

踔厉奋发 笃行不怠

——临海市港航口岸和渔业管理局2022年工作纪实

台传媒记者柯 璐文 临海市港航口岸和渔业管理局供图

时序更替,华章日新。挥别了充满挑战、不同寻常的2022年,临海市港航口岸和渔业管理局跨入满载发展机遇和蓬勃希望的2023年。

回眸2022年,临海市港航口岸和渔业管理局在各级党委、政府的正确领导下,优化提升服务,全面扩大开放,保障安全生产,港口航运产业加速发展,口岸扩大开放持续推进,渔业绿色发展显现成效。

对于未来,临海市港航口岸和渔业管理局充满希望:湾区建设如火如荼,港口航运发展带来巨大机遇,渔业产品美誉度和品牌影响力越来越强,渔业高质量发展进程加快……种种期盼,正一步步成为现实。



优化营商环境 港产城一体化协同发展

港口是临海对外开放的“桥头堡”,航运业更是该市经济社会发展的基础。过去一年,义新欧班列“台州号”组货在头门港首发,头门港——宁波舟山港内支线成功首航,港航发展稳进提质。

“然而,省内外多个航运业发达城市利用政策优势,曾多次来到临海进行招引,致使部分航运企业已出现运力外流现象。”临海市港航事业发展中心主任王朝省认为,要充分优化并利用航运等相关配套政策,提升港航管理部门的综合服务能力,在扶持现有运力的同时,吸引更多航运企业落户和在临海籍船舶回流。

去年年底,台州市力度最大、涉及项目最多的航运业扶持政策——《临海市人民政府关于支持航运业高质量发展的若干意见》发布。该《意见》包括支持航运企业落户、支持新增船舶运力、支持扩大运输生产、强化要素保障、加强海洋人才激励等五个方面,明确将单船奖励最高金额从原先的100万元提升至400万元。

《意见》的出台显然给了航运企业信心。据前期走访摸排,临海全市航运企业、船东及社会资金继续发展(落户)的意愿回升。同时,去年新增落户企业2家。

航运企业在临港纷纷生根发芽,自然需要发达的临港产业来“串珠成链”。“头门港区规划可建泊位的深水岸线较多,发展空间也大,优势明显。”王朝省说,日前头门港区三期工程以及台州湾新材料产业园项目码头工程均加快上马。

时钟倒拨回去年8月,位于临海市的浙江协海集团有限公司通过国内物流企业评估最高标准认证,成为台州市首家成功获评国家“5A”级认证的物流企业。

以此为契机,临海市港航口岸和渔业管理局开始规划航运业一体化协同发展格局——打造协海国际航运大厦工程项目,以龙头企业带动,以现代信息技术为支撑,形成集聚式、智能化的航运“新模式”。

资源的整合,随之而来的将是业务拓展力度和速度不断加大。“这并不是简单地做加法,航运业一体化将带来乘法效应。”王朝省表示,当前,临海市已启动协海国际航运大厦工程项目前期工作,这是该市港产城融合发展的重要配套设施。建成后,将招引原先分散的航运企业入驻办公,依托协海集团,实现航线、运力、客户等资源统一调配,为头门港区带来更多业务增量,进一步巩固其作为台州港



紫菜养殖



沙蚕养殖



执法人员检查港口航运企业

坚持从严执法 落实安全管理常态化

去年8月10日深夜,临海渔政开展海上巡航执法检查过程中,在雀儿岙海域发现一艘渔船正处于航行状态,且海面上有电筒光闪烁,疑似非法捕捞。

执法人员第一时间靠帮,对其进行登船检查,只见船员慌忙将渔获物往海里倾倒,执法人员当场拦截。经查,船上3箱渔获物均为本次非法捕捞所得,且该船证书核载作业类型为刺网,实际却从事张网作业,随船携带的网具最小网目尺寸也小于国家规定。船上11名当事人涉嫌禁渔期非法捕捞,全部移送给海警部门进行刑事立案。

“知道伏季休渔期禁捕,想着夜深人静捕鱼应该没人管,怀着侥幸心理,没想到还是被抓了。”到案后,犯罪嫌疑人后悔莫及。

“非法捕捞一般都在夜间进行,隐蔽性强,加上作业海域面积大,执法人员在执法时存在抓捕风险大、抓捕难的情况。我们一般采取码头蹲守、海面不间断巡查等方式,对禁渔期非法捕捞保持高压、常态化打击态势。同时,为了加大震慑效果,与公安、海警等建立联动机制,对于达到刑事或行政拘留标准的,一律移送

至公安、海警进行立案查处。”临海市港航海洋和渔业行政执法队副队长王良毅说。2022年,临海渔政共刑事移送非法捕捞案件11起72人,行政移送9起20人。

这只是临海市港航口岸和渔业管理局加强基层执法力量的一个缩影。针对基层执法任务重、人员不足等难题,临海市港航口岸和渔业管理局去年新增49名一线渔业安全协管员,分配至基层渔业执法中队和3个沿海涉渔镇,并在各涉渔镇设立渔安办,落实属地管理责任。过去一年,共开展渔业执法检查1035次,同比增加50.4%;检查渔船2513艘次,同比增加69.7%;处理违反指令渔船20艘,同比增加33.3%。

