

令人期许的菜篮子配送中心

海客谈 | 明德

近日,总投资3000余万元、位于新城惠飞路的舟山市菜篮子配送中心(一期)正式投运。1300多平方米的配送作业核心区,恒温16摄氏度的专业环境;冷链冷藏仓库面积增至近600平方米,较原仓库扩容两倍;蔬菜保鲜库、鲜肉保鲜库、水果保鲜库、速冻冷库四大独立仓储区域分区管理;应急储备能力从约70吨提升至120吨左右,覆盖近一周市场需求;食品安全检测项目拓展至40余项,并将引入第三方权威复检,形成三重监管体系。一组组数字,勾勒出一个现代化菜篮子配送中心的清晰轮廓,而一期之后还会有规模更大的二期。菜篮子一头连着市民餐桌,一头连着农户钱包。全新的菜篮子配送中心令人对破解“卖难买贵”充满期许。

凸显价廉物美惠民生

菜价,是市民感受最直接的民生温度。菜篮子配送中心的投运,首先带来的降本增效的可能。过去,配送中心场地无恒温控温设施,生鲜食材在分拣过程中损耗率较高。如今,恒温作业环境有效缓解了这一痛点——温度稳定在16摄氏度,最大程度锁住果蔬生鲜的新鲜品质,有效降低生鲜损耗。冷链仓库扩容两倍,分区管理减少串味和交叉污染,生鲜品质有了保障。价廉物美,有了可靠的支撑。

更重要的是储备能力。此前蔬菜应急储备总量约70吨,仅能保障全市直供店2到3

天供应。如今提升至120吨左右,可覆盖全市直供店近一周应急供应。储备足,底气就足。当市场供应紧张时,及时投放储备蔬菜来平抑价格,这是菜篮子配送中心最直接的惠民功能。这意味着,台风天菜价有望减少“闻风而涨”,节假日菜价有望减少“逢节必跳”。

当然,降本增效的成果能不能真正落到市民的菜篮子里,关键还要看运营。菜篮子配送中心当然也要讲效益,但公益属性决定了它承担的是民生保供的公共服务职能,不宜只以市场逐利为目标。因此,成本下降、效率提升的成果应直接惠及民众,让菜价降下来、把品质提上去。

海岛菜价贵是个老问题,市民对菜价高有切身之痛。“菜篮子”的公益属性要体现在定价机制上,体现在对直供店的价格管控上,体现在让市民可感可知的菜价变化上。配送中心可进一步通过精简中间环节,优化仓储功能,让终端价格变得更实惠,从而充分体现政府投资“菜篮子”的初衷。

汇聚本地蔬菜解卖难

“卖难买贵”是一枚硬币的两面:一边是市民反映菜价贵,另一边是本地菜农担心蔬菜卖不出去。舟山大部分蔬菜需从外地长途调运,同时也有部分本地种植户担心销路,这表明问题不在产量多寡,而在渠道是否畅通。

一家一户的菜农,种出来的菜量小、品种杂、标准不一,很难直接对接超市和菜场。而配送中心过去仓储能力有限,也无法

大规模收储本地蔬菜。卖难,不是没人种菜,而是种出来的菜没有渠道顺畅地流向市场。新配送中心仓储能力翻倍,有条件汇聚本地蔬菜。近600平方米的冷链仓库,四大独立仓储区域,可以分类存放不同品种的蔬菜;120吨左右的储备能力,可以批量收储本地菜农的蔬菜。但有了硬件,还要有“软件”——有序组织。

配送中心可以提前与本地种植大户、合作社签订种植订单,约定品种、数量、标准,农户按订单种、配送中心按订单收,产销精准对接,有助于缓解菜农“卖难”。合作社可进一步把分散的菜农组织起来,统一品种、统一标准、统一收储,形成规模效应,与配送中心形成高效对接。当然,配送中心还可直接设立本地蔬菜收购点,明码标价、随到随收,让老农挑着担子来、揣着票子回。

本地蔬菜汇聚到配送中心,好处是多方面的。对菜农来说,销路更有保障,收入更有支撑,种菜的积极性自然就高了。对市民来说,本地菜新鲜、运输短、成本低,通常既便宜又好吃。对城市来说,本地蔬菜自给率有望提高,极端天气下的保供能力也增强了。菜农种菜增收,市民吃菜省钱,可以成为共同富裕在菜篮子里的生动体现。

