



福厦“1小时生活圈”何时能梦想成真,是什么样子?对福建老百姓的生活乃至区域经济的发展会起到什么样的作用?在省发改委对打造福厦“1小时生活圈”若干措施的政策解读里,一幅高铁穿山过海的幸福图景徐徐展开——

福厦“1小时生活圈”即将实现

□本报记者 林蔚

19日,福建省发改委印发打造福厦“1小时生活圈”若干措施,提出要以福厦高铁开通运行为契机,聚力打造福厦“1小时生活圈”。《若干措施》主要提出了优化高铁列车开行、完善公共交通配套、健全货运物流体系、创新发展站点经济、拓展高铁业态融合、加强产业分工协作等6个方面共15条措施。

全省首条时速350公里的福厦高铁具备9月底开通运行条件,是我省打造福厦“1小时生活圈”的一个重要契机。

省发改委有关负责人表示,结合福厦高铁运行实际及我省都市圈发展实际,制订《若干措施》,旨在促进高铁沿线城市资源整合、交通互联、产业融通、协调发展,全方位推进高质量发展。

高铁“公交化”通勤照进现实

未来,在福州厦门两地往返的上班族可以实现高铁“公交化”的方便通勤,“1小时生活圈”获得感拉满!

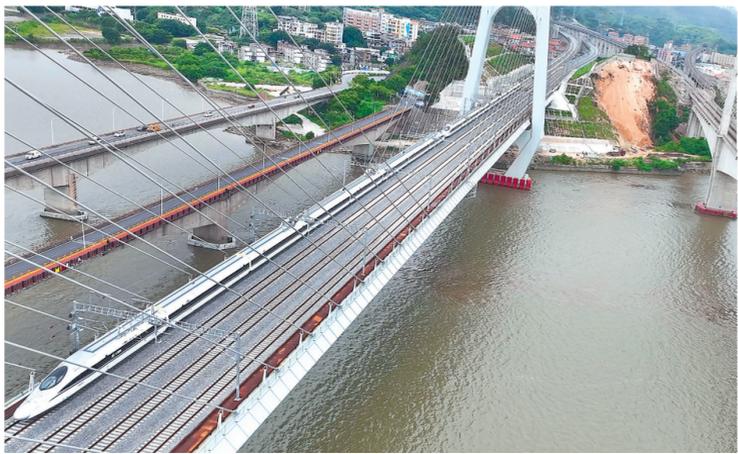
《若干措施》在第一部分就贴心提出,将通过加密福厦高铁列车开行次数、组织高铁“公交化”运行、推行新型票种、增开特色列车等措施,对列车自身进行优化,以切实满足福厦(漳)高速便捷通行、上班族通勤等实际需求。

保障运行效率,加密高铁列车开行次数。统筹福厦高铁与既有福州铁路列车班次,根据两线功能定位和客流情况,合理布设列车,加密列车开行次数,先期增开26对高铁,既有32对高铁变更至福厦高铁运行,后期逐步增加,优化列车时刻,充分提升两线利用率;安排直达列车、标杆车(沿途仅安排1-2个停靠),以便满足福厦(漳)高速便捷通行需求。

结合通勤特征,组织高铁“公交化”运行。在高峰期间按公交化安排高速列车、大站停靠列车等缩短旅行时间。优化开行车次,福州至厦门(漳州)早班车次福州(南)最早6:30—7:00出发,厦门(漳州)至福州晚班车次福州(南)最晚23:00左右到达,在检修时间允许情况下,争取早班车次提早半小时,晚班车次推迟半小时。实行1-2班次公交化运行(即每站经停),满足上班族通勤需要。

开辟便捷通道,推广新型票种服务出行。基于高峰时段旅客需求,完善站内标识、扫码进出站等措施,实现旅客“在途”和进出站快速集散。福厦高铁通车运营后推广实施计次票(月票)、定期票等新型票种。积极推动新增高铁站开通“铁路e卡通”业务。

结合暑假、春节、国庆黄金周、中秋等节假日,以及“清新福建”重要景点分布,开行特色临时列车,根据运行情况和旅行客流分布,适时调整开行方案并争取形成假日固定专列。



福厦高铁试运营列车驶过乌龙江大桥(8月31日报)。

本报记者 林蔚 通讯员 胡昕昕 马俊祺 摄

“在即将到来的中秋国庆黄金周,部分市民届时可以抢‘鲜’享受到坐高铁就像坐公交车一样的方便。”省发改委交通发展处负责人介绍。

实现一站式“零距离换乘”

