



新引擎 “一圈一带”全聚焦

京鲁两地专家学者把脉我省两大区域发展战略

“一圈一带”将融入环渤海规划

24日,来自国家发改委、国务院发展研究中心、山东大学、省社科院、省宏观院的专家学者齐聚济南,为我省最近出台的省会城市群经济圈和西部经济隆起带两大省级战略规划出谋划策。国家发改委相关官员透露,国家发改委正在研究制定环渤海区域规划,山东的“一圈一带”规划为此奠定了很好的基础。

文/片/本报记者 高扩 孟敏



国家发改委地区司巡视员陈宣庆

山东三大规划为环渤海发展打下基础

9月24日,国家发展和改革委员会地区司巡视员陈宣庆在座谈会上表示,国家发改委正在研究制定环渤海地区发展规划,山东目前正在实施的“两区一圈一带”为环渤海发展规划打下了基础,山东的区域规划肯定是要融入大的环渤海规划之内。

陈宣庆说,山东的“蓝黄”规划和“一圈一带”规划的实施和探索、省内各区各带的发展思路、发展重点、政策取向会更加清晰完善,对于统筹研究环渤海地区发展规划打下了一个很好的基础。

关于省会城市群经济圈,陈宣庆说,各城市地域紧密相

连,相距几十公里,最远150公里,用现代交通工具半小时就可通达。城市群的发展必须把一体化作为灵魂,各唱各的戏,各算各的账,没有办法发展。对济南来说,该放出去的项目要放给周边城市,该疏解的功能要疏解,该转移的产业要很好地转移。



山东省宏观经济研究院院长刘冰

靠蓝区带动全省发展显然靠不上

山东省宏观经济研究院院长刘冰则从山东的经济区位入手,分析了山东的发展处境。他说,国家有三大增长极:珠三角、长三角和环渤海,山东正好处在其中两大增长极中间。总的来说,山东处在一个断裂带上。

为什么叫断裂带?刘冰说,长三角是个增长极,南部好、北

部不行;环渤海增长极,北部好,南部不行。而京沪这个轴上,北京、上海好,中间不行。由于在断裂带上,山东经济长期孤立发展,以前走的路基本上是往东走,从日韩产业转移中要发展。这样的结果就是,山东东部好,中西部差,经济是不协调的。“一圈一带”恰好可以使山东整体经济协调发展、可持

续发展。

刘冰认为,靠东部蓝区辐射带动全省发展,显然靠不上。必须走一条复合式的发展之路,就是倾全省之力打造省会城市群经济圈和西部经济隆起带。具体来讲,得给钱,即资金投入,给权,即下放一定的权力,当然也应给一定的政策,改革搞活。



国务院发展研究中心区域战略部研究员刘云中

区域规划不能一味追求城区扩大

国务院发展研究中心区域战略部研究员刘云中认为,不应一提到区域规划就是大尺度,新的城市规划应该坚持小尺度、小视角,不能一味追求城区的扩大,应当把城市的路网加密、连通,着力于提高城市的承载能力。

刘云中说,2000年,济南中心城区建成区的人口密度是2万多人/平方公里,现在

降低到1万人/平方公里左右,当然这是建成区不断扩大的结果。建成区扩大有它的好处和积极意义,但人口密度的下降有损城市效率的提高。有很多研究和经验证明,大城市的人口密度提高有利于生产率的提高,特别是服务业的发展。

