

# 《山东省黄河流域生态保护和高质量发展规划》出台,重大利好省会经济圈 济泰济淄济德同城化,“台风眼”在哪里

齐鲁晚报·齐鲁壹点记者 蔡宇丹

## 四城经济差异明显 给一体化提供更大空间

山东省会经济圈包括济南、淄博、泰安、聊城、德州、滨州、东营7市,总面积6.09万平方公里,常住人口3706万人,占全省的36.5%。

济南作为省会经济圈的核心城市,发展水平直接决定了省会经济圈发展质量高低。

2021年,济南、淄博、泰安、德州四市的经济总量相加为22117.98亿元,接近苏州2021年的经济体量。

对比省会经济圈和胶东经济圈核心城市与第二城的经济差距,淄博市的GDP为济南的36.7%,两者之间存在7200多亿的落差,这几乎是山东版的“合肥和芜湖”,而烟台GDP为青岛的61.6%。

这一组数据对比显示,省会经济圈经济集中度水平较高,圈内城市经济差异明显,给一体化发展提供了更广阔空间。

2019年,济南莱芜区划调整,山东实施强省会战略后,济南GDP增速一直名列全省第二,但2021年表现乏力。与“万亿之城”同量级城市合肥相比,2021年,合肥经济总量为11412.8亿元,比济南少20亿元,但GDP增速达到9.2%,比济南高2个百分点。

“追兵”贴身紧追的情况下,济南新的增长点在哪?

当前格局下,“抱团建群”,从一体化发展中获取新的增长红利,已经成为区域经济博弈的新赛点,也是济南完成量级跃升的主战场。

那么,济泰、济淄、济德同城化的切入点在哪?

这个规划指出,省会经济圈优化提升后,要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。

2021年10月山东省公布的32个“十强”产业雁阵集群,勾选出四市的产业优势:济南数字经济产业集群(新一代信息技术)、泰安市高新区机电与矿山装备产业集群(高端装备)、淄博丙烯产业集群(高端化工)分别入选“十强”;在“精品旅游”上,泰安、德州、淄博均占位。

2019年国家发改委公布的首批66个战略性新兴产业集群名单中,济南市信息技术服务产业集群入选。济南市信息技术服务产业集群有高新技术企业170余家(2019年数据),集聚了丰富的创新资源。

作为现代服务业的重要一环,信息技术服务业正在与各地发展的先进制造业深度融合,这是正在进行工业转型的淄博绕不开的一环。而数字经济正在推动各类资源要素快捷流动,实现跨界发展,帮助市场主体重构组织模式。

## 作为经济圈副中心城市 淄博如何与济南寻求产业协同

2021年9月发布的省会经济圈“十四五”一体化发展规划中,淄博被定位为省会经济圈副中心城市,对接济南“东强”战略,联合建设齐鲁科创、智造两大走廊,共同打造科创智造之城。

从济南高新区到章丘区,正在打造的齐鲁科创大走廊被定位为山东省科技创新的策源地、成果转化的主平台、争创综合性国家科学中心的主阵地,一系列的大科学装置、新型研发机构、国家重点实验室、产业创新中心、工程研究中心在这里落地。

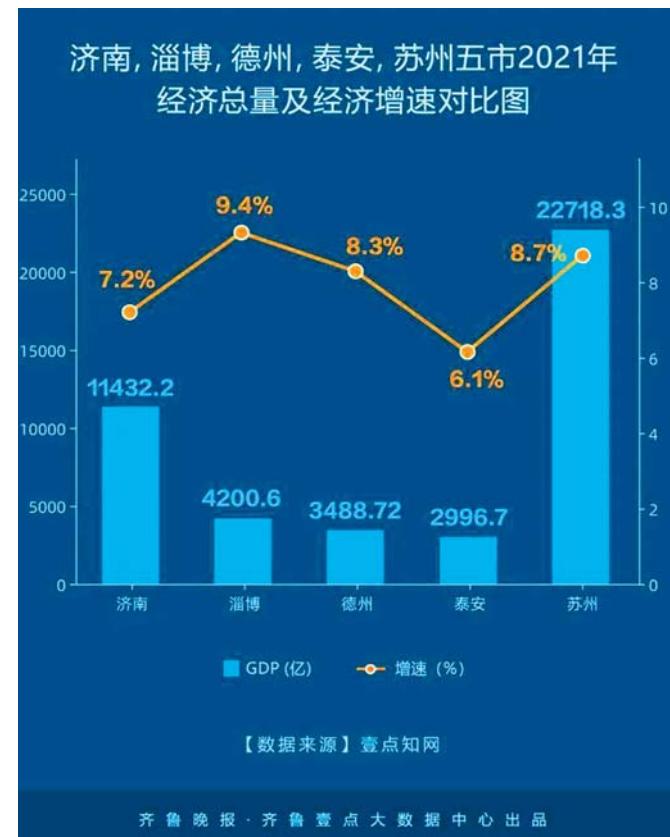
这个科创走廊沿经十东路再往东延伸,就是淄博。交通的便利,给淄博导入省会要素资源提供了便利。