适时推行公共交通配套高铁相关优惠政策,2023年8月底至12月底,工作日17:00以后、节假日乘坐福州地铁免费;福州至厦门(漳州)间鼓励高铁公务出行……《若干措施》的第二部分提出,我省为打造福厦“1小时生活圈”,推出一系列完善公共交通配套的“出行大礼包”。

强化枢纽功能,构建综合立体交通网络。建设福州南站、厦门北站、泉州东站、漳州站、莆田站等综合交通枢纽。推动福州、厦门城市轨道交通与动车站的高效衔接;争取2025年上半年开通运行贯通福州站的城际铁路F1线;加快建设福州、厦门及延伸至漳州的地铁线;加快城际铁路F2、F3线和R1前期工作,争取2023年底实现控制性工程开工,实现都市圈城际铁路与高铁站点之间的便捷衔接。

优化运输组织,增强换乘衔接效率。统筹开通公交专线、夜间班次、旅游接驳和定制客运服务,实现城市公交与高铁运营时间匹配;优化配套城市道路、停车场、充电桩等设施,实现社会车辆快速通行;增加交通方式标识引导和站点出入疏导,提升旅客“最先和最后一公里”出行效率,实现旅客一站式“零距离换乘”。

加强信息共享,推行配套优惠政策。实

现福州地铁5号线与福厦高铁安检单向认证,积极推行国铁干线与轨道交通安检互认、售检票系统深度融合方案,逐步推动“一站安检”“一票通行”;在车站周边区域优先开展路地协同、智慧停车、智慧交管等智慧交通试点工程,符合条件的项目优先纳入新基建行动计划或相关专项,给予地方政府专项债支持。协调高德、腾讯、百度等大型地图搜索引擎标注站点进站口、商务通道区域等,便于旅客出行。

释放福厦铁路货运能力

“火车一响,黄金万两。”福厦铁路在给老百姓日常出行带来便利的同时,释放出的物流货运能力也势必成为福厦“1小时生活圈”图景中浓墨重彩的一笔。

《若干措施》提出,要从福厦高铁及既有福厦铁路两线客货分工出发,加快建设后方通道、铁路货场及物流枢纽等措施,切实拓展内陆腹地货运市场。

开发货运能力,支持开行货运专列。安排专项资金,组织开展全省铁路客货运营体系研究;争取利用福厦高铁列车加挂急快运车厢,拓展福厦高铁沿线鲜活、即时等急快货物运输需求。在满足相关技术要求基础上,争取国铁集团支持开行行动货列车;改造部分货运站实现多式联运,拓展内陆腹地市场。

完善货运通道,规划建设物流枢纽。加快建设福州港口后方铁路、漳州港尾铁路支线,推进松下港铁路支线、厦门港后方铁路等项目,完善沿海港口后方集疏运通道,研究改造利用既有福厦铁路货场,规划布局一批物流

枢纽,扩大高铁联运能力和辐射范围。

“一站一策”打造流动风景线

“一站一策”、一城一景,在高铁上手机下单的地方特产或者文创产品,到站直接送货上车……这些场景,在不远将来的福厦“1小时生活圈”的高铁出行中都将实现。

据介绍,福建将以打造本次福厦“1小时生活圈”为契机,把一座座城市高铁站打造为一道流动的风景线,创新发展站点经济,共同实现高铁发展与城市形象的共赢提升。

提升城市形象,开发特色站点文化。统筹发挥路地双方资源优势,试行“一站一策”开发,充分发挥高铁站作为城市窗口的特点;共同开发文创产品,在候车室设置特色连锁展销平台。

与此同时,推动路地合作开发福州南站、厦门北站等车站周边土地。引导商超、酒店、餐饮、便利店等入驻站点周边综合体、商业附属设施等。鼓励各地出台相应扶持政策,持当日车票(电子票)可在部分商超、酒店等享受一定折扣。

