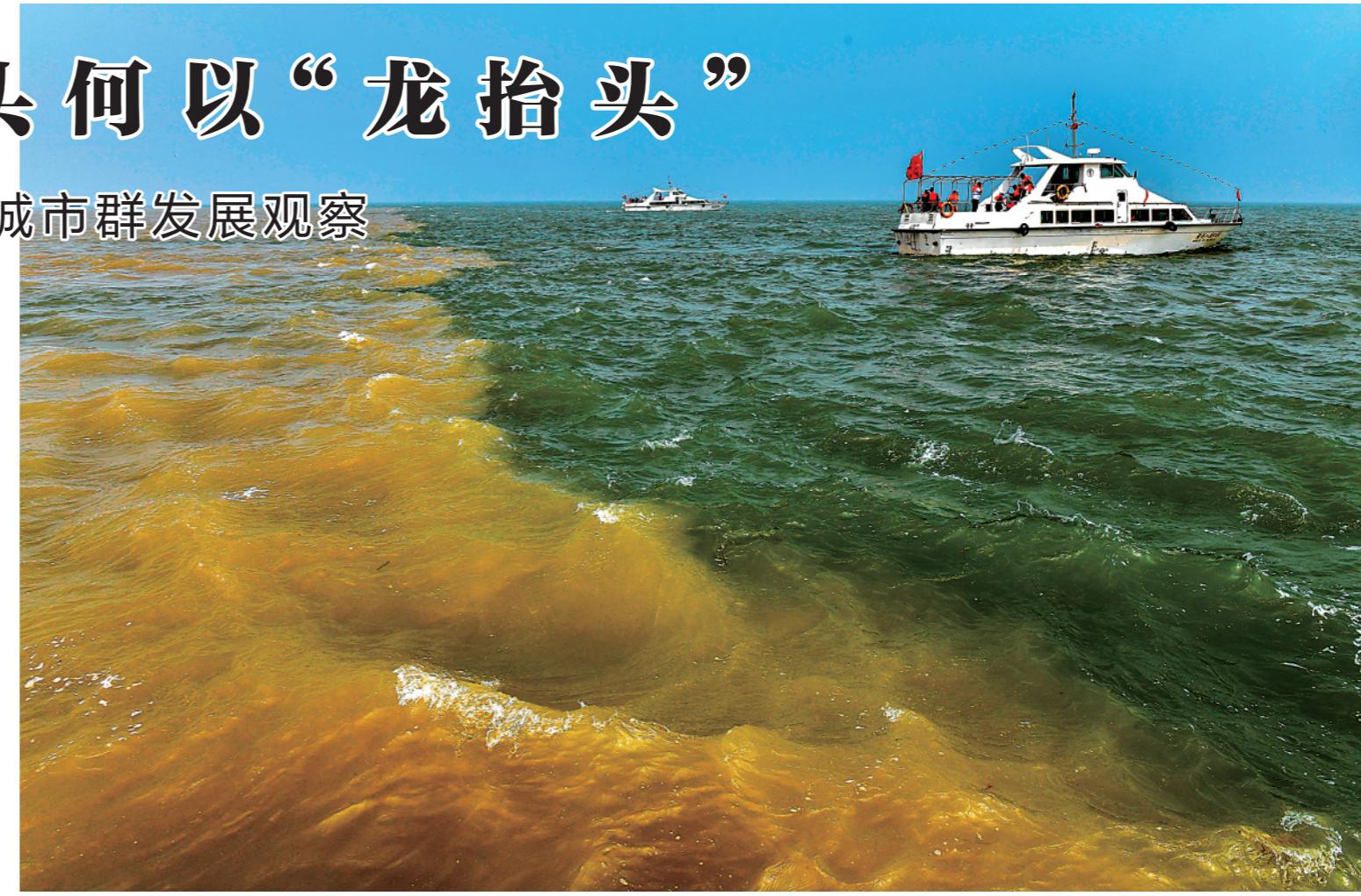


黄河战略龙头何以“龙抬头”

