

# 盼了四个月终于开海,为何这个码头出海渔船却少了1/3? 出海未必挣到钱 出不出海都为难

文/片 刘震 青岛报道

## 工资油价都涨了 鳗鱼收购价却在降

东营渔港(因附近有东营村而得名)位于胶州市东南部,在胶州湾西北岸,大沽河入海口5公里处。此地自古就是胶州湾北部重要的渔船出海口,至今仍是胶州、城阳两地区渔民的重要渔港。从5月1日封海到9月1日开海,大海一直是渔民的期望和牵挂。

55岁的老船长柳绪臣是青岛胶州市马家辛庄村村民,从20岁上船起,老柳已经在大海上干了整整35年,从船员到船长,用他的话说“哪里有鱼用鼻子都能闻出来”。可35年来,见惯了大风大浪的老柳,却从未像现在这般充满无力感,原因很简单——赚不到钱。

老柳用2019年和2024年的数据做了一下对比,船员工资从每月7000—8000元上涨到了10000—12000元;柴油从每吨5000—6000元上涨到了7000—8000元,渔船运行成本大幅度上升。而与之相对的是,主产品鳗鱼价格大幅下降,从2019年的每斤收购价17—18元下降到了现在的9—10元。此外,政府补贴也由燃油补贴时代的每艘船每年30万—40万元降到了现在约10万元。

此消彼长,渔民收入下降,自然无法吸引年轻人。以马家辛庄村为例,该村在近海捕捞业最巅峰的2015年前后有渔民30余人,但从此之后逐年减少且没有年轻人加入,现在坚持在一线的都是50岁左右的老渔民。“我们这帮老船长的孩子没有一个干船的。太辛苦了,也没前途,现在船上稍微年轻一点的几乎全是外

每年9月1日开海,胶州的东营码头上千帆竞发,出港捕鱼的船百米起跑股齐头并进,冲向大海,好不热闹。今年情况有点不大一样,截至9月2日下午,码头内申请出海的船只仅160余艘,比去年减少约三分之一。记者了解到,近海捕捞业费用变高、产量减少、收购价低等多种因素影响,让曾经“生猛无比”的“船老大们”有些踌躇不前。



尽管未必能挣到钱,但是渔民们仍然准备出海。

地人,本地人没有45岁以下的。”老柳说。

## 渔民没定价权 只有1/3的渔船能赚钱

东营码头共有登记渔船270余艘,赚钱的“船老大”有多少呢?青岛鑫海渔业有限公司副经理隋栋给出的答案为“三分之一”。该公司有渔船十余艘,赚钱、保本和亏损的数量基本各占三分之一。据隋栋观察,“三分之一赚钱”定律基本可以套用到整个码头的船只。

除了运营成本上升之外,没有主产品的定价权也是重要原因之一。东营码头的渔船主要分为两类:拖网船和流刺网船。拖网主要捕捞的是带鱼、鲅鱼、鲳鱼、银鱼等鱼类,而流刺网主要捕捞鳗

鱼,鳗鱼也是东营码头渔民最主要的捕捞对象之一。2023年,东营码头共有鳗鱼捕捞船100余艘,总捕捞量约为5000吨,超过80%出口日本,但由于销路单一,且周边缺少鳗鱼深加工企业,导致渔民们一直没有鳗鱼定价权,久而久之逐渐形成了买方市场。近年来,海捕鳗鱼的价格持续走低,从最高时的收购价每斤30多元下降到了现在的每斤10元,这让不少鳗鱼捕捞船出海动力不足。“其实我们捕捞的鳗鱼都在北纬35度以北,这个水域的鳗鱼是最好吃的,被称为‘黄金鳗’,只是国内市场不太认可,一旦出口价格上不去,渔民就没有太多办法。”胶州市海洋发展服务中心渔政渔港科科长崔永介绍。

根据山东省渔业互保协会胶州办事处的统计数据,2023年东

营码头的船只购买保险的保费总额达1900万元,而今年截止到目前才刚刚突破千万元,较去年大幅度降低。根据码头统计,申请出海的船只也仅有160余艘,较往年同样大幅度减少,虽然已经开海,但很多渔民依然在踌躇观望。

## 海上漂了半辈子 “船老大”转型难

资料显示,为了促进海洋经济的发展,国家出台了一系列扶持政策,包括财政补贴、低息贷款、税收优惠等措施。自上世纪末以来,中国渔业发展迅速,渔船总数在2015年前后达到巅峰,总数超过百万艘。为促进渔业持续健康发展,从2015年开始,国家对渔业补贴政策进行了改革调整,逐年缩减补贴,淘汰了大量

老旧渔船,并计划用补贴渔船的资金来帮助一些渔民进行转产。

多年实践下来,胶州东营码头的渔民转产并不顺利,有些渔民也尝试过转向水产养殖等行业,但由于渔民年龄普遍偏大,文化程度较低,很多人一辈子都在渔船上谋生,转产难度极大。所以,转产成功的案例少之又少,很多人短暂转行之后极度不适应,最终还是回到了船上,也有部分条件稍好的渔民选择了提前退休。37岁的郑亚伟是东营码头附近东营村的村民,东营村过去是一个远近闻名的渔村,几乎家家户户都是渔民,但自从2019年拆迁之后,渔民数量骤减。“我的叔叔、大伯、舅舅原先都是渔民,可是拆迁之后都把船卖了,提前退休,这个活儿太苦了。”郑亚伟说。

