

## 新引擎 “一圈一带”规划解读

### 济莱协作区支持省会拓展

# 济钢重汽产能将往莱芜转移

本报见习记者 王浩奇

济南莱芜协作区的规划,将加快两市同城化发展进程。对济南来说,无疑为城市的发展拓展了空间;对莱芜而言,将推动其加快建设省会副中心,疏解省会城市部分功能,承接济南的产业转移,特别是钢铁和汽车产能,实现与济南的“同城发展、同步建设”。

根据规划,济莱将实现“五个同城化”:交通同城化、通信同城化、户籍管理同城化、公共服务同城化、资源配置同城化。

其中资源配置同城化提到,在不增加总量规模的前提下,推动济南钢铁产能向莱芜转移,大力发展钢铁精深加工。加强济南整车企业与莱芜汽车零部件生产企业的协作,支持两市合作发展高端新材料、

电子信息、精细化工、通用航空等新兴产业。

山东省政协委员、山东建筑大学教授邓相超表示,济南钢铁产能向莱芜转移,可以实现济钢、莱钢的强强整合,“济莱同城化,将解决距离问题,实现实质性整合,增强竞争力”。

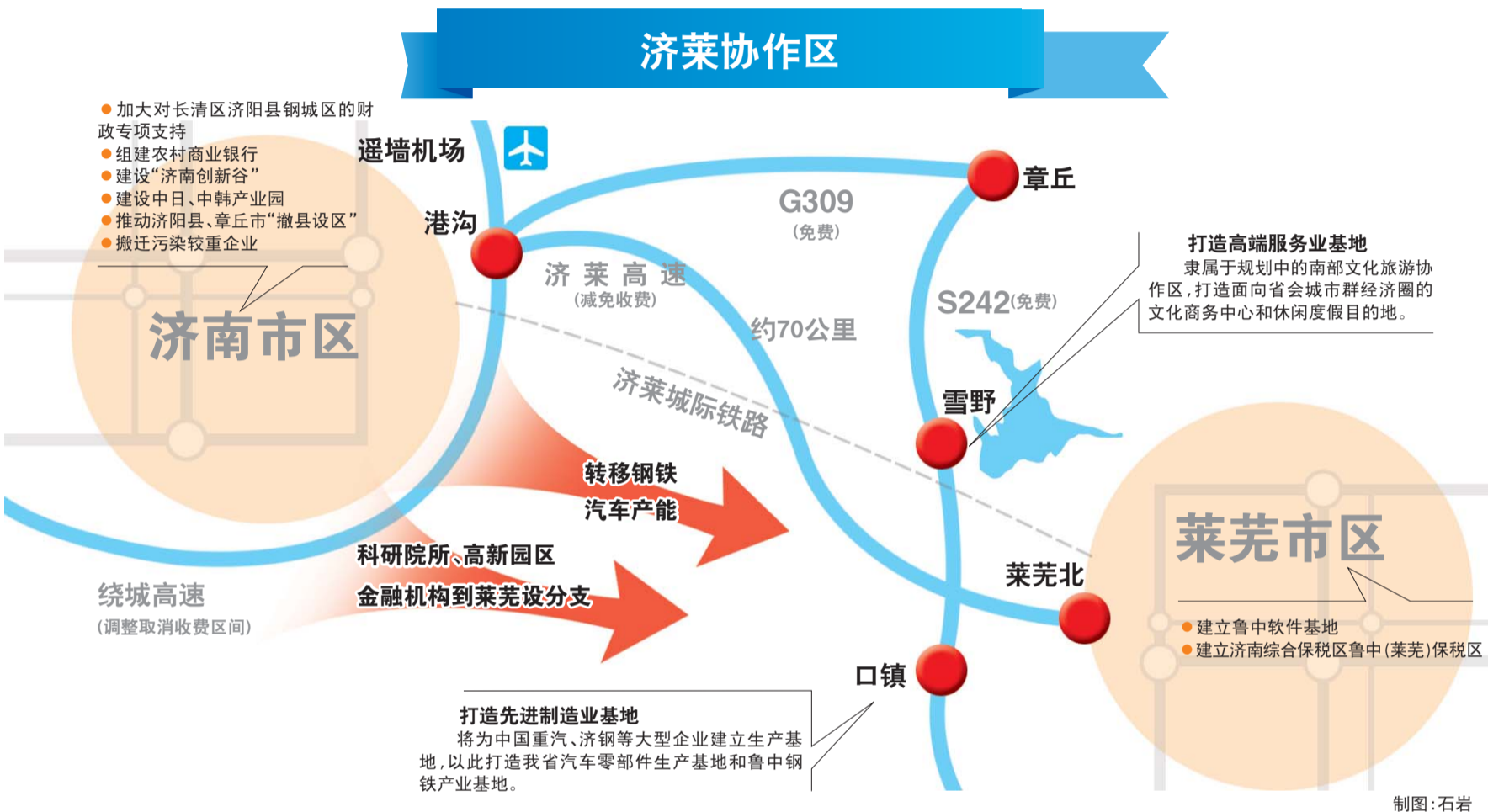
关于钢铁产能转移,29日,莱芜市经济和信息化委员会综合科科长杨世福说,济莱协作区建成后,应压

缩济钢产能,保留并扩大莱钢产能,力争3-5年将济钢产能全部转移到莱钢;作为优势产业,钢铁生产及深加工产业也是很重要的方面。

关于汽车及零部件产业的转移,杨世福说,莱芜汽车零部件产业较发达,占有很大优势,但整车企业却只有山东昊宇车辆有限公司一家,而济南有重汽、吉利、青年、轻骑等整车企业,协作区建成后,可以引进济

