

要闻

让城市不仅有高楼大厦，也有鸟语花香

——省生态环境厅相关负责人解读《关于深化生物多样性友好城市试点工作的指导意见》

政策面对面

■ 本报记者 胡静漪 通讯员 李筱盼 汤博

近日，省生态环境厅联合省建设厅发布了《关于深化生物多样性友好城市试点工作的指导意见》，这在全国尚属首个。

近年来，浙江率先提出全地域、全方位的生物多样性友好品牌建设，如今已从试点探索转向全域推广、由政府主导转向全民共治。生物多样性友好城市怎么建？市民如何参与和获益？近日，记者采访了省生态环境厅相关负责人。

记者：生物多样性友好品牌听起来很新鲜，为什么以城市为单位来开展？

答：这个概念通俗来说就是让市民和花鸟鱼虫、山林水草在城市里和谐共处、相互受益，这也是“建设人与自然和谐共生的中国式现代化”在浙江的落地实践。近年来，浙江构建了省市县三级政策体系和工作体系，开发了智慧管理平台和友好评估指数，还开展了大规模调查和各类试点。这些成果先后在联合国《生物多样性公约》COP15、COP16等国际舞台上亮相。

为什么要拿“城市”做文章？主要有三个原因：

第一，国家有要求。《中国生物多样性保护战略与行动计划（2023—2030年）》专门把“城市生物多样性保护”列为27个优先行动之一，明确提出要推进“生物多样性友好型城市建设”。第二，老百姓有需求。城市是人挤人、车挨车的地方，也是人和自然矛盾最集中的区域，而“美丽”正是现代化人民城市的六大目标之一。第三，要把生物多样

性保护从专业领域推向“主流舞台”，让它真正融入城市的高质量发展和现代化建设中。

我们的目标是：坚持生态优先、绿色发展，让城市不仅有高楼大厦，也有鸟语花香，最终提升城市生态环境品质和可持续发展能力。

记者：在全面推开之前，浙江已经做了哪些探索？这些“探路者”找出了哪些好路子？

答：浙江已经开展了多层次、多类型的友好建设试点。其中，磐安县作为全国首个生物多样性友好城市试点，在2024年顺利完成了为期3年的建设并通过评估。此外，我们还有全国首个生物多样性友好乡镇宁波市海曙区龙观乡，以及杭州市上城区友好城市、海盐县澉浦镇友好乡镇、开化县高田坑村友好乡村等不同场景的试点。

除创新保护机制之外，这些“探路者”探索形成四方面的好做法：

一是打造友好单元和体验地。比如绍兴建设友好企业、温州建设友好湿地，把“友好”理念植入不同社会和自然单元。从2022年庆元县、龙泉市的生物多样性体验地建设起步，全省累计建成省级生物多样性体验地53个，还有一大批市级体验地，吸引公众研学。

二是促进生态产品价值转化。比如丽水市通过生物多样性保护，近五年带动项目投资80多亿元，庆元县孵化的一个EOD项目（生态环境导向开发项目），投资额达21.32亿元。

三是形成制度成果。我们发布了友好城市、友好乡镇、友好乡村和体验地4项团体标准，为全省推广提供了“说明书”。

四是促进公众参与。通过线上线下多种方式宣传，结合公民科学活动，提升公民的保护意识、激发公众的参与热情。比如杭州市上城区将生物多样性保护与24节气相结合，获评全国十大典型案例。

记者：本轮确定的试点城市有哪些？接下来它们要干哪些大事？

答：这次确定了22个试点，包括杭州上城区、西湖区、余杭区、临安区、宁波北仑区、鄞州区、象山县，温州鹿城区、泰顺县，湖州吴兴区、安吉县，嘉兴秀洲区，绍兴越城区，金华金东区、义乌市，衢州衢江区、舟山市定海区，台州椒江区、玉环市，丽水莲都区、遂昌县、庆元县。

怎么选出来的？一是看各地的“家底”——地理特征和生态资源；二是靠数据说话，浙江从2019年起率先启动29个县（市、区）生物多样性调查，这次试点不少是首批开展调查的县（市、区），基础较好；三是看各地干劲，通过历年的积极性、创新性来选择。22个试点覆盖了山地森林、丘陵盆地、平原水网、滨海海岛全部城市类型，确保试点成果能代表全省不同禀赋的地区。

下一步，试点地区要重点做好四件事：第一，完成顶层设计。生态环境部门会同住建部门，因地制宜制定建设方案，明确每年的目标，探索友好城市建设路径。第二，完善空间格局。把城市的蓝绿空间（水域和绿地）联通、拓展，构建公园体系和绿道体系，给城市“疗伤”，修复受损山体、水系和废弃地。第三，开展调查监测。重点调查城市人类活动密集区，对典型生态系统、重要栖息地和重点物种科学布设长期监测点位。第四，建设治理体系。构建生物多样性现代化治理的政策法规和标准体系，让工作有保障、成果有体现，也让数据跑起来、信息通起来。

