



2022年1月18日，济南黄河凤凰大桥建成通车，市民开车过黄河仅需4分钟。(资料图)

济南加快能级提升，做大做强“圈心” “突围”强省会 引领都市圈

强省会战略引领下，济南集聚发展要素，加快能级提升，同时深化一体化发展机制，以济南为中心的都市圈正在不断破题起势。从强省会到强都市圈，需要的不仅是经济体量，更是集聚度。做强“圈心”，形成高质量发展的辐射带动，才能成为重要增长极和新的动力源。

齐鲁晚报记者 于悦 夏侯凤超

推动都市圈崛起成势 国内领先

在不久前召开的济南市第十二次党代会中，济南提出要推动现代化济南都市圈崛起成势，打造国内领先的现代化都市圈。站上新的历史方位的济南，再次明确了都市圈一体化发展路线。

早在2007年，济南就发布了一份《济南都市圈规划》，其核心内容是，发挥济南对周边市乃至沿黄和中原地区的辐射和带动作用，形成以济南为中心，包括淄博、泰安、莱芜、德州、聊城、滨州等6个城市在内的“1+6”都市圈。

在去年我省印发实施的《省会经济圈“十四五”一体化发展规划》提到，省会经济圈将以济南为核心，推进淄博、泰安内核圈层同城化，辐射带动聊城、德州、滨州、东营联动圈层协同发展。

从市级到省级层面，以济南为中心的都市圈被摆上更加重要的位置，也使得济南开始重新审视未来的发展方向。

目前，全国许多城市都在打造自己的都市圈。截至目前，国家发改委已先后批复了南京、福州、成都、长株潭和西安共五个国家级都市圈。

对都市圈发展模式的青睐，主要源于区域竞争的新趋势。在构建国内国际双循环新发展格局中，都市圈和城市群是下一步促进经济增长的重要新动能。在国家发改委印发的《2022年新型城镇化和城乡融合发展重点任务》中，提到的一项重点任务就是培育发展现代化都市圈。健全省级统筹、中心城市牵头、周边城市协同的都市圈同城化推进机制。

“城市经济发展的水平代表了一个区域的发展水平，未来城市的发展趋势往往不是一个城市单打独斗，发展方式不能是摊大饼式的，而是卫星状的，各个城市

间通过快速交通可以通达。”山东财经大学区域经济研究院院长董彦岭认为。

构建“一小时通勤圈” 同城化水平更高

根据山东省统计局发布的《2021年山东省国民经济和社会发展统计公报》，省会经济圈2021年实现生产总值31074.6亿元，按可比价格计算，比上年增长7.8%，对全省经济增长的贡献率为36%。

在我省的省会、胶东、鲁南三个经济圈中，省会经济圈的城市数量最多，范围几乎涵盖了黄河下游山东段的大部分区域，山东沿黄7市除菏泽纳入鲁南经济圈，其余均已加入省会经济圈。可以看出，推进省会经济圈一体化发展，也是落实黄河国家战略的应有之义。

而从全国来看，在五个国家级都市圈中，南京都市圈的规模和体量最大，范围包括江苏、安徽的8个地级市全域，以及常州市部分区域，总面积6.6万平方公里，总人口3529万。

从体量上看，与五个国家级都市圈相比，总面积6.09万平方公里、常住人口3706万人的省会经济圈的面积和人口占全省三分之一以上，可算得上是“大圈”，与南京最为接近。如此大的体量优势，也为未来以济南为中心的周边城市群发展提供了更为广阔的空间。

据透露，目前济南市发改委正在编制济南都市圈的发展规划，在省会经济圈内部构建以“1小时通勤圈”为基本范围，结构更加紧凑、同城化水平更高的济南都市圈。

从概念上而言，经济圈又称大城市群、城市群集合。根据2019年国家发改委公布的《关于培育发展现代化都市圈的指导意见》，都市圈是指城市群内部以超大特大城市或辐射带动功能强的大城市为中心，以1小时通勤圈为基本

范围的城镇化空间形态。

“在省会经济圈内，如何振兴济南，发挥济南的辐射带动作用，应该有一个统一的、更加详细的规划。”济南市工程职业技术学院党委副书记、教授吴学军认为。

董彦岭认为，济南都市圈的发展规划更多的是基于济南本身的发展需求来制定。可以划定适当范围，除了包含济南的各县区，还有周边紧密毗连的区域。突出城市经济，更强调济南的协同引领作用，成为省会经济圈里的一个紧密圈层。

