

长三角区域一体化高质量发展调研报告¹

赵红军，刘艳苹，陶欣洁，黄丹煌

（上海师范大学 200234）

【摘要】：长三角区域一体化发展应尽快从高速增长阶段进入高质量发展阶段。所谓高质量发展阶段，意味着更加注重城市之间的互联互通，这不仅仅意味着交通的互联互通，而且更重要的是社会公共服务多方面的同城化和一体化。其根本宗旨就是长三角区域的居民和企业感受到实实在在的获得感，政府感受到作为法治服务型政府的成就感，从而使长三角区域在新一轮中国开放发展中胜任排头兵和先行者的角色定位。

【关键词】：长三角一体化、高质量发展、区域经济、城市群

【中图分类号】：F207 **【文献标识码】**：A **【文章编号】**：1005-1309（2018）06-0054-008

长三角区域是我国经济最具活力、开放程度最高、创新能力最强的区域之一，是“一带一路”和长江经济带的重要交汇点，推动长三角区域一体化发展是党中央确立的重大发展战略。上海市委市政府高度重视长三角区域一体化，2018年“两会”以来，多次召开专门会议研讨长三角区域一体化高质量发展的对策。目前，上海、江苏、浙江、安徽4省市有关推动长三角区域一体化高质量发展的热情高涨，相关政策正在酝酿出台。在此背景下，我们通过网络问卷形式，分别就以下3方面的问题展开调研：一是，当前长三角区域市民对长三角区域一体化发展现状的感知和认知处于何种状况？二是，有哪些需要着力应对或解决的问题？三是，未来若干年内，长三角区域市民对长三角区域一体化高质量发展的期望是什么？在调研基础上，我们有针对性地提出推动长三角区域实现更高质量一体化发展的相应对策建议。

一、调研概况

本次调研采取网上问卷方式，共发放问卷2000份，回收问卷1639份，有效问卷81.95%。如图1所示，被调查者中男性占比56.68%，女性占比43.32%，男女比例相近；被调查者中年龄小于25岁的占比17.14%，年龄在26~40岁之间的占比67.18%，年龄在41~55岁之间的占比14.58%，年龄56岁以上的占比1.1%。从中可以发现，此次调研对象中26~40岁之间的中青年人数较多，中青年是本次调研的主要对象。

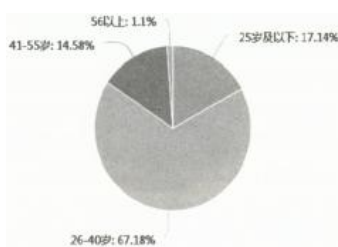


图1 年龄分布情况

¹**【作者简介】**：赵红军，上海师范大学商学院副院长、教授。刘艳苹、陶欣洁、黄丹煌，上海师范大学商学院2017级区域经济学硕士研究生。

从被调查者的婚姻状况看，已婚者占比 59.24%，未婚者占比 35.33%，离异者占比 4.94%，丧偶者占比 0.49%；从被调查者的受教育程度看（如图 2 所示），高中/中专及以下占比 19.28%，专科学历占比 26.11%，本科占比 42.89%，硕士研究生及以上占比 11.71%。总体上看，此次被调查者中专科以上学历占比 80.72%，说明被调查者受教育程度普遍较高。

