渔民和水产老板都是务实的,哪里赚得多就去哪里。要吸引他们来舟山,需要拿出一些更实际的举措,比如降低税费和交易的成本。”俞位海拿收费方式举例:一艘渔船到舟山国际水产城卸货交易,收购梭子蟹的商户需要支付30元一车的场内三轮车运输费,大型运输货车离开水产城时,还需根据载货量缴纳交易服务费,目前价格在每辆车70~110元不等。其中各个环节的费用,还有很大的商榷空间。

程国芳分析,面对“步步紧逼”的外地港口,舟山应转守为攻,更加积极主动地出台举措优化营商环境。“比如现在在市里面对远洋渔船出台了自捕鱼回运补贴等一系列政策,是否可以在国内渔船上也进行尝试,提高渔民来舟卸货的积极性?”

2023年发布的《舟山市打造“一条鱼”全产业链3年攻坚行动方案(2023~2025)》中也关注到了梭子蟹捕捞交易的现状,其中提到:要打造新型“一条鱼”商贸体系,做大做强舟山国际水产城,打造全景式水产智慧供应链综合体;要推动近海捕捞转型升级,重点开展蟹笼渔船机器换人、渔获智能分拣和渔船生产“可管、可联、可视”全链条管控建设。而岱山县也正投资8亿元建设蟹文化综合产业园,想吸引大批在外的岱山捕蟹渔民回家。

从更广的维度来看,恢复渔业资源,重振东海鱼仓,再现舟山渔场的区位优势,才是舟山的核心竞争力所在。

“目前,随着社会公众对海洋环保的重视,治理海底弃置渔具的时机正在日趋成熟。”舟山绿色海洋促进中心负责人认为,可以通过市场化手段推动海底存量弃置渔具清理,逐步消除“海洋荒漠”;建立渔具标识与可追溯系统,逐步淘汰一次性单层蟹流刺网渔具;同时配合我市持续推进的海洋牧场建设、增殖放流等工作,通过长期努力,逐步恢复舟山渔场。



曾经人声鼎沸的舟山国际水产城梭子蟹分拣大厅 资料图