

求贤若渴就得培植创新创业的肥沃土壤

海客谈 | 明德

日前召开的全市“百支创新团队入舟”工程推进会传出令人振奋的消息:到2027年我市将累计招引高水平创新团队100个以上,全面支撑海洋科技创新港建设,为全面建设现代海洋城市、高水平服务“985”行动提供强有力的科技和人才支撑(据《舟山日报》9月9日报道)。科技是第一生产力,人才是第一资源,创新是第一动力。“百支创新团队入舟”必将为舟山高质量发展注入强劲动力。既然求贤若渴,就应大力培植创新创业的肥沃土壤。

近年来,舟山一直保持良好的发展势头。全面建设现代海洋城市、打造大宗商品资源配置枢纽,需进一步

增强发展动能、提升发展能级。传统产业改造升级、新兴产业培育壮大、未来产业前瞻布局,都离不开创新引领和人才支撑。立足于长远发展,尤其要加强基础研究和关键核心技术攻关,超前布局重大科技项目,开展新技术、新产品、新场景的大规模应用示范行动,以及“人工智能+”行动,大力培育未来产业。这一切,关键在于招才引智。

实施“百支创新团队入舟”无疑是一场前所未有的硬仗,正因为科技创新人才是各方面争抢的“香饽饽”,我们必须展现最大的诚意、付出最大的努力、形成最大的引力。应总结历年成功引进各类人才的经验,进一步整合资源、强化政策、降低门槛、优化环境,

构建创新团队“找谈落成”招引体系,定向挖掘一批优质创新团队。

创新团队能否引得进、留得住,优惠政策固然重要,但最终还要看是否有广阔的事业前景。因此,要招来舟山急需的人才,就要提供人才所期盼的平台。凭借舟山承接系列国家战略、建设现代海洋城市的发展优势,为不同的创新团队量身定制能充分发挥专长、具备良好发展前景的创新创业空间,形成如鱼得水的高契合度人才环境。

科技创新、产业创新并非一蹴而就,往往需经过艰苦卓绝的努力才能水到渠成。从技术萌芽到产业落地、从实验室论文到市场产品,每一步都充满风险与不确定性。求贤若渴的舟

山,不仅要有关善待人才的温暖环境,还要有成人之美的务实举措,给予创新团队多维度的创新支持和创业孵化服务。依托东海实验室、浙江海洋大学等创新平台,加快涉海科技成果在舟转化;做深“高校+平台+企业+产业链”结对合作,建好合成材料、船舶海工等产业创新平台;发挥基金引领作用,构建“天使基金+科创基金+产业基金”三位一体的创投体系……这些有力举措,必将助推创新团队乘风破浪、扬帆勇进。

全市一盘棋推进“百支创新团队入舟”工程,实施“一站式”服务、设立“一件事”专窗,让引进的团队落得安心、过得舒心。这既是培植创新创业肥沃土壤的客观要求,也是打造最优营商环境的题中之义。

岂能让非机动车“有去无回”

点滴录 | 小小

道路宽敞,海景怡人,在滨海大道上的驾车感觉真棒。不过,假如你是从新城骑着电动自行车去沈家门,这种好感觉是“有去无回”的。因为,回来的路上,到了舟渔公司地段的高架桥入口,非机动车道突然消失了,非机动车、行人禁止通行的标志赫然在目。进退两难,何去何从?

这段滨海大道由西向东靠海一侧不仅有非机动车道,还有步行道,让不同方式出行的人们都能观赏海景,这无疑体现了“美丽交通”理念。但同一条路,在由东往西1.5公里左右的高架路段却只允许机动车通行。一旦过了桥,非机动车道、步行道才得以恢复。非机动车如何过去?当然可以绕一大圈走海天大道,但这显然失去了便利性。作为道路,“最美”应该是建立在实用基础上的,“有去无回”无疑会折损赏景的兴致。

事实上,禁令标志并没有挡住非机动车。每次路过都能发现,“无路可骑”的人们都是直接将非机动车骑上高架桥的机动车道,早晚高峰“集体闯红灯”的阵容更加庞大。但是,这看似解决了通行问题,却也难免令人提心吊胆。一方面,交警随时可以处罚这种违法骑行行为;另一方面,万一发生交通事故更有承担全责的风险。

对此,交通管理部门应该拿出鲜明的态度。假如允许由东向西的非机动车在高架上借道通行,那就干脆撤掉禁令标志,使这一路段成为混合公路。而假如要坚持非机动车、行人禁止通行,那就应该严格执法,结束“法不责众”的违法骑行现象,这样才能确保安全并强化人们的守法意识。

着眼于治本,更应通过弥补设计缺陷解决非机动车“有去无回”问题。这段高架桥虽然一边设梯见肘,但另一边却是绰绰有余,平衡一下或许可以两相安好。成群结队的非机动车天天都在“闯红灯”,对此不应熟视无睹。



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

定制公交如何实现“便民与降本”双赢

海客谈 | 阿蒲

近日,舟山公交新开通5条直达舟山技师学院的学生定制班线,覆盖定海、新城、普陀三大片区,以“点对点、一站式”的服务方式,为学生通勤提供了安全、便捷且经济的选择。这一举措有效减轻了家长接送的压力,缓解了学校周边的交通拥堵,更以低至每人每次3元的票价,展现出公共交通的公益性与民生关怀。这也是舟山公交持续改善市民出行体验的最新成果(据《舟山日报》9月7日报道)。