记者：老百姓怎样才能参与进来？如何从“家门口”的生物多样性保护中获益？

答：我们设计了多层次、广覆盖的参与路径，也有待各地因地制宜开展创新，让每个市民都能找到自己的“角色”。

参与渠道上，全面推进友好单元建设，让保护走进学校、社区、企业、景区各类社会单元；鼓励企业主动披露生物多样性相关信息，开展“生物多样性友好型经营”；积极开发贴近老百姓生活的公民科学项目，和街道、社区合作，针对流浪动物开展科普宣传，提升大家科学养宠、减少弃养的意识；倡导大家践行友好型消费和生活方式，减少随意放生动物、使用野生动物制品等行为，同时畅通监督举报渠道。

大家也能得到实惠。一方面，城市生态环境品质会明显提升。各地会提高绿地、湿地面积，修复受损山体、水系和废弃地，推广垂直绿化、屋顶绿化，让建成区绿化覆盖率上升，给公众提供更高质量的生态产品。另一方面，生态红利会填充“钱袋子”。通过发展生态体验旅游、建设生物多样性研学场点、打造生物多样性友好产品等，进一步探索并丰富业态，将“绿水青山”转化成老百姓的“金山银山”。

记者：投入生物多样性保护，钱从哪来？发展和保护怎么才能相互赋能？

答：我们主要靠三招来破解“投入”和“发展”的难题。

一是财政引领。统筹生态环保、乡村振兴、城市更新等专项资金，重点保障基础调查、监测平台、生态修复等大项目。二是生态价值实现。探索给生物多样性资源“定价”——开展生态产品价值核算、碳汇潜力评估和生态保护补偿。鼓励各地建立生物多样性产品开发机制，探索开展友好产品标签认证，建立友好产品目录清单，打造地方生物多样性特色品牌和具有辨识度的IP。三是推广EOD模式。把生物多样性保护项目与休闲旅游、文创产业、绿色康养等“打包”实施。这样一来，发展与保护将实现良性循环。

「浙江村拍」活动在杭启动

走进田野 记录时代

本报建德5月12日电（浙江共产党员杂志社记者 蓝珊华 记者 王璐怡）12日，“浙江村拍——人文乡村摄影马拉松影像赋能活动”在杭州建德市下涯镇之江村启动，来自全省各地的摄影师、摄影驻地村代表齐聚新安江畔，以镜头为媒，将开启一场为期半年的田野对话。

“浙江村拍——人文乡村摄影马拉松影像赋能活动”自2024年启动以来，已连续成功举办两届，成为记录浙江乡村振兴进程的生动注脚。去年以来，在文化特派员的牵头协调下，之江村启动了“会拍照的村庄”培育计划，让越来越多的村民学会了用镜头记录生活。当摄影走进田野，人人皆可成为时代的记录者。今年活动持续优化模式，全力打造“浙江村拍”文化品牌，为浙江高质量发展建设共同富裕示范区注入更多文艺动能。

现场，11位摄影主理人集结亮相，未来半年，他们将领衔11支摄影战队分赴全省11个人文乡村，脚踏泥土，串百家门，展开深度的视觉摄影。建德市摄协主席王建青代表主理人发出倡议：“以镜头为笔，以初心为墨，聚焦乡村人文，让影像力量持续赋能乡村振兴。”启动仪式上，来自越南的摄影师周游子分享了《我眼里的建德乡村》，讲述镜头背后的跨文化感动。省摄影家协会原副主席裘志伟与省摄影家协会顾问、浙江传媒学院教授胡晓阳，受聘为活动摄影导师。现场还举行了影像档案收藏仪式，2024年、2025年人文乡村摄影马拉松活动的优秀影像作品被省档案馆作为影像档案永久收藏。

此次活动由省委宣传部、省农业农村厅指导，浙江日报报业集团、省文联主办，浙江共产党员杂志社集团、省摄影家协会、建德市委宣传部分、建德市文联、建德市下涯镇政府承办。

据悉，本届活动将继续面向全国征集摄影作品，依托“人文乡村摄影课堂”播撒艺术种子，让“人人可参与、人人可创造”的理念落地生根。活动成果预计于2026年底集中展出，届时将向公众呈现一幅“各美其美、美美与共”的新时代人文乡村画卷。

