淄博四区县被划入 济南都市圈打开了怎样的想象空间

日前，山东省政府公布《济南都市圈发展规划（2024—2030年）》（以下简称《发展规划》），济南都市圈以济南市为中心，由淄博市、泰安市、德州市、聊城市、滨州市的部分区、县、县级市共同组成。其中，都市圈包括淄博的张店区、淄川区、周村区、临淄区4个区县。

济南都市圈是个什么“圈”？跻身济南都市圈，给淄博打开了怎样的想象空间？

位于张店区的淄博市金融中心

临淄区齐鲁化学工业园区

济南都市圈是个什么“圈”？

由《发展规划》来看，加快建设具有全国重要影响力的济南都市圈，为壮大山东半岛城市群、助推黄河流域生态保护和高质量发展提供强力支撑。《发展规划》也给出了明确目标：到2030年，济南都市圈经济总量突破3万亿元，常住人口城镇化率达到78%左右。

由《发展规划》来看，济南都市圈主要包括济南市全域，淄博市张店区、淄川区、周村区、临淄区，泰安市泰山区、岱岳区、肥城市，德州市临邑县、齐河县、禹城市，聊城市茌平区、东阿县，滨州市邹平市，面积约2.23万平方公里，常住人口约1810万人。

如今，济南都市圈已进入破题阶段。今年山东省政府工作报告明确提出，济南都市圈以实施“强省会”战略为牵引，抓好城际高铁、跨区供热等重大项目建设，尽显先补齐基础设施配套的意图。

梳理来看，济南都市圈是北方第五个、黄河流域第三个获批的国家级都市圈。目前，全国挺进“国家队”的都市圈有14个。

“都市圈的密度一定程度上代表了区域经济发展的高度。”业内人士说，中心城市和城市群会在未来城市经济发展中占越来越大的比重，而都市圈是未来城市群构成的基础。

千万别低估了都市圈带动省内区域协调发展的作用。举个例子，去年淄博成为全国最火的“网红城市”之一，济南就被视为“助攻手”的角色。比如，淄博最先火起来的“素材”，就是来自济南的大学生组团到淄博撸串。而济南与淄博之间最快的高铁仅20多分钟，这样一种适中的距离，让前者给后者的“走好”提供了人气与交通枢纽上的支持与保障。随着都市圈建设的不断推进，济南与淄博之间的同城化加快，两座城市的资源必将获得更高效的整合，从而带来“1+1>2”的效果。

为何是这四个区？

打开《发展规划》，一条东贯而出的济淄发展轴跃然眼前。然而这条轴心上，只有张店区、淄川区、周村区、临淄区。

为何是这四个区“入圈”？

不难发现，发展轴的实质，是以济淄科创制造走廊为载体的基础设施、产业发展、生态环保、文化旅游、公共服务、社会治理“六个同城化”建设。

如果将济南都市圈看作是一场区域联动发展上的“排兵布阵”，那么，“打头阵”的必须是训练有素、配合默契、愿战敢战的部队。

而布局已久的济淄同城化便是如此。

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。

2022年5月，《淄博市人民政府发布关于加快推动济淄同城化科创大走廊先行区建设的意见》公布，淄博决定规划建设济淄同城化科创大走廊先行区，范围包括淄博经济开发区、淄川经济开发区、文昌湖省级旅游度假区、周村区王村镇和淄川区岭子镇。

彼时可以看出淄博“入圈”的大致范围。而《发展规划》更是支持淄博市对接齐鲁科创大走廊、智能制造走廊，推动科技创新应用与产业转型升级深度融合。

“头阵”之下，“劲旅靠前迎敌，弱旅从旁协助”，“同城化”虽不能厚此薄彼，但讲究次序极有必要。

淄博“入圈”的四区，除却综合实力相对靠前，各自发展特色与都市圈需求更契合。烟火“出圈”的淄博主城区张店区连续三年获评全国综合实力百强区，其齐美大厦更是成为全市首个税收过5亿元楼宇，数字经济核心产业增加值占全市比重超过35%；山东省绿色低碳高质量发展先行区建设试点淄川区，在全国资源枯竭城市转型绩效考核中6次获得“优秀”等次，新能源汽车、新材料、新医药产业发展迅猛；“旱码头”“丝路之乡”周村区，有着与济南最近的地缘关系；作为山东石油化工产业的重要一环，临淄区的齐鲁化工区在全省率先实现扩区，6大优势产业集群蓬勃发展。

而在济南都市圈中，济南和泰安的距离最短，但两城之间山地崎岖；济南和淄博的距离虽非最近，但两城之间一马平川，地理地形上的连接十分方便，而随着公路和轨道交通的日益完善，淄博四区被划入济南都市圈可谓占尽天时地利。

“入圈”对淄博意味着什么？

根据《发展规划》，济南都市圈将增强战略节点承载能力。

具体来说，淄博“入圈”，将推动主城四区（张店区、淄川区、周村区、临淄区）提质增容，围绕国家级双创示范基地、全国老工业城市产业转型升级示范区和历史文化名城的定位，加速聚要素、增量级、提质量、强功能，提升新型工业化水平和齐文化影响力。

