海岛蔬菜能否自给值得探究

海客谈|月湖

近日,位于普陀区东极镇庙子湖村站岗兵区域的蔬菜大棚迎来丰收,村民们正忙着采收蔬菜。这是东极镇第一座蔬菜大棚,建筑面积576平方米,采用了抗风等级达14级的钢管支架和塑料薄膜结构,于今年5月初动工建设,7月下旬竣工投产,眼下第一批蔬菜已经上市,效率还真不低(据《舟山日报》9月10日报道)。据东极镇相关负责人介绍,首座蔬菜大棚的建成投用,有效解决了小岛蔬菜供应的难题,实现了东极镇居民从“靠天吃菜”到“自给自足”的转变。下一步,该镇计划引进先进的农业技术,提高大棚蔬菜种植产量和品质,这无疑是值得大家共同关注的。

小岛也能实现“吃菜不愁”

海岛土地资源有限导致蔬菜不能自给,而依赖外部供应又难免因运输成本高、途中损耗大而导致菜价贵,这几乎成了一种思维定势。但事实上,并无权威数据支持这一说法,所谓的“海岛蔬菜不能自给”多半是“三分统计七分估计”的结果。

舟山蔬菜要靠外地运入,越是偏远小岛越是吃菜难,这是一种客观存在的现实。但存在即合理吗?不信邪的东极人终于建起了能抗14级大风的蔬菜大棚,让当地居民吃上了新鲜的本岛蔬菜。这股迎难而上的劲,让人想起“庙子湖精神”。多年前生活更苦、供应更难,驻守庙子湖的官兵就是利用边边角角的零星土地开荒种菜的。

“以前,阿拉吃蔬菜主要靠外部供应。天气不好时,船班停航,就很难吃到新鲜蔬菜。现在建起了蔬菜大棚,阿拉吃菜问题不用愁了!”庙子湖村村民的感慨令人感同身受,也值得深入思考。东极诸岛土地稀缺且“地无三尺平”,竟能通过建设大棚实现“吃菜不愁”,海岛蔬菜能否自给的问题岂不是有了论证的余地?

事实上,无论是大岛还是小岛,种菜的地挤挤总会有的。舟山的农户一直热衷于种菜,外地种植大户也有前来舟山承包土地的,而政府的菜篮子工程更是覆盖各县区,就连陆域面积最小的嵊泗县也于2022年建起了占地面积37.71亩、年产蔬菜500吨的海岛保障型蔬菜基地。

就在9月10日上午,舟山市海岛战略性蔬菜保供基地先导区正式开工建设。该项目位于普陀区朱家尖的原曙光农场,总规划面积622.5亩(据《舟山日报》9月11日报道)。以先导区为引领,推动市、县、乡镇梯级蔬菜保供发展,推动海岛蔬菜保供体系提级改造,海岛“菜篮子”必将越来越稳。届时,将民间的、政府的所有产能加起来,离海岛蔬菜自给还有多远?这笔账很有必要算一算。

让“巴掌地”成为“共富地”

人们常见这样的现象:一边是外地蔬菜长驱直入,一边是本地蔬菜销路不畅,以至于媒体总要不时帮遭遇“卖难”的菜农“吆喝”。同样司空见惯的是,在城区菜场菜价贵的季节,一些“马大嫂”热衷于坐着公交车去乡镇集市,向自产自销的当地菜农买便宜菜。种种迹象表明,一旦能够将资源统筹起来,完全有望提高海岛蔬菜的自给率。

当然,在市场经济时代,不能片面地追求“自给自足”,而更应该从市场保障、经济效益等多维度综合考量“蔬菜从哪里进”的问题,“舍近求远”也并非没有道理。因为,相比于零敲碎打地组织本地货源,从蔬菜产地按合同大批量进货往往供给更稳定、成本更低廉,这也是自产自销的菜农很难进入批发市场而只能“提篮小卖”的原因。

仅从“保供应”的角度考虑问题至少是不全面的。海岛地区的农户承包地规模小、出产少,假如因此难入市场的“法眼”,也就难免影响千家万户的收成。因此,更多地考虑“保民生”,理应优先采购当地农户的蔬菜,这样不仅可以让“巴掌地”成为“共富地”,还能提高海岛蔬菜的自给率。