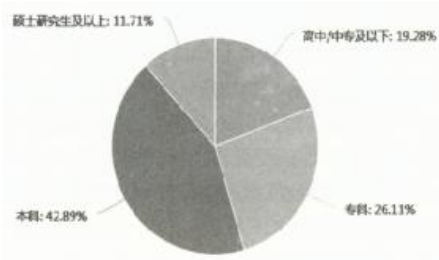


图 2 受教育程度状况

从被调查者的职业分布看，被调查者中民营企业人员与国有企业人员占比相仿，分别为 23.61%和 22.94%；其次是公务员和事业单位人员，占 16.72%；其余分别为外资/合资企业人员、个体经营者、自由职业者、学生或其他，分别占比 12.93%、9.4%、5.86%和 8.54%。从被调查者的户籍所在地看（见图 3），上海、江苏、浙江、安徽及其他省份的占比分别为 32.28%、28.37%、21.35%、7.38%、10.62%。从被调查者目前所在的工作或学习地点分布情况看（见图 4），上海、江苏、浙江、安徽及其他省份的占比分别为 39.23%、28.86%、19.83%、4.82%和 7.26%。从图 3 与图 4 中可看出，被调查者的户籍所在地与工作或学习所在地的占比情况接近，这也在一定程度上反映了目前长三角一体化程度不高、人才流动性不高的基本特点；同时也发现，其他省份的不少被调查者对长三角区域一体化也表示了浓厚的兴趣。

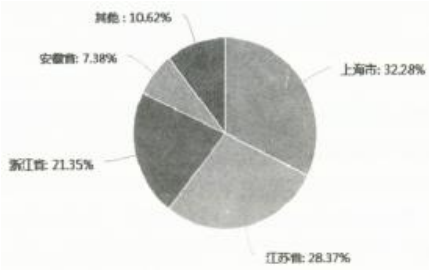


图 3 户籍所在地分布情况

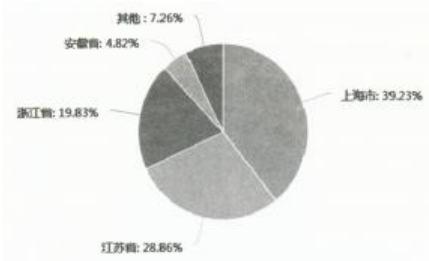


图 4 工作或学习所在地分布情况

综上所述，本问卷被调查者男女比例适中，年龄集中在 26~55 岁之间，专科以上学历占比 80%以上，受教育程度较高；被

调查者主要来自上海、江苏、浙江和安徽，也有一定比例来自外省市。从总体上说，本次问卷覆盖面广，具有一定的代表性。

二、对长三角区域一体化现状的感知与认知状况调查

我们首先对被调查者对长三角区域一体化现状和问题的感知和认知状况进行调研。

在有关对“长三角区域一体化”了解程度的调查中，被调查者回答“非常了解的”占比 23.49% “比较了解的”占比 34.66%，“一般了解的”占比 30.2%，而“不了解的”占比只有 11.63%。说明，市民对于长三角区域一体化的概念整体上比较了解，这意味着过去这些年人们对长三角区域一体化的感知和认知还是比较令人满意的。

当被问及“通过您日常生活的体验，在哪些方面可以感受到长三角区域一体化建设”时，如图 5 所示，大部分人选择了交通一体化（比如动车/IT 互联互通/公交一卡通等）和医保一体化（如医保卡联网刷卡享“同城待遇”），分别占比 59.79%和 59.91%。而就业一体化（比如社会保险互联互通）和旅游一体化（比如景点联游）也占了较大比例，分别为 40.7%和 40.09%；另外信息一体化（比如电视广播信息共享）占比 32.82%；教育一体化（比如异地升学/高考联考统招）占 29.29%；环保一体化（比如污染统一整治）占 17.63%。没有感受到明显变化的占比 5.61%。这说明在推进长三角区域一体化进程中，人们在其中感受到了较为明显的变化，最主要体现在交通和医疗等方面。

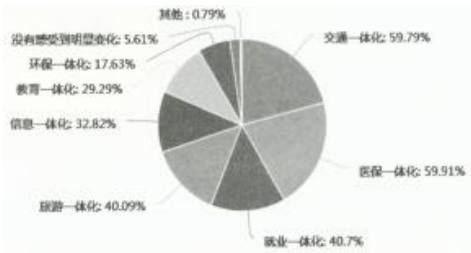


图 5 人们对目前长三角区域一体化建设感知

图 5 人们对目前长三角区域一体化建设感知当被问及“您觉得长三角区域一体化给城市居民生活带来了哪些明显的作用”时，如图 6 所示，有 46.19%的人认为长三角区域一体化增加了各地人员之间的沟通与交流，有 61.01%的人认为促进了各地的商业发展，有 63.45%的人感受到日常交通变得更加便利，有 55.64%的人认为这一政策繁荣了各地的经济，有 30.69%的人认为促进了城市之间的融合。