推进业态融合和产业协作

以高铁站的站点经济为出发“点”,辐射带动的还有高铁沿线经济发展带的“线”和产业分工协作的“面”。

《若干措施》提出,要从旅游开发、会展消费等业态出发,结合高铁沿线文旅资源、会展活动,促进高铁与相关业态融合发展。

开拓旅游市场,打造高铁文旅经济带。统筹福厦高铁沿线文旅资源,打造文化旅游专线和精品旅游线路,鼓励高铁沿线各地出台相应扶持政策,推出景区旅游高铁套票,旅客可持当日高铁票享受景区门票折扣优惠。推动夜间文旅消费创新发展,根据路线提供“一站式”服务。

扩大会展消费,促进高铁与会展业融合发展。鼓励各地在福厦高铁沿线站点及周边开办商品展销会、博览会、交易会、购物节、民俗节等活动。鼓励福厦高铁沿线多地联合办展,扩大会展规模。当日高铁票可减免门票费用或商品交易时抵扣部分金额。

《若干措施》还提出,以高铁为纽带,推动创新区域合作模式拓展“高铁”缩减时空的效应,依托山海协作便捷交通条件,增进区域内贸易、人员、技术和资本交流联系。

推动区域合作,打造共创共建发展模式。积极探索推进众创孵化平台、共建园区建设,发展“产业飞地”“科创飞地”“消费飞地”等飞地经济,提升产业合作水平。同时,推进协同发展,积极发展特色优势产业,打造“一县一品”品牌,提升高铁沿线整体竞争力。

日前,《福建省水网建设规划》(以下简称《规划》)获省政府批复,提出我省将投资超万亿元,加快建设“系统完备、安全可靠,山海统筹、协调共享,集约高效、绿色智能”的福建现代水网。

加快构建国家水网,是党中央、国务院作出的重大战略部署。福建水网是国家水网的重要组成部分,《规划》立足福建省情、水情,提出了福建水网建设的主要目标、总体布局、重点任务 and 重大项目等,提出到2035年,福建现代水网体系基本形成,省级水网主骨架和大动脉基本建立,市、县水网基本完善,建成与我省基本实现社会主义现代化、全方位高质量发展相适应的水安全保障体系。

水资源总量、人均水资源量居全国前列,生态环境质量优良,河流水系众多,大多发源于境内、独流入海……福建拥有独特的水资源禀赋条件,为水网建设提供了优越基底。“目前,全省已形成较为完善的综合利用水网,为福建水网建设提供了工程基础;初具规模的信息基础设施,不断提升的行业管理能力,为福建水网建设提供了技术保障与制度基础。”省水利厅计划财务处处长陈阳欣表示,近年来福建水利发展取得突破性突破、历史性成就,但沿海地区水资源保障、部分河流水资源蓄能能力、城乡高质量供水体系仍有短板,防洪减灾体系、水生态环境还需巩固提升等问题。

坚持问题导向和目标导向,《规划》提出了“三纵八横、三区两带”的福建水网总体布局——即设置闽西南、闽江口、闽东等三大资源配置通道,治理闽江、九龙江、汀江、赛江、晋江、敖江、木兰溪、霍童溪等八条主要江河,规划闽西南、闽江口、闽东等三大区域网,以及建设山区水资源涵养带、沿海水生态修复带两大带状涵养区。

根据布局,《规划》以联网、补网、强链为重点,提出完善水资源配置和供水保障体系,完善流域防洪减灾体系,完善河湖生态系统保护治理体系,打造数字水网体系及健全现代水网管理体系等五大重点任务,并规划了一系列项目,总投资10260亿元,其中,2021—2035年计划完成投资8500亿元。项目具体包括闽西南、闽江口、闽东、金门供水水源保障等重大水资源配置工程,宁德上白石、漳平浙溪、永泰龙湘等大型水库,闽江干流防洪提升、“五江一溪”防洪工程等重大防洪防潮工程,木兰溪、崇阳溪、金溪等河流水生态修复治理工程;还涵盖城乡供水一体化、中小型蓄引调水,安全生态水气、灌区改造、中小河流治理、水库(堤闸)除险加固、山洪灾害防治、水土保持等。

总投资超万亿 打造福建现代水网

□本报记者 陈昊

福建再生稻的“再生”之道



开栏的话:

金秋九月,“丰”景独好。八闽大地,稻浪翻滚;农业农村,气象万千。眼下,全省上下正深入学习贯彻“千万工程”经验,扎实推进乡村产业、人才、文化、生态、组织振兴,加快建设宜居宜业和美乡村,坚定不移走具有福建特色的乡村振兴之路,为推进中国式现代化福建实践贡献“三农”力量。