近年来,济南以齐鲁科创大走廊的产研院创新圈、超算中心创新圈、未来产业创新圈、山东大学创新圈“四圈”为平台,先后规划建设了药谷、世界透明质酸谷、国际激光谷、量子谷、中国算谷等五大产业载体。

2021年,齐鲁科创大走廊迎来新“成员”,17个传感器产业项目集中签约,打开济南智能传感器产业发展格局;ABB这样全球电力和自动化的世界500强签约中白新材料产业园。走廊内的概伦电子成功登陆科创

2月15日,《山东省黄河流域生态保护和高质量发展规划》(以下简称规划)出炉,如何优化提升“一群两心三圈”布局?济泰、济淄、济德同城化成为省会经济圈重点推动的内容。

为什么要高调推动济泰、济淄、济德同城化?推动这三组CP的“台风眼”又在哪里?



板,作为中国EDA等一股,概伦电子拥有集成电路工艺与设计验证平台,这是发展半导体产业必备的平台;正在章丘建立的蓝海领航大数据产业园,规划了目前山东省建设标准最高的超大型数据中心。

这些科创要素资源,不光是济南“工业强市”的脊梁,同样也会辐射济南都市圈的城市,而“近邻”淄博尤其占天时地利。

2021年,淄博以9.4%的经济增速排名山东第二,是进入快速发展通道的山东腰部城市的代表力量。

2021年,淄博“四新”经济投资占比55.9%。除了上了国家首批66个战略新兴产业集群名单的淄博市新型功能材料产业集群外,淄博在氢能、智能网联汽车、EMES等新兴产业上也进行了布局。

2021年12月,由吉利控股子公司与富士康子公司联合持股的山东富吉康智能制造有限公司在淄博成立。这家智能制造公司不仅造车还能造芯片。

淄博现有30多家汽车制造企业,汽车及零部件企业180多家,为发展智能网联汽车产业提供了基础条件。2021年12月,淄博市推出了《淄博市智能网联汽车产业发展规划(2021—2025)》。

智能网联汽车涉及人工智能、物联网、云计算等高新技术。淄博当地媒体评价这个产业规划时指出,淄博的高等院校、科研院所等创新资源相对匮乏,创新要素聚集度较大,共性基础技术和关键核心技术研究基础薄弱,自主创新能力有待提高,对高端人才吸引力较弱。

在这个规划中,淄博市提出要“向西主动对接济南,承接辐射,实现优势互补;向东与潍坊、青岛等市相关产业协作联动,协同发展”。

这意味着,淄博要发展智能网联汽车必须“左右逢源”,不光要向省会经济圈核心城市借力,也要向胶东经济圈借力,这就像安徽第二城芜湖的选择,要从南京和合肥两大都市圈的中心城市中寻求自身的最大发展利益。

淄博正在打造的EMES和物联网产业链,包含54家高新技术企业,目前产值50亿元,2025年要达到300亿元,但淄博电子信息产业主要以中小微为主,缺乏“头雁”,要发展壮大,必须借力。

中国半导体行业协会集成电路设计分会年会的数据显示,2021年,济南市集成电路设计产业增速全国第一,销售过亿的集成电路设计企业数量由2020年的3家增加到2021年的14家,这对省会经济圈城市发展半导体产业提供了助力。

淄博与济南同为山东重点打造的鲁氢产业带上的重点城市。淄博作为全国唯一入选京津冀、上海、广东、河南等燃料电池五大示范城市群合作城市,2022年将出台氢能发展产业规划,全力加快氢能全产

业链布局。而济南市要建“中国氢谷”,目前也直指全链条发展。

产业链集群化发展趋势下,构建区域产业矩阵、产业生态成为必然。那么,济南与淄博如何寻求在产业协同上的最大公约数?

作为同城化的探路者,2021年12月出台的《广佛全域同城化十四五发展规划》征求意见稿中,广佛将重点共建4个万亿级产业集群。

社会舆情关注于一点:广佛同城化经过十余年探索,正进入深水区和瓶颈区。两个城市均有自身利益出发点,如果单独追求自身利益最大化,可能就无法实现协同,比如涉及土地、产业布局等,不免会出现利益分歧。

在产业分工上,目前区域一体化走在前面的长三角中心区27个城市已经用区域产业分工专业化指数这一量化指标,来衡量区域间城市产业协同程度和同质化竞争程度。

济南和淄博,作为省会经济圈的核心城市和副中心城市,各自具有差异化的要素优势,如何形成产业链条,结成共生关系和利益共同体,同样面临广佛式的追问。

## 泰安对接济南“南美”战略 交通一体化应是硬核指标

在省会都市圈中,泰安经济体量最小。济泰一体化着力点在哪儿?