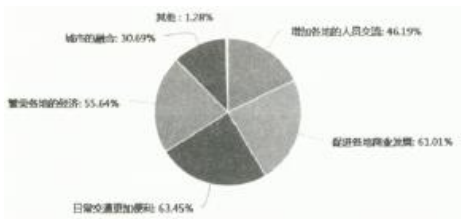


图 6 长三角区域一体化给城市居民生活带来的明显作用

在有关长三角区域内电信提供的功能或服务状况满意度的调查中，认为非常满意的占比 39.6%，认为比较满意的占比 37.8%，认为其提供的功能及服务一般的占比 18.1%，还有 4.5%的人表示并不满意。总体上看，77%的市民对长三角区域电信服务较为满意，但目前跨区域的固话通话还不能实现同城化，这对跨省市企业的合作与发展仍然是非常不利的，这恐怕是今后要解决的问题。

题。

当被问及“您认为长三角区域一体化目前的发展速度处在什么水平”时，有 37.46%的被调查者认为非常快，34.47%的人认为比较快，20.6%的人认为长三角区域一体化的速度一般，7.44%的人认为很慢。因此，人们总体的感受是，长三角区域一体化发展的速度较快，但在某些方面还有提升的空间。

被问及“您对目前长三角区域一体化融合总体成效的评价如何”时，如图 7 所示，有 35.57%的被调查者认为目前长三角区域一体化的整体融合非常有成效，37.58%的人认为比较有成效，有 26.85%的人表示感受并不明显。这说明，人们对政府在推动长三角区域一体化发展过程中的整体成效还是比较满意的。

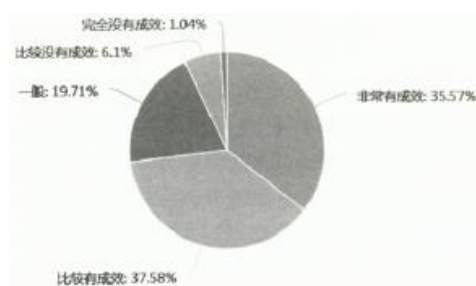


图 7 长三角区域一体化融合的总体成效评价

三、对未来长三角区域一体化发展的预期和重要关切

在有关未来长三角 4 个省市所扮演的作用的调查中，如图 8 所示，有 55.16%的被调查者认为长三角区域的发展应以上海为主导，浙江、江苏和安徽为辅；有 29.96%的人认为应以浙江为主导，其他 3 个省市为辅；有 12.63%的人认为应以江苏为主导，其他 3 个省市为辅；还有 2.26%的人认为以安徽为主导，其他 3 个省市为辅，这表明超过半数的人认为上海的综合实力会带动长三角区域的发展，但随着杭州湾新区的发展，也有接近 30%的人认为在未来浙江会发挥主导作用。

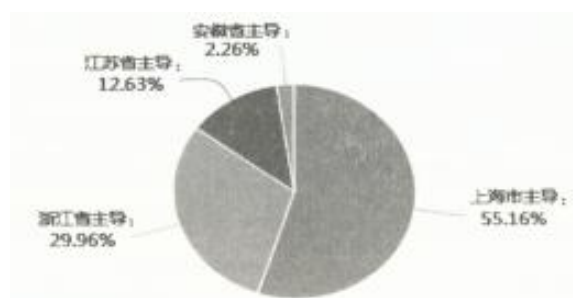


图 8 对未来长三角 4 个省市作用的调查结果

在有关未来长三角区域一体化发展的相关期待中，如图 9 所示，有 56.74%的被调查者期待医疗和社会保障的一体化；有 55.4%的人期待文化教育一体化；有 48.26%的人期待科技创新驱动一体化；有 47.28%的人期待公共交通一体化；有 38.56%的人期待社会服务一体化；有 19.04%的人期待环保监管的一体化；有 0.79%的人选择了其他。显然，随着生活水平的日益提高，半数以上的被调查者期待医疗保障和文化教育的一体化。

