

“垃圾不落海”渐成美丽风景

海客谈 | 明德

1月10日上午,“宁泰冷7”轮靠泊舟山国家远洋渔业基地码头,在带回一箱箱鱼货的同时,也带来了近一吨渔船垃圾,船员们将几十袋垃圾从船上吊下,运上了专用垃圾清运车,准备进行分类处理。我市352艘远洋渔船装上船用垃圾粉碎机,去年一年从公海运回50余吨塑料垃圾。长期关注海洋塑料垃圾问题的中国远洋渔业协会副秘书长熊鹏飞在得知舟山这一创举后,兴奋地向媒体表示,舟山渔船安装塑料垃圾粉碎机,这在全国还属首创。协会将总结舟山经验,向全国推广(据《舟山日报》1月12日报道)。”

护海治海也要“看”舟山

“垃圾不落海”将成为向全国推广的舟山经验,这无疑是值得骄傲的。但话又说回来,坐拥“全国最大渔场”美誉的舟山,理应当向全国乃至世界贡献涉渔涉海的典型经验。曾经,“全国渔业看浙江,浙江渔业看舟山”,舟山的捕捞业成为全国标杆。而眼下,海洋生态保护成为世界话题,舟山再出护海治海经验可谓不负众望。

海洋垃圾是全球性的治理难题。随洋流漂浮的各种垃圾,尤其是不可降解的塑料垃圾,不仅大煞风景还污染海洋,给海洋生物生存造成了严重危害。作为海洋城市,既是海洋垃圾的直

接受害者,也是海洋垃圾的源头之一,理当通过海陆并举的有效治理为大海保洁净、为海岛添美丽。

当下,“垃圾不落地”已成为文明规则并渐成市民的普遍自觉,但要延伸为“垃圾不落海”却谈何容易。茫茫大海上既无法直接回收垃圾、又缺乏监控条件,治理难度显而易见。而垃圾排海又是海上生产生活由来已久的习惯做法,动员各类船只的船员特别是广大渔民自觉做到把垃圾带上岸实属不易。同样,要让岸上的人不往海里扔垃圾,也同样不容易。

令人欣喜的是,经过几年的实践,“垃圾不落海”的舟山经验已呼之欲出。这大概是缘于广大渔民对海上垃圾的危害感触最深,因此也更有自觉践行“垃圾不落海”的动力。同时,随着舟山创建全国文明城市活动的不断深化,垃圾治理从岸上延伸到海上,也应该是水到渠成的事情。

可复制才是好经验

诸如此类的好做法早已出现,但要上升为经验却仍有很长的路要走。这是因为,可复制才是好经验,只有经过不断总结提炼并加以制度规范,“垃圾不落海”才能日渐推广开来,从而成为一道美丽的风景。

从媒体报道看,2020年4月起,岱山长涂镇60余艘渔船就开始将船上垃圾带回岸。后来,该镇“垃圾不落海”又有升级版,4艘渔船率先创建“无废渔船”,在机舱间设置油污水分离器、安

装生活污水处理装置、出海带垃圾桶的基础上,又加装了厨余垃圾粉碎设备,将干电池网标灯换成太阳能网标灯。普陀一些渔区也同样开展了“垃圾不落海”活动,还于2022年在沈家门渔港启动“千船联动 治塑海洋”首届海洋生物多样性保护志愿大行动,共有一千多名志愿者清理海漂垃圾。随后,我市越来越多远洋渔船也开始“垃圾不落海”,这道美丽风景逐渐向远洋延伸。

不过,只有部分渔区开风气之先,仅靠志愿活动净海净滩,固然能在一定程度上净化大海,但对于促进海洋生态的根本性好转属杯水车薪。而要让包括渔船在内的所有船只都践行“垃圾不落海”,仅靠自觉显然是远远不够的。

中国远洋渔业协会之所以“看中”“垃圾不落海”的舟山经验,是因为远洋渔船安装塑料垃圾粉碎机不但容易推广,而且可以在远洋补给过程通过“以物换物”落实管控,因此具有普遍的可行性。而且,市海洋与渔业局还会在年度履约评估中对落实“垃圾不落海”的远洋渔船进行奖补,这就更有利于制度化推进。

用制度消弭“公地悲剧”

保护海洋生态的道理大家都懂,但要做到自觉把垃圾带回家却并不容易。眼见别人都在垃圾排海,想想也不差我这点,于是你也排一点、我也排一点,大家也就同流合污了。可见,要想

把“垃圾不落海”的舟山经验在更大范围推广开来,就必须及时跟进制度建设,进而用法律法规规范排放行为,这样才能让所有人从善如流,从而消弭大海上的“公地悲剧”。

远洋渔船上空间有限,在未装备垃圾粉碎机之前,渔民们不可能把大量矿泉水瓶带回家。同样,没有油污水分离器和生活污水处理装置,渔船也无法避免污水排海。因此,就如城市保洁离不开完善的硬件设施,大海保洁也得先为各类船只量身定制垃圾分类处理、密闭储存的专用设施,让船员可以轻松做到“垃圾不落海”。