近年来,舟山公交不断推出便民新

措施。从开通农村微公交解决“最后一公里”难题,到推出长峙岛至南海实验学校定制班线以缓解高峰时段拥堵;从为企业员工设置通勤专线,到开通连接旅游景点的自在海—慈航广场专线,一系列针对性强的服务逐步扩展,标志着公交运营正由“被动供给”转向“主动响应”。这种以需求为出发点的服务创新,既提升了市民出行的满意度,也为城市交通治理探索了新路径。

在方便市民的同时,如何进一步实现“降本增效”,推动定制公交可持续发展,也成为值得深入探讨的课题。便民与降本并不矛盾,通过机制

创新和管理优化,完全可以实现二者的统一。

例如,可借鉴其他地区的成熟做法,加强资源集约利用。在学生班线非高峰时段,将车辆用于社区微循环或短途接驳,有效提升车辆使用效率。同时,依托“需求聚合+动态调度”模式,借助数字平台实时获取乘客出行需求,灵活调整发车频次和路线,减少空驶损耗。一些城市推出的“公交拼团”“预约出行”等创新形式,也为舟山提供了有益参考。

除此之外,深化跨部门协作、拓宽成本分摊渠道也是降本的重要方

式。比如与学校、企业建立合作机制,由需求方提供部分补贴或场地支持,减轻运营压力;在旅游线路上尝试“公交+文旅”融合模式,通过特色服务实现经济与社会效益的双赢。技术赋能同样关键,利用智能调度和大数据分析优化行车计划,减少冗余里程,实现资源精准配置。

展望未来,希望舟山公交继续坚持以需求为导向、以效率为支撑,在拓展便民服务的同时,借助模式创新、管理提升和技术应用,走出一条兼具普惠与可持续发展的公交发展路径。让定制公交不仅“开得通”,还能“留得住、走得远”,真正成为提升城市出行品质的重要力量。

碧海映蓝天除了天时地利更需人和

海客谈 | 薛卿

今年夏季,我市近海海域海水持续呈现清澈的蓝色,市民与游客纷纷赞叹并分享这片难得一见的湛蓝景象。专家分析指出,该现象源于台湾暖流北上、东南季风推动、潮汐活动减弱及长江流域降雨减少等多重自然因素的共同作用。同时,报道也强调,我市近年来以“美丽海湾”创建为抓手实施的一系列海洋治理措施,为海水水质改善奠定了坚实基础(据《舟山日报》9月8日报道)。

舟山海域常年受长江、钱塘江等河流输沙影响,海水多呈黄褐色,此次出现持续“蓝海”景象实属难得。从科学上看,暖流替代沿岸流、季风抑制浑

浊水扩散、潮汐力降低使海底泥沙不易翻涌,以及入海径流减少使悬浮物含量下降,这些自然条件的“天时地利”,确实为海水变蓝营造了重要前提。但更值得思考的是,“人和”的力量同样关键:正是我市长期以来持续推进的海洋生态治理,为这份自然的馈赠提供了可持续的保障。

报道中所提及的“美丽海湾”建设、入海排污口整治、生态保护修复、“净滩净海”行动及“蓝色循环”机制,不仅是舟山海洋治理的具体实践,更是“人与自然和谐共生”理念的生动体现。近三年来,我市近岸海域水质优良率均值达到50%,高于“十四五”设定的33%预期目标。这表明,即便在自然条件不利的情况下,通过系统、持续的生态治理,海洋环境仍可实现有效改善。而当适宜的天然条件与人的治理努力叠加,“蓝海”就不再是偶然,而成为一种必然。

这片“蓝海”对舟山而言,不仅是生态环境向好的直观体现,更是推动旅游经济和社会发展的重大机遇。作为海岛旅游城市,海洋景观是舟山的核心资源。清澈的海水极大提升了滨海旅游的体验感,有望吸引更多游客,促进餐饮、住宿、交通等相关产业的联动发展。社交媒体上“无滤镜的蓝”等热议,本身就是城市形象的一次高效传播。从更长远视角看,优良的海洋环境还关乎渔业可持续发展、海洋生物多样性保护以及城市品牌塑造。

然而,“蓝海”不应仅是昙花一现

的美景,更应成为舟山可持续的生态常态。我们在欣喜之余,也应更加清醒:碧海蓝天是自然的恩赐,也离不开人类的守护。有关部门需进一步加强海洋生态环境监测,动态掌握环境变化,科学优化保护策略;持续强化对入海污染源管控,依法打击非法排污,保障入海水质稳定提升;同时,积极引导市民和游客增强海洋环保意识,使保护海洋成为社会自觉,鼓励更多人参与“净滩净海”等公益活动。

唯有政府、企业、市民和游客多方协同、形成合力,以持续的“人和”努力巩固“天时地利”的成果,才能让“舟山蓝”长久驻留,使之成为我市一张熠熠生辉的生态名片,为经济社会高质量发展提供坚实的生态支撑。