如何做城市规划,刘云中说,新的城市规划应是小尺度、

小视角,要把一些很大的街区划成小街区,除了主干道,还要把路网加密、连通,这样就提高了人口的密度和承载力,而且土地出让也没有减少。

刘云中还建议,山东本身的制造业基础很强大,像能源、化工在“一圈一带”里都是非常强的产业体,但是文化产业特别是包括休闲、旅游的大文化产业,应该可以做得更好。



山东大学经济研究中心教授魏建

各地突破本地观念才能实现一体化

目前,国内不少城市因盲目扩张导致城市发展空心化问题突出,很多地方的中心城区人口密度一平方公里达不到1万人。

山东大学经济研究中心教授魏建认为,山东的发展,尤其是“一圈”不能采用大都市的发展思路,也不能够采取纯粹小城镇的发展思路,应该是中型城市

和中心城镇相结合,城市和农村兼容发展。

要发现需求,发现滨州、德州等城市对济南有什么期盼,要求济南对它们的发展起什么作用;再就是济南要成为中心城市,要求周围6个城市提供什么样的动力。

就“飞地经济”问题,魏建

说,东营、滨州等地很多,为什么不能产生飞地经济?“好的产业人家不愿意放,不好的产业自己不愿意要。”答案背后透露了更重要的利益协调问题。

他强调,如果没有顶层设计,不能够使各地的行政主官突破狭隘的本地观念,就没有办法实现一体化发展。



山东省社科院国际经济研究所所长李广杰

西部承接产业转移不能不顾环境

省社科院国际经济研究所所长李广杰将关注重点放在了“一圈一带”发展中的环保问题。

他认为,“一圈一带”规划对经济的发展速度要求不低,下一步西部地区要继续承接传统产业转移。这个承接过程中,不能像过去一样,不顾成本和环境保护,要重视技术水平层

次比较高的项目,限制或防止污染严重、技术比较落后的项目落地。

李广杰指出,山东的中西部正处于工业化、城镇化发展的加速期,今后一个时期内,经济社会的发展与资源环境的矛盾将会非常突出。全国十大污染城市主要在哪里?主要是与山东中西部接壤的河北地区,济南也名列其中。

在“一圈一带”的推进过程中,进一步建立和完善区域一体化的推进机制,打破行政区划的限制,加快区域产业发展的统筹布局、重大基础设施的统筹推进、重要资源的统一管理,包括环境保护的统防统治,都非常重要。

网闻求证

济莱城际公交近期通不了

本报莱芜9月24日讯(记者

张文娟)国庆节期间,济南与莱芜之间将正式开通城际公交?这一说法在网上传开,不少莱芜市民充满期待。不过,24日,记者从莱芜交通部门获悉,济莱城际公交仍在规划中,短期内还不能付诸实施。

网传济莱公交国庆节试运行

由于济莱协作区的不断推进,24日,网传莱芜—济南的城际公交将在国庆节试运行,班次间隔为15分钟左右,票价20元。这一网络传闻在莱芜当地网络论坛上引发关注。不少人对济莱城际公交表达强烈期待。

这一消息到底是真是假?24日上午,莱芜长途汽车站杨站长表示,这一说法不属实。济莱城际公交将由莱芜与济南的公交公司合作,并需经省交通厅运输管理局审批。在济莱协作区的推动下,济莱城际公交确实会开通,但具体开通时间、班次和票价等都在规划中,并没有相关文件和通知下达。

“如果‘十一’期间开通,我们现在就应该接到通知了,但到现在为止,我们还不知道这件事。”杨站长说,城际公交开通的前期准备工作是很麻烦的,涉及的方面很多,包括班次、车辆、票价以及补贴等。

两地间路况

尚难达通车标准

据介绍,现在莱芜至济南的长途客车是平均半小时一班,远远达不到城际公交20分钟一班的最低标准。如果要达到城际公交标准,就得增加线路,增加车辆,降低票价,而这需要补贴支持。莱芜至济南的城际公交还在酝酿中,班次、票价都还没确定,所以“十一”期间,济莱城际公交肯定通不了。

莱芜市交通运输局李姓副局长说,现在开通莱芜与济南的城际公交还面临一个难题。由于公交车不能走高速,需要经过很多村庄,但莱芜与章丘交界处路况不好,基础设施达不到开通公交的标准。要开通城际公交,就必须先修路,改善交通路况,而修路则需要些时日。

记者了解到,目前莱芜至济南的客运票价是30元,每天早上6点到下午6点半,共有28班次,平均每半小时一班。

大众日报青岛记者站招聘采编人员启事

因事业发展需要,大众日报现招聘部分驻地方记者站记者。

一、招聘岗位

大众日报青岛记者站记者3人,编辑1人。工作地点在青岛。

二、资格条件

1.政治立场坚定,忠实执行党的路线、方针、政策;

遵纪守法,爱岗敬业;具有较高的文字水平,工作细致严谨,责任心强;身体健康,相貌端正;

2.有3年以上党报工作经验;

2.全日制大学本科及以上学历,年龄在30岁以下。

三、待遇

1.被录用人员将采用与驻地记者站相应的聘用管理制度;

2.为被录用人员缴纳“五险一金”。

四、报名事项

报名时间为2013年9月24日—9月29日,实行网上报名。

报名请登录:<http://zp.dzng.net>

咨询电话:0531-85193493;网页报名技术问题请

咨询0531-85193028、85193333。