一旦条件成熟,就可以尝试用制度规范“垃圾不落海”,就如我市352艘远洋渔船那样步调一致地把垃圾带回岸。法律是维护社会秩序和公平正义的核心制度,当保护海洋生态日渐成为普遍共识之时,相关立法也就可以顺势跟进,从而为执法部门依法管海治海提供法律依据。如此,“垃圾不落海”必将渐入佳境。

舟山远洋渔船一年从公海运回50余吨塑料垃圾,这种跨越国界的生态自觉体现了舟山渔民的文明素养,也树立了舟山渔业的国际形象。消弭大海上的“公地悲剧”,就要从我做起、从现在做起。舟山正在建设现代海洋城市,保护海洋生态是其中一块“重要拼图”,理当从“垃圾不落海”做起,通过依法治理管好自己的人、自己的船、自己的海,并且为全国乃至世界贡献更多的舟山经验。

商家服务应有“二孩思维”

点滴录 | 小小

春节假期将至,各类平台上的旅游度假产品持续火热。而套票普遍将“两大一小”视作家庭标准配置,酒店也少有适合“一家三口”的房间,令筹划出行的二孩家庭有些苦恼(据《舟山晚报》1月10日报道)。时代在变,套路不变,这种固有的服务模式理应改一改了。

“两大一小”的宾馆住宿套餐让二孩家庭陷于纠结,不可能留一个孩子在家里,而多一个孩子费用直接翻了一番,这算哪门子事?而且,接下来的餐饮、娱乐套餐也多为“限2成人、1儿童使用”,居家出行就会陷入两难境地。服务行业本该对市场需求的变化保持高度灵敏,一些场所至今仍停留于“一孩思维”,实在令人匪夷所思。

推动新生育政策落地是个系统工程,需要方方面面的政策配套、服务协同,其中也包括服务行业的“二孩思维”。商家活跃经营理念,在为市场提供丰富选择的同时,也在为自身争取更多消费客群。换句话说,服务二孩商机无限,何乐而不为?

面临激烈的市场竞争,一些行业经营者总在抱怨生意难做。其实,即使天上掉馅饼,也不一定人人能得到。而只要把服务做到位,也就没有难做的生意。就拿宾馆餐饮行业来说,为二孩家庭量身定制优惠套餐,不就可以赢得商机吗?房地产行业也同样如此,尽快推出“双子女间”房型,不但可以吸引二孩家庭购买,还能悄无声息地实现“多卖一间”的利润增值。

种种迹象表明,内需是始终存在的,关键在于如何拉动。对于消费市场而言,从一孩到二孩不仅是简单的量变,还常常意味着消费模式、消费结构的变化。敏锐地感知到这一点,用心做好服务二孩文章,显然有望抓住新机遇、占领新市场。



本版署名文章不代表本报立场
每个人都应有话筒,欢迎争鸣

综合施策 让城市道路更畅通

海客谈 | 盛前山

开展“TOP5”拥堵路段综合治理5条,主城区新增城市道路5.482公里,新增优化公共汽电车线路41条,推进机关企事业单位停车位新增开放2456个……去年是新一轮五年治堵行动的开局之年,我市从交通组织、道路设施、管理策略等维度入手,圆满完成了2023年度治堵任务。

当下,拥堵已成为城市化进程的一大阻碍,影响着百姓的出行,制约着城市发展,也考验城市管理能力和智慧。

我市城市交通经过多轮治堵,成效明显。但也要看到,城市化进程推进,汽车保有量增加,城市道路扩展约束加大,城市交通面临的压力很大,城市治堵的任务十分艰巨。

牢牢坚持以人为本。城市的本质属性是为人提供舒适和谐的生活,城市治堵就应坚持以人为本,而不是“为车而治”,努力做到“人”“车”兼顾。比如,一些道路、街区过度强化行车功能,忽视人的出行需求,造成治理效果不明显。以人为本,也要求听取群众意见、依靠群众治理,去年实施“民评民选”堵点乱点治理路段6处,就收到了良好效

果。说到底,虽然路是为车服务的,但车是为人的出行服务的,解决人们安全便捷出行,是交通治堵的出发点。

精细化治理再下功夫。治理城市交通拥堵,需要拆迁造路等“大动作”,也需要小修小补的“细作活”。十字路口只设直行灯没有左转灯,两个方向的车流难免互不相让;绿灯时间短,早晚高峰期往往等了两三次红灯还没能通过路口;道路狭窄且车流量多路口随意掉头,后方和对向车流就会积压一大片……很多人都有类似的不良交通体验,而这些“槽点”正是精准治堵的发力点。

在科技创新中拓展思路。当下,大数

据、人工智能技术迅速发展,可以帮助我们准确、高效管理交通流,这为城市交通治理提供了一个新方法。信号灯传感器算法不够先进、车位信息共享率低、车驾管服务信息化程度不高等等,都会影响城市交通通行效率和群众服务体验。推广应用城市大脑,高质量利用交通数据信息资源,以科技为载体提升道路交通运行效率,是城市治堵的未来趋势。

上班的路、回家的路,快一分钟有快一分钟的喜悦。以更加扎实有效的举措推进城市治堵,提升交通效率,就能让群众在出行便捷中感受宜居城市温度、提升幸福指数。

讲文明 树新风 公益广告

除了你的脚印
什么都别留下



中宣部宣教局 中国文明网