开通从菜地到市场的直通车并非易事,这需要一家一户的农户按合同保质保量供应蔬菜,更需要政府与市场联手打造高效运行的供销网络,遇到自然灾害不仅要有保险托底,还要有“外供”补缺,实可谓是牵涉广泛的系统工程。万事开头难,相信只要组织有力、落实有效,农户种菜的积极性就会被调动起来,农村土地抛荒现象也有望不治而愈。

精准架构“双循环”渠道

东极镇的蔬菜大棚有效解决了蔬菜供应难题,实现了小岛居民从“靠天吃菜”到“自给自足”的可喜转变,这无疑是可喜可贺的。但这一切毕竟刚刚开始,在今后的实际运行中或许会遇到各种问题。比如,大棚培育的蔬菜品种是否会过于单一?再比如,规模扩大后蔬菜成熟季产量是否会过剩?诸如此类的问题提醒人们,在注重蔬菜自给率的同时,也要避免形成“岛”自为战的封闭格局,使蔬菜有序流转起来,从而更好地调节余缺、保障供给。

舟山岛屿众多,而不同的小岛不仅土地资源不均衡,农产品也往往因土壤、气候条件的差异而呈现一岛一特色。有的小岛蔬菜产量不小,但品种单一,买与卖的需求同时存在。因此,海岛蔬菜自给应该建立在全市一盘棋的基础上,通过形成市内大循环实现互通的目的。这样也有利于因地制宜促进规模经营、培育名优特产,为舟山蔬菜“走出去”积极创造条件。

从目前的产业基础看,舟山蔬菜无论是数量还是品种都还难以实现自给自足,这就需要在促进本地蔬菜供应的同时,继续巩固和发展与相关蔬菜产地的合作关系,源源不断地为海岛“菜篮子”引入各类优质蔬菜。另外,也要疏通本地蔬菜的外销渠道,利用市外大循环体系及时排解本地富余蔬菜的季节性“难卖”问题。

东极镇勇于打破“靠天吃菜”的宿命,积极采取措施实现蔬菜“自给自足”,这无疑给更多小岛鼓了劲,并且提供了可借鉴的经验做法。在因岛制宜各自努力的基础上,积极架构基于顶层设计的市内市外“双循环”蔬菜流通渠道,必将更加有效地保障海岛蔬菜供应,促进农户种菜致富。

做大做强江海直达“联合舰队”

海客谈|简之

近日,由我市企业投资建造的“江海直达11”“江海直达13”两艘万吨级特定航线江海直达船,在湖北黄冈顺利接水。我市今年将新增江海直达船舶5艘,预计船队总规模将达到21艘、27.8万载重吨。做大做强江海直达“联合舰队”,有助于长江黄金水道和沿江内陆城市畅通畅联,也有利于开启舟山江海联运新赛道。

自2016年国务院正式批复舟山成立江海联运服务中心以来,我市积极开辟江海直达航线。今年5月“创新5”轮直抵珞璜港完成“舟山—重庆”江海直达新航线,成为历史上首艘通过三峡大坝的万吨级江海直达船,也成为历史上首艘抵达长江上游、进入重庆港的万吨级江海直达船。今年1~7月,我市已累计完成江海直达货运量269.31万吨,占全年计划的67.32%,较去年同期翻番。

海运一直是舟山的优势产业,投资拼船跑运输也曾经是很多舟山人发家致富的捷径。但在全球经济低迷,波罗的海指数下跌的困局之下,不仅传统海运业步履维艰,而且船舶修造等临港产业也受到了不同程度的影响。破危局开新局,“靠海吃海”就要有新思路、新举措。

新发展阶段要构建以国内大循环为主体,国内国际双循环相互促进的新发展格局。只有把国内大循环畅通起来,才能任由国际风云变幻,始终充满朝气地生存和发展下去;只有推进国内国际双循环相互促进,才能充分发挥国内国际两个市场两种资源联动效应,更好地在开放发展中赢得主动。

长江黄金水道是西部内陆地区最重要的物流通道之一,顺流而下,西部地区货物可出海销往全球;逆流而上,世界各地货物可抵中国内陆。它形似一条巨龙,上海是龙头,重庆是龙尾,舟山是龙眼!毫无疑问,发展江海联运是舟山立足新发展阶段、构建新发展格局的重头戏。大力开辟江海直达新航线,向海而生的舟山就能在参与国内国际双循环中游刃有余,而舟山航运业也将迎来一次自身发展的难得机遇,因此带来的产业振兴、就业促进等利好不可限量。

