

日前，京沪高铁、山东高速胶州湾大桥及海底隧道即将通车，地处这两大交通大动脉之间的临沂，面临着发展机遇与挑战。面对机遇，政府官员和专家们表示，临沂必将全力抓住交通的便捷，实现经济的再次腾飞。

京沪高铁沟通南北 海湾大桥促进东接

临沂“东接南融”多了两翼



临沂物流一角。记者 徐升 摄

■专家建议

临沂要有更广阔的视野

南望亚太 东接日韩

“要贯彻好‘东接南融’战略，先得让人们明白东接什么？南又去融什么？而这两个方位名词其实指的是半岛蓝色经济区和长三角经济区。然后，就要思考如何去接去融。”临沂大学商学院院长许汝贞说。

最近，京沪高铁投入运行以及青岛胶州湾大桥和海底隧道竣工通车，引起了许院长的高度关注，他表示：在经济发展中，交通条件是一项重要的硬件，它不只能带来人流，还能促进资金流、信息流等聚集。在人们对这两大事件关注与期盼的同时，我们临沂也应清醒地认识到机遇之外的挑战，即西部等地区的发展有可能将临沂边缘化。

因为已有无数前车之鉴，明清时期山东的富庶地带都分布在运河两岸，之后随着海运发展东部才崛起，而京浦铁路、胶济铁路的修建也让沿途迅速发展，足见交通的发展对经济的影响之重。因此，我们要从这两大事件中获益，就得加大与之融合的步伐。

此外，青岛的胶州湾大桥和海底隧道的竣工通车，必将带来青岛西部地带的崛起，也将带来与之配套发展的问题，这对我们都是极其有利的。当前苏北鲁南已成为区域经济发展的热点，我们临沂地处鲁南核心地带，又夹在半岛蓝色经济区和长三角经济区中间，与之融合发展得天时地利人和。

临沂大学商学院朱建成教授也认为，要做好融合这篇文章，关键要看我们自身如何发展，能否具备与其对接的条件。试想对方正在大力发展信息化、科技化的产业，而我们仍停留在传统落后的农业发展中，想对接但衔接点能有多少呢？

朱教授表示：不管半岛蓝色经济区还是长三角经济区，对临沂而言都属外部市场，它们都有两重身份，即产品市场和产业互补的市场。而我们要做的是，如何才能向这些外部市场输出产品，又如何吸引它们的人才、资金转移。这就需要正确地分析这两大经济区的产业结构，以找到我们的对接点，应该看到长三角地区是高科技产业的聚集区，但它们的同质化程度却很高，互补性差。而临沂首先是一个农业大市，近几年品牌农业发展势头很猛，同时也是江北最大的专业批发市场，这些优势产业与之衔接的机遇非常大。

市委、市政府提出这个“东接南融”战略，其外延应包括：让临沂人将视野放眼于整个东北亚甚至亚太地区，尤其是与日韩等经济体的衔接，临沂要发展，就得有这样广博而长远的眼光。

记者 杨帆 吴昊

两大交通有助于吸引人才

“高铁开通后，不论去北方还是南方，从临沂出发都更方便了。”这是目前在临沂经商的外地商户最常挂在嘴边的话。

根据预测，京沪高铁建成

后，临沂也将实现半天时间内来往于北京或上海的路程。

据市发改委一位工作人员介绍，临沂是鲁南经济带和临港产业带的重要城市，一直

以来，加快发展步伐，融入山东半岛蓝色经济区，形成发展合力，实现区域经济协调发展，都是全市人民追求和奋斗的最大目标。此次京沪高铁开

通，将为临沂的交通带来一定便利，有助于临沂沟通南北，吸引外地人才，从而更好地推动半岛蓝色经济区和鲁南临港产业带的发展。

构建区域位置明显的枢纽城市

早在“十一五”规划中，临沂的城市功能定位就为“联接长三角，环渤海经济圈的新亚欧大陆桥东桥头堡特大城市”。

但一直以来，交通发展的相对落后制约着临沂市的经济社会发展，特别是铁路建设

欠发达，目前，全市仍没有一条快速铁路，对人流、物流、信息流的汇集与流动形成了很大制约。对此，临沂市政府有关人士表示，此次京沪高铁的开通，将使得临沂市正好位于曲阜东站和枣庄站的中间点上，更好地沟通了临沂与南北

之间的交通，使得临沂市也成为了南北两大经济圈的一个串联点，可以更好地发挥枢纽城市的作用。

“此外，早在2008年底，枣(庄)临(沂)铁路的重点路段就已经开工建设，2009年4月全线开工，预计将建成一条全

长119公里的国铁II级(线下I级)、单线、电气化铁路，总投资在26亿元左右。届时，枣临铁路开通后将配合京沪高铁，与高铁形成一种模式的对接，更好地服务于到枣庄乘坐高铁的市民，提高客运效率。”市发改委的一位工作人员说。

打造名副其实的物流之都

市发改委工作人员分析说，京沪高铁和胶州湾大桥的开通，将为临沂的物流业发展带来全新的机遇。

众所周知，临沂是物流业较为发达的商都。“中国临沂、物流天下”早已叫响全国。临沂全市各类商品市场

有1087处，2010年，临沂全市各类市场实现商品成交额1080亿元，成交额亿元以上达到56个。临沂商城去年交易额突破720亿元，在全国批发市场中位居第二位。早在2008年时，临沂批发市场的人流每天就已达30多

万，培育了近2万业主。

如此之多的人流和物流更需要有便捷的交通作为支撑，记者了解到，作为一个大型的物流城市，临沂九成左右的海运货物都要从青岛港走，胶州湾大桥的开通就为海运提供了便利。以往临沂

到青岛的路线是同三高速下来后，绕行胶州湾。其中绕行胶州湾一般需要40多分钟的时间。而大桥开通后，路程将节省30多公里，时间至少节省20多分钟，这样一来，3个半小时多一点就能从临沂到青岛了。

记者 孟君

“东接南融”拓展发展空间

市委市政府提出“东接南融”战略，凭借的是临沂市南接长三角，北靠环渤海经济区，东临半岛蓝色经济区的区位优势。要实现临沂的发展振兴，必须充分发挥这些优势条件，大力实施东接南融，拓展发展空间。

其中，“东接”就是要发挥东临大海、近海临港的优势，加强

与港口的对接，与半岛蓝色经济区的对接，与海外市场的对接。半岛蓝色经济区上升为国家战略后，鲁南临港产业集聚区成为蓝色经济区产业规划发展的重要一极。要牢牢抓住这一重大机遇，积极对接，加强合作，借势发展。要在思想观念上对接，强化临沂是近海临港城市的观念，主

动搞好与临港城市的对接与合作，实现互利共赢。

而“南融”的过程，就是要发挥临沂市南靠长三角、交通便利的优势，加强与长江三角洲地区的经济文化联系，融入江浙沪，对接大上海，实现借势发展。长三角是国内资本最集中、科技实力最强的地区之一，近几年

这一地区与临沂市的联系日益密切，投资额已经占全市利用市外资金的30%。临沂市作为长三角产业由南向北转移的必经之地和重要平台，与这一地区的经济互补性强，对吸纳这一地区的资本和产业具有相当的吸引力。

记者 杨帆 吴昊