前四月宁波口岸查验拼箱货值突破300亿元 查验前置 装箱提速

本报宁波5月12日电（记者 李华 通讯员 张天欣 何忆星）12日，宁波舟山港梅山港区百捷临港自动立体库内，数台自动堆垛机沿着轨道在高层货架间精准穿梭，一批散装货物正在通过自动分拣输送线转入装货区。在此之前，这批散货已完成所有通关手续，即将装箱出运至荷兰。“先查验后装运”模式将查验环节前置至装箱前，该模式下，出口拼箱货物以散货形式进入海关监管场所，在完成申报、查验、放行全流程后，进行装箱出运。1至4月，宁波海关监管“先查验后装运”模式下货值已突破300亿元。

当前，跨境电商、出口拼箱等新业态保持高速发展态势，订单小批量、多批次、快周转成为行业新趋势。传统模式易引发拆箱重装、船期延误等痛点，制约企业物流效率提升。立足企业实际需求，宁波海关深化出口拼箱业务改革，推广“先查验后装运”监管模式。今年以来截至4月底，该模式累计监管出口拼箱货物28.7万票、6.8万标箱。

“先查验后装运”模式为我们破解通关难题，预计今年出口拼箱业务量将大幅增长，新增出口额有望突破50亿元。”宁波亚集物流有限公司常务副总经理俞旭凤表示，该模式下出口拼箱查验货物通关时间从两三天压缩至1天内，企业接单能力和市场竞争力持续增强。

依托关港联动优势，目前“先查验后装运”模式试点范围已经扩大至15家拼箱仓库，并打通了不同贸易类型拼箱通道，实现货物报关、堆存、查验、装箱、放行等一站式监管服务。

仙居组建助企帮帮团 产线来了“诸葛亮”

本报仙居5月12日电（记者 蒋欣如 罗亚妮）教学内容与企业需求精准对接，才能充分发挥技工院校技术技能人才优势，服务地方经济高质量发展。12日下午，在仙居县“十团助百企、技能促发展”专项助企活动签约仪式上，仙居技师学院11支“助企帮帮团”集中授旗，现场与相关企业完成签约结对。

今年，省人社厅、省经信厅联合启动“千师助万企、技能促发展”专项行动，将选派千名技工院校骨干力量，结对服务万家企业，着力破解产教脱节、技术攻关难等突出问题。仙居正处于产业转型升级、经济高质量发展的关键阶段，企业技能人才缺口持续扩大、用工需求愈发迫切，自该专项活动部署以来，仙居率先落实，聚焦企业急难愁盼问题、技能人才成长需求及产教融合关键堵点，组织发动100多名教师，组建专业“助企帮帮团”，创新推出专项助企十项举措，精准对接企业需求。

据悉，11支“助企帮帮团”覆盖医疗器械、橡塑、新能源、人工智能、医药、文旅等仙居重要产业。活动开启后，“助企帮帮团”将与县内百家有迫切需求的企业建立定向服务帮建，通过导师企业问诊、企业送技、企育人等服务模式，精准破解企业发展痛点，疏通产业升级堵点。

据介绍，计划到2026年底，“助企帮帮团”实现走访企业100家以上、帮助企业解决一线生产技术难题100个以上、为企业培养高技能人才500人以上、与100家以上企业建立稳固产教融合共同体。

（上接第一版）

为帮助过去贴牌制造的小家电企业解决“创新之感”，慈溪一方面通过个性化服务帮助规上企业建立研发机构，另一方面通过与高校共建人才合作基地、成果转化中心等多元灵活举措，助力企业就近“借智”。2025年，慈溪48个小家电品类申报专利超1万件。

生产性服务业正成为制造业迈向高质量发展的战略支撑。走进位于慈溪工贸大厦的全球智能家电创新中心核心服务区，一家家新签约生产性服务企业正加紧入驻。投用不到一年，这里就已引进研发、检测、品牌营销等十大类服务机构近30家。

“资源、要素更集中，服务的专业度和便利度也随之提高。”慈溪市经信局企服科科长林妮妮说，服务区不仅是物理空间的集聚，更是服务效能的放大。通过打破部门和行政壁垒，他们正计划将更多线下活动放到服务区，推动高水平服务业机构和家电企业牵手合作。



以智为媒 快乐交流

5月12日，第七届“中外人文交流小使者”人工智能及四足机器人国际交流展示活动华东站核心展示环节，在杭州市钱塘区启成实验学校举行。中外青少年开展四足机器人竞速障碍、接力跑和智能应用展示活动。

本报记者 栾兰 通讯员 徐燕军 摄

浙报观察

加速打破轨道交通省域壁垒 长三角，坐着地铁去串门

■ 本报记者 拜誌喆 李洁薇

站在上海市域铁路调度中心巨大的电子屏幕上，徐敢锋的手指向一片尚是虚线的线路图——屏幕上，代表上海机场联络线的光点平稳移动，虚线则标记着等待接入的长三角跨域线路。

“我们要的不是各建系统再对接，而是‘一个票务系统打通全域’。”这位环沪轨道交通运营有限公司（下称“环沪公司”）董事长说，“真正实现‘一票通达’，让乘客从刷卡进站到抵达目的地，全程无需在省界换乘、换乘，甚至感觉不到省界的存在。”