一个配送中心,承载着两头的期盼。市民希望吃到更便宜、更安全、更新鲜的蔬菜,菜农希望种出来的菜能卖得出去、卖个好价钱。菜篮子配送中心的投运,让这份期盼有了落地的可能。关键在于,公益属性要守住,为农服务要落实,让“价廉物美”和“卖菜不难”从期许变成现实。

“草根使者”更接地气

点滴录 | 小小

近日,岱山县高亭镇蓬莱新村一居民楼发生高空险情,一名患有阿尔茨海默病的独居老人被困四楼窗外,双脚悬空、身体摇晃。95后青年李明辉下班途经小区,听到呼救声后快速冲上四楼,从邻居家中翻窗抵达外墙平台,一边安抚老人情绪一边小心靠近,最终将老人稳妥抱回屋内。岱山县消防救援大队专门举行聘任仪式,聘请李明辉担任“消防宣传公益使者”。

明星充当公益使者很常见,他们有流量、有知名度,一条微博、一段视频就能影响众多粉丝。但岱山县消防救援大队选择了一位“草根”——一个下班路上挺身救人的普通青年。这个选择,让人眼前一亮。

李明辉的救人事迹,经媒体报道让更多的市民得以知晓。请他当消防宣传公益使者,讲的不是“你应该怎样”,而是“我做过什么”。这种以身示范的力量,比任何口号都管用。大家会想:李明辉能做到,我若多一分担当勇气、多一分急救技能,是不是也能做到?榜样的力量,就在这样的触动中。

明星当公益使者,大家看的是“他”,心里想的是“那是明星的事”。“草根使者”不同,

他就是我们中的一员——一样的上班下班,一样的生活轨迹。他能在危急时刻挺身而出,说明英雄不分职业、不分年龄。这种“身边人讲身边事”的宣传方式,更容易让人产生代入感,也更有号召力。

更重要的是,聘任“草根使者”本身就是对英雄的褒奖。李明辉救人,是出于本能,但社会不能只安然接受他的善举,而不给予应有的肯定。聘他当公益使者,等于告诉所有人:做好事的人,不会被忘记。这种正向反馈,会鼓励更多人在关键时刻“该出手时就出手”。

在舟山,像李明辉这样乐于助人、抢险救灾的平民英雄层出不穷——有台风夜大桥上救人的外卖小哥,有跳海救人的渔民,有火场逆行的邻居。他们的事迹或许上不了热搜,但每一次义举都在温暖这座城市。从他们中聘请公益使者,可以把一时的热度变成长久的温度——一次救人是新闻,持续宣传是风尚。当越来越多的“李明辉”走进社区、走进学校、走进渔农村,把亲身经历讲给更多人听,消防安全、见义勇为就不再是“别人的事”,而是每个人都能参与的事。

“草根使者”,接地气、聚人气、扬正气。期待更多的身边好人被请上“C位”。

校地科研贵在彼此成就

点滴录 | 李海州

近日,国家自然科学基金委员会公布评审结果,舟山共获批国家自然科学基金项目72项,获批国家财政经费近3000万元,立项数较上年增长20%,再创历史新高。其中,浙江海洋大学获批41项,成为绝对主力。这份成绩单,不仅是浙海大科研实力的跃升,更生动诠释了校地科研深度共生、双向赋能、彼此成就所释放的创新效能。

校地科研的彼此成就,首先体现在高校学科布局与地方产业脉搏的同频共振上。高校扎根一方土地,学科建设不能闭门造车。此次浙江海洋大学41项基金项目,紧紧锚定海洋经济主战场,把科研选题对准地方产业现实需求,又以科研积累反哺产业升级。不是城市单方面选择了学科,而是学科主动扎根城市、与城市共同成长。舟山市“产才双进”行动在浙江海洋大学启动后,深入推进教育、科技、人才一体化改革发展,校地协同的制度框架日趋完善。

