

宁波打造“全国顶级”南极磷虾船

10月的宁波象山鹤浦港,秋高气爽。一艘1.59万吨载重的南极磷虾船,静静地泊在港湾里,做最后的准备。按计划,它将于10月下旬首次启航,目的地是南极。

这艘南极磷虾船叫“甬利”号,是国内自主研发设计,浙江省首艘南极磷虾捕捞加工船。该船由鹤浦镇船厂承建,本土远洋渔业公司投资6亿元打造。

近日,记者来到鹤浦镇,“甬利”号停泊在港区锚地,从鹤浦码头坐渡轮10分钟便能抵达。通过扶梯,记者跟着船员登上了船。船体总长近140米,宽24米,站在甲板上可见作业区大型机器设备林立。船上主要分为捕捞区、加工仓储区、生活区、办公区、驾驶舱等。

“甬利”号是专业捕捞加工南极磷虾的渔船,它的作业方式全面自动化,采用先进的连续泵吸捕捞系统,当磷虾入网后,可以将水深200米以下的磷虾通过与网相连的吸虾管,自动吸到船上加工区。

记者进入船舱内部的加工区看

到,偌大的空间布满流水线。“这是智能化生产流水线,能自动将虾输送到各个工位处理,随后将加工完的产品自动输送到冷库进行储存。”该船所属的宁波欧亚远洋渔业有限公司董事长助理龚全斌说,船工在加工区对磷虾进行分拣,去掉杂鱼。捕捞上来的磷虾分别进入剥壳、磨粉、煮制等加工工序,加工成不同的品类产品。

“普通的渔船只有捕捞功能,而‘甬利’号具备强大的加工能力,可实现‘捕捞+加工+储运’一体化作业,日加工能力800吨,年捕捞量10万吨。”龚全斌说。

今年10月下旬,“甬利”号将载着136名船员,从鹤浦港起航,预计航程一个半月,抵达南极。到达南极后,“甬利”号5年内不会返航,船员可在每年休渔时间乘坐飞机回国。“因为路途遥远,返航成本太高,船只返航一趟成本就达数千万元,而船员也同样如此,一般两年才会回一次家。”“甬利”号船长刘文华说。

据《宁波晚报》

从太湖之滨到塔河之畔 湖蟹西迁“游”出新故事



近日,浙江湖州的湖蟹养殖专家收到了一份跨越千里的“捷报”:在新疆生产建设兵团第一师阿拉尔市三团甘泉镇的标准化养殖基地里,一只只通体雪白的螃蟹出水,天山白玉蟹在新疆正式实现规模化量产、外销。

塔克拉玛干沙漠里也能养螃蟹?近年来,新疆养殖湖鲜、海鲜成为热点话题。其背后,是东西协作长久以来的深耕实践。

“从前新疆从来没有养殖过白玉蟹,如今通过苗种培育、规范化养殖,白玉蟹已经成了新疆的特种水产,周边农户也有了致富新路子。”来自湖州的阿拉尔市纵横疆湖农业科技开发有限公司负责人王佳说。

从太湖之滨到塔里木河畔,依托湖州援疆力量,这一优质水产构建起从品种驯化、苗种繁育到产销出口、人才培育、公益助农的全链条布局。

阿拉尔市地处天山南麓、塔克拉玛干沙漠边缘。当地水体温度偏低、昼夜温差大,水质优良、矿物质含量高。特殊环境下,这里养殖的螃蟹个头大、肉质鲜甜;充足光照还让蟹壳薄脆,食用口感更佳。

2024年,一批湖州白玉蟹蟹苗跨越千山万水“落户”新疆,拉开“湖

鲜疆养”的序幕,也探索出湖州援疆工作新模式。

经过两年试养,天山白玉蟹终于在2026年迎来规模化丰收。“今年白玉蟹养殖效益可观,亩产可达120公斤,市场行情也很好,合作社成员人均收益约30万元,我们对白玉蟹产业充满信心。”阿拉尔市开创棉业农民专业合作社蟹农朱永强说,目前基地二期项目正在建设,项目投产后,他将继续扩大养殖规模。

王佳介绍,在白玉蟹销售方面,公司采取“提供苗种、提供饲料、包销产品”的模式,带动周边三团农户合作养殖,产品销往全国各地及中亚、中欧市场。目前,该公司已经与哈萨克斯坦、乌兹别克斯坦、土耳其客户签约,预计50%的产品将出口国外。

