



NanTongShi

JingJi Yu SheHui FaZhan LanPiShu

南通市 经济与社会发展 蓝皮书 2013（上）

章树山

主编 黄正平

徐爱民

南通市社科联
南通市社科院
江苏省社科院南通分院

南通市 经济与社会发展 蓝皮书 2013 (上)

章树山

主编 黄正平

徐爱民

南通市社科联
南通市社科院
江苏省社科院南通分院

目 录

跨江发展如何向纵深推进促进苏中快速崛起研究	
..... 江苏省社科院南通分院课题组 (1)	
关于南通建设长三角北翼经济中心的研究与思考	
..... 季建林 崔新进 戚小倩 (9)	
南通建设长三角北翼经济中心关键问题研究	陈长江 (27)
南通工业转型升级的现状分析与对策研究	王 领 (32)
陆海统筹视野下推进南通海洋经济强市建设问题研究	
..... 杨凤华 胡俊峰 王卫平 (42)	
加快市区服务业发展助推建设长三角北翼经济中心功能提升研究	
..... 赵京平 黄元宰 石松华 袁蓓蕾 (55)	
南通建设长三角北翼经济中心相关问题研究	戚向前 (68)
南通产业结构与竞争力评价研究	王金国 (93)
江苏南通沿海新经济增长极的研究	胡俊峰 (103)
人口结构与房价关系研究	南通市金融学会课题组 (112)
实施创新驱动的南通人才战略研究	任新峰 (126)
基层惩防体系建设存在的主要问题及其破解	王小红 汤明文 (135)
以陆海统筹发展推动长三角北翼经济中心建设	刘冬明 (144)
加快提升重大园区载体功能研究初探	海门市委宣传部课题组 (154)
人的现代化与南通市长三角北翼经济中心建设	张凌林 (159)
提升商标战略实施效能, 助推经济创新驱动发展	张建华 (167)

南通新一轮经济增长中的服务业主导产业研究	唐淑娟(171)
南通农业电子商务发展现状和对策分析	吴 婷 高 剑(189)
强势推进沿海开发, 奋力建设长三角北翼经济中心	尹建勇 杨晓峰 徐光明(195)
优化历史文化名城旅游彰显长三角北翼魅力	周 丹(202)
南通走新型城市化道路问题研究	徐志华(212)
区域性高职院校专业结构与产业结构的契合度分析	李守可 丛彬彬(220)
南通实施品牌战略存在的问题与对策研究	陈峰燕(233)
深化南通沿江开发奋力建设长三角北翼经济中心探讨	南通市发改委课题组(242)
南通推进农业基本现代化难点和对策研究	茅丽华(248)
南通博览文化与产业研究	徐颖婷(259)
发展南通旅游创意产业的对策研究	郝 华 陈金元(269)
“四化”同步与南通实现农业现代化问题研究	何春红 张莉云(277)
国外政府促进战略性新兴产业发展的国内市场需求培育路径研究	南通大学课题组(287)
城镇化进程对江苏省居民消费影响的实证研究	南通市金融学会课题组(305)
创新是建设长三角北翼经济中心的战略支撑	严卫华(320)
关于着力扩大金融规模 提升金融层级 服务长三角北翼经济中心建设的 研究与思考	秦汉忠(328)
南通城市养老服务体系现状调查研究	江向荣(337)
打造南通沿海新经济增长极的优势与挑战研究	韩文君(347)
城市群理论视阈里的长三角北翼经济中心建设	朱 栋(356)
其它应征论文目录	(361)
后记	(364)

跨江发展如何向纵深推进 促进苏中快速崛起研究

江苏省社科院南通分院课题组

国内外江河流域开发实践表明,江河两岸相对独立且发展不平衡的两个城市发展达到一定阶段后,便会逐步推动跨江联动发展,以实现优势互补、互利共赢。遵循这一规律,2003年江苏省政府工作报告中首次提出了“支持苏中与苏南联动发展产业,联动开发产业园区,联动建设基础设施”的战略决策,旨在通过跨江联动发展,促进苏中快速崛起,实现区域共同发展。该决策实施十年来,苏中地区快速崛起取得了重要阶段性成果。当前和今后一个时期是苏中地区巩固成果、发挥优势、加快崛起的关键时期,江苏应从更高层次促进区域协调发展的总体要求出发,纵深推进跨江联动发展,促进苏中加速崛起,更好地发挥其在全省经济社会发展中承南启北的重要纽带作用。