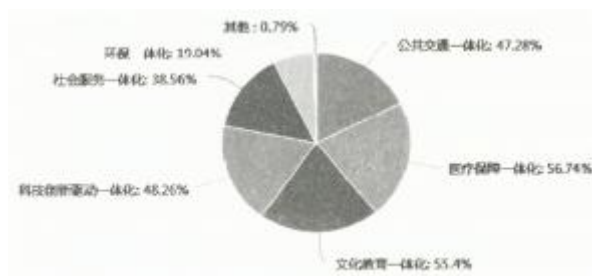


图9 对未来长三角区域一体化发展的期待

在有关未来长三角区域一体化应着重加强哪方面建设的调研中，如图10所示，选择最多的是交通方面，包括3小时交通圈（沪宁、沪杭城际高铁开通等）、长三角高速公路不收通行费以及公交卡异地使用方面；其次是生活与旅游方面，包括幸福生活城市圈和景点联游；再次是医疗保险方面，包括联网基本医疗保险、定点医疗机构的互认、社会保险互联互通、长三角区域安居资源共享（许多长三角区域的老年人离开核心城市到郊区养老）等方面，都是普遍关注的问题。其中选择最少的是汽车牌照异地办理方面的建设。这说明，人们对长三角一体化有着很高的期待。

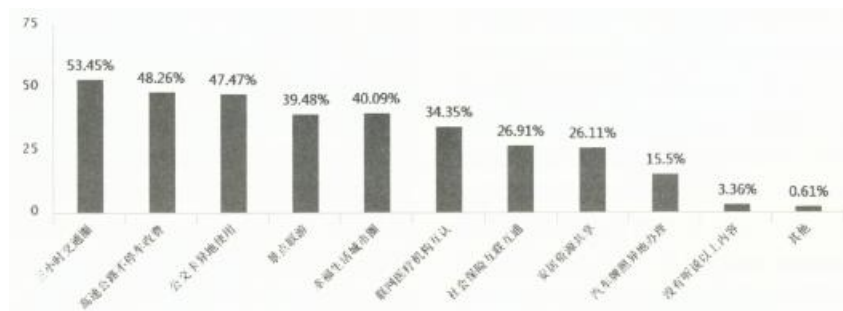


图10 未来长三角区域一体化应着重加强哪方面的建设

在有关“上海较高的国际化程度应该如何带动长三角区域一体化的发展”问题的调研中，如图11所示，有63.27%的被调查者认为应完善长三角区域的商务环境与法规制度，有59.43%的人认为应强化长三角区域与国际的合作，49.79%的人认为应打造全球视野，38.93%的人认为应该强化国外引进人才，27.27%的人认为应增强长三角区域的信息交流与创新。显然，通过国际化带动长三角区域的高质量发展是未来可供选择的重要途径之一。

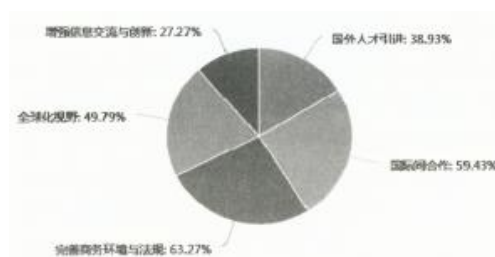


图11 如何带动长三角区域一体化发展

当被问到对长三角区域营商环境与公共服务一体化的未来期待时，如图12所示，51.92%的人认为居民身份证办理应该在长

三角区域内实现一体化，有 50.21%的人认为公交卡服务一体化，有 49.18%的人认为养老金提取一体化，有 46.67%的人认为企业注册网络化，有 42.65%的人认为医疗服务一体化，有 39.78%的人认为护照办理一体化，有 33.44%的人认为教育服务一体化，有 22.88%的人认为人才与就业的区域化，有 12.39%的人认为养老退休同城化。由此看来，人们对长三角区域一体化未来的期待比较多且非常具体，今后长三角区域一体化高质量发展需要在很多方面加以推进。