除提前退休和少数转产成功的渔民,更多没能力转产、不愿意转产的渔民只能选择继续守护这片渔场。“庄稼不收年年种。虽然出海不一定能挣到钱,但不出海一定亏。”柳绪臣说,渔船放在港里每年的费用也要10多万元,不出海就只能卖船,所以他们一直坚守着,每年都坚持出海拼一拼运气。

“船老大们”出海动力不足,这已经引起海洋渔业部门的重视。胶州市海洋发展服务中心相关负责人介绍,针对近年来鳗鱼收购价格较低的现状,青岛、胶州两级海洋渔业部门正在想办法帮助渔民开拓内销市场。具体措施包括但不限于联系青岛当地餐饮协会、对接外地鳗鱼加工企业、计划举办鳗鱼展销会等。“我们本月还将召开专题会议研究对策,尽快帮渔民解决困难。”该负责人说。

2024年的第一批海鲜,比以往时候来得更晚一些

# 开海36小时后,来自日照的第一网“鲜”到达济南

于泊升 杜春娜  
实习生 郑昭言 济南报道

“货来啦!”“来货啦!”9月2日23时,一声声吆喝打破了济南海鲜大市场的宁静,等候多时的海鲜商户一拥而上,迎接第一口“鲜”。9月1日12时,黄渤海正式开海,沿海渔民和内陆海鲜商迎来了大日子。在经历了近36小时后,来自山东日照的第一网“鲜”来到了济南海鲜大市场。

## 第一口“鲜”悄然而至

今年是王会经历的第十七个开海日。销售海鲜17年来,王会每年都不会缺席开海这个大日子。作为济南海鲜大市场的水产批发商,每逢山东沿海开海,王会都会到海边亲眼见证千帆竞发的大场面,今年也不例外。

“海鲜到济南了吗?”9月2日晚10时30分左右,距离山东沿海开海已经过去近36小时,王会在日照精挑细选的第一批海鲜马上就要抵达济南。尽管已经有了很多次的经验,但每一次,王会还是迫不及待地联系济南的员工,了解这一车海鲜的动态。

2日晚11时左右,寂静的夜空被汽笛声划破,王会翘首以盼的第一口“鲜”终于到了济南。不过,此时的王会还在日照。得知海鲜

终于到了的消息,他也终于松了口气。

鲅鱼、带鱼、鲳鱼……货车带来了丰收的喜悦,王会的员工们也开始了忙碌。来不及犹豫,当汽车停下时,王会水产店的一名员工一大步跨到车厢上,同其他人一起,把一筐筐的海鲜抬下车。

闻讯而来的商户们早早地等在车前。“知道今晚来山东开海后的第一批海鲜,我特意早来批发海鲜,不然抢不上海鲜了。”一名海鲜批发商说道。“我要3条大鲅鱼”“给我一筐这个鱼”……看见鲜美的鱼类产品,商家蜂拥而至,七嘴八舌地喊着,挑选着心仪的海鲜。

往往,在商家选择海鲜种类后,工作人员便抬起一筐海鲜,轻手轻脚地放到秤上,丝毫不敢懈

怠。经历了一连串的流程后,一笔交易才算完成,商家们终于心满意足地离开了。

像是这样繁忙的夜晚,王会水产店的一名员工说,他们已经经历了成千上百次,但开海后的夜晚会有些变化。“开海后的第一批海鲜大家也比较关注,比平时要更忙一些。”王会水产店一位员工说道。

在王会家接收第一口“鲜”的时候,其他商户也没闲着,催订单、找货源,联系采购商,开海对于他们来说就像是过年,大家忙得不亦乐乎。看到别人家已经来了第一车,不少商户着急起来,不甘居人后。“明天必须把海鲜拉回来,不管有多少。”一位海鲜商户决定第二天一早亲自去海边催货。

## 本地海鲜将源源不断

王会2日晚收到了今年开海后的第一批海鲜,也正是从这一刻起,济南海鲜市场迎来了一年中的新阶段:本地海鲜源源不断进入市场。

“盼望着,盼望着,第一车货终于来了。”开海后,鲁海农业集团济南总经理吕智军的心里多少有些忐忑,今年开海遇到风浪,原计划1日夜间就能运到济南的第一批海鲜比平常来得要晚一些。

“莱州怎么样,东营出货多吗,潍坊有回来的吗?”这两天,吕智军一直在关注沿海秋捕的情况,不停地联系自己熟悉的渔船。去年9月2日凌晨2时左右,吕智军便收到了从东营运来的螃蟹。今

年的情况有些出人意料。“今年山东开海,海上迎来大风,这对海鲜捕捞也有影响。”吕智军想,不管如何,也要以最快的速度把海鲜拉回来,送到济南市民的餐桌。

“我们的货源比较广,本地的除了东营、潍坊、烟台,威海都有合作的渔船。”东边不亮西边亮,东营的货到不了,吕智军把目光放在了自己的大本营——烟台。

“几十年前从烟台来济南做海鲜生意,老家也是我重要的货源地。”3日下午2时30分左右,当满载着螃蟹的货车缓缓停在海鲜店门口时,吕智军悬着的一颗心放了下来,他按捺不住激动的心情,跳上车厢,瞧一瞧螃蟹的状况。“车从莱州出发,螃蟹有1800斤左右。”吕智军感叹道,“第一车海鲜终于来了。”

9月3日,开海后的本地海鲜多了起来,一车车从黄渤海域沿海出发的货车,进入济南后直奔海鲜大市场,这些海鲜将从这里走向市民餐桌。