

# 济南都市圈发展规划公布 6市25县区崭新图景跃然眼前

济南都市圈未来发展路线图揭晓！近日，山东省政府公布《济南都市圈发展规划（2024—2030年）》（以下简称《规划》）。

《规划》要求，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。

《规划》明确，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。

此前，《青岛都市圈发展规划》于去年10月印发。青岛都市圈进入建设落地阶段。

在受访专家看来，济南、青岛都市圈的建设，有利于改变我国区域经南强北弱的现状，构建协调联动、优势互补、各具特色的区域发展格局。



近年来，山东省加大交通基础设施建设，完善城乡之间路网，推动城市与县域协同高质量发展。其中，跨越黄河两岸的齐河黄河大桥拉近了济南与德州的时空距离，自2018年5月通车以来，进一步提升了黄河两岸城市集聚辐射功能，加速了济德等地人流、物流、资金流、信息流的交流对接。资料图为齐河黄河大桥在晚霞中横跨黄河，蜿蜒向前，优美而壮观。

人民图片

中国城市报记者 邢 灿

## 强心： 提升中心城市能级

济南都市圈以济南市为中心，与联系紧密的淄博市、泰安市、德州市、聊城市、滨州市共同组成。随着《规划》的发布，都市圈内6市25县区的崭新图景跃然眼前。

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。

“‘弱省会’现象在济南都市圈中表现得较为明显。”中国城市经济学会副会长秦尊文告诉中国城市报记者，作为都市圈中心城市，山东省省会城市济南在交通、科教等方面的影响力尚显不足，相比武汉、西安、成都等省会城市存在一定差距。

中国区域经济学会副会长兼秘书长陈耀在接受中国城市报记者采访时表示：“作为都市圈中心城市的济南市，其能级和首位度在各省会城市中相对偏低。同时，济南市与都市圈内的其他城市在发展上相对较为均衡。”

“辐射力、带动力、集聚力是衡量都市圈中心城市发展水平的重要指标。”陈耀认为，目前济南在这些方面有了一定的基础，但整体还处于集聚发展阶段，仍需要进一步加强和提升。

作为经济大省省会，济南首位度在全国省会城市中一直排名靠后。为此，近年来，山东不断显露做大、做强

省会的意图。

2018年山东省《政府工作报告》提出“提高省会城市首位度”；2021年山东省《政府工作报告》明确“实施强省会战略”；2024年山东省《政府工作报告》提出，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，推动济南、淄博、泰安、聊城、德州、滨州等城市协同融合发展。

积极迹象正在显现。中国城市报记者注意到，随着“强省会”战略的深入实施，近年来济南城市首位度和综合竞争力正在加速提升。

今年全国两会上，全国政协委员、济南市政协主席雷杰介绍，去年以来，在“强省会”战略赋能下，济南聚焦聚力“项目突破年”，全力稳增长、促改革、调结构、惠民生、防风险、保稳定，全市经济社会发展保持了良好势头，2023年全市GDP为12757.4亿元，同比增长6.1%，高于全国、全省平均水平。

## 壮圈： 6市25县区协同发展

“济南都市圈在推动全省区域协调发展的进程中承担着重要责任。”秦尊文分析，济南都市圈地处鲁西，该地区在全省发展相对落后。都市圈协同发展对于补齐鲁西地区的发展短板，促进全省区域协调发展有着重要意义。

济南都市圈内，周边城市与中心城市如何实现协同发展？《规划》提出“增强战略节点承载能力”“着力推进以县城为重要载体的新型城镇化建设”“推进重点毗邻区域协同发展”等三方面举措。

以重点毗邻区域协同发展为例，《规划》要求，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。加强规划衔接，统筹布局生产生活生态空间，共享公共服务设施，强化社会协同治理，加强重大污染、安全事故等联合管控与应急处置，打造一批区域融合发展战略支点。

