如今在山东15.78万平方公里的土地上,由北向南分布着黄三角高效生态经济区、半岛蓝色经济区、济南都市圈和鲁南经济带等四大城市经济圈(产业带),全省17个城市都已纳入城市圈。学术界公认,21世纪是城市圈的世纪,经济发展的主要动力会日益集中于城市圈,而城市圈之间的分工、合作和竞争,将决定新的世界经济格局。

制图:宫照阳

蓝黄国家战略发酵 区域经济寻求突破

点击山东“圈”经济

本报记者 崔滨

2月12日召开的山东政协十届四次会议上,省政协委员邓相超提交了《乘借京沪高铁贯通之势,尽快构建济南省会城市群》的提案,这是2009年、2010年以来,他第三次提交相关提案。语气迫切的邓相超说:“从全运会效应到京沪高铁开通,都是大好机遇,发展济南都市圈,动作要更快一点。”

时间回到2007年12月27日,山东省正式发布《济南都市圈规划》,济南、淄博、泰安、莱芜、德州、聊城、滨州等7个城市形成了1+6携手发展的格局。三年过去了,都市圈效应尚未完全显现,周边已然有黄河三角洲和半岛蓝色两大国家战略经济区环伺。站在“十二五”开局之年,面对沿海蓝黄经济区带来的机遇,地处山东中部的济南都市圈将走向何处?

“圈”历程:边界的探索

如今在山东15.78万平方公里的土地上,由北向南分布着黄三角高效生态经济区、半岛蓝色经济区、济南都市圈和鲁南经济带等四大城市经济圈(产业带),全省17个城市都已纳入城市圈,其中如东营、潍坊,既在黄三角经济区,又属于半岛蓝色经济区,而位于省内渤海湾最北的滨州,更是兼具了蓝、黄和省会城市圈等三重角色。

事实上,形成这一特色鲜明、布局严密的城市圈形态,山东省经历了多年的探索,尤其是“济南城市圈”战略,更是历时7年,几易边界。

常年为山东省、济南市提供决策智力咨询的山东省社科院副院长郑贵斌回忆,以济南为核心打造都市圈的历程,源自2004年山东省做出的“中部突破济南”战略。时任济南市委书记的姜大明提出“努力构筑以济南为中心的省会城市群,逐步形成优势互补的济南经济圈”,并把“增强对周边地区的辐射带动作用”作为重要的工作举措。

两年后的2006年,随着济南在山东中北部的辐射和带动作用与日俱增,山东省政府决心打造济南都市圈,并委托北京大学牵头编制发展规划。于2007年正式发布了以济南、淄博为双核心,泰安、德州、聊城、滨州、莱芜为次级中心的“1+6”都市圈模式,其目标为立足环渤海经济圈南翼、联结长三角、面向中原腹地的枢纽型都市圈。

同年,山东省政府再次委托北京大学城市与区域规划中心,编制了《山东半岛城市群总体规划》,将青岛、济南、烟台、淄博、威海、潍坊、东营、日照等8城市构成为面向日韩、对接环渤海经济圈的大型都市圈。

随后,2007年,山东省又提出“一体两翼”战略,将半岛城市群与济南都市圈两大相互交叠的板块融合为规模达到10个城市、占当年全省经济总量66.3%的“一体”。

从“突破济南”到“济南都市圈”再到“一体”,4年间,发挥省会经济的带动、辐射作用,形成优势互补的济南城市经济圈,已经日益上升为济南市乃至全省的共识。

同时,以青岛为龙头的沿海城市群,因为区域位置明确、城市联系紧密,都市圈效应逐渐显现。2010年以来,东营、滨州、潍坊为主体的黄河三角洲高效生态经济区,以及青岛、烟台、日照等东部沿海7城市组成的半岛蓝色经济区,相继上升为国家战略。

“圈”经济:聚合的力量

山东人向来以重名尚义闻名全国,团结乡亲、广交朋友、共同进退的观念深入人心,同样,在山东经济学院山东区域经济研究院院长张志元看来,就像年资相仿、脾气相投的人容易形成圈子一样,济南都市圈是社会、经济发展到一定程度,尤其是在现代交通、通讯条件下人口、资金、物资、技术、信息高度集聚后,省会周边空间距离相近、经济联系密切、功能互补的城市,主动倾向于形成紧密合作,分工协助的都市圈。

也许你很难想象地域宽广、拥有上百万人口与各类产业的庞大城市,能够像人一样在朋友圈里如鱼得水。不过在山东汽车界里,拥有省内最宽广汽车销售网络的润华集团,已然开始享受“圈”经济带来的发展。

在润华集团的汽车产业布局里,以济南汽车圈为核心,11处汽车服务园区辐射至青岛、潍坊、济宁、德州、聊城、菏泽、枣庄等7个市,并继而以这11处园区为次级核心,向县乡级市场开拓销售服务网络。