在第六届中国农民丰收节即将到来之际,福建日报推出《深入学习“千万工程”经验,全面推进乡村振兴》专栏,深入挖掘福建在保障粮食安全、特色现代农业建设、巩固拓展脱贫攻坚成果、乡村建设、农业科技创新等方面的创新做法与典型经验,多维度展现八闽乡村好“丰”光。

再生稻,是一种“两收”的水稻栽培方式。头季收割后,稻桩上休眠的腋芽,在一定的光、温、水、养条件下,重新萌发,约两个月后就能成穗。它为光温条件“一季有余,两季不足”地区,提供了粮食增产新方案。今年中央一号文件首次提出,鼓励有条件的地方发展再生稻。

再生有“道”

近日,中国科学院院士、福建省农业科学院研究员谢华安等专家齐聚尤溪县,对西城镇麻洋村再生稻示范片头季

产量进行测产验收,结果显示:135亩“内10优7185”示范片平均亩产866.31公斤。1990年以来,麻洋村已连续24年承担福建省农科院再生稻新品种试验、示范项目,再生季产量曾3次刷新世界纪录。

在我国悠久的稻作历史上,再生稻一直有着一席之地。但过去,由于再生季产量有限,广大农民大多将其视为“自生自长,有就收、无就丢”的附属品,作为灾后补救的一种措施。

20世纪70年代,随着杂交水稻技术的突破,以“汕优63”为代表的一批强再生力品种脱颖而出。1988年,原省农业厅组织7个地市的39个县开展再生稻试验、示范。经过全省农技专家的试验摸索,福建逐渐形成了一套包括品种选择、田间管理等完整的技术体系。尤其是重施催芽肥和壮苗肥、畦厢式栽培、间歇性沟灌等技术创新,走在全国前列。

得益于此,再生稻迈上了产业化发展道路,逐渐从附属品进阶为一种独立的稻作制度。“与种双季稻相比,再生稻省了一季种子、播种、育秧的钱,加上生长期短,病虫害少,施肥用量也小得多;与种单季稻相比,再生稻多了不少产量。”尤溪县西城镇麻洋村村民曾繁辉,是村里最早的再生稻种植户。他还记得,在20世纪90年代,种植一亩再生稻比双季稻节本100多元。

由此,农民种植再生稻的积极性得以激发。最高峰时,尤溪再生稻规模超过10万亩。再生稻也成为福建大力推广的稻作模式,亩产纪录持续突破,不少田块达到了“吨粮田”水平。

再生稻节本又增效,但有一段时期,其种植规模却不间断萎缩。原因在于,头季稻收割高度依赖人工。在农村劳动力大量转移,人工成本水涨船高的大背景下,再生稻传统生产模式出现了水土不服。

“传统稻品种具有高芽位优势,



南平市浦城县石陂镇申明村再生稻头季收割。叶永仕 摄

倒二、倒三节位的腋芽属于优势芽,萌发能力强,出穗快,可贡献七八成再生季产量。”福建省农科院水稻研究所研究员张建福说,这就要求头季稻收割时,要保证较高的留桩高度,通常要在35厘米以上。若采用机械化收割,较高的稻桩被收割机履带碾压后,易倒伏,破坏腋芽,造成再生季减产。在丘陵山区,地块分散、不平整,大型收割机需要频繁转弯掉头,碾压更甚。即便是最有经验的机手,碾压率一般也会超过30%。

如何破解再生稻发展困局?

机收破局

今年,福建省农业农村厅在浦城县召开再生稻产业发展暨高标准农田改造提升现场推进会。

日前,浦城7万亩再生稻已完成头季收割,10月将迎来再生季收割。其中,约两万亩可达到“吨粮田”水平。

新时代的再生稻“吨粮田”,源自全

程机械化技术的成功攻关与推广应用。

早在2010年,原省农业厅便组织全省科研、推广农技等部门,围绕再生稻全程机械化生产,特别是头季稻机收环节,开展联合攻关。最初选择的是农机路线,在收割机改良上下功夫。但适用于丘陵山区的农机本来就少,再生稻专用收割机研发更是进展缓慢,几年下来,收效甚微。这时,福建开始转变发展思路,向品种创新寻求突破。