与此同时,该项目今年首次在新疆本地开展白玉蟹蟹苗培育。此举能够有效降低蟹苗运输带来的损耗率与死亡率,压缩养殖成本,为更多养殖户参与白玉蟹养殖创造条件。

“有了本地蟹苗,未来全疆养殖户都能养殖天山白玉蟹。规模化养殖体系成形后,我们希望带动更多周边农户加入‘湖鲜疆养’项目,拓宽增收致富渠道。”王佳说。

据中国新闻网

新建义乌站站房启用 浙江第二大高铁枢纽站来了



“世界超市”义乌迎来崭新的“义乌之门”。近日,经过3年10个月改扩建,新建义乌站站房正式启用,该站候车区域整体从综合交通枢纽大楼搬迁至新站房。改造后的义乌高架站房是全国县级市规模最大的高铁枢纽站,也是浙江省仅次于铁路杭州东站的第二大高铁枢纽站。

记者了解到,既有义乌站站房于2006年投入使用。2022年11月,义乌站改扩建项目开工建设,拆除既有义乌站站房、进站天桥和部分站台雨棚,新建站房,对站场规模进行适度扩容。在新站房设计上,南侧站房与站前交通综合体衔接,共同构成“义乌之门”整体造型。该造型似20世纪80年代初期的义乌货郎担,寓意传承和弘扬“鸡毛换糖”“买卖全球”“世界货地”的商业文明。

在改造过程中,由于义乌站是全国首例在持续运营

线路上方实施建设的站房项目,施工期间客运业务和正线行车均不中断,且客流保持高位运行,施工难度极大。“建设团队创新采用‘分场分区、分段倒换’方案,沪昆普速场与沪昆高速场分场停办客运、轮转换改,确保车站客运功能和正线行车始终不受影响,并在最短行车间隙仅4分钟的严苛条件下,完成钢梁吊装、结构浇筑、线路改造等关键工序。”上铁集团杭州铁路枢纽工程建设指挥部义乌指挥部副指挥长钱华介绍。

目前,义乌现有常驻外籍客商近4万人,日均约千名外籍旅客在义乌站进出。相关负责人表示,新建义乌站站房建成启用,将成为服务全城、辐射浙中的“城市客厅”,有效破解既有车站客运组织瓶颈,进一步满足义乌快速增长的客流需求,极大便利人民群众出行。

据浙江在线

超长蛋挞“退烧” 有门店日销量从数百根降至二三十根

近日,社交平台上不少烘焙商家发布消息,网红“超长蛋挞”即将下架。这款此前引爆打卡热潮的单品,销量大幅下滑,网红美食“一阵风”的特点再次显现。记者走访杭州几家门店发现,曾经引发排队购买的超长蛋挞,热度已明显回落,部分店内销量较高峰期大幅下降。

在一家售卖超长蛋挞的门店,店员表示,产品刚推出时销量较高,一天能卖出几百根,但目前一天仅能卖出二三十根,“没有刚开始卖得那么火”。

另一家门店店员也称,现在购买超长蛋挞的人不多,目前一天大约卖出三四十根,高峰期一天能卖两百多根,“那时候排队,人家排一个小时也要买”。该店员认为,超长蛋挞属于阶段性热门产品,热度过去后下架并不意外。

消费者反馈显示,超长

蛋挞初期走红更多源于新奇感和社交传播。褚女士认为,蛋挞本身是常见食品,超长蛋挞只是换了一种呈现形式,消费者最初愿意尝试,主要是对新形式感兴趣;新鲜感消退后,销量下降属于正常现象。

也有消费者表示,超长蛋挞的复购意愿不高。市民王女士称,自己只购买过一次,之后没有再买,原因是产品偏腻,一个人难以吃完。

市民王先生则从健康角度分析,认为当前饮食消费更趋向清淡、健康,而超长蛋挞属于高糖、高脂食品,未必符合部分消费者的日常购买需求。

目前,超长蛋挞并未完全退出市场,但已从“排队打卡”回归普通点心范畴。未来,此类产品能否留存,仍取决于口味优化、分量调整和消费者真实需求。

据浙江在线