如果把一个个4S店放大成城市,那么在相互联系、分工协作的网络中,每个城市既是圈子中的一分子,发挥自己的优势;同时又能融入网络,享受整体带来的便利。

张志元教授以跨越美国10个州、囊括45个大中小城市、人口达到6500万、位居世界六大都市圈之首的纽约都市圈为例,“孤立地看,纽约都市圈中波士顿、巴尔的摩等城市的主导产业都是单一的。但放眼整个都市圈,区域内产业布局调整合理,增大了城市间的互补性、多样化、综合性的整体功能,远远大于单个城市功能的简单叠加。”

张志元教授认为,“在全球化背景下,城市光靠自己的力量发展会受到很多局限,但有针对性的联合,融入网络,形成集聚,便比较容易获得投资、生产资料等要素的流入。所以学术界公认,21世纪是城市圈的世纪,经济发展的主要动力会日益集中于城市圈,而城市圈之间的分工、合作和竞争,将决定新的世界经济格局。”

“圈”未来:蓝黄为济南提供机遇

俗话说,罗马不是一天建成的,一个城市经济圈的形成,更非一日之功。张志元教授告诉记者,即便如世界上影响力最大的纽约城市圈,也是自1921年就开始规划,历经三次重大调整,经90年发展才走到今天的规模。

回溯济南城市圈近4年的发展,从2007年时任济南市委副书记的杨鲁豫参加德州城市发展战略研讨会引发当地热议开始,济南从未停下发展城市圈的步伐。2007年以来,济南相继与德州签署“德州市融入济南服务省会经济社会发展战略框架协议”,确定了五大重点合作领域;与莱芜举行进一步发展两市交流合作关系框架协议签字仪式,滨州市也出台了“南融济南,北接天津”的实施方案。

“在快速轨道交通、旅游一体化、信息一体化等方面,‘省会城市群经济圈’已经做了一些工作,发展势头也比较好。”对于济南城市圈的发展,张志元如是评价。

但面对如今蓝黄两大经济区上升为国家战略,“十二五”期间,“非黄非蓝”的济南都市圈又将往何处去?

在2月13日山东省两会第二次新闻发布会上,省发改委主任张超超强调:“‘十二五’期间,山东省将实行区域经济统筹协调发展,‘非黄非蓝’的地区,不必担心被边缘化。”山东半岛蓝色经济区办公室主任费云良进一步解释,该区的发展规划“最大的亮点就是海陆统筹,‘以海为主、由东向西、梯次推进、海陆联动、一体发展’。也就是说,山东半岛实际上都是在蓝色经济区的范畴内。像济南都市圈中的每个城市都会设置承接半岛蓝色产业示范基地,和沿海国家战略共同发展。”

而记者从济南市委政研室了解到,济南市近期将召开全市规模的“全力发展济南都市圈工作会议”,“今年是‘十二五’的开局之年,市委市政府肯定会推出一系列重头措施,而且这些措施共同传递出一个信号:‘济南不是济南的济南,而是全省的济南。在蓝黄上升为国家战略后,济南都市圈会全力争取成为全省区域战略核心,争取跨越式发展’。”济南市委政研室副主任郭东法告诉记者。

承担济南市委2011年“济南都市圈发展”课题调研项目的张志元告诉记者,“1月10日我参加了姜大明省长主持的‘十二五’规划专家座谈会,会上谈到今后五年山东就是一蓝一黄一圈一带的区域发展格局。对于济南来说,一方面要借力蓝黄发展的重大机遇,积极参与;另一方面还应着力在‘省会城市群经济圈’的发展,因为这是它的根本所在。”

那么,如何实现“十二五”期间济南都市圈的跨越式发展呢?接受记者采访的众多专家表示,多年来他们一直建议济南都市圈尽快建立“七城市市长联席会议机制”以统筹都市圈产业的全面发展,加快“统一固定电话区号”、“实行城市公交IC卡跨市使用”、“区域轨道交通一体化”等公共政策的推出。

而作为蓝色半岛经济区规划主要负责人之一的山东省社科院副院长郑贵斌,也从蓝区规划的经验建议济南,“相比青岛,济南的优势在于政治、金融和文化功能,而且相对于济南三面环山北临黄河的地域限制,可以考虑和其他相邻的周边城市共同进行产业发展升级,扩大济南的核心范围、补充综合功能,像湖南的长株潭城市圈,就是采取的‘3+5’模式,以多核心带动整体发展。”

不过,正如最早编制《济南都市圈》规划的北京大学城市规划设计中心主任吕斌在2008年说的,山东历次区域规划都是全国领先,但最主要的还是把规划一项项落实。