

舟山群众渔业渔轮生产的现状及其发展前景

商 全 发

(浙江舟山市水产局)

随着近海渔业资源的衰退,群众渔业发展外海渔业势在必行,而在向外海推进中,钢质渔轮无疑是一种有效的生产工具。群众渔业经营渔轮生产历史不长,在舟山还只有3—4年的时间,而且规模也不大,但它是关系到群众渔业外海生产的发展和海洋渔业振兴的一件大事,已引起渔业界有关人士的极大关注。舟山群众渔业渔轮生产的情况究竟如何?现就舟山市群众渔业渔轮生产发展的实践,对此作一简述。

一、发展概况

舟山市群众渔业渔轮的生产,最早是从1983年开始的,当时定海县水产公司捕捞队组建渔业公司,租用了部队一对600马力的旧渔轮,1984年又从上海渔业公司购进了两对250马力的旧渔轮。1985年开始,先后有嵊泗、岱山水产公司捕捞队、秀山乡、六横、虾峙区成立了渔业公司,从天津、上海、舟渔等国营渔业公司和部队购进旧渔轮,经过大修和特检后独营或合营进行外海生产,到

1987年止,全市群众渔业共有旧渔轮14对,分属5家渔业公司,其中秀山渔业公司4对,岱山渔业公司2对,六横渔业公司3对,虾峙渔业公司2对,嵊泗渔业公司3对。实际投产11对,共产鱼11367.94吨比1986年增加81.71%,平均每对渔轮产鱼1033.5吨,占全市群众渔业捕捞产量的3%,产值达760万元,平均每对渔轮产值69万元,其中岱山县渔业公司2对渔轮平均产值达80.7万元,盈利12.5万元,取得了较大的经济效益。目前,根据国家有关规定,逐步淘汰旧渔轮,全市群众渔业旧渔轮还剩有9对,新增了270马力小渔轮4对,改造后小渔轮2对,这些渔轮都已陆续投入了外海生产。

二、生产效益

舟山市群众渔业渔轮生产,虽然发展只有3—4年,规模并不大,但其效益还是比较明显的,发展前景也是广阔的。

从渔轮生产的经济效益来看,前两年由于刚开始经营,渔场不熟悉,技术不熟练,再加上后方设施不配套,经济效益不够理想,除秀山、虾峙等公司略有盈余外,其余几家公司都有不同程度的亏损。到了1987年,群众渔业渔轮生产均有盈余,其中岱山渔业公司2对渔轮,产量1990.3吨,产值达161.4万元,盈利25万元。秀山渔业公司投产3对渔轮,平均每对捕捞盈利3.5万元;六横渔业公司3对(其中1对于该年9月卖出)捕捞盈利6万元。如果把冷库加工的利润返回给生产渔轮,那么1987年渔轮生产的经济效益更为显著。

从群众渔轮作业海区来看,主要是在江外、舟外、温台外海以及对马、钓鱼岛等渔场,同机帆船作业的传统渔场相比,向外推

[2] 张寿山,1983,从世界海洋渔业的发展特点

探讨发展我国海洋渔业的途径,海洋渔业,5,7—10。

[3] 粮农组织渔业资源与环境处海洋资源科,粮

农组织通报,4,16,710。

[4] Robinson M.A Prospects for world fisheries to 2000, FAO Fish Circ, 1982, 1, 109, 722。

进了一大步。从捕捞对象来看,主要是马面鱼,占全部渔获80%左右,如六横渔业公司1987年渔轮总产量3070.7吨,其中马面鱼达2804吨,约占91.3%;秀山渔业公司马面鱼产量占79.2%。因此,在捕捞品种上就改变了近海机帆船作业那种以带鱼为主的渔获结构,从而减轻了对近海主要经济鱼类的捕捞强度。

从渔轮生产社会效益来看也是比较明显的。首先为本地冷库和加工厂提供了大量的原料鱼,促进了这些企业经济效益的提高。其次,解决了渔村大批妇女劳动力求业门路,提高了整个渔区的国民收入。如全市5家群众渔业公司,去年雇用了近1000名妇女劳动力,加工马面鱼,年支付工资达75万余元。

三、存在问题

目前,我市群众渔业公司渔轮,大多是60年代初建造或从国营公司退下来的250—350马力旧渔轮,一则渔轮船龄长,机器老化,耗油大,再加上后方设施配套差,故经济效益受到了很大的限制。而且渔轮生产投资大,风险多,因此,目前面临的困难和问题也是极为严峻的,主要如下所述。

1. 柴油问题

目前5家渔业公司渔轮生产用油大多是高价柴油,平价油供应很少,而且没有正式供应计划,讨一点用一点。在全年油耗数量中,高价油约占65—95%,一对250马力渔轮,一般一年约耗油300吨,油耗成本达20多万元,而国营公司由于使用平价柴油,只需近10万元,仅油耗费用这一项,群众渔轮就多支出10多万元。如岱山渔业公司和秀山渔业公司6对渔轮,在1987年马面鱼生产中,实耗柴油701吨,其中高价柴油671吨,占95.7%,平议差价达30万元,相当于马面鱼生产所创的全部利润。