南的整车汽车企业,在莱芜设立分厂,还可以在莱芜打造济南汽车产业配套产品基地,在莱芜争取一批企业成为现有济南整车厂家配套企业。

据介绍,目前在莱芜市口镇规划建设工业区的将成为济南市产业转移的重要区域。按照初步规划,这里将为中国重汽、济钢等大型企业提供生产基地,以此打造我省汽车零部件生产基地和鲁中钢铁产业基地。



制图:石岩

## 济莱一体化的生活样本 一年省6000元过路费

“济莱协作区”是政策的对接和产业的融合,乍听起来离生活好像很远,但随着协作区建设的深入推进,日常出行、就医就学、文化娱乐、创业就业、社会保障等方面带来的实惠和便利,让济南人和莱芜人越来越感受到两座城市间的默契与贴近,在两地都能寻找到一种归属感。

本报记者 程凌润

“以后一年光过路费可能就要省下6000元。”在莱芜建养殖基地的刘青国说。

今年38岁的刘青国是地道地道的济南人,家住济南市高新区,一直从事饲料销售、农药销售、食品原料销售等工作。

2011年,他承包了莱芜市茶业口镇上宅科村的200多亩山地,用于养殖贵妃鸡、黑公鸡。“散养鸡对于环境的要求很高,莱芜山地的环境好,水质也不错,非常适宜贵妃鸡、黑公鸡的生长。”刘青国介绍。

实际上,刘青国只想在济南周边山区建设养殖基地,但在济南周边找了一圈后,租金较高,水质受石灰岩影响超标等问题让他放弃了这一想法,最终选择了租金较低的莱芜。

刚建养殖基地的时候,他大部分时间都在莱芜,但随着养殖规模的扩大,他需要回到济南开拓市场。刘青国的养殖基地距他的老家70多公里,开车需要一个小时左右,“每次回济南都要收20元的过路费,一个来回就得花40元。”这是

一笔不小的花费。

听说济莱协作区可能要降低或取消高速过路费,刘青国就给记者算了一笔账,他每周往返济南、莱芜至少两趟,一年的过路费能花将近6000元,若能取消过路费,这些钱可就都省下了。

而且,刘青国说:“济莱协作区对我们的销售有好处。”他在年初的时候就听说要建济莱协作区,如今政策敲定,他特别兴奋。“作为一个济南人,之前一直感觉莱芜是另外一个城市,建立济莱协作区后,在心理上感觉与莱芜的距离近了。”

刘青国告诉记者,济莱协作区让他感觉济南和莱芜是一家人了,有利于在两地开拓市场。

实际上,对不少济南人来说,莱芜一直不像是另外一个城市。就像莱芜雪野湖,跟济南南部山区一样,一到周末就吸引很多济南人前往度假。以前莱芜被称作济南“后花园”,随着同城化加速,这个提法终将成为过去。



莱芜雪野湖成为很多济南人周末休闲的好去处。  
本报记者 邱志强 摄

延伸阅读

### 选择莱芜“同城化”是地缘和产业决定

“1+6”省会城市群经济圈中,为何选择莱芜作为“同城化”的城市呢?29日,山东省科学院战略研究所研究员吕兆毅接受采访时认为,首先是地缘优势,莱芜离济南最近,规模小,与济南同城协作起来更加容易。

从济南到莱芜,除国道309和省道242相连,济莱高速更将两地的距离缩短至不到70公里,往来非常便捷。

同时,济南空间规模有限,是制约省会城市群经济圈发展的因素之一。山东财经大学金融学院常务副院长、区域经济研究院院长张志元说,济南是东西狭长的城市空间结构,南部空间打不开,实现“济莱协作区”,可以外拓空间,增强作为省会城市群经济圈核心城市的带动力。

“最重要的还是两个城市可以实现产业对接。”吕兆毅说,济南交通装备制造优势突出,而莱芜是济南重要的汽配基地,此外,同城化更有利于济钢和莱钢的整合,增强竞争力。张志元表示,莱芜经济总量小,甚至被有些发达县域超越,在这种情况下,需要依托济南,实现产业对接,旅游等优势产业互补。

本报记者 陈玮

专家解读

### 济阳章丘“撤县设区”将增加省会规模

济莱协作区规划还提到,适时研究调整优化市内行政区划,促进东部新区、西部新区、滨河新区、南部山区和北部地区发展,推动济阳县、章丘市“撤县设区”。把济南市作为全省深化户籍管理制度改革试点城市,逐步放开城乡户口迁移限制,进一步扩大中心城区人口规模,在推进新型城镇化发展方面走在全省前列。

对此,山东省政协委员、山东建筑大学教授邓相超说,济南占地规模偏小,在省会城市群经济圈中,难以起到龙头作用。济阳、章丘“撤县设区”,将增加省会规模。“规模扩大,如果解决交通问题,将必然带来经济的提升,吸引大的品牌。”邓相超说,具体的程序要先将设区规划上报省发改委,再上报国务院审批,“这个难度是比较大的,但是随着体制的松动和大的趋势,有可能成为现实。”

此外,由于黄河的障碍,北跨一直是济南发展的难题,邓相超认为,济阳设区之后,将有利于解决北跨难题,实现经济统筹发展。

山东省科学院战略研究所研究员吕兆毅认为,济阳、章丘撤县设区后,将纳入城市统一规划,对城市的发展有重要影响。“比如济阳,目前还是农业型的县,纳入济南市后,将共享省城资源,享受省会带动发展。”

本报记者 陈玮