

Research on the Necessity of “Port-Based Tourism” Reformation of Fishing Ports

Pu Li, Yixin Wang

Zhejiang Ocean University, Zhoushan Zhejiang
Email: 794032400@qq.com

Received: Nov. 21st, 2019; accepted: Dec. 10th, 2019; published: Dec. 17th, 2019

Abstract

With the continuous adjustment of China's marine fishery policy, the role of the fishing port's upgrading and space transformation is becoming more and more necessary and prominent. The leisure fishery industry based on the fishing port has shown a rapid increase in demand, and the “tour port” transformation of the fishing port has become an objective necessity. This paper fully expounds and demonstrates the necessity of the “tour port” transformation of the fishing port from the current external background of the transformation of the fishing port and the internal demand of the “tour port” transformation, and proposes that “tour port” is a comprehensive new format. It is an alternative format for the implementation of offshore fisheries to reduce ship production and fishery port to promote “double turn” in the fishing area, and it is the only way for the local fishery transformation process.

Keywords

“Port-Based Tourism” Reformation of Fishing Ports, Coastal Tourism, Recreational Fishery

渔港“游港化”改造的必要性研究

李 璞, 王依欣

浙江海洋大学, 浙江 舟山
Email: 794032400@qq.com

收稿日期: 2019年11月21日; 录用日期: 2019年12月10日; 发布日期: 2019年12月17日

摘 要

随着我国对海洋渔业政策的不断调整, 渔港的业态升级与空间的改造越来越显得必要及突出。而以渔港为基本依托的休闲渔业业态呈现出快速增长的需求, 渔港的“游港化”改造成为客观必要。本文从渔港

改造的当前外在背景以及“游港化”改造的内在需求出发,充分阐述并论证渔港的“游港化”改造的必要性,提出“游港”是一项综合性的全新业态,是渔区实施近海渔业减船减产、渔港推进渔业“双转”的替代性业态,更是地方渔业转型过程必由之路的观点。

关键词

渔港“游港化”改造、滨海旅游、休闲渔业

Copyright © 2019 by author(s) and Hans Publishers Inc.

This work is licensed under the Creative Commons Attribution International License (CC BY).

<http://creativecommons.org/licenses/by/4.0/>



Open Access

1. 前言

1.1. 关于渔港“游港化”定义

目前,国内对渔港的“游港化”改造的研究还处于起步阶段,对“游港化”的定义业界尚未形成统一的认识,笔者通过学习和借鉴国外及台湾地区渔港改造经历的成功案例,对渔港“游港化”的定义理解为:以市场需求为导向,为既有渔港引入休闲业态元素,并对其业态、空间、生态和文化的局部或整体进行针对性旅游利用的改造,通过兼用或专用港手段达到渔港功能多元化的目的,从而使经过改造的渔港更好发挥产业效益及社会服务效用。

1.2. 渔港“游港化”基本内涵

渔港“游港化”主要包括三个方面基本特征:第一,业态升级。渔港原有的传统业态,将当地渔业生产依托的渔港原有的码头修补、加工作业、船艇修造等生产方式通过节目化改造转化为渔业休闲体验项目,使区域局部或整体逐步转向休闲娱乐型的渔港业态;第二,元素转换。建设游艇公共泊位及休闲渔船专用及兼用港区,实现游客集散及始发管理与传统渔港的分区管理,把渔港打造成旅游消费的集聚地;第三,生态优化。在改造增设配套服务设施的同时,按照游港化要求改善渔港岸线景观,美化海岛渔村道路,活化当地的渔家生活方式及游艺方式,加深游客的深度体验[1]。

1.3. 目前渔港存在的发展瓶颈

现阶段,一方面受到区位、信息、交通等外部环境的制约局限,另一方面也受渔港管理主体不明、社会资本难以介入、专门管理人才紧缺等内在因素困扰,渔港改造普遍存在发展瓶颈,具体可概括为以下几点:

(1) 渔港现状业态过于单一,渔港配套产业存在起点不高等问题。仅以舟山市沈家门渔港为例,作为世界三大著名群众渔港之一的沈家门渔港中心港区业态空心化明显,渔港两岸约 10 公里岸线除了 50 余家海鲜排挡,公共专用区停泊功能缺失,岸线的游艇、休闲渔船的始发集散及文化创意服务延伸没有得到充分利用,全年 500 余万的中转游客依旧停留在渔港赏景,难以产生逗留消费。至于其他区域不同等级的渔港码头处于闲置及低水平利用的状况就更加普遍。