2. 资金不足

目前各群众渔业公司旧渔轮的买价再加上修理费,每对约需40—60万元,买一对新渔轮则需100万元以上,加上其它后方配套设施的投资和流动资金大约要几百万元。这些资金大多靠银行贷款,又由于渔轮生产资金周转周期长,而银行贷款周期短、利息高,各渔业公司不但觉得“利息”付不起,而且短期内也难以偿还。因此,有些公司很想发展几对渔轮,使之形成一定规模,但心有余而力不足。

3. 渔需物资供应困难

我市群众渔业公司所需物资,还尚未列入物资供应部门的采办计划内,因此,这些物资不是无供应,就是不合格,目前大多数靠国营渔业公司帮助解决。

4. 通讯落后,信息不灵

许多公司自己无岸台,不能及时联系、沟通信息,船用电台功率偏小,多数是50瓦,不适宜远距离通讯。由于目前各公司规模不大,单靠本公司的几对船提供渔情信息,对掌握渔场有一定困难。

四、几点建议

几年的生产实践表明,渔轮生产是群众渔业发展的必然趋势,有其发展的潜力和广阔前景,但群众渔业渔轮生产要有一个较大发展,尚需各级领导的进一步重视和各方面的大力支持。根据当前群众渔业渔轮生产单位的意见,本文提出几点建议。

1. 巩固、发展现有的群众渔轮,并逐步扩大其规模

实践表明,渔轮生产需要一定规模,一个单位至少3—5对,否则其经济效益要受到很大影响。因为渔轮吨位、马力较大,需要有停泊的码头、冷库、航修等后方配套设施,如果渔轮少,齐全的后方配套设施的作用就得不到充分发挥,效益就不大,目前,舟山市许多公司经济效益不高的主要原因也在于此。因此,要稳定发展生产渔轮,使之

达到一定的规模。

2. 加强渔轮生产后方设施配套建设

目前舟山市群众渔业公司有13家,其中已在经营渔轮生产的有6家,1988年扩大到9家,这些公司大多有后方冷库、码头、加工厂等后方设施,但配套还不全,需要进一步重视和加强,使之成为卸货、加工、补给、航修等设施一体化和一条龙,不断提高渔轮生产的效率和企业的经济效益。

3. 加强外海资源的开发和探索

群众渔轮生产的目的,主要是打出去利用外海资源,减轻对近海鱼类资源的压力。从目前资源状况来看,应狠抓马面鱼生产,同时积极开发上层鱼资源。

4. 组织统一电讯网络,发展横向协作

目前舟山市群众渔业拥有渔轮15对,相当于一个中小型国营渔业公司规模,但由于分属6家渔业公司,力量相对削弱,往往为了寻找马面鱼中心渔场,窜来跑去地追踪国营公司渔轮,同时后方人员也通过种种渠道,打听国营渔轮的动态,既浪费了人力、物力、财力,也不利于生产和安全,应该建立无线电

通讯总台,与生产渔轮定时联系、互通信息。

5. 加强技术培训,提高渔轮船员的素质

由于群众渔业渔轮生产刚刚起步,马面鱼等生产经验不多,技术不高,目前许多公司还是聘请一些国营渔轮退休下来的老船员当职务船员,这对今后进一步扩大渔轮生产是不利的,急需学习和提高渔轮生产技术,应在渔轮生产淡季及保养维修期间举办几期培训班,聘请高产渔轮船长讲课,以培养一批能胜任外海生产的年青技术骨干,同时还需加强技术交流共同磋商技艺,提高捕捞技术水平。

6. 加强对群众渔业渔轮的管理、指导、服务,并实行一系列的优惠政策

如贷款放宽,降低利息;免征渔轮建造产品税,以降低造价;柴油计划供应,实行平议价结合;渔需物资按计划渠道采用供应;以及渔轮去对马渔场生产和避风等问题,积极鼓励和扶持群众渔业向外海发展。

本文承蒙舟山市水产局副局长孙人永工程师审阅,特此感谢。

(上接第55页)

是中原、西北地区最便捷、经济、可信赖、有前途的进出口海港。如果以郑州为西部的起点。西北进出物资,分别比经由上海、青岛进出路程可近434公里和487公里,每吨货物可节省5—8元。据调查预测,到1990年,陇海、兰新沿线各省区通过连云港进出的物资总量将达2800万吨,运费即可节省1.4亿至2.24亿元。这一地区资源十分丰富,已探明的矿藏有近百种,其中有近50种的矿藏储量居全国之首,这一带是我国重要的原材料和能源基地。这里有4个商品粮基地,棉花产量占全国40%,农牧业资源和旅游业资源也相当丰富。现在陇兰经济带已由研讨、咨询、运筹、决策转向联合开发和发展外向型经济的新阶段。腹地经济的发展,特别是对外贸

易的发展,迫切要求连云港有更快的发展,以便更好地服务于内地。近几年来通过会议、内联和协商,内地的甘肃、陕西、河南等省都集资到连云港建码头,同时还建立办事处和仓储等设备。所以,腹地的发展也成了连云港发展的依托和后盾。

更值得注意的是,当1990年新疆乌鲁木齐至中苏边界阿拉山口的北疆铁路接通后,一个东以连云港、西以荷兰鹿特丹港为桥头堡的横贯欧亚大陆的大陆桥将要形成,据有关经济学家分析,运用这条铁路组织国际联运,东北亚一带的货物运抵西欧,比之绕道印度洋的海运,运输时间可节省一半,运费可节省20%。到那时,连云港必将会成为国际著名的海陆联运的大港。