



山东聊城



聊城印象

聊城，居鲁西，临河南、河北，代表中国商业文明的京杭大运河和代表农业文明的黄河在此交会，贯穿中国南北的京九铁路和连接祖国东西的胶济邯铁路及高速公路在此相交形成“黄金大十字”。

紧邻东昌湖的中国运河文化博物馆。

从对外开放的“腹地”跃为“前沿” 由“内陆”变为“窗口” 山东聊城：鲁西的经济突围

黄河浮桥间的民间协作

濮阳台前县吴坝乡，位于“嵌入”山东的那条狭长地带的最尖端。

沿着黄河浮桥直铺过去，对岸便是山东东平县。一辆辆运输沙石料的大卡车络绎不绝地驶过浮桥，车的轰鸣声与滚滚而去的黄河波涛声此起彼伏。

东平，隶属山东泰安，中原经济区编制范围内为数不多的县域之一，东平境内资源丰富，盛产水泥用灰岩、页岩、白云岩，建筑用沙等建材。

谈起浮桥带来的变化，吴坝乡张堂村村民老宋如数家珍。他说，早在上世纪80年代初期，村里就率先发展起沙石运输业。

“仅张堂、邵庄就有大小货车300多辆，大型货车10多部；沙石料厂20多个，预制建材厂和空心砖场30多处，从业人员上千人，年交易收入就有500多万元。”

地图上的台前县与山东省东平县只有一条黄河之隔。东平县的耿山采石场离台前县吴坝乡最近处仅3公里，距规模较大的银山采石场也不过5公里。

很多年前，运沙石依靠摆渡，后来有了浮桥，可日夜通行。现台前境内两省联建的黄河浮桥就有八九座，沙石料运输成了吴坝乡的支柱产业。

不完全统计，东平县60%的沙石都是从这几座黄河浮桥运到了河南。在吴坝乡石桥村村间小路的一头，是两座大型冷库。

每当收获季节，冷库内就码放整齐了各种蔬菜，几个月后，全国各地的客商将云集于此，蔬菜反季节销往全国各地。

吴坝盛产大蒜，有万亩大蒜种植基地，生产的大蒜不少销往全国大蒜之乡山东金乡县。一些农户则和河对面的聊城阳谷县养殖公司签了合同，为其养殖合同鸡。

地域的比邻，促使着两地民间文化经济频繁地往来。

老宋告诉记者，“台前一带在1964年前还属于山东寿张县，水许中李逵还做了几天寿张县的县令呢。”

其实，鲜为人知的是：千年前，司马迁在《史记》中将此片区域划归为“中原”，多年前的平原省，聊城也居于其中。

省际边缘城市自我间的区域协作，无论民间，抑或官方，多有实践。相似的一点是，这些地区在各自所属省份中长期被边缘化。

位于鲁西的聊城也不例外，虽贵为山东西大门的“桥头堡”，曾为京杭大运河的九大商埠之一，却“被边缘”于上升为国家战略的山东半岛蓝色经济区和黄河三角洲高效生态经济区之外。

如何重构区域地理，摆脱被国家甚至所在省份区域经济发展战略边缘化的劣势？是摆在聊城面前的一道难题。

放置在这样的视角下观察，就不难理解，中原经济区规划范围的公布，对被纳入到其中的聊城、东平的非凡意义——借力中原经济区，助推边缘经济提速，努力寻求破解“行政区边缘经济”困境的良方。

记者 吴泳 王战龙 文/图

聊城破解困境的努力

对外推介中，聊城这样描述自身：地处华北大平原晋冀鲁豫的交界处，是鲁西地区的政治、经济和文化中心。京九铁路、济邯铁路、济馆高速公路在此交会，是连接东西北南的重要交通枢纽。

一位长期关注山东经济发展的学者说：“和诸多省际边缘城市一样，无法跳出被国家甚至省级发展战略边缘的劣势。”

当地的主政者也清楚地意识到这一点。

上世纪90年代，伴随着京九铁路的开通，沿线的聊城、菏泽、商丘等地共同倡议成立京九沿线协作组织。“突出区域经济合作与交流，促进京九沿线地区资金、技术、物资等生产要素的合理流动和有效组合，带动京九沿线经济社会发展。”