山东半岛城市群发展观察



新华社记者郭绪雷摄

本报记者栗建昌、陈灏、王阳、王凯

九曲黄河绵延万里，宛如巨龙奔向大海。地处黄河入海口的山东省，无论是从区位上还是在经济规模上，都是黄河流域当之无愧的“龙头”。

如何发挥山东半岛城市群龙头作用，推动沿黄地区中心城市及城市群高质量发展，山东使命在肩，蹄疾步稳。

近年来，山东科学谋划山东半岛城市群发展，全面提升城市群综合承载力、核心竞争力和国际影响力，推动制造业高质量发展和资源型产业转型，守护修复沿黄生态，不断强化与黄河流域省份的东西合作，奋力引领新时代的“黄河大合唱”。

群星璀璨 做强发展“动车组”

提起山东，多数人第一时间想到的就是青岛和济南。

但在 15.6 万平方公里的齐鲁大地上，还有着我国首批沿海开放城市之一的烟台、浴火重生的现代工业城市淄博、南向融入长三角的临沂、深度融入京津冀协同发展的德州、工农齐头并进的潍坊……16 个地市有 15 个位列全国百强，更有着龙口、滨州、荣成、诸城、邹平等一大批实力强劲但埋头发展的县（市、区）拱卫，山东半岛城市群星璀璨，共同组成了经济社会发展的“动车组”。梯度均衡发展的优势正在凸显。

发挥山东半岛城市群龙头作用，推动沿黄地区中心城市及城市群高质量发展，这是党中央交给山东的重大使命。

随着中心城市和城市群成为承载发展要素的主要空间形式，山东科学谋划山东半岛城市群新发展，全面提升城市群综合承载力、核心竞争力和国际影响力。今年初出台的《山东半岛城市群发展规划（2021—2035 年）》（简称《规划》）明确提出，把山东半岛城市群打造成为服务和融入新发展格局引领区、全国重要的经济增长极、黄河流域生态文明建设先行区、文化“两创”新标杆、改善民生共同富裕典范。

作为山东经济第一大市，青岛市提出，充分发挥青岛黄河流域重要开放门户、区域性国际航运中心、对外开放桥头堡、东部沿海重要的创新中心、沿海重要中心城市等综合功能，打造世界工业互联网之都、国际航运贸易金融创新中心。到 2025 年，基本形成节约资源、保护环境的空间格局、产业结构、生产方式、生活方式，成为黄河流域生态保护示范标杆和高质量发展重要增长极……

从“大明湖时代”迈向“黄河时代”的济南，近年来聚焦重点产业，打造百亿产业和千亿产业链，产业发展突飞猛进，产业发展环境不断优化。济南市提出，立足黄河重大国家战略，进一步提升产业发展的量级、质级和能级，打造高水平产业链，主动引领黄河流域城市产业交流合作

作，在黄河流域产业高质量发展中发挥龙头作用。

行走在济南新旧动能转换起步区，塔吊林立间，一处处正在建设的安置房、厂房、市政公用设施勾勒出新的城市框架。随着“跨越黄河”梦想一步步照进现实，济南城市发展新格局进一步打开。“济南北跨”加快推进，绿色数据中心、国家健康医疗大数据北方中心、国家生态环境大数据超算云中心等加快建设，正提升城市核心竞争力和辐射带动力。

山东省发改委副主任王栋介绍，按照《规划》要求，到 2025 年，山东半岛城市群研发经费投入年均增长达到 9.3% 左右，形成一批具有全球影响力的企业集群、领航型企业知名品牌；协调融合塑成新格局，常住人口城镇化率达到 68% 左右，城乡要素平等交换、高效流动的体制机制更加成熟；绿色低碳取得新突破，主要污染物排放总量大幅减少；改革开放增添新动力，各类优质要素加速向先进生产力集聚，参与全球竞争合作能力显著增强。

绿色引领 守护沿黄“生态绿洲”

夏日的黄河口，风吹芦苇、水波荡漾，珍禽鸣声啾啾。在黄河三角洲国家级自然保护区，600 多种植物构成了我国沿海最大的新生湿地自然植被区，每年有超过数百万只鸟类在此迁徙、越冬，40 多种鱼类在此产卵繁殖……

“今年以来，保护区已修复 1000 公顷湿地，鸟类由 1992 年建区之初的 187 种增至 371 种。”山东黄河三角洲国家级自然保护区生态监测中心主任刘静介绍，中心近期建立了能接入气象、水质、土壤、海域等数据的生态补水监测体系，科研监测水平不断提升。

山东是黄河入海口，在黄河流域生态保护和高质量发展上勇担重任：加快黄河防洪减灾工程建设；打造黄河下游绿色生态廊道，推进黄河口国家公园创建；着力发挥山东半岛城市群在黄河流域生态保护和高质量发展中的龙头作用……