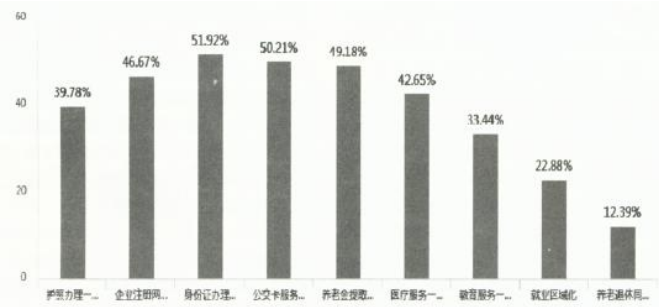


图 12 长三角区域营商环境与公共服务一体化期待

如图 13 所示，当被问到“对于实现长三角区域内劳动力自由流动的看法”时，有 73.88%的人表示赞同，其中有 38.74%的人表示完全赞同，有 35.14%的人比较赞同；有 17.45%的人觉得一般；有 8.67%的人表示不赞同。这说明大部分人都比较赞成和支持长三角区域内劳动力的相对自由流动。

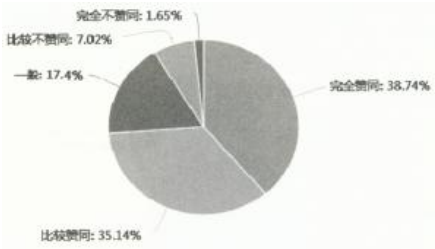


图 13 对于实现长三角区域内劳动力自由流动的看法

在被问到金融在长三角区域一体化中应该承担的作用时，被调查者普遍认为长三角区域一体化中，金融应该发挥异地贷款、异地企业融资、信贷市场一体化、降低异地办理的交易费用、提高长三角金融一体化程度的作用。当被问到在长三角区域内实行企业跨区融资的必要性时，如图 14 所示，有 72.84%的人觉得有必要，其中有 40.63%的人认为非常有必要，32.21%的人认为比较必要；有 18.49%的人认为一般；有 8.67%的人认为没必要。这说明现实中，长三角跨区域的金融服务还不能满足企业的需求，今后应该加强。

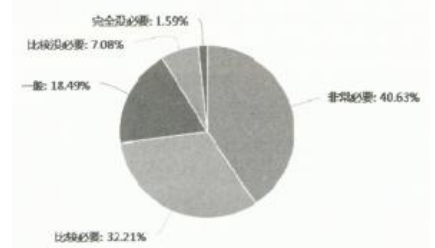


图 14 企业跨区融资的必要性

当被问到长三角城市群内电信取消跨区长途费用，实现电信一体化/同城化的可行性时，如图 15 所示，有 81.7%表示支持这一做法；有 13.3%的人表示一般；另外还有 5%的人对实现电信一体化/同城化表示不支持。这说明绝大部分人都支持在长三角范围取消电信跨区长途费用，并实行同城收费，因为这可以减少企业的运行成本，大大提高长三角区域一体化的高质量发展。

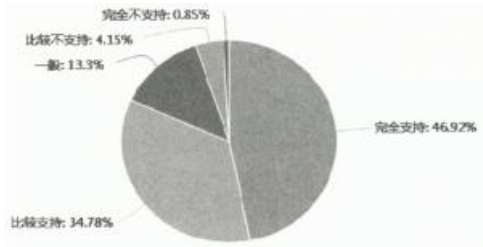


图 15 对实现电信一体化/同城化的看法

长三角区域实行一体化，显然会对人口的居住结构产生影响。当被问到长三角区域实现一体化对人们居住地的影响时，如图 16 所示，有 79%的人认为他们倾向于去上海、南京、杭州以及合肥等地就业或生活；有 22.88%的人倾向于去南通、盐城、扬州、镇江、泰州、绍兴生活；有 21.11%的人倾向于去苏州、常州、宁波、无锡生活；有 8.54%的人倾向于去湖州、嘉兴、金华、舟山、台州生活；有 5.67%的人倾向于去芜湖、马鞍山、铜陵、安庆、宣城、池州、滁州生活。这说明长三角区域一体化后，并不是所有人都涌向大城市或者特大城市，而是人们比较均衡地流向了各个层次的城市。



