

乘风再起航

庆祝济阳撤县设区暨《今日济阳》创刊五周年特刊



济阳人对未来充满更多期待。 李佩明 摄

从“农村人”变成“城里人”不会仅仅停留在户口本上 撤县设区后，济阳人生活咋变化

本报记者 于悦

更多产业进驻济阳 家门口工作更容易

“以后我可以多接济阳的活，不用每天再往济南跑了。”40岁的王先生在得知济阳撤县设区后，第一反应就是自己的工作可以离家更近一些。

王先生是一名装修工人，前些年主要是干一些刮墙、砸墙、搬家这样的体力活，每天早上不到6点，他都要坐长途车到全福立交桥去等活。后来，他学会了泥瓦活，收入也高了不少。不过，他还是每天要拼车来济南干活，留在济阳的孩子和老人都交给妻子照顾。

多年以来，他一直盼着济阳也能够有更多的小区装修，让他能够在济阳找到活干。2018年，他也在济阳接了几个活，每天的工钱少个二三十元，却让他轻松很多。终于，随着济阳撤县设区，他觉得这种单子会越来越多。

有这种想法的济阳人不止王先生一个，从大学毕业生到成家立业的中年人，他们都希望能在家门口找到一份工作。而就业，需要由产业带动。济阳成为济南的一个区之后，大量产业有望在济阳落户。

近期，济阳的崔寨、孙耿、太平3个街道办事处划归济南新旧动能转换先行区管委会代管，这已经凸显出济南新旧动能转换与济阳的密切关系。在济南新旧动能转换先行区规划草案中，一并将济阳进行了规划，而且济阳在先行区的范围之中。

随着济阳撤县设区，济南“中疏”和“北跨”的发展，不少项目落地空间有了更多的选择，一些适合到济阳发展的项目，济南也可以布局到黄河北，布局到济阳。

自从济阳被划归到济南，已经过去了17年。这段时间，济阳已经从一个农业县发展成为了二产占主体的县，GDP也进入了济南各区县的“第二梯队”。但是和大多数县城一样，济阳的第三产业还比较薄弱，

济阳撤县设区，给济南和济阳的发展带来了新的契机。从县城变成城市组成部分，这种改变不会仅停留在名字上。从产业、基础设施等一系列方面，济阳都加速同济南接轨的步伐。而对于老百姓来说，他们从“农村人”变成“城里人”，也不会仅仅停留在户口本上。未来几年，幸福生活将可触可感。



成为济南市区的组成部分不会仅停留在名字上。 本报记者 王媛 摄

而第三产业往往是吸纳就业的重要部分。

传统上，“县”第一、二产业占比较大，而“区”第三产业更为发达。在政府职能上，“县”职能范围较大且全面，涉及县域发展的各个方面。“区”作为城市型政府，显著的特点就是成为城市主体（即市区）的一部分，工作重点是为市政府分担部门城市管理及公共服务职责，完成城市整体发展规划所赋予的使命。

值得注意的是，济阳正处于省会城市群经济圈的紧密圈层，是连接济南与滨州、德州的重要通道，在省会城市群经济圈建设中区位特殊、作用关键。撤县设区后，济南的“北翼”将有效展开，使省会城市群经济圈形成贯穿市域北部、连接中心城区和辐射带动北部地区的产业发展走廊，济阳将成为省会城市群经济圈各城市之间融合互动的重要发展板块。

“变成”济南企业 出门谈合作更通畅

当然，想要发展第三产业和高端制造业，需要大量优质企业的进驻。而招商引资招才

的第一印象不仅是洋气，还有营商环境、金融服务、产业基础以及人才支撑方面的天然优势。

这就是目前济阳面临的问题。8月16日，济阳县投资服务中心主任艾军接受记者采访时直言：“产业基础相对较弱，作为招商人士是非常敏感的，他们会认为你的发展程度、社会发育程度比较落后一点，县的社会成熟度、基础设施、政策层面、承接高端产业的能力要弱于区。”

不过未来，济阳也有理由对产业的发展充满信心。“济阳成为城区，很大程度上会提振大家在济阳投资兴业的意愿，让投资者、高科技人才们更愿意来到济阳投资、发展，这个作用可以说是立竿见影的。”济南市社科院副院长马黎明说。

“以长清区为例，如果当年长清没有撤县设区，那么大学城、创新谷就不会实现这么快的发展。”马黎明说，和长清一样，在撤县设区后，济阳的土地利用规划、产业布局等会被纳入到城区的大盘子里进行统一规划考量，由济南进行科学规划和布局，这有利于济阳的加快发展。而且，伴随着济阳“变身”城区，其城市化水平会进一步提高，基础设施等会建设得更加完善，公共服务的一体化也会加快实现，这些对济阳居民来说都是“看得见、摸得着”的利好。

而对于像刘先生这样的企业主来说，他们已经把企业官网和自己名片上的企业地址从“山东省济阳县”改成了“山东省济南市济阳区”，而在出去谈生意时，他也会强调自己的企业不再是位于县城，而是位于省会。“这不是面子上的事儿，而是带给别人更多安全感。”

黄河大桥多几座 配套设施更完善些

当然，撤县设区只是第一步。刘先生就希望，济阳同济南的交通能够更方便一些。“有些客户从机场、火车站到济阳，没有一个小时来不了。如果黄河大桥能够更多些，光是路上就

能省去不少时间。”

多几座黄河大桥，这是不少济阳人的诉求。济阳市区距离泉城广场约50公里，驾车需要将近70分钟。济阳向东与济南东部新区相接，到龙奥、到高新区需要40分钟车程，最近的是遥墙机场，需要10—15分钟车程。当前，从济阳到济南有6条过河通道，县域内2条国道、2条省道、3条高速，但是现在交通设施仍旧难以满足交通需求，老百姓对此充满了期待。

“撤县设区我们很是高兴，首先就是希望能尽快把交通建好。”崔寨村民王庆说，他白天在济南打工，下班后乘车再回村里。而村里像他一样的人很多。他们村位于济阳区南部，附近的交通主要有纵贯南北的G220线，还有东郊、东城两座浮桥和黄河大桥与市区相连。“黄河大桥太堵了，而且目前济阳和济南之间的公交车班次很少，交通就是一个大问题。”

山东大学交通规划研究中心主任张汝华看来，区与县的区别之一就是公共交通所占比例，济阳撤县设区要走公共交通优先发展的路子，给大运量公交和地铁预留路权。

对于未来济阳交通的规划，艾军说，济阳撤县设区后，整体交通规划肯定纳入城市统一规划中，原来的条框将被打破，城市的交通潜能将得到释放。

除了公共交通，济阳的其他的基础设施建设也充满潜力。“现在我们这里燃气管道都安装好了，但是很多还没有燃气入户，大家都在等待具体的安排。平常用电用水都很方便，有专门的电网公司和自来水公司，但是还没有集中供暖。”说到济阳撤县设区后带来的变化，王庆充满了期待。他觉得，真正从“村里人”变成“城里人”，最本质的是生活方式的改变，而这一切的基础，就是基础设施和配套设施。

“撤县设区之后，我们的基础设施的投资将由市直接会集到区，整个城区的人才的承载力、接纳力都将得到提升，并且和国内外大公司商谈一些高端产业的引进也有了底气。”艾军说。