省会经济圈“十四五”一体化发展规划中,泰安对接的是济南“南美”战略,共建“大美泰山”生态文化共同体。

大美泰山,既是济泰一体化的发力点,也是交通障碍。在这个目标下,交通一体化成为硬核指标。

济泰高速通车后,济南泰安半小时生活圈已现雏形。除此之外,泰安多次建议建设济泰高速磁悬浮项目。

目前,高速磁悬浮的建设成本为2.5亿元-3亿元每公里,远高于高铁1亿元-1.5亿元每公里的均价。财政第一大省广东和第三大省浙江均规划了高速磁悬浮项目。

济南-泰安-曲阜高速磁悬浮项目是山东省政府与中国铁建共同推进研究的重大基础设施项目。根据省政府铁路项目规划建设安排,目前济南至枣庄旅游高铁项目正加快推进,预留高速磁悬浮项目规划建设空间。

济南至泰安的高速磁悬浮项目什么时候能落地,“唱着一首歌儿的工夫,就能从济南到泰安”的梦想时刻什么时候能实现,与地方财力有极大关系。

济泰高速公路为葛洲坝集团投建的经营性高速公路,其收费问题一度成为两地市民的关注热点。

齐鲁晚报·齐鲁壹点记者注意到,广佛同城化的第一步,是在2008年取消收费

站,打通公路连接的障碍后,于2009年正式签署战略合作协议;9年后即2018年,广佛轨道交通连接在一起,2019年广佛地铁的客流量突破1.2亿。从交通层面,两地正以肉眼可见的速度跨越重重里程碑。

广佛同城经历了基础设施的互联互通、生产要素自由流通、同城生活这“三部曲”。不管是地铁网络还是高铁、磁悬浮等通道,其力度和密度不逊于任何一座城市的内部联系。

2022年,泰安经济亟待从6.1%的增速上奋起,推动双城生活,使本地基础设施、公共服务、创新能力迎来质变,泰安想要的,不光是打造国际文化旅游目的地这个目标。

2021年12月28日,两条跨省城铁南京-马鞍山、南京-滁州开工,南京都市圈1小时通勤网络加速成型。2022年春节期间,记者自驾从南京市中心到滁州市中心,用时不到1小时。滁州宛如南京的一个区,“对接‘大江北’,实现大跨越”的标语在这座安徽城市随处可见。

大江北,指的就是江苏唯一的国家级新区南京江北新区,结合江北新区的产业定位与自身优势,滁州做了详细的产业协同规划。大树底下好乘凉。2020年,滁州承接了沪苏浙转移或合作项目240个,占全市新签约项目的50%以上。2021年,滁州GDP增速达到9.9%。

目前,滁州与江北新区衔接的省级高速公路已建成通车4条,普通国省干线公路15条,与南京相连的多个“断头路”被打通,再次说明了“建圈入群”交通先行这个道理。

## 作为济德同城化“试验区” 齐河要搭上起步区这辆“快车”

德州作为京津冀协同发展和省会经济圈两个“圈”交汇的叠加城市,受到多个核心城市辐射,也决定了其作为省会经济圈核心城市的腹地属性。

在省会经济圈“十四五”一体化发展规划中,德州对接济南“北起”战略,“加快建设济南新旧动能转换起步区,推动齐河、禹城、临邑全面融入济南”。

广佛同城化走得更实更远。《广佛全域同城化十四五发展规划》征求意见稿中指出,将沿广佛两市197公里南北边界线共建试验区,在试验区加快探索试验区边界去行政化,根据授权对试验区这个“台风眼”实行真正意义的同城化管理,大胆开展体制机制创新,破解市场统一、产业协同、公共服务均等化过程中的突出问题。

齐河、禹城、临邑这三地中,目前齐河融入济南的力度最大。

2021年3月,济齐轨道交通完成立项;2021年7月,齐河官宣规划独立出资18.6亿元,建设域内第二座黄河大桥齐州黄河大桥,这座大桥北接齐河高铁大道,南至济南槐荫区医学大道。

2021年,齐河的经济总量385亿元,一般公共预算收入40.07亿元。敢于独立出资18.6亿元建设黄河大桥,可见融入济南的决心。

2021年12月,济南高新区下属公司与齐河城投联手竞得齐河10宗土地,其中拿下的黄河生态城178.66亩土地,即将建设济高康养文化基地。

省会经济圈“十四五”一体化发展规划中尤其提到,要将齐河的交通设施、产业发展、公共服务等纳入济南规划总体布局,推动济南新旧动能转换起步区与齐河一体规划、发展、建设,实际上是将齐河推到了济德同城化的试验区地位。

2019年,济南市起步区GDP为52.46亿元,2021年达到61.08亿元,固投增长30%以上,累计签约新能源汽车等高端优质项目33个,其中世界500强企业11个。2022年,济南起步区GDP增速目标定为12%。798平方公里的济南起步区急需扩容,而域内面积达1411平方公里的齐河更渴望搭上济南起步区这辆“快车”。



扫码下载齐鲁壹点  
找记者 上壹点

编辑:彭传刚 美编:陈明丽 组版:刘燕