先发优势稍纵即逝,江海联运方兴未艾。舟山要充分利用港口、运力、货源及配套产业等良好基础条件,做大做强江海直达“联合舰队”,继续寻求与长江沿线城市的合作,开辟更多江海直达航线,主动对接西部陆海新通道,在助力新时代西部大开发的同时赢得通江达海的新优势。同时,集中科研力量加大对江海直达船型的研发力度,根据实际需要不断推出适航能力强、运载效率高的各类新船型,并持续推动船舶修造行业提能升级,为发展江海联运夯实产业基础。

观海察山

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

相似的一幕 同样的温暖

点滴录|小小

近日傍晚,普陀东港一名年仅5岁的小男孩在马路上骑滑板车。一加油站站长沈娜看到来往车辆差点撞到小男孩,连忙上前把他护在身边并带到安全区域,然后报警求助。民警赶来后边安慰小男孩边询问家长信息,正在这时孩子的父母也报了警,一场虚惊温暖收尾。

读着9月11日《舟山晚报》上的这条新闻,颇有似曾相识的感觉,一查果然。7月2日傍晚,普陀东港曾有个5岁萌娃“单独行动”,为找爸爸竟然蹬着滑板车前往朱家尖大桥。当时正值晚高峰,在车流中“潇洒走一回”的孩子险象环生,幸好有热心司机报了警,迅速赶到的交警铁骑护住了孩子。

屡有萌娃独自上路,宝爸宝妈们理应从有惊无险中多些警醒。孩子不能有“万一”,大家都应更加用心地看护孩子并教会孩子如何找爸妈。但话又说回来,家长“盯”得再紧,也难免会有百密一疏的时候。作为“儿童友好城市”,更要通过营造良好环境,让走失的孩子丢不了。

相似的一幕,同样的暖心,真该感谢那些伸出援手的好心人。那么,能否将这种带有偶然的“运气”放大成更加可靠的“福气”?这显然需要更多人充当“护花使者”。舟山是多年的平安市,如今又在打造“儿童友好城市”,应该通过营造更安全的治安环境、更有序的交通环境、更温暖的人文环境,让走失的孩子丢不了。

具体怎么做,这两起事例就是很好的样板。一旦发现“落单”的萌娃,每个人都应主动呵护并及时报警,所有的车辆则应为孩子慢下来、停下来。作为城市管理者,更要凭借智慧管理手段,提高及时发现、搜寻走失儿童的快速反应能力,更好地履行兜底保障职责。幼吾幼以及人之幼,全社会共同撑起“保护伞”,孩子就会“丢不了”。

有多少门禁只是摆设

点滴录|周沫

随着智慧城市建设的推进,越来越多的智慧设施出现在人们身边,给社会生活带来了极大便利。但与此同时,一些不伦不类的所谓智慧产品也粉墨登场,稍不留神就容易“花钱买摆设”。就比如,很多居民小区煞有介事地设置了电子门禁系统,其实只是“银样镴枪头”。

居民小区是不是需要像军事禁区那样戒备森严,这是另一个话题。而既然设置了电子门禁系统,那就得发挥应有的作用。可事实上,太多的电子门禁只是“防君子不防小人”。常见的情形是,只要有一人刷脸或刷卡,门禁就会打开,后面的人大可以鱼贯而入,而不是像长途车站那样一张票只能进一个人。如此,除了捉弄业主还有什么用?

电子门禁给人们带来的安全感往往是虚的,这要搁在盗窃案件频发的过去,诸如此类的电子门禁无异于开门揖盗。既然如此,业主的钱就不仅打了水漂,还买了不自在。进进出出都要刷脸刷卡,弄不好还有个人信息泄露的风险。亲戚朋友来串个门更是不方便,真是何苦来哉?

可见,在热情拥抱智慧生活的同时,也要谨防“智慧陷阱”。就如并非所有的电子门禁都能给人们带来安全,林林总总的智慧产品也同样可能真假参半,一旦选错了、用错了就会带来“智慧的烦恼”。很多老年人在一些“智慧窗口”前寸步难行,其实并不完全是迈不过“数字鸿沟”的问题,很大的原因是号称“智慧”的设施其实很愚蠢,而老年人往往更容易受伤害。

因此,在深入推进智慧城市建设的过程中,必须在坚持问题导向、需求导向的同时不断追求高质量发展、人性化服务。只有以新质生产力赋能智慧城市发展,才能让广大民众更好地共享智慧生活。