图 16 选择就业或生活的城市

当被问到影响人们选择就业或生活城市的主要因素时，如图 17 所示，有 62.66%的人认为教育条件是影响他们选择就业或生活城市的最主要因素；有 53.33%的人认为房价是主要影响因素；52.84%的人认为是交通成本；46%的人认为是生活成本；21.78%的人认为是医疗条件。这说明，长三角区域人们比较关心的都是与生活密切相关的教育、房价、交通和医疗等条件。

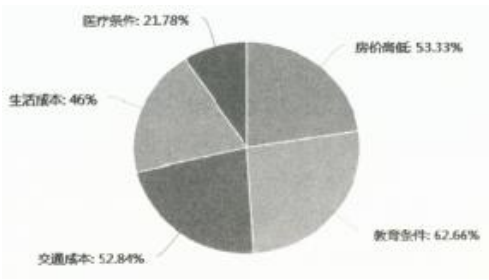


图 17 选择就业或生活城市的主要影响因素

对长三角区域一体化后对房价影响的调查中，有 25.75%的人认为上海的房价会快速上涨且快于周边其他省市，有 19.71%的人认为周边省市的房价上涨会快于上海，有 19.77%的人认为长三角区域房价会整体上涨，有 14.64%的人认为上海房价可能会有 一定幅度下降，还有 9.95%的人认为长三角区域的房价会整体下跌。整体看来，大部分人对于长三角区域一体化对于房价的影响 都有上涨的预期。

有关目前阻碍长三角区域一体化发展主要因素的调查中，如图 18 所示，有 53.69%的被调查者认为目前城市分工不明确，有 53.45%的人认为劳动力不能自由跨区域流动是障碍，有 48.63%的人认为跨区域就业存在障碍，有 39.29%的人认为区域行政壁垒 是障碍，有 39.66%的人认为跨省市医疗存在行政壁垒，另外还有 21.29%的人认为教育资源无法在长三角区域内实现共享。

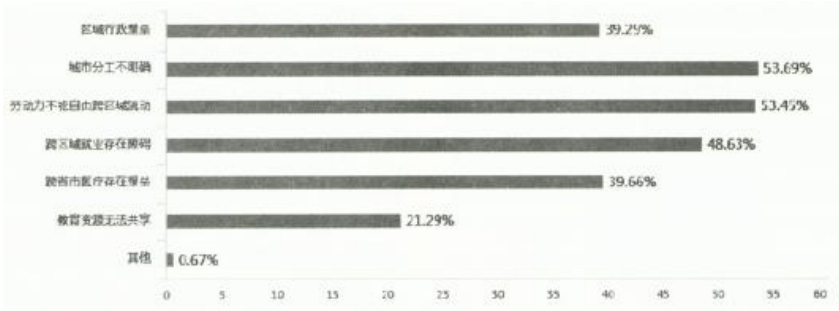


图 18 目前阻碍长三角区域一体化发展的主要因素

基于此，为了深入了解阻碍长三角区域一体化发展的原因，我们还调查了阻碍长三角区域内劳动力自由流动的主要障碍， 调研结果如图 19 所示。人们认为阻碍长三角区域一体化发展的主要障碍分别是教育难以同城化和一体化、医疗成本过高且区域 差异较大以及户籍制度，三者占比分别为 53.75%、52.84%、50.09%。除此之外，其他障碍还有行政壁垒、生活成本以及交通成 本等因素，占比分别是 46.92%、39.17%、17.88%。