“临海渔船总数排台州第二,有近800艘渔船,但我们基层一共就10多名执法人员,管理起来难度非常大,因此渔船管理信息平台尤为重要。”王良毅介绍,为助推渔船精细管控,临海市港航口岸和渔业管理局创新实施“三色管理”、“双人联船”、“点位长驻”等管理举措,对重点渔船、重点渔港码头实施重点监管,打造精准化管理,2022年渔船险情数同比下降66.7%。

绿色共富发展 深入打好海洋保卫战

日前,记者来到海大水产专业合作社的养殖海区,只见接连成片的一张张紫菜网随着海浪冲击起伏,渔民们驾着收割船,在海上忙着收割紫菜。

薄薄软软的紫菜很轻,但是在当地渔民的心中,却是重逾千钧的致富菜。“我们从2016年开始就一直养紫菜了,如今亩效益能达到5000元。”该合作社负责人张周国笑道,这几年紫菜产量高了,品质也很不错,受到市场的青睐,主要得益于养殖环境的不断优化。

“紫菜不仅是重要的富民产业,还是重要的蓝色碳汇产业,紫菜能极强地吸收海水中的氮、磷元素,从而降低海水富营养化程度。”临海市港航口岸和渔业管理局渔业产业科科长孙敏介绍,紫菜等碳汇养殖对近岸海洋生态环境的修复以及应对温室效应造成的气候变化有重要的意义。

什么是蓝色碳汇?孙敏解释,蓝色碳汇特指海洋活动及海洋生物吸收大气中的二氧化碳,并将

其固定、储存在海洋生态系统中的过程、活动和机制。“通过捕捞和收获将这些碳移出水体,不仅保护了环境,还有了生态收入。”

事实上,临海一直坚持走绿色发展之路,始终把保护海洋生态环境作为海洋经济发展的前提和基础,不断提升海洋生态环境保护与治理水平。

——持续加强伏休监管。严格落实内河伏季休渔和海洋伏季休渔管理制度,加强对海陆重点区域、重点船舶管控,并利用民间“护渔船”和3台高清无人机加强日常巡航检查,确保伏休秩序稳定。同时,利用伏季休渔有利时机,开展内河和海洋水生生物增殖放流活动,全年共放流水生生物5200万尾,积极推进海洋渔业资源修复。

——全面清理禁用渔具。强化渔具生产、经营及流通环节的源头监管,安排人员对渔港吞口、渔港码头开展常态化巡查,并联合乡镇合力开展违禁网具清理,实现“一电四网”在码头、停渔渔船、沿海滩涂“三不见”。今年共清理违禁网具15800张。

产业现代化转型 推进渔业高质量发展

走进成片设施化的沙蚕养殖基地,标准化的池体棚架,鲜活的沙蚕,描绘出渔业共富新路子。当地村民黄文牙是养殖场的一名熟练工,月收入能到五千元。她说,过去从不敢想象这虫子还能养,而且长年有,靠着挖虫竟然让她有了稳定的收入。

“2022年,临海的沙蚕养殖规模从100亩增加到了200亩,订单销往全国各地,产值预计增加300万元。”孙敏介绍,临海沙蚕产业如今每天能稳定上市近千公斤,带动周边300多名沿海村民,户年均增收5万元。

这些年,临海市港航口岸和渔业管理局一直致力于推进渔业产业结构从规模化、效益化迈向绿色化、高端化、规模化,发挥宏野、玉龙等农业龙头企业的引领作用,逐步形成以白对虾、蛭蟥、沙蚕、坛紫菜为特色水产品的现代产业体系,拓展并稳定浅海生态养殖面积近7000亩,渔业实现增产增收,加速渔业转型升级。

海洋是高质量发展战略要地,作为“海上两山”“藏粮于海”“屯鱼戍海”的重要形式,海洋牧场建设是解决渔业资源可持续利用与海洋生态环境保护矛盾的“金钥匙”。

近日,农业农村部公布第八批国家级海洋牧场示范区名单,临海市东矾海域国家级海洋牧场示范区榜上有名,系全省唯一入选的海洋牧场。

事实上,早在2017年,农业农村部发布《国家级海洋牧场示范区建设规划(2017—2025年)》,提出到2025年创建200个国家级海洋牧场示范区。临海便紧紧抓住这一重大发展契机,提出在东矾海域建设海洋牧场、海洋公园、海域海岛休闲旅游区三级发展目标,并于2018年启动东矾海域建设海洋牧场建设前期工作。



局领导带队调研宏野养殖基地贝类育苗工作

据悉,该海洋牧场位于临海市东矾岛东南部海域,建设礁区总面积1.5平方千米,计划投放人工鱼礁计3万空方,总投资2095.34万元。去年10月,以人工鱼礁一期试投放项目为基础,该海洋牧场组织申报国家级海洋牧场示范区,经省市推荐、专家评审和农业农村部审核,符合国家级海洋牧场示范区创建条件,批准为第八批国家级海洋牧场示范区。



增殖放流