(2) 渔港改造受到现存渔港管理体制的局限,未能根据市场需求得以同步发展。由于我国目前的渔港责任主体与投资主体无法给以进一步明确,渔港岸线的分段设施利用、分项产品建设、监管及收益的分享等问题,很大程度受到产权界定的约束。看似谁都在管,结果往往是谁都可以不管,体制障碍严重阻

滞了产业的健康发展[2]。

(3) 渔港建设资金来源单一, 拒绝社会资本进入的现状制约了渔港的快速发展。据了解, 我国大中型渔港的改造建设资金通常是由中央、省、市各级政府共同出资, 协商解决, 这种资金配置方式一旦地方政府支付比例遇到资金紧张问题, 就会严重制约渔港的整体建设完成及分块改造项目的如期完结。这种不可控的动力机制, 往往缺失市场需求为导向的资本配置, 会导致资源浪费及工程项目延期。

2. “游港化”改造外在背景

从渔港外在条件和背景出发, 渔港的“游港化”改造是海洋资源环境压力的必然选择。主要表现在以下三个方面:

2.1. 过度捕捞导致海洋渔业资源枯竭

我国海域辽阔, 渔业资源相对丰富。但上世纪八十年代中后期以来, 一方面随着沿海渔船数量规模扩大, 捕捞能力猛增; 另一方面, 不科学的捕捞方式也对海洋环境造成不可逆的破坏, 导致渔业资源的消耗速度远远大于海洋资源的自然增长速度, 海洋渔业资源趋于枯竭。据 2018 年全国渔业经济统计公报资料反映, 目前国内仍拥有 39.14 万艘海洋捕捞渔船, 国内近海捕捞产量达到 490.48 万吨, 尽管以每年大于 5% 及以上的幅度缩减捕捞总量, 但总的渔业资源萎缩趋势仍然没有得到有效遏制。

2.2. 渔业结构发生根本改变

据资料反映, 2018 年我国全社会渔业经济总产值达到 25864.47 亿元, 其中渔业产值 12815.41 亿元, 占比 49.6%, 捕捞及养殖业总趋势逐年下降; 渔业经济三次产业产值的比例为 49.6:21.9:28.5, 渔业转方式调结构取得积极进展, 三产占比快速上升[3]。“十二五”以来, 我国休闲渔业年均增长率达 18.82%。2018 年全国休闲渔业产值已经达到 839.53 亿元, 占我国渔业经济总产值的 3.25%。休闲渔业经营主体数量增长迅速, 总量已达 12.39 万个, 全国休闲渔业从业人员共 80.49 万人, 同比增长 17.86%, 人均产值达 10.43 万元; 全国共创建休闲渔业示范基地 500 余个, 2018 年全国共接待休闲渔业游客 2.59 亿人次, 同比增长 17.82% [4]。渔业五大产业均衡发展格局初步形成, 渔港的游港化改造作为促进休闲渔业旅游发展的强劲动力, 已然成为一种必然的理性选择。

2.3. 滨海旅游需求稳步增长

这是渔港改造的市场需求客观反映, 也是“改造”行动的直接动力。海洋旅游正在逐步成为旅游业届的“宠儿”, 备受旅游界的关注。以舟山市为例, 2018 年舟山市国民经济和社会发展公报数据显示, 舟山市全年实现旅游总收入 942.2 亿元, 比上年增长 16.8%。旅游接待人数 6321.4 万人次, 增长 14.8%。数据表明全市已连续十年保持稳定的两位数增长, 见图 1。以休闲渔业为重要支撑的海洋旅游已然呈现出产品多选化、体验亲水化、消费大众化的倾向, 以渔港为中心, 以旅游消费为依托的发展潜力空间巨大。近年来, 舟山市范围内海洋旅游企业及其他社会资本投资热情高涨, 给逐步兴起的海洋旅游业发展注入了新鲜血液。据《舟山市休闲渔船发展规划》项目投资计划显示, 到规划末期(2025 年)休闲渔业及相关产业基础设施投资估算总额为 16.43 亿元, 其中近期投入 7.24 亿元, 占总投资的 44.1%; 中远期投入 9.19 亿元, 占总投资的 55.9%。休闲渔业综合体建设将引领产业先导[5]。