一、以跨江联动发展促进苏中快速崛起的主要成就

一是苏中地区综合经济实力显著提升。江苏新一轮沿江开发战略实施以来,苏中地区抢抓机遇、开拓进取,经济实现较快增长,总体实力大幅提升,经济总量占全省的比重逐步提高,由2003年的17.49%提高至2012年的18.28%;产业结构调整取得积极进展,三次产业增加值比例由2003年的13.34:54.54:32.12调整为2012年的7.01:53.02:39.97;地方公共财政预算收入占全省的比重稳步提升,由2004年的14.22%提高至2012年的16.42%;开放型经济规模持续扩大,进出口总额占全省的比重由2003年的7.1%提高至2012年的8.55%。

二是跨江联动开发园区发展势头强劲。跨江联动开发园区是近年来江苏

本文于2013年4月24日获江苏省委书罗志军重要批示。

推进跨江联动发展的重要载体和示范平台。在苏中三市中，南通的跨江联动开发园区数量最多、覆盖地域最广、联动开发模式最为多样。目前在建的各类跨江联动开发园区已有12个（10家与上海共建，2家与苏南合作），基本覆盖所有县（市）区。其中的苏通科技产业园，作为中新苏州工业园区成功经验推广辐射的重要示范区，是江苏沿海开发和长三角一体化发展的重点项目，虽然揭牌以来才短短3年多时间，但其产城融合的发展定位、政企分开的经营机制和软件转移的不竭活力，已为苏中各类跨江联动开发园区的建设提供了范例。除南通外，地处泰州辖内的江阴经济开发区靖江园区，是全省跨江联动开发的先导区和示范区，经过近10年来的实践，该园区不仅总结探索出了较为成熟的“托管式”跨江联动开发管理体制与运行机制，而且也已显现出了较强的发展活力。

三是城市群一体化发展步伐不断加快。苏通大桥、崇启大桥的建成通车，南通与上海、苏州连为一体，三地之间的同城效应日益显现，发展上的深度融合之势渐趋明显，尤其是在江苏沿海开发和长三角一体化发展两大国家战略驱动下，三地区域产业合作不断加强，重大基础设施一体化建设加速推进，沪苏通城市群正日益融合为大长三角城市群中的小“金三角”和核心圈。由润扬大桥与南京长江大桥、二桥、三桥、四桥组成的“多桥飞架南北”的交通网络，缩短了宁、镇、扬的时空距离，为“宁镇扬经济板块”的合作和发展创造了得天独厚的基础和条件。以省第十二次党代会提出推进“宁镇扬同城化建设”为标记，宁镇扬已进入了全方位的融合发展新阶段。随着2012年泰州大桥的建成通车，锡常泰城市群的同城化效应也正逐步显现。

二、促进苏中地区加速崛起面临的新形势

当前及今后一个时期，苏中地区处于可以大有作为的重要战略机遇期，经济社会发展具备很多有利条件和积极因素，也面临着不少问题和挑战。

（一）机遇

江苏“两个率先”接续推进。作为本世纪头20年江苏发展的总目标，“两个率先”是中华民族伟大复兴“中国梦”在江苏大地上的最动人篇章。由于全省不同地区处于不同发展阶段，这就决定了“两个率先”的进程必然有先

有后。苏南地区将在《苏南现代化建设示范区规划》的战略指引下,以“第二个率先”先行军的姿态,对苏中地区的“两个率先”发挥很好的示范和带动效应。苏中地区自身则会在全面建设更高水平小康社会的征程中,深入贯彻落实“八项工程”,不失时机向基本实现现代化迈进。