经过多年筛选试验,一批适合低留桩机收的品种得以挖掘。其中,既有“甬优1540”“晶两优华占”“天优华占”这样的省外引进品种,也有“内6优7075”“明1优臻占”“福香占”“佳福占”等省内自主选育的新品种。

这些品种倒四、倒五节位的腋芽也能作为优势芽,具有较强的再生能力,能够较快萌发,孕出新穗。这样一来,头季稻收割时,留桩高度就不用太高,甚至可以低于20厘米。低留桩带来的好处是,机械收割时稻桩不易倒伏,可减

少收割机对休眠腋芽的碾压,确保再生季产量。

不仅仅是良种,良法、良技、良机、良田配套,也为再生稻全程机械化生产提供了综合解决方案——头季稻收割前进行二次烤田,使土壤软硬适中,既不影响根系生长,又能减少收割机对稻桩的碾压;收割机严格按照“回”字形路线行进,减少不必要的转弯和掉头,减轻对稻桩二次碾压;为收割机加装秸秆粉碎装置,既避免秸秆覆盖在稻桩上影响腋芽萌发,又能抑制田间杂草,还能加速还田,为土壤提供有机质;加快高标准农田建设,通过小丘并大丘,为收割机提供更多作业空间……

按照目前水平,头季稻机收碾压率最低可降至20%。福建省农科院水稻研究所测算,相较于人工作业,再生稻全程机械化生产可节本62.0%,经济效益提高了两倍。由此,全省再生稻产业实现了“再生”,种植规模逐渐恢复,重新迎来了它的高光时刻。

作为全程机械化时代的代表产区,浦城全县再生稻种植面积7万亩,为全省之最。预计到2025年,这个数字将突破10万亩。目前,在当地,再生稻平均亩产比传统中稻高出约300公斤,亩产值增加800元以上。

行稳致远

近日,省农业农村厅、省财政厅、国家金融监督管理总局福建监管局联合印发《水稻种植保险实施方案》。根据方案,再生稻再生季可视同一季投保。这意味着,再生稻的头季和再生季,均可享受保险保障。这在全国属于率先探索。

保险加码,仅仅是福建大力支持发展再生稻产业的一道缩影。

发展再生稻能更好利用现有耕地资源,增加单位面积粮食产量,前景广阔。经过多年发展,再生稻已成为福建水稻产业的特色与优势。根据测算,全省适合种植再生稻的单季区约有200

多万亩。如何进一步做大做优做强再生稻产业?福建持续发力。

历年的省级粮惠粮政策中,再生稻都是重点支持对象。《2023年稳定发展粮油生产九条措施》提出,从耕地地力保护补贴中安排资金对再生稻种植户给予每亩20元催芽肥补贴。

各地在支持再生稻方面,也拿出真金白银。以浦城为例,今年,当地对全程机械化生产的示范片,给予每亩40元的种子补贴,对实际种植再生稻1000亩以上的建制村,给予村集体每亩30元的奖励;举办再生稻高产竞赛,对获得一等奖的种植大户给予3万元的奖励。

早前举办的福建省再生稻产业发展暨高标准农田改造提升现场推进会现场,一批为再生稻头季收割量身定制的收割机亮相。

这些产品中,有的利用履带差速转向原理,减小转弯半径;有的在缩小履带宽度同时,加大收割幅宽;有的引入无人驾驶技术,自动精准规划作业路线,减少人工操作的不确定性;有的在收割机后挂载自动扶正机,可第一时间将因履带碾压而倒伏的稻茬扶正……这些代表不同技术方向的再生稻专用收割机,都指向“降低碾压率,提高再生季产量”这一核心目标。目前,福建正致力于再生稻专用机型研发和推广。

与此同时,各地也加快培育再生稻产业,打造再生稻品牌。

“再生季的灌浆结实期在秋后,日夜温差大,有利于营养物质积累,米质要远优于头季稻。同时,再生季栽培期间施肥用药少,食品安全更有保障。”浦城县农业农村局副局长张述斌说,作为“福建粮仓”,浦城近年来致力于发展优质稻产业,培育“浦城大米”区域公共品牌。当地计划将再生稻再生季稻米,融入“浦城大米”品牌版图,同时制定再生稻种植、加工、品质等地方标准,从而实现优质优价。 □专题