



济泰高速通车,省会经济圈内城市间交通更加紧密。

七市联手“圈内”同城

省会经济圈城市抢抓国家战略,做足黄河大文章

齐鲁晚报·齐鲁壹点
记者 王杰 刘飞跃

半年成立12个联盟 “圈内”日益同城化

2020年7月2日,省会经济圈一体化发展工作部署会暨第一次联席会议召开。这次会议标志着省会经济圈一体化发展正式拉开大幕。

同年7月9日,济南一淄博省会经济圈合作推进会召开;聊城紧随其后,7月21日,济南一聊城市会经济圈合作推进会召开;8月1日,济南一东营省会经济圈合作推进会召开;8月7日,济南一滨州市会经济圈合作推进会召开……

齐鲁晚报·齐鲁壹点记者梳理发现,除了城市之间大的战略合作协议,“联盟”也正成为省会经济圈的热词。

截至目前,省会经济圈已至少结成12个联盟。去年8月,七市组建“省会经济圈药品耗材采购联盟”。9月,“省会经济圈出生缺陷一体化精准防控联盟”成立;同月,“省会经济圈(黄河流域)大数据一体化发展城市联盟”。10月,“省会经济圈校企地合作联盟”成立;同月,“省会经济圈一体化发展科技创新联盟成立”“省会经济圈电力装备产业联盟”也相继成立。

去年11月,“山东省会经济圈仲裁一体化发展联盟”成立;同月,“省会经济圈商会合作发展联盟”成立。12月,“省会经济圈人力资源一体化发展联盟”成立;随后,“省会经济圈一体化发展养老服务联盟”“省会经济圈一体化博物馆联盟”相继成立。

2021年1月6日,“省会经济圈城市公共图书馆阅读推广服务联盟”。医药、文旅、科教、养老、司法……省会一体化发展充满期待。

“各大联盟的成立,将七市的公共资源作了有效统筹,让省会经济圈形成一个紧密共同体。”济南社会科学院研究员刘新军说,“这也增强了济南作为省会的首位度,为济南实现‘强省会’目标、黄河下游中心城市奠定基础。”

自2020年7月,山东省会经济圈一体化发展在行业联盟、城市交通、产业合作等方面,动作频频,受到密切关注。在济南“十四五”规划中,省会经济圈更是被寄予厚望——“共同打造全国数字经济高地、世界级产业基地、国际医养中心和国际知名文化旅游目的地,为更好发挥山东半岛城市群黄河流域龙头作用提供核心支撑”。

▶2020年9月,省会经济圈互联互通卡正式发行。

享受一体化红利 还需联手做大做强

伴随着省会经济圈的一系列动作,七市的市民们也切切实实享受到了红利。

2020年7月,省会经济圈企业开办全域通办机制,营业执照实现异地办理;2020年9月起,济南市民办理泰山游览年卡,与泰安市民同等待遇;同月,省会经济圈七市公交卡实现跨市使用……

“从群众最关心、最直接、最现实的利益入手,进一步打破地域限制,让两市群众尽快享受到同城化发展的福利和成果。”在此前的济南一淄博省会经济圈合作推进会上,省委常委、济南市委书记孙立成说。

对于省会经济圈的惠民举措,山东财经大学区域经济研究院院长董彦岭教授表示,“让百姓能切身感受到一体化的成果,有效增加了百姓对经济圈一体化的参与度,提高百姓对一体化的认同。”

“更好地共享一体化成果,还需要七市产业更好地深度融合与一体化发展。”刘新军认为,实现“强省会”目标,济南离不开其他兄弟城市的扶持,“如今济南的东强涉及章丘、莱芜以及淄博,西兴提



到了德州齐河,南美则提到与泰安打造生态共同体”。

时下,“产业对接”已成为“省会经济圈”高频词汇。根据规划,济南市重点发展新一代信息技术、大数据、高端装备制造、医疗医养医药等产业集群……淄博市重点发展新型功能材料、先进结构材料等产业集群……