区域协调发展战略深入实施。“十二五”以来,省委、省政府一直将“推动苏中崛起”作为深入实施区域协调发展战略的重要部署,并在明确“深化江海联动”、“推进跨江合作”、“支持南通建设长三角北翼经济中心”等具体举措的基础上,又在2013年省政府工作报告中首次从分类指导的角度提出,要“促进苏中沿江地区加快与苏南融合发展,加大对苏中与苏北结合部经济相对薄弱地区的支持力度”,并随后出台了《关于促进苏中与苏北结合部经济相对薄弱地区加快发展的政策意见》(苏政发〔2013〕30号)。

国际国内产业分工加快调整。就国际而言,服务贸易、服务外包已成为国际产业转移的热点,高附加值的高端制造环节,也正成为新一轮国际产业调整转移的主要内容,世界围绕新兴产业的国际布局和争夺正日趋激烈。就国内而言,加快推动发达地区产业加快向欠发达地区梯度转移,在全国范围内推动形成更加合理有效的区域产业分工格局,已成为促进我国区域协调发展的政策取向和重要任务。

(二) 挑战

国内外宏观经济形势复杂多变。从国际看,国际金融危机深层次影响持续显现,世界经济增长速度减缓,全球需求结构出现明显变化,全球制造业生产方式和商业模式正孕育着新的变革,各种形式的保护主义明显抬头,围绕市场、资源、人才、技术、标准等的竞争更加激烈。从国内看,当前我国发展中的不平衡、不协调、不可持续问题依然突出,经济增长下行压力和产能相对过剩的矛盾有所加剧,企业生产经营成本上升和创新能力不足问题并存,产业结构不合理、政府职能转变不到位的现象以及制约科学发展的体制机制障碍依然较多。

缩小区域差距的任务依然艰巨。仅从人均GDP单项指标分析,目前苏中大体上落后苏南5年左右;苏北大体上落后苏南近10年。就苏中地区而言,其GDP占全省的比重在2003年至2010年期间一直处于上升态势,但2011年和2012年连续两年出现下降;其公共财政预算收入占全省比重在2004年至

2011年期间一直处于上升态势，但2012年出现下降；其公共财政预算收入占全省的比重在2003年至2006年期间一直高于苏北，但自2007年开始被苏北反超，且有逐步增大趋势；由于缺少政策推动等原因，目前苏中地区跨江联动开发园区在区域布局上呈现出东多西少、南多北少、省际合作多省内合作少的分布格局；苏中三地中心城市较弱，全省仅剩苏中地区还没有一个城市能领衔起一个都市圈（全省现行三大都市圈中，苏锡常、南京都市圈在苏南，徐州都市圈在苏北）；苏中地区内部联系比较松散且发展不够平衡，特别是苏中与苏北结合部经济还相对薄弱。总之，由于多种原因，苏中地区崛起潜力未能得到充分释放。

跨江合作共建园区面临瓶颈制约。一是土地瓶颈。由于省、市未对跨江合作共建园区尤其是重点共建园区的年度土地使用指标制定相应的单列安排政策，同时，由上级政府层层下达至园区的土地利用计划指标十分有限，园区从省国土部门获得大项目点供指标的机会也很少，这必然导致园区加快发展中不断增加的用地需求与非常紧张的用地指标矛盾日益突出。二是融资瓶颈。现行金融政策下，园区可得融资份额与园区基础设施建设和征拆安置等所需资金投入需求缺口较大。三是政策瓶颈。各级政府在土地、税收、财政扶持等方面的支持力度不够，对省际间市场化合作共建园区的身份认定等缺乏政策支持。四是体制瓶颈。跨江合作共建园区的区域总体规划、考核机制等缺乏省级政府的顶层设计和顶层推动，部分园区的主要领导更换频繁，无法保证园区管理风格和发展思路的延续性。五是征拆瓶颈。为在征拆中坚持“以人为本”，园区的开发进程会因少部分在认识上存在“误区”的征拆户的不配合而受到影响。