高校科研的价值,最终要在产业一线接受检验。打破校园围墙,把论文写在船坞里、渔船上,正是校地彼此成就最生动的实践。浙江海洋大学至今已建成市级以上博士创新站16家,6名博士与定海区6家企业配对签约,每年入企服务不低于3个月。在浙江冠素堂食品有限公司博士创新站,缪文华博士团队建站以来已研发新产品10余个;浙江恒和

食品有限公司博士创新站申报并实施产学研项目7项,推出畅销水产调理新产品11个。当博士走进车间、教授登上渔船,高校的“智力势能”才能真正转化为产业的发展动能。

校地科研彼此成就,离不开共建共享的平台机制。舟山正在构建由政府、高校、科研机构与企业共同参与的政产学研联盟。浙江海洋大学与浙江省海洋开发研究院联合成立博士(后)引育联合体,探索“编制共担、人才共用”模式。我市创新推出“科技副总”“产业教授”机制,引导高校科研人才到企业参与科研创新,也引导企业人才到高校参与科研教学。通过平台纽带,让科研力量找得到产业需求,让产业难题对接得上科研智慧,构建起资源互通、风险共担、成果共享的创新生态。

浙江海洋大学与舟山融合发展的故事说明:校地科研最好的关系,不是单向“依附”,而是双向成就。扎根越深,生长越茂;彼此成就,方能向海图强。



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



谁是谁的猫

漫画 丁页

新业态行业监管应当与时俱进

海客谈 | 周末

近日,市民王女士预约顺风车赶动车,司机中途爽约、取消订单、失联。她向平台投诉,平台说“除非报警否则无法满足”;拨打12345、12328,答复均为“不在管辖范围”。报警后,民警坦言“没有司机信息很难处置”,最终也只能无奈告知这类纠纷“大多属于道德层面,很难做出实质性处理”。顺风车早已不是新生事物,但“维权无门”的现状却暴露出这一行业至今仍存在监管盲区。

顺风车的监管困境,并非孤例。每一个新业态在爆发式增长初期,几乎都会经历“监管跟不上”的阵痛期。这有其客观原因:新业态迭代速度快,传统监管框架难免“罩不住”。顺风车就是典型——它既有“拼车”的民事互助属性,又带有“营运”的商业色彩,既不是传统出租车,也不是纯粹的私人出行,导致监管出现空白。

滞后可以理解,但监管不能长期缺位。新业态发展到一定阶段,消费者权益保护就必须跟上。否则,监管盲区就会变成消费痛点,消费痛点又会反噬行业信誉。顺风车司机取中途爽约、诱导线下交易、强制加价,一个重要原因就是“没人管”。劣币驱逐良币,长此以往整个行业都会受损。

维权陷入死循环,根子在于监管思维的“刻舟求剑”。消费者投诉时,相关部门的反应是“这不在我的职责范围内”,而不是“这件事该由谁来兜底”。该管的事没人管,但好像谁都没有责任。这种墨守成规的监管逻辑,在新业态面前显得力不从心。

新业态行业监管必须与时俱进,关键就是要遵循问题导向、需求导向。

问题导向,就是哪里有问题,监管就该有对策。顺风车维权的堵点在哪?司机信息平台掌握但消费者拿不到,非要“警方来电”才行,而警方介入后也因缺乏处置依据

而难有作为,于是陷入死循环。其实,针对存在问题,明确监管责任、落实监管措施,管住顺风车不该成为无解难题。

需求导向,就是民众有需求,监管就该有回应。搭顺风车既方便又实惠,已成为很多市民的出行选择。既然有需求,就不能让它长期处于“灰色地带”。该明确的权责要明确,该建立的机制要建立。比如,明确顺风车平台对司乘纠纷的先行赔付责任,要求平台建立更完善的纠纷调解机制;在交通运输部门设立新业态专门协调机构,处理跨领域、跨部门的消费纠纷;对“假顺风、真营运”的行为,明确认定标准和处罚依据。

新业态的发展,不能以牺牲消费者权益为代价。让消费者敢消费、愿消费,前提是出了问题得有人管、管得了、管得好。监管不是要“管死”新业态,而是要让它规范运营、健康发展。消除顺风车的监管空白,不仅仅是为了保护消费者,也是为了保护这个行业本身。

健康久久 幸福久久 未来长长久久

文明健康 有你有我

舟山市自行设计作品