3. “游港化”改造的内在需求

3.1. 休闲渔业业态发展必要

渔港是休闲渔业业态发展的重要基础。渔港的“游港化”改造主要基于渔港自身功能结构转型的主

观需要。如充分利用渔港及周边水域原有的海水养殖筏排暂养设施、岛礁海钓资源、贝藻类养殖采集、休闲船艇运动等水域基础,通过产业整合、产品梳理引入“游港”休闲元素,推进培育“渔人码头”综合体、游艇游钓俱乐部、休闲船队等平台型等运营主体,重点转化原有的渔家采集、渔民捕捞、生产性垂钓等生产方式为休闲渔业旅游方式,有效缩减生产性捕捞能力,并使渔民进一步实现转业不离海,转岗不离船,减轻当地近海海洋资源环境压力,进一步促进渔区社会、经济的均衡、和谐发展。



注:数据摘自《2018年舟山市国民经济与统计年报》。

Figure 1. Number of tourist receptions and growth rate in 2009-2018

图 1. 2009~2018 年旅游接待人数及其增速

3.2. 渔港产业空间调整需要

渔港的“游港化”改造可促使渔港有限空间得到更好利用。通过始发码头、集散中心、休闲渔业综合体、专吃一条街、专用港区等项目建设,使原渔港有限空间得到充分释放,提高渔港集聚功能效率。在当前推进渔业捕捞、加工和服务产业融合发展的势头下,一方面是传统渔港码头岸线及周边海域缺乏产业合理分工,空间布局不适宜,水域与岸线严重闲置;另一方面是目前很多好的旅游项目拿不到优质岸线,更申请不到水上运动休闲的专用水域或兼用水域,造成休闲渔业旅游功能与渔业水域的对立,导致渔港固有的海鲜夜排档、渔港文化体验、渔港夜游等延伸业态未能发挥最大的效用及效应。未来我国休闲渔业的发展,非常需要通过加强规范管理、提升产业发展层次和激发内生动力,促进休闲渔业高质量发展,而渔港的游港化改造过程正好能客观上满足这种发展的推进需求。

3.3. 城市文化及旅游品牌建设需要

渔港的“游港化”改造为渔港城市的市民游憩娱乐、旅游品质提升、文化传播与传承将奠定一定的发展基础。一方面通过完善休闲船艇码头活动中心、海钓俱乐部、赛事会展中心等活动基地建设,扩展了渔港为当地市民水上运动、传统渔家游艺赛事的活动空间,给当地城市人的日常休闲增加了新的服务设施提升了生活品质;另一方面也改变了之前因渔港设施简陋、服务低劣给游客造成的不满足、不满意的诸多困惑与难题,并极大丰富了旅游客源对垂钓、采集、环岛观光游览、水上运动休闲的节目选择;更重要的是以上的功能与展现,进一步改善了滨海旅游城市的对外形象,使传统渔港通过整合集聚资源要素,构建功能完善、产业融合的渔港生态系统,向全景渔港、人文渔港、休闲渔港、活力渔港转变,渔港及特色小镇的形象更加鲜明,这将在全国范围内对探索滨海及海岛地区构建渔港旅游样板具有重要

创新意义。

4. 结论

目前我国休闲渔业总产值占渔业经济总产值的比重不到 5%，与国际上休闲渔业发展水平较高的国家相比差距较大。根据近年来我国休闲渔业发展趋势，预测到 2025 年休闲渔业增加值达到 2000 亿元[5]。我国的休闲渔业发展前景广阔，将拥有更加美好的未来。综上所述，“游港”是一项综合性的全新业态，是渔区实施近海渔业减船减产、渔港推进“双转”的替代性业态，也是地方渔业转型过程的必由之路，更是沿海地区传统渔港海洋旅游产品提升、渔港城市服务消费升级的载体与重要运营平台。以传统渔港引入“游港”元素，并在业态结构调整、空间形态重构、生态环境改善、传统文化彰显等方面展开全面的融合性改造，在满足传统渔业生产需要的同时，又能最大程度发挥休闲一类船艇及其附加服务的集聚及延伸功能。

参考文献

- [1] 车晓轩. 渔港的游港化改造利用研究[D]: [硕士学位论文]. 舟山: 浙江海洋学院, 2015.
- [2] 冯晓, 王依欣. 利用渔港改造, 加快推进游艇公共码头建设步伐[J]. 渔业信息与战略, 2012, 27(4): 289-294.
- [3] 2018 年全国渔业经济统计公报[J]. 中国水产, 2019(6): 19-20.
- [4] 舟山市 2018 年国民经济和社会发展统计公报[N]. 舟山日报, 2019-03-17(009).
- [5] 中国休闲渔业发展监测报告 2019 说明[N]. 第四届休闲渔业高峰论坛, 2019-10-31.