此外，《规划》还提到，支持济南新旧动能转换起步区一齐河县、禹城市、临邑县，济南市章丘区—邹平市—淄博市周村区，平阴县—东阿县—肥城市，济南南部山区—泰安市泰山区、岱岳区等探索跨市域毗邻县（市、区）一体化发展路径。

协同发展，交通先行。“相比武汉都市圈、郑州都市圈，济南都市圈在交通枢纽建设方面仍有一定提升空间。因此，应尽快完善快速交通系统，加速在建高铁通道的建设进度，并加强其他立体交通基础设施的建设。”秦尊文说。

《规划》提出，以济南枢纽为核心，完善都市圈轨道交通网络布局，统筹干线铁路、城际铁路、市域（郊）铁路规划建设，并做好与城市轨道交通衔接，构建一体化、多层次的都市圈内联外通轨道交通运输体系。

《规划》还提到，在都市圈主要通勤方向上构建“环米字型”轨道交通主骨架，积极推进济滨高铁、济枣高铁、德商高铁，有序推动市域（郊）铁路发展，研究推动有条件的县域延伸。加快济南城市轨道交通二期规划项目建设和三期规划项目前期工作，规划建设济南云巴高新东环线。

“低成本、高效率的通勤方式对打造通勤圈至关重要。”陈耀认为，目前济南都市圈通勤方式主要依赖高铁。济南市地铁、公交尚未有效覆盖周边城市，这对其辐射带动能力的发挥有一定影响。

## 协域： 济青“双圈”联动发展

山东省是继广东省之后，成为第二个拥有两个国家级都市圈的省份。

“山东经济发达，但省内发展不平衡，特别是沂蒙革命老区所在的鲁西南地区发展相对滞后。”秦尊文分析认为，临沂市作为该区核心城市，可融入济南、青岛都市圈辐射范围。济青“双圈”联动发展，不仅能促进山东区域协调发展，更有望树立都市圈带动革命老区发展的新典范。

再将视角置于全国，陈耀认为，济青“双圈”联动发展，在带动山东区域协调发展的同时，也使得南强北弱的全国整体经济格局有所缓解，对全国区域协调发展有一定的促进作用。

独行快，众行远。无论从哪个角度考量，济青“双圈”联动发展都十分有必要。

《规划》提出，强化与青岛都市圈协同发展，打造济青科创制造廊带，促进黄河流域城市开放协作和陆海港口联动，唱响新时代济青“双城记”。

与之相呼应的是，《青岛都市圈发展规划》也提到，强化与济南都市圈协同发展，唱响新时代济青“双城记”，全面融入共建“一带一路”，促进黄河流域城市开放协作

和陆海港口联动，打造黄河流域最便捷的出海大通道。

当前，济南都市圈、青岛都市圈均已进入建设落地阶段，应该如何实现济青“双圈”联动发展？

“山东省一度存在济南和青岛两大城市、都市圈合作不足、同质化竞争问题，导致资源分散、效率降低。”陈耀认为，应从全省及全国视角合理规划，实现错位发展。

“在功能定位上，济南可凸显政治文化中心特色，青岛可强化经济及国际交往功能；在科技创新上，济南可侧重基础研究，青岛可侧重应用研究；此外，省级层面需加强交通基础设施建设，促进人员、资源自由流动，实现持续发展。”陈耀说。

秦尊文建议，进一步支持济南、青岛中心城市相向发展、深化合作、功能互补、资源共享，合力打造高水平协作发展样板，建设全国最具创新力、竞争力的发展轴带。

中国城市报记者注意到，近期山东对此已经多次作出要求和部署。2024年山东省《政府工作报告》提到，发挥济青高质量发展轴带作用，推进济青高铁“公交化”运营，沿胶济铁路打造科创走廊、世界级先进智造集聚带。

今年1月，山东省政府办公厅印发《加快双心联动打造山东半岛城市群济青发展轴带实施方案》，明确提出加强济南、青岛中心城市联动，协同淄博、烟台、潍坊3市，相向发展、深化合作、功能互补、资源共享，合力打造区域协调发展的高水平样板，建设全国最具创新力、竞争力的发展轴带。