跨江联动发展动力机制亟待完善。跨江联动发展的动因在于各利益主体在沿江两岸城市存在资源禀赋差异和经济发展梯度格局下对自身利益及区域共同利益的追求，其动力则来自于政府、市场以及社会组织的合力。就政府而言，省级政府的顶层推动亟待增强，沿江两岸地方政府之间科学、高效的协作机制亟待构建，苏中地方政府简政放权、减少干预、主动作为、创新思路的工作作风建设还需加强。就市场而言，市场配置资源的基础性作用还因地方政府的干预等多种原因而未能很好地发挥。就社会组织而言，跨江联动发展中以商引商和充分利用行业协会助力招商的机制还需完善。

三、纵深推进跨江联动促进苏中加速崛起的重要意义

一是有利于更高层次促进区域协调。承南启北的区位优势,决定了苏中地区是江苏区域经济协调发展的重要支点。通过跨江联动发展,加快推动苏南产业实现转型升级,不断增强苏中地区的综合实力和集聚辐射功能,不仅有利于突破制约苏南地区土地资源匮乏、劳动力成本上升、环境承载压力加大、发展空间受限等突出问题,而且有利于促进苏中地区成为接轨上海,融入苏南,辐射苏北,缩小江苏南北差距,促进区域经济协调发展的重要纽带,使全省区域发展更加全面、更加协调、更加可持续。

二是有利于拓展跨江联动发展领域。新形势下,发展阶段不同、资源禀赋有别的苏南和苏中地区开展互利合作的潜力巨大。通过政策引导,纵深推进跨江联动发展,有利于苏南和苏中地区充分借鉴和吸收国内外其他地区跨江联动发展经验,不断创新体制机制,在联动制定规划、联动发展产业、联动开发园区、联动建设基础设施、联动建设公共服务平台、联动培养人才等诸多方面积极探索并取得新的突破,推动形成全方位、多层次、宽领域的跨江联动发展新格局。

四、纵深推进跨江联动发展促进苏中崛起的对策思路

跨江联动发展领域众多,但跨江联动开发园区仍是更高层次促进区域协调发展的强劲引擎。今后江苏应以强力推进跨江联动开发园区建设为核心,纵深推进跨江联动发展,加快促进苏中强势崛起。

(一) 指导思想

以科学发展观为指导,以党的十八大精神为指引,坚持科学发展主题和加快转变经济发展方式主线,以跨江联动、江海联动为抓手,加快跨江发展步伐,创新联动开发模式,拓宽联动发展领域,促进苏中地区全面协调可持续发展,努力建设江苏重要的新型产业基地、区域性国际航运物流基地和区域协调发展的重要纽带。

（二）基本原则

——政府推动，市场运作。政府要因势利导，创造条件，引导上海、苏南产业有序向苏中地区梯度转移，在加快苏中地区“筑巢引凤”的同时，实现上海、苏南地区“腾笼换凤”。同时，要采取切实有效的措施，充分发挥市场配置资源的基础性作用。

——统一规划，分类指导。根据苏中三市在地理区位、产业基础、跨江合作进程、发展现状及趋势的差异以及苏中地区南北发展上的不平衡，从生产力空间布局、要素资源流动、产业分工与对接等方面，统一规划、分类指导各地探索各具特色的跨江联动发展道路。

——优势互补，互利共赢。充分发挥苏中地区土地、劳动力、自然资源等方面的优势和上海、苏南地区发展理念、资金、管理、人才等方面的优势，建立利益共享机制，促进合作各方（包括各级政府、企业、中介组织等）良性互动、合作共赢。

——全面推进，重点突破。既要统筹推进苏中地区在要素、产业、基础设施、公共服务、制度等各方面加强与上海、苏南地区对接与融合，又要将纵深推进跨江合作共建园区作为工作的重点加以突破。

（三）发展目标

到2017年，苏中地区新增跨江合作共建园区15-20个，跨江合作共建园区成为苏南地区转型升级的重要平台和苏中地区新的经济增长极，南通建设长三角北翼经济中心取得突破性进展，以南通为领衔的通泰扬盐都市圈雏形显现，苏中地区经济发展方式转变取得明显成效，整体实力和竞争力显著增强，经济总量占全省的比重进一步提高，城市群同城化效应显著提升，江苏区域协调发展中的枢纽地位更加巩固。