“期盼早日建成通车，我们就可以乘着动车上下班。”3月20日，淄博市民罗英壮说，她住在张店，工作单位在博山，每天“赶班”要往返张博公路，让她非常疲劳，而张博铁路改造工程寄托着她的期盼。

而共建轨道上的都市圈，正在加速她的期盼早日变成现实，作为胶济铁路的重要节点，淄博至博山铁路改造工程（张博铁路）已被列为济南都市圈轨道交通重点建设项目。

不仅如此，“入圈”后的淄博，城市交通建设格局正在全面打开，加快建设高青至商河高速，规划建设济淄大道，推进实施G309青兰线章丘淄博界至章丘胡山大街段（经十路东延），建立淄博与济南机场的快速通道，小清河复航……水路、公路、市域铁路建设齐发力，可以说，淄博综合立体交通网建设正进入加速成型期。

事实上，“入圈”必然推动淄博制造业高质量发展。凭借山能（淄博）钙基新材料产业园、淄博北方医疗器械产业城、淄川吉利新能源汽车产业园等园区工业基础，围绕新一代信息技术、高端装备、先进材料、生物医药、新能源汽车等重点领域，济淄可共同组织实施产业链建链补链强链延链工程，发展壮大优势产业集群，协同培育一批具有国际竞争力的万亿级、五千亿级产业集群；借力临淄区机器人产业园、山东爱特云翔大数据产业园等园区先进优势，围绕创新链布局产业链，济淄还可前瞻布局未来产业，加快“两链融合”，构建“技术—产品—场景—业态”的未来产业培育链路。

协同推进济淄同城化科创大走廊先行区建设，促进淄博科学城、大学城、创新谷、科创中心等科创片区与齐鲁科创大走廊高效链接，支持淄博市张店区加快推进国家双创示范基地建设；推动淄博市临淄区建成一批面向垂直应用领域的数据中心，争取布局建设工业大数据省级区域中心和行业中心；支持淄博市开展国家数字农业农村改革试点，打造鲁中国际陆港，开展济南至淄博高速公路干线物流自动驾驶先导应用试点……

透过《发展规划》，可以预见未来的淄博，将是由规模扩张向内涵提升转变的淄博。

“圈里圈外”如何协同？

四区“入圈”后，淄博其他区县的出路在哪里？

这里不得不提《发展规划》要推进重点毗邻区域协同发展。强化毗邻县(市、区)合作，探索经济区与行政区适度分离的发展新模式，支持济南市章丘区—邹平市—淄博市周村区等探索跨市域毗邻县(市、区)一体化发展路径。

章丘、邹平、周村三地一衣带水、人文相近，经贸、人员往来密切，三城协同发展具有深化合作的良好基础和巨大潜力。但相对于前两者，产业发展“有群山无高峰”、经济基础薄弱的周村区，如何在推动三地经济协同、高质量发展的过程中以长补短，地方决策者们还须细细考量。

需注意的是，“后进生”成长需要适应发展规律，不能拔苗助长。这对没能“入圈”的淄博其他区县同样适用。

高青县一直都是融入省会经济圈的“积极分子”，此次没能“入圈”，虽有些许遗憾，但消磨不了它对接省城实现高质量发展的热忱。

近年来，高青县一直在谋求工业上的“破圈”，而随着山东齐氟新材料有限公司含氟高端电子材料项目现场机器轰鸣，淄博飞源化工有限公司的新项目加速推进，山东隆华新材料股份有限公司发展不断攀升，这些项目有望让高青县实现数个历史性突破。

作为淄博“五区”之中唯一没有“入圈”的博山区，正处在新旧动能转换的关键时期，不断加快布局和发展优势产业。去年，博山区“机电泵产业大脑”获批山东省首批“产业大脑”建设试点，国内龙头泵类企业沃尔姆的落户，带动了产业上游高端铸造、精密轴承等12家配套企业落地，产业发展新动能在博山区加快集聚。今年，随着山东中材汽车复合材料有限公司正式入驻博山区白塔镇的汽车智造产业园区，汽车零部件轻量化和高端化、汽车制造数智化将进一步助力博山区新质生产力的发展，也必将对淄博在全国汽车零部件生产领域迈向高端化产生深远影响。

此外，《发展规划》中涉及了鲁菜传承与创新、淄博陶瓷琉璃等非物质文化遗产有效保护和活态传承、齐长城等与博山区息息相关的内容，这是否意味着博山区“入圈”指日可待？

而或是因为产业布局同质化和地理距离过远，济南辐射带动效果不明显等原因，桓台县和沂源县此次也未能进入济南都市圈。

无论是成功“入圈”，还是意外落选，重新审视济南都市圈会发现：这更是一个“先富带后富”的“协同发展圈”。

“圈里”者如何配合、协同发展，“圈外”人如何学习、厚积薄发，这对接下来的淄博，是一个不小的考验。

大众日报淄博融媒体中心记者 **孙良栋**

扫描大众新闻客户端二维码查看更多内容