用同一张票、同一个码，从上海进站，一路坐到苏州、嘉兴或太仓——5月，长三角主要领导座谈会前夕，记者在上海市域铁路调度、运营和技能实训基地，听到了这个正在从规划走向现实的承诺。

打破无形之墙

嘉闵线北延、南枫线—枫南线……在长三角，多条跨省域线路或已破土动工，或正在铺设轨道。然而，真正的障碍从来不在钢轨之下。

已贯通的上海地铁11号线，乘客前往江苏昆山，仍需下车、出闸、再过闸。名义上的“贯通运营”，在现实中仍是“人的换乘”。

那道无形的行政壁垒，依然清晰。

“我们的方式，肯定不能再让乘客在省界下来，再去换另一部车。”徐敢锋说得直接。他身后的环沪公司，是一个特殊产物——2024年12月，由沪苏浙两省一市共同出资组建，专为打破轨道交通的“省级壁垒”而生。

“这个公司，你可以说它是上海的，也可以说是江苏的、浙江的。”徐敢锋顿了顿，“这可能是改革过程中的一种全国首创。”

变革围绕两个关键词展开：“硬联通”与“软联通”。

前者是筋骨，要求统一技术标准、车辆制式，确保列车能跨线飞驰；后者是血脉，涉及票务、调度、应急、服务标准的全国统一，目标直指“一票通达、无缝换乘”。

对乘客而言，体验可归结为两点：快和便捷。

快，依赖于时速160公里级别的沪苏嘉城际铁路，速度远超普通地铁。便捷，则意味着“一张票要能够完全通达”——从任一城市的进站闸机刷入，就能在另一城市的出站闸机顺利出站。

眼下，有关方面正全力推进“一码通行”。真正的“一码通行”，需要轨道、车辆、调度、票务的深度整合。上海市交通委负责人透露，跨区域“一码通行”已与合肥等城市完成测试使用。

2028年的目标

“我们要全力以赴，争取到2028年，使环沪区域的第一条线路投入运营。”徐敢锋给出了明确的时间表。各方正积极争取，让连接上海与江苏太仓、浙江嘉兴等地的通道，在2028年底前实现贯通运营。

然而，贯通远非铺轨那么简单。在被称为“三中心”的调度大厅里，环沪公司新线管理负责人刘智平指着屏幕说，这个智慧大脑设计容量可覆盖1200公里线路，目前已调度60公里的机场联络线。

巨大冗余，正是为未来预留。

按照规划，上海嘉闵线北延、苏锡常城际铁路太仓先导段、嘉兴枫南线、上海示范区线等五大互联互通、7条线路，将以“一次建成、分线接入”模式，陆续汇入这个统一的指挥中枢。

“随着南汇支线即将接入，我们积累的公交通互互联互通的经验就能全面复制推广。”刘

智平表示，这样的经验，不仅让长三角获利，还能为全国探索一种跨域交通的新模式。

但技术标准的统一只是第一关，更深层的挑战在于制度的协同。

应急响应流程、调度指挥权限、票务收入清分……每一样都需要两省一市坐下来，一点点磨出共识。

一个生动的例子是驾驶员的证件。

“比如说，浙江的一位司机把地铁开到上海来了，上海能认他的证吗？”徐敢锋抛出的问题，点出了“软联通”的深层难点。

如果沿用过去“各培各认”的模式，跨省运营将寸步难行。

为此，一套“统一培训标准、统一取证互认”的体系正在加紧构建。据悉，已有13个核心岗位确立了准入清单，累计培训超2.4万人次。

目标很明确：确保未来奔驰在长三角轨交网上的列车，由同一套标准认可的人来驾驭。

利益分割是另一个难题。

环沪公司确立了“建设主体属地化、运营收入属地化、运营成本一体化”的核心原则。简言之，轨道谁建谁拥有，票款谁建谁拿走，但车辆运行、维护保养、统一调度等庞大成本，则由环沪公司统一核算、各方分摊。

这一设计，旨在用“利益共享、成本共担”的共同体模式，平衡各方诉求。

谁在等待通车

谁会从中受益？答案是几乎所有穿行在长三角城市间的人。

最直接的是跨城通勤族。未来，住在嘉兴、太仓等地的人们，或许无需辗转多种交通工具，就能在家门口登车，一路坐到上海的核心区域，如同在一座巨型城市内部通勤。

拥有大量外资企业的嘉兴、太仓对此需求尤为迫切。当地大量外企人员往返于本