具体在跨江合作共建园区方面，苏中三市应结合自身实际，确定各自发展目标。（1）南通。将苏通科技产业园打造成苏州工业园的加强版和升级版。新建跨江联动开发园区8-10个，其中5-8个为通沪合作，主要满足上海制造业转移和现代服务业扩张的要求。（2）泰州。江阴经济开发区靖江园区协商制定好下一个十年计划。新建3-5个跨江联动开发特色产业园区。（3）扬州。围绕“宁镇扬”同城化目标，整合三方的近域空间，新建2-3个新兴产业

园区,填补扬州跨江合作共建园区的空白;在高邮、宝应着力培育2-3个由苏南扶持共建的跨江合作特色产业园区,有效激活这些地区的内生发展动力。

(四) 重点举措

一是强化顶层推动,加强规划引领。首先,省级层面要加快出台促进苏中地区加速崛起的指导意见,着重就推进产业跨江转移园区合作共建等工作作出战略部署,并在摸底调查的基础上,尽快出台鼓励跨江转移的产业目录与细则,以便在为上海、苏南企业异地扩张提供指引的同时,也为共建园区的规划建设和项目储备提供帮助。其次,苏中三市要紧密围绕省委、省政府精神,对跨江合作共建园区的阶段安排、空间布局、基础设施配套、产业发展方向、组织管理模式等作出具体规划,并在省政府统筹协调下,使规划在江苏整个沿江、沿海经济大布局中更具有科学性、合理性。指导意见和三市规划要能起到吸引上海、苏南地区转移产业的关注度和兴趣度。

二是创新合作共建方式,探索利益分享机制。苏中三市应结合自身发展实际,选择采用股份合作、托管建设、扶持共建、协议共建、产业招商等不同模式,与上海及苏南地区的政府、开发区、大型企业、高校等合作共建园区。同时,为了消除产业转移方政府担心出现产业空心化、税收减少、产业竞争力下降、就业不足等顾虑,合作双方应积极探索建立合作共建利益分享机制。如承诺将转移企业的管理营销部门留在发达地区、通过税收分成让发达地区政府分享共建园区收益、园区GDP按合理分成列入合作双方的经济指标进行考核等等。

三是加大项目招引力度,完善共建管理体系。共建园区要充分利用上海、苏南的品牌优势、招商资源优势以及对客商的服务优势,加大对符合规划和生态环保要求的国内外新项目的引进。园区要按照科学高效原则组建园区管理机构,推动形成合作共建方高层领导小组决策、管委会管理、开发建设公司运营的三层管理架构。

四是鼓励要素跨江流动,放大区域同城效应。苏中地区要结合共建园区的发展需求,大力吸引上海、苏南的资金、人才等各类要素跨江流动,为园区发展提供坚实支撑。省里要出台政策,鼓励苏中地区干部、人才资源逆向流动,通过短期培训、挂职培养等方式,提升苏中地区干部的整体素质、创新意识和服务理念,为园区可持续发展注入活力。跨江相连城市要在交通、产