为进一步保障黄河口生态环境保护，山东省级财政还安排 1 亿元资金，重点支持开展黄河三角洲生态保护修复工程，推动黄河口国家公园建设，促进黄河三角洲生态系统良性发展；另安排资金 1 亿元，支持沿黄其他地区保护修复湿地公园 1.5 万公顷，提高湿地生态功能，维护生物多样性，为黄河流域生态安全提供有力支撑。

由黄河三角洲自然保护区等 8 处自然保护地整合而来的黄河口国家公园，已进入创建实施阶段。本着打造全国首个陆海统筹型国家公园的目标，山东正扎实推进一系列生态保护修复工程，促进生态系统更加健康，进一步提升生物多样性。

共同抓好大保护、协同推进大治理，让黄河成为造福人民的幸福河，山东力度不断加大。

为切实解决山东在产业结构、能源结构、生

态环境等方面存在的突出问题，山东自 2018 年起实施加强污染源防治推进“四减四增”三年行动，生态环境质量明显改善。

山东省生态环境厅副厅长侯翠荣介绍，行动开展以来，山东主要污染物排放量大幅降低，对环境空气质量改善（PM2.5）直接贡献率达 37.5%；近岸海域水质优良面积比例初步评价达到 94.1%，优于年度目标 6.1 个百分点，比 2015 年提高近 10 个百分点；全省土壤环境质量总体稳定，污染加重的趋势得到遏制。

目前，山东正在推进新一轮“四减四增”三年行动，持续加大污染防治力度，深入推进蓝天、碧水、净土保卫战，优化国土空间开发保护格局，构建生态环境分区管控体系，不断提升生态环境治理体系和治理能力现代化水平。

在狠抓流域生态环境治理的同时，山东积极推动区域合作，将推动黄河流域跨省合作作为发挥山东半岛城市群龙头作用的重要抓手，大力推动黄河流域生态保护和高质量发展这一重大国家战略在山东落地落实。

去年 5 月，山东省人民政府与河南省人民政府签订了黄河流域豫鲁段横向生态保护补偿协议。根据协议要求，以两省交界处刘庄黄河干流跨省界断面的水质年均值及三项关键污染物的年均浓度值作为重要参考指标，累计补偿额高达 1 亿元，开启了黄河流域生态保护和高质量发展跨区域合作的良好探索。

东西互济 书写“山东答卷”

在山东寿光市崔岭西村，村民崔江元打

开手机，大棚里的蔬菜长势实时显示，滴灌浇水、通风、补光控温等工作，在手机操作界面就可以遥控完成。过去两口子要忙大半天的活儿，如今只需要在家里动动手指头。

在与寿光直线距离约 1200 公里之外的宁夏西海固西吉县马莲沟，一座座现代化的蔬菜温室整齐排列，蔚为壮观——这是山东省属企业水发集团投资 4.18 亿元建设的“西吉现代农业一二三产融合发展示范产业园”，占地 1800 亩，有智能温室、新材料节能日光温室、寿光第九代大跨度日光温室及大型拱棚共 276 座，成为改变当地群众生活的“金凤凰”。

“西部沿黄地区拥有丰富的自然资源，与山东农业产业经验高度契合，我们把企业在技术、管理、人才、资金等方面优势带过去，一同助力高质量发展。”水发集团党委书记、董事长王振钦说。

三次产业可以齐头并进，供需两端可以协同发力，新老动能可以相得益彰，各类企业可以比翼齐飞，陆海资源可以统筹开发……山东着力发挥九大比较优势，努力在服务和融入新发展格局上走在前、在增强经济社会发展创新力上走在前、在推动黄河流域生态保护和高质量发展上走在前。

基于工业门类齐全的优势，《山东省黄河流域生态保护和高质量发展规划》提出，推动制造业高质量发展和资源型产业转型，建设具有核心竞争力的现代产业体系。

从济南信息技术服务、青岛轨道交通装备、淄博新型功能材料、烟台先进结构材料、临沂生物医药等优势产业集群日渐起势，到加快推进裕龙岛炼化一体化项目，论证规划

东营、东明减量置换高端化工项目，再到重工绿色智造、滨州高端铝业、日照先进钢铁等重大产业集群逐步落地，创新驱动，绿色发展，山东黄河流域高质量发展的动力十足、未来可期。