有人乐观地预言：聊城将从对外开放的“腹地”跃为“前沿”，由“内陆”变为“窗口”。

但，运行多年后，经济崛起的预言并未实现。甚至未能改变沿线地区在国家甚至所在省的发展战略中的边缘

挺进中原的热情

1947年6月30日，刘伯承、邓小平在聊城强渡黄河天险，挺进中原，千里跃进大别山，揭开了解放战争战略进攻的序幕。

在当地人看来，融入上升为国家战略层面的中原经济区，对于聊城而言，也是一次自我“解放”的机会。

荣向林，聊城市老促会会长、市人大常委会原副主任，他透露，今年3月底，聊城老促会曾打报告给山东省老促会，申请国家批准聊城列入中原经济区。

荣向林说，聊城拟联合“邻居”河北、河南的革命老区地市，一块打“组合拳”，以“冀鲁豫边区革命根据地”的名义，集体申请享受国家对革命老区的相关支持政策。

现已分别与比邻的濮阳、邯郸两市就联手向国家争取革命老区支持政策事宜，达成初步战略性意向。

聊城市一位官员说，鲁西地区争取加入中原经济区热情并不比其他地区差，“聊城是由市长亲自牵头”。

聊城市市长林峰海曾表示，对于聊城而言，加入中原经济区后，一方面可以依托中原广大的腹地进行市场开

中原经济区最便捷的出海通道

8月25日，聊城市区，烟波浩渺的东昌湖旁边便是中国运河文化博物馆。

湖边照相的师傅说，聊城是运河之都，曾为京杭大运河九大商埠之一，史称“漕挽之咽喉，天都之肘腋”、“江北一都会”。

书记记载，漕运繁盛时，聊城是南北货运必经之地，明清时期，运河一带舟楫繁忙人潮涌动，商铺、会馆鳞次栉比。

虽一河之隔，但聊城和濮阳交通并不十分便利。

全国人大代表、濮阳县庆祖镇西辛庄村党委书记李连成在接受采访时表示，从公路上看，近几年建成了濮鹤高速、大广高速和南林高速濮阳段，濮范高速即将竣工，但尚未与山东对接起来，“东进”受到制约。

据了解，从濮阳到范县的高速公路已经开通，今年年

化的劣势。

“当初对京九经济带期望非常高，十几年下来，落差比较大。”河南大学经济学院耿明斋这样评价。

在山东省内，半岛蓝色经济区和黄河三角洲高效生态经济区相继上升为国家战略，范围以山东东部、北部为主，聊城并不在其列。

鲁西如何崛起，经济短板命运如何改变？聊城一直在寻找助推边缘经济提速，破解“行政区边缘经济”困境的良方。

几年前，山东提出了发展省会城市群经济圈的省级发展战略，以济南为中心的“1+6”都市圈。

但这个基于加快发展省会城市群而出台的发展战略，并未有具体政策出台。

“聊城、德州等市由于带动性产业少，传统产业比重大，面临转方式调结构的重大挑战，基础设施、资源等方面，与省会城市群关联度比较小，这对经济圈的产业集群、产业链的形成发展形成了障碍。”山东财经大学一学者说。

拓，另一方面也可以充分发挥比较优势，在生物医药、新能源汽车等战略性新兴产业和粮食、蔬菜精深加工等传统产业上取得更大的发展。

聊城也在中原经济区中有了自己的定位：中原经济区与山东半岛合作交流的枢纽，全国重要的区域性现代综合交通枢纽和物流中心。

聊城作为山东的西大门，是中西部资源东引进入山东、山东产品和服务西拓占领西部市场的“桥头堡”。濮阳作为河南的“东出口”，两地合作交流，能够实现优势互补、双赢发展。

2012年初，聊城和濮阳两地结为友好城市，拟定在协作机制框架内，推动形成政府间定期和不定期会商制度，信息共享、合作共赢、联动发展，全面加强产业合作，构建亲密的战略合作关系。交通上，打通河南、山东交界断头路，打造共同的便捷出海新通道；统筹利用丰富的煤、石油、天然气、岩盐等矿产资源；合作打造精品旅游线路，通过聊城、濮阳将济南和郑州沿线旅游资源连为一片。

底前，从范县到台前到山东梁山然后接济广高速的另一条新高速公路开工，将彻底打开“东进”的大门。

位于濮阳台前县的吴坝航运码头，被称为中原经济区濮范台（濮阳县、范县、台前县）扶贫开发综合试验区8个重点“药方”中的交通“活络丸”。

根据规划，将通过这个码头发挥黄河水运优势，构建水上交通体系，打通中原经济区最便捷的出海通道。

“以台前县吴坝航运码头建设为重点，利用京杭大运河发展内河航运，打造对接沿海的水上通道。”濮阳市交通局相关人员介绍。

“一湾漕运数朝功，水陆云集商贾兴。”或许不久的将来，商贾云集的胜景将会重现于聊城、濮阳这片两省边缘的地域。