业、规划、环保、公共服务和制度等方面加强合作，推动城市群在同城化发展上迈出更大步伐。

五是加强组织领导，提供政策保障。组织领导方面：省级层面上设立由省政府主要领导挂帅，省政府各行政职能部门参与的跨江合作领导小组，负责跨江联动体制、机制的顶层设计，指导并规划苏中三市的跨江合作、园区共建，协调处理苏中三市与上海、苏南城市在跨江合作中出现的各种问题。地市层面上设立由市政府主要领导挂帅，市政府主要行政职能部门参与的园区共建办，负责落实共建园区的各项政策，协调解决园区难题，并与省跨江合作领导小组直接对接，及时反映市级层面在跨江合作、园区共建方面存在问题，并为相关各项顶层设计提供建议与参考。政策支持方面：虽然由于苏中的总体经济实力优于苏北等多种原因，期望江苏“南北共建园区”的各项优惠政策同样落实到苏中的所有共建园区不太现实，但毫无疑问，通过跨江合作促进苏中崛起离不开省政府政策的大力支持。尤其在邻近省份加大投入和推出多项优惠政策积极承接上海、苏南产业转移的背景下，省政府应通过顶层设计，尽快从投资、财政、融资、土地等方面，为苏中地区共建园区的纵深发展制定出相应的支持政策，显著增强跨江合作各方的信心和动力。如在土地政策方面，各级政府要根据共建园区的用地需求，在编制下达年度土地利用计划时适当倾斜，同时要对重点共建园区的用地计划进行单列，并在土地色块调整和土地指标分配方面给予重点倾斜。对入驻共建园区的大项目，由省级政府实行土地点供指标。另外，在通过政策支持强化省内合作共建园区的同时，要紧抓长三角一体化发展和江苏沿海开发国家战略机遇，制定相关政策，加快促进苏中地区深入开展省际合作和跨国合作共建园区。激励考核机制方面：要分别针对苏中地区、苏南地区、合作共建园区制定出不同的考核内容和科学合理的激励机制，推动可持续性的、注重长远利益的跨江合作机制的形成。

课题组负责人：徐爱民

课题组成员：杨凤华 胡俊峰 周少华 黄元宰 丁孝勤

关于南通建设长三角 北翼经济中心的研究与思考

季建林 崔新进 戚小倩

中共南通市委第十一次党代会提出,要将南通建成长三角北翼经济中心。江苏省第十二次党代会报告和省十一届人大五次会议省政府工作报告中都提出,加快支持南通建设长三角北翼经济中心,这是对南通发展的科学定位,南通的发展将迎来又一个战略机遇期和黄金发展期。南通建设长三角北翼经济中心,对于加快实施长三角一体化和江苏沿海开发两大国家战略,对于上海建设国际大都市、长三角区域经济均衡发展和江苏优化生产力布局,都有十分重要的战略意义。

一、长三角北翼需要经济中心城市

(一)长三角区域经济均衡发展北翼需要有中心城市

以上海为龙头的长江三角洲地区,是我国经济最发达地区。长三角以占我国国土面积2%的土地,10%的人口,创造了占全国20%的GDP,20%的财政收入和1/3的进出口总额。但是长三角地区经济发展差距很大,2012年,长三角南翼的浙江和苏南地区GDP合计7万亿,人均GDP超10万人民币,而长三角北翼GDP合计2万亿,人均GDP人民币不到4万元。改变长三角地区经济南强北弱之关键,在于北翼形成一个经济中心城市,使之成为拉动长三角北翼和苏中苏北经济发展的“发动机”。

(二)上海跨过长江发展需要一个支撑点

上海南有杭州、宁波,西有苏州、无锡、南京等,它们以上海为中心,形成

本文于2013年6月29日获南通市委书记丁大卫重要批示。

了中国经济最发达的城市群。但是，在上海北面，迄今尚未形成经济中心城市，成为接受上海辐射，支持上海发展的支撑点。世界上的国际大都市，在大江大河一边，最终都会跨江跨河发展，如纽约、华盛顿、柏林、大坂、巴黎、首尔、香港等。上海的发展定位是国际金融中心和航运中心，在开发浦东后，上海迫切需要跨过长江发展，成为布局在长江入海口两岸的世界级国际大都市。上海跨过长江发展，北翼需要一个支撑点，这个支撑点，必然会发展成经济中心城市。

（三）江苏优化生产力布局江北需要一个“领头羊”

江苏省是我国经济最发达的省份之一，2012年GDP总量超过5万亿，占全国GDP总量的十分之一。但是，江苏区域经济发展差距也很大，面积占全省1/4、人口占1/3的苏南五市（无锡、苏州、常州、南京、镇江）经济总量超3万亿，面积占全省3/4，人口占全省2/3的苏北8市（扬州、南通、泰州、盐城、淮安、连云港、徐州、宿迁）的经济总量2万亿。而人均GDP差距更大，2012年，苏南已达13万元，而苏北不到4万元，仅是苏南的1/3。江苏经济要持续健康快速发展，关键在于优化生产力布局，在提高苏南的同时，加快发展苏北，这就迫切需要在苏北形成若干个中心城市，成为拉动经济发展的“领头羊”。