山东是黄河流域最便捷的出海口，经济实力强、产业基础好、集聚人口多、发展潜质大，在推动黄河流域高质量发展上，有责任、有信心、有能力、有行动。山东正在以制度型开放为牵引，着力提升城市群整体能级，深度推动共建“一带一路”，强化与沿黄省区交流协作，打造黄河流域对外开放新通道。

近期，山东与沿黄八省（区）会商确定了 7 个领域、102 个跨省合作事项，鲁豫黄河流域横向生态保护补偿、陇电入鲁等 80 余个合作事项已取得重要进展。山东牵头举办了黄河流域生态保护和高质量发展国际论坛、黄河流域要素市场化配置高峰论坛和高素质技术技能人才合作交流研讨会等重大活动，搭建了黄河流域合作互联网共享服务平台，线上推介 5000 多个园区和项目。

陆海统筹、内外联动、东西互济，开放新格局搭建合作新通道。去年底在济南召开的黄河流域协同科技创新大会上，沿黄九省（区）及新疆维吾尔自治区的科技主管部门共同发布倡议，提出共同推动黄河流域技术、人才、平台等创新要素共享共用，携手将沿黄区打造成为具有全球影响力特色产业基地和制造业集聚带。

在新的征程上踔厉奋发、笃行不怠，黄河流域生态保护和高质量发展的“山东答卷”正在徐徐展开。

2021 年西北地区班列开行总量不及重庆的零头

陆海新通道建设全面提速，“南热北冷”待破题

本报记者王金涛、赵宇飞、王铭禹、许晋豫

一边是纵贯西部地区的新通道，为西北、西南内陆省份货物出海、出境提供极为便利的客观条件；一边却是参与程度不一，合作共建“南热北冷”的尴尬。

在新冠肺炎疫情肆虐等复杂严峻形势下，西部陆海新通道建设全面提速，助推我国加快构建新发展格局。然而，随着通道的建设，却愈发呈现出“南热北冷”趋势——2021 年西北地区班列开行总量不及重庆的零头。

“南热北冷”何以出现？如何在西北地区释放陆海新通道潜力，破解“南热北冷”难题？新华社记者进行了追踪采访。

撬动西北地区开放发展

西部陆海新通道是由西部省份与东盟国家合作打造的国际陆海贸易新通道，以重庆为运营中心，各西部省区市为关键节点，利用铁路、海运、公路等运输方式，向南通达世界各地，出海所需时间比经东部地区大幅缩短。

在新冠肺炎疫情冲击等复杂严峻形势下，陆海新通道建设全面提速。“2017 年 9 月通道开行之初仅有 1 条线路，如今运行线路拓展迅速，已延伸至 107 个国家（地区）的 319 个港口。”西部陆海新通道物流和运营组织中心主任刘玮说。

广袤的西北地区，曾因先天区位劣势而沦为“末梢”，而陆海新通道正在成为撬动西北地区开放发展的杠杆。

今年初，一批宁夏枸杞原浆首次搭乘陆海新通道班列，向南抵达广西钦州港，再经海运成功出口到加拿大，比传统联运线路节约 30 多天。

中国铁路兰州局集团公司银川货运中心副主任彭宗强介绍，陆海新通道已成为宁夏

联通东南亚的物流新通道，比传统铁海联运线路先到天津或青岛再往东南亚相比，物流时间大幅缩短。

甘肃是陆海新通道建设发起方之一。自 2017 年 9 月 29 日首发陆海新通道班列至今，甘肃已累计发运班列 700 余列，带动东南亚水果、水产品等特色产品进口，本地的化工产品和苹果、洋葱等产品成功出口。

“甘肃百合、宁夏枸杞原浆和干红葡萄酒、新疆坚果等曾‘藏在深闺人未识’的特色产品，沿着这条快捷的新通道走向世界，正在成为当地外贸新增长点。”陆海新通道运营有限公司董事长王渝培说。

不仅如此，西北地区和西南地区也借陆海新通道实现协同发展。

在甘肃（兰州）国际陆港东川铁路货运中心特货作业区，来自重庆、广西等西南省区市的各品牌汽车密集排列。甘肃（兰州）国际陆港管委会主任李建亮告诉记者，这些汽车搭乘陆海新通道内贸班列抵达兰州，再向西北地区分拨，年运输整车可达 5 万辆。