交通互通产业互联 释放更多社会红利

一体化是当前都市圈运作急需破局之处。“既要有硬件支撑，也要有软件配合，包括基础设施的连通，加快建设城际高速铁路，包括圈内各个城市相互的要素补充、优化配置，每个城市重点发展哪些产业，要有统一的政策标准。”吴学军认为。

日前，全国首条设计时速350公里的市域高铁济莱高铁铺轨施工正式启动，作为济南“米”字形高铁网的重要组成部分，济莱高铁的建成将有助于增强省会城市群经济圈的辐射带动作用，促进区域融合发展。

推动交通设施互联互通是都市圈形成的基础条件。济南市第十二次党代会报告也明确，以“一小时通勤圈”为半径，以推进济淄、济泰、济德同城化为突破口，积极推进重点干线铁路和城际铁路建设，形成一体化发展体制机制。

据了解，今年济南市交通部门将加快实现省会经济圈城市间高铁直通，以济南为中心，打造辐射周边6座城市的“1小时经济圈”。构建高铁、高速双通道，加强济南和周边25个县域单元互联互通，服务1800万人口。济莱高铁、黄台联络线年内建成，届时实现全市铁路总里程800公里。开工建设济滨高铁，填补滨州、东营与济

南的联系短板，全面实现省会城市经济圈高铁直达。

交通互通、产业互联、公共配套设施共享，这是都市圈的基本发展模式。在今年2月15日发布的《山东省黄河流域生态保护和高质量发展规划》中，再次提出了重点加快推动济泰同城化、济淄同城化、济德同城化，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文化旅游目的地。

董彦岭认为，不同城市要在都市圈里实现各有分工。同时要有紧密联系的城市体系来发挥功能，从而避免单一的城市发展所带来的污染、拥挤等城市病，更好实现协同。

产业抱团发展之外，都市圈释放的社会红利也必不可少。去年，济南与泰安在审批服务上推行了“济泰一体化”工作模式。推出证照互通互认互发，简化企业登记，便利企业迁移等12项一体化便民利企举措。在两个不同城市之间的全面融合通办在全国尚属首次。

提升首位度 带动整个城市群发展

当然，同城化不等于均等化。只有做大做强中心城市，才能带动整个城市群的发展。对于济南都市圈而言，最大的优势莫过于在强省会战略下，作为核心的济南对资源的优化配置能力，要素的集聚吸引作用在逐渐增强。

2017年以来，济南地区生产总值五年跨越5个千亿大关，排名连续3年前移，至全国城市第18位，迈入特大城市行列。综合实力不断提升的济南又有着政策、区位等多重优势，对整个都市圈的辐射带动能力不言而喻。

“济南在内陆交通里的区位优势比较明显，处于一个沟通省内外的枢纽地位，可以吸收包括各方面资源，另一个比较明显的是省会优势，像大部分省级金融机构、科研院所、高校都布局在济

南。”董彦岭表示。

董彦岭认为，未来济南都市圈在竞争中要突出城市产业特色，避免产业大而全，要突出特色，强化国内分工的意识，在全国范围内构建产业链条，产业的形态要更加高级化。“济南未来应有自己特色的产业集群，例如新一代信息技术，康养产业，培育千亿级甚至万亿级的产业集群，从而发挥引领带动作用。”

吴学军认为，济南应该发挥自身的比较优势，例如打造工业强市，加快起步区建设，形成较强的辐射带动力，才能产生生产要素集聚的洼地效应。另外，济南都市圈不仅要圈内紧密联系，也要有圈外的联动。

北接京津冀，南邻长三角，处于众多都市圈“包围”中的济南都市圈该如何突围，引起各方关注。“未来城市发展会面临越来越大的竞争，经济发展进入聚集性的，很多大的城市圈在整个国家里占的比重较大，例如粤港澳城市圈的GDP能占到全国的六分之一。”董彦岭认为，济南都市圈的发展面临着来自省内外的竞争，“这是济南都市圈加速崛起的动力，也是挑战。”

未来的济南都市圈，既需要不断打破城市之间要素流动的壁垒，也需要不断提升中心城市的首位度。正如济南市第十二次党代会报告中所言，作为省会经济圈核心城市、山东半岛城市群“双核之一”，济南要把握发展要素向中心城市和城市群集聚的趋势规律，聚焦建设国家中心城市，发挥比较优势，加快提升济南的国际国内影响力、区域经济带动力、高端资源要素集聚能力，开放门户枢纽辐射力。

这也意味着，济南将以全新的面貌进入新一轮城市竞争赛道。



扫码下载齐鲁壹点
找记者 上壹点

编辑：李梦瑶 组版：侯波