二、南通具备建设长三角北翼经济中心的条件

（一）南通具有建成中心城市的空间和环境

南通滨江临海、三面环水，全市总面积8001平方公里，全市可耕地面积707万亩，海域面积1万平方公里，滩涂面积167.01万亩，每年新增滩涂2万亩。同时，南通拥有203公里的海岸线，可建5万吨级以上泊位40多公里；长江干堤岸线166公里，其中可建万吨级以上泊位30多公里，另有洲堤岸线53公里。全市万吨级以上泊位达到93座，是江苏沿海三个城市中唯一同时拥有沿江沿海岸线和港口的城市。沿海开发使南通的海岸线和长江岸线的优势得以综合组合，具有建设江海交汇的现代化国际港口城市的良好区位、口岸基础与产业交通条件。南通地势平坦，水网密布，构建了铁路、公路、航空、港口一体化的交通体系。南通属北亚热带湿润季风气候区，海洋性气候显著，雨

水充沛,淡水资源丰富,气候温暖,日照充分,四季分明,无霜期长,植被及生态类型丰富。南通的地理位置及气候条件,不仅适宜农林牧副渔综合发展,而且具有发展现代化大工业和服务业所需要的各种自然环境条件。

(二)南通具有建成中心城市的基础

经济中心的首要构成要素是具备拉动区域经济发展的经济实力。进入新世纪以来,南通以建设长三角北翼经济中心为发展目标,实施了“‘沪苏通’小金三角’”、“跨江联动”、“沿海开发”三大战略,地区生产总值从2002年的860亿发展到2012年的4559亿元,十年中翻了两番多,成为长三角北翼经济总量最大最强城市,成为全国地级市中为数不多的经济总量超4000亿的城市。2009年南通就已基本实现全面小康,正在向2020年基本实现现代化目标前进。南通充分利用滨江临海的区位优势,统筹开发沿江沿海港口,洋口港和吕四港开航,如皋港成为一类口岸,2012年全市港口吞吐量已超1.85亿吨。南通加快改造提高纺织建筑等传统产业,大力发展船舶修造、海洋工程、机械电子、化工、轻工食品、医药、电力能源和新材料、新能源等新兴产业,使南通成为长三角北翼新兴产业和制造业基地;南通以工业园区为载体,实行产业集群发展、集约发展和产业转型升级与城市一体化发展,建设了苏通生态科技园、上海扬浦(海安)工业园、上海北高科技园、锡通工业园等九个工业园区,各市(县)区工业布局都实现了园区化,长三角北翼经济中心的大城市框架已基本形成。

(三)南通具有建成中心城市的人文历史条件

深厚的历史文化底蕴对于长三角北翼中心城市建设无疑具有较强的推动力。一百多年前,清末状元张謇在家乡南通兴实业、办教育,既继承历史传统,又兼容西洋风尚,创造性地进行现代城乡建设。领时代潮流,开风气之先,影响及于全国。1953年12月的政协会议期间,中央宴请各界参会的知名人士时,毛泽东主席说:“讲到中国的民族工业,有四个人不能忘记:讲到重工业,不能忘记张之洞;讲到轻工业,不能忘记张謇;讲到化学工业,不能忘记范旭东;讲到交通运输业,不能忘记卢作孚。”张謇先后在南通建成了大生纱厂及盐业、榨油、面粉、冶铁、轮船等企业,创办了大生纱厂资本集团,成为商界巨擘,是公认的“东南实业领袖”。张謇在南通兴办实业的同时,开辟了

新工业区和港区，在城内辟商场、办学校、建博物馆、修道路，使城市形态和布局发生了很大的变化，形成了以老城区为政治、金融、商业、文化中心，唐闸工业区、天生港港区和狼山风景区环绕的一城三镇新格局。此外，自张謇兴办现代教育以来，南通的教育质量一直誉满神州，不仅培养了大批的人才，而且极大地提高了南通人的国民素质，为社会经济发展提供高素质的人才与劳动力。悠久深厚的历史文化和近现代发展的辉煌成就，蕴育了“包容会通，敢为人先”的南通人文精神，为在新世纪南通建设长三角北翼经济中心，提供了强大的精神动力与人文历史条件。