“陕西的煤炭正经陆海新通道运至重庆等地，缓解电煤缺口，青海的纯碱经陆海新通道运至广西支持玻璃产业，新疆的葵花籽经陆海新通道运至川渝，成为坚果生产的原材料。”王渝培说。

货源少、成本高，“南热北冷”现象凸显

西部陆海新通道撬动西部省份开放发展的同时，一组数据又显示西部省份之间的“受热不均”——2021 年，西北地区总共开行陆海新通道班列 100 余列，而西南地区仅重庆 2021 年就开行 2200 余列，西北地区开行总量还不到重庆的零头。



▲6月16日上午10时，西部陆海新通道国际联运测试班列（重庆—西藏—南亚）从重庆团结村中心站缓缓驶出。这是西部陆海新通道首趟开往南亚国家的国际货运班列，为重庆与南亚国家的贸易开辟了一条新通道。

新华社记者唐奕摄

记者了解到，西北地区货源以大宗工业品、农副产品为主，“原字号”“重字号”特征明显，货量小、附加值低，货物组织难度大，影响

企业参与陆海新通道建设的意愿。彭宗强表示，陆海新通道在西北“遇冷”，货源结构是主要因素之一，产品结构单一、高端产品较少，因此宁夏班列只是不定期零星发车。

同时，相比西南地区，西北地区与广西、云南等口岸距离较远，而且重庆、成都至广西北部湾铁路享受运价下浮 30% 优惠，但西北省份至重庆、成都的铁路运价下浮优惠偏小，造成通道对西北地区吸引力大打折扣。

一位铁路部门负责人给记者算了一笔账：“与陕西传统的经青岛出海铁海联运线路对比，陆海新通道由于铁路运距长，尽管物流速度提高了，但运价每箱高出 3000 多元，因此客户更倾向于走传统线路。”

记者在调研中了解到，西北地区已陷入“货源少——运费贵——货源更少”的尴尬怪圈。西北各地的通道运营平台表示，如果能获得更大幅度运价优惠，陆海新通道就能吸引更多货源，但如果没充足的货源作基础，运价也很难再下调。

兰州国际陆港一位负责人介绍，除重庆外，四川、广西、贵州也依托区位优势、政策支持，班列开行已形成规模，云南也依托中老铁路，发展潜力巨大，陆海新通道“南热北冷”局面未来将愈发凸显。

期待多方协同破解“南热北冷”

记者在西北省份走访政府部门和企业，强烈地感受到，他们已经形成共识，即“一带一路”是西北地区发展的最大机遇，激发陆海新通道潜力势在必行。

基层期待，各方坚持问题导向，加大统筹协调力度，探索更科学合理的运价形成机制，

完善沿线产业布局，破解“南热北冷”难题。宁夏一位国企负责人建议，进一步发挥陆海新通道合作机制作用，将相关政策进一步统一起来，在西北地区形成更顺畅的联动机制，将补贴等政策靶向送达通道上下游企业。

“这不仅是一条外贸通道，在构建全国统一大市场、畅通‘双循环’的背景下，它也是一条畅通内循环的通道。”王渝培说，西北省份可进一步找准定位，根据自身实际灵活开行内贸、外贸班列，而不是“一哄而上”开行国际铁海联运班列。

西北地区也需要集中打造陆海新通道枢纽节点。在陆海新通道建设过程中，兰州联结南北的区位优势再次加强，是西北地区陆海新通道开行规模最大的城市。基层建议，西北地区可突出兰州枢纽地位，将兰州打造为西北地区货物向南出海的集散地，提升陆海新通道综合效益。

在此基础上，探索更科学合理的运价形成机制。王渝培等业内人士建议，可参考中欧班列，探索“对赌”机制，即如果到年底达到约定的运量，即可执行约定的优惠价格，建立“量价捆绑”机制，各方可实现互利共赢。

长期来看，要依托通道完善西北地区产业布局。基层建议，要根本破解陆海新通道“南热北冷”问题，完善西北地区产业布局至关重要，可结合陆海新通道和中欧班列的特点，实现两大通道有机衔接，在沿线地区加快布局适合东南亚和中亚、欧洲的特色产业，如推进建设国际合作产业园区等平台，推动深化与通道沿线省区市产业互动发展，支持西北省份在广西北部湾布局“飞地产业园”等。