“各城市的经济规模、发展阶段、发展特色路径都不一样,这就要求相互之间取长补短,合作共赢。”刘新军分析,“济南及周边城市在全国看来不是很强,这就需要城市间的互相搀扶,协同发展,联手做大做强。”

打造半小时经济圈 花大力气织密交通网

快捷通畅的交通网络是构建省会经济圈的基础条件。“区域一体化中,交通是支撑。”山东财经大学区域经济研究院院长董彦岭认为,只有不断完善的交通网络才能为同城化发展织密联系,为省会经济圈增加发展维度。

城市群的最终形态,将是以中心城市为核心,各个城市建成区连接成片。“交通是同城化的基础,按照现在的设想,乘坐轨道交通在一小时之内到达基本算是同城化。”



山东大学交通规划与设计研究中心主任张汝华说。

尽管目前有济青高速、京沪高铁等大动脉将济南同其他城市相连,但省会城市经济圈与长三角有较大差距。记者梳理发现,从上海到苏州的火车有242车次,23到32分钟到达;上海到杭州的火车有183车次,52分钟到2小时不等;上海到嘉兴有148车次,27分钟到1小时直达。

而济南到泰安有66车次,17分钟到45分钟到达;济南到淄博有91车次,22分钟到1.5小时到达;济南到德州有79车次,24分钟到1小时50分钟到达;济南到滨州仅有1车次,耗时4小时22分。

“未来省会经济圈内需要更多连接城市之间的普通公路、市域铁路,这些交通基础设施将会有效加快经济圈内城市的一体化进程。”张汝华说。

而济南也注意到了这点。随着去年10月济泰高速的开通,济南也开始了一系列大动作,实现省会经济圈内的畅通互联。

目前,经十路东延西拓工程建设提速,济齐大道改建工程顺利验收,济乐高速公路南延线通车运营,济青中线济南至潍坊段高速公路获得批复,济郑铁路山东段全线唯一控制性工程进入实质性施工

阶段,济莱高铁全线首座隧道贯通,济滨高铁完成初步设计审查,京沪高铁二通道滨州至东营段完成可研报告审查和鉴修,省会经济圈基础设施互联互通正不断推进。

抢抓黄河发展机遇 从更广阔维度看区位

黄河流域生态保护和高质量发展战略是去年继新旧动能转换先行区、自贸试验区后,第三个国家战略在济南交汇叠加,这为济南跨越发展提供了坚实的战略支撑,带来了千载难逢的历史机遇。

“机遇稍纵即逝,必须增强有效落实的使命感紧迫感。”这已是济南发展的共识。

“越是形势好,越要保持清醒,必须深刻认识到,机遇是一把双刃剑,抓住了就是良机,抓不住就会变成危机。特别是未来五年是地缘经济格局发生重大调整的时期,也是决定济南成败的关键五年。错过这五年,我们失去的将是一个时代。”2020年12月15日济南市委十一届十二次全会上,省委常委、济南市委书记孙立成说。

在山东沿黄九座城市中,省会经济圈就占到了七座。这七座虽然都位于黄河下游,但从山东省内的分布来看,既有鲁中地区的济南、泰安、淄博,也有鲁西的聊城和德州,还有黄河口的东营市。尤其是东营市加入省会经济圈,使得黄河战略在经济圈内更加完整。

“济南要打造黄河流域具有鲜明地域特色的中心城市,黄河战略为济南市创建国家中心城市找了一个支点。国家中心城市要承载国家战略,这也是济南参与到黄河战略里面很重要的一个原因。”山东财经大学区域经济研究院院长董彦岭认为。

从空中俯瞰,黄河如同一条黄色的丝带,从西南缓缓流向东北,把这些城市包裹在内。济南社科院经济研究所所长王征分析,河流本身就是纽带,长三角、珠三角城市群都是借助大江大河促进区域内的协同,省会经济圈要利用好这条纽带。

“黄河的作用比省会城市要大得多,把区域发展提升到了一个空前广阔的维度,黄河经济带使得区域协调发展的视野更大、层次更高。”王征说。