（四）南通在江苏沿海三市中具有比较优势

2012年，江苏沿海三市GDP，南通4558.7亿元，连云港1603.4亿元，盐城3120亿元，南通GDP近连云港和盐城两市总和；城市居民人均可支配收入，南通为28292元，连云港为24342元，盐城为21941元；一般预算收入，南通为419.7亿元，连云港为208.94亿元，盐城为312.77亿元；进出口总额，南通为263亿美元，连云港为80.02亿美元，盐城为57.54亿美元，南通几乎为连云港和盐城之和的两倍。在高新技术产值上，南通为盐城的3.6倍，连云港的3倍。同时，根据2012年中国城市竞争力报告前100名的排名中，南通处在第38位，盐城第86位，连云港第92位，南通的排名远远高于其他两城市。形成长三角北翼经济中心，南通都具有一定的比较优势。

表一：2012年南通与盐城、连云港经济社会发展情况比较

	GDP总量 (亿元)	人均GDP (元)	城市居民 人均可支配收入 (元)	一般预算 收入 (亿元)	进出口 总额 (亿美元)	高新技术 产业产值 (亿元)	在全国城市 综合竞争力 排名
南 通	4558.7	62506	28292	419.7	263	3937	第38位
盐 城	3120	43335	21941	312.77	57.54	1092	第86位
连云港	1603.4	36470	24342	208.94	80.02	1300	第92位

三、南通建设长三角北翼经济中心的理论支持

经济学理论认为，经济中心城市是指在一定经济区域内形成的生产和交换比较集中，并对周围地区产生较强经济影响的城市。南通建设长三角北翼

经济中心,有着深厚的理论支持。

(一) 交通区位论

交通是决定一个城市区位优势的关键因素,是一个城市竞争力的重要组成部分。城市资源优势和产业优势的发挥必须依赖交通条件的有效支撑,在经济全球化和区域一体化的大背景下,城市与国际间、区域间以及城市内部各个功能组团间的联系越来越重要。这种联系的快捷性、方便性和可行性成为决定城市发展机会和地位的关键之一,对城市投资环境和经济增长具有重要的甚至决定性的影响。而南通与上海隔江相望,长久以来其交通区位优势没有显现,但是随着苏通大桥、崇启大桥相继建成通车,崇海大桥、沪通铁路大桥、沪通铁路的立项和建设,南通将实现与上海的“无缝对接”,与长三角北翼其他城市相比,无论是便捷性,还是方便性来说,南通的优势更加明显,将极大地推动南通的经济发展。

(二) 大都市圈理论

大都市圈理论认为,大都市对周边城市具有强大的集聚和扩散辐射能力,成为城市群中的“第一增长城市”。在大都市的带动下,周边城市会以超常规的速度发展。在长三角中,上海是国际性大都市,是中国最大的经济中心、金融中心、贸易中心、航运中心。在上海的带动下,上海周边的城市,苏州、无锡、南通等,其经济实力以每年百分之十至二十的增幅增长。上海的发展定位是国际金融中心和航运中心,在开发浦东后,上海迫切需要跨过长江发展,成为布局在长江入海口两岸的世界级国际大都市。上海跨过长江发展,在北翼需要一个支撑点来呼应和接受上海的辐射,南通通过努力形成这个支撑点,必然会发展成为经济中心城市。

(三) 中心外围理论

中心外围理论认为,区域城市的发展存在中心和外围两个不同的层面,它既是其他中小城市的中心,但是与大城市相比,又是处于外围地位。这种城市的双重地位,既受到上一级中心城市的支配和影响,但是对于下级中心城市来说,却具有优势地位。在长三角中,上海作为国际性大都市,处于中心地位,但是在长三角区域内,可以在南、西、北方向出现次中心。从现实发展