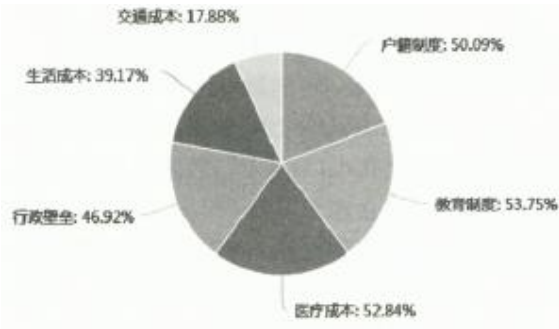


图 19 阻碍长三角区域内劳动力自由流动的主要障碍

四、长三角区域一体化焉质量发展的对策建议

依据本次调研结果，我们提出以下政策建议：一是长二角区域一体化发展，应尽快从局速增长阶段进入高质量发展阶段。 所谓高质量发展阶段，意味着更加注重城市之间的互联互通，这不仅仅意味着交通的互联互通，而且更重要的是社会公共服务 等多方面的同城化和一体化；不仅意味着是否互联互通，而且意味着低成本、高效率的互联互通。其根本宗旨就是长三角地区 的居民和企业感受到实实在在的获得感，政府感受到作为法治服务型政府的成就感，从而使长三角区域在新一轮中国开放发展 中胜任带头兵和先行者的角色定位。

二是长三角区域一体化高质量发展，应夯实交通一体化的高质量发展基础，不断提高居民、企业的高效率、低成本的交通体验获得感。比如长三角区域过去注重建设1小时、2小时交通圈，今后还要注重规划和建设3小时交通圈，通过开通高速铁路等形式，不断增强长三角区域的辐射力和影响力；又如，长三角区域的高速公路要全面实行不停车收费，高速公路收费实行长三角区域内减半，并要逐步过渡到高速公路不收费阶段；更加惠民的举措是，长三角区域的公交卡要全面实现异地使用、缴费和扣费等，从而较快提升长三角区域内的交通便利程度及一体化程度，以促使长三角区域内的城市间联系更加紧密。

三是长三角一体化的高质量发展，还要不断提升居民和企业在域内实行公共服务无缝对接、异地办理、区内享用的获得感。比如，长三角各城市应加强协调，促使规划统一，逐步实现居民身份证办理、护照办理、教育服务、医疗和社会保障的一体化、同城化与网络化。除此之外，应尽快研究长三角区域内电信取消跨区长途收费，实行区域内统一市话费用的改革探索；在劳动力的流动方面，应鼓励长三角区域内劳动力相对自主便捷的流动，以更好地促进和激发劳动力的创造性。此外，长三角区域内金融服务也应注重一体化发展，采取相应措施不断降低各城市间的融资成本，充分发挥异地贷款、异地企业融资作用，加强信贷市场一体化，降低银行业务异地办理交易费用，提高长三角区域金融一体化程度，强化长三角区域一体化的金融服务功能，打造全中国金融服务一体化的长三角样本。

四是充分发挥地方政府的法制服务型政府角色，率先实现政府治理能力和治理体系的现代化。在长三角区域一体化中，各省市之间应加强合作、分工与联动，减弱区域行政壁垒。鼓励长三角区域内比较优质的教育资源、医疗资源进行区域网络化布点，促使高素质医生、高质量教师、高水平工程师、科学家在长三角区域实行带薪访问、轮流执教、行医等制度，以更好地促进长三角区域高质量教育、医疗服务的同城化、网络化和一体化。在长三角区域一体化的进程中，由于户籍壁垒的存在，外来流动人口与本地居民的不平等待遇并未消除。长三角区域户籍制度在不同程度上存在着种种限制，由此附加在户籍制度上的教育、住房、医疗等社会保障福利也受到一定程度的限制，因此，应加快长三角区域户籍制度改革，加快长三角区域社会保障和公共服务一体化和均等化的进程。

目前长三角核心地区和城市普遍面临着建设用地指标紧张的问题，但这些地区往往是人口和企业大幅导入和集聚的地区，因此，可考虑在长三角区域内允许建设用地指标跨地区置换的相应改革举措，更加灵活也更加有效地推动长三角区域一体化的高质量发展。另外，调控房价仍然是政府宏观管理的一个重要职责。在长三角区域一体化发展中，绝不能让高房价成为阻碍人才、企业跨区域发展和流动的重要障碍，更不能让高房价成为影响长三角区域居民生活满意度和幸福感的最大障碍。