

基于都市圈一体化视角的治理机制研究

董自光¹ 段进军²

(1. 浙江树人大学 现代服务业学院, 浙江 杭州 310015; 2. 苏州大学 商学院, 江苏 苏州 215021)

摘 要:都市圈一体化是城市与区域经济发展的必然趋势,如何有效协调区域经济“碎片化”与“一体化”之间的内在矛盾,实现空间资源整合,是当前理论界与实践部门关注的焦点。本文将治理理论引入都市圈发展,指出创新治理机制是实现都市圈一体化的有效途径,并经过长期的研究与实践,基于治理的内涵和我国国情,提出构建多元复合型都市圈治理机制以推进长三角一体化进程。

关键词:区域经济;长三角;都市圈一体化;行政区经济;多元复合型治理

中图分类号: F127

文献标识码: A

文章编号: 1671 - 2714(2010)01 - 0063 - 07

随着经济高速稳定增长和城市化快速推进,都市圈一体化成为我国区域经济发展的主旋律。与此同时,由于市场化、分权化改革不断深入,基层政府拥有了更多的财权和事权,市场失灵和政府干预经济不合理引致的区域经济碎片化诱发了一系列制约都市圈一体化的区域问题。经过长期的研究与实践,理论界和政府部门已经普遍意识到通过传统的税收、利率等市场和宏观调控手段难以破解“诸侯经济”与区域一体化的难题,在此背景下,引入治理理论,创新都市圈治理机制,对推进我国都市圈一体化进程具有重要的战略意义。

一、治理理论

(一) 治理的概念

英文中的“治理 (Governance)”一词源于拉丁文和古希腊语,原意是控制、引导和操纵,长期以来它与“统治 (Government)”一词交叉使用,并且主要用于与国家公共事务相关的管理活动和政治活动。自 20 世纪 90 年代以来,西方政治学家和经济学家赋予了“治理”的含义,不仅其涵盖的范围超出了传统意义,而且其含义也与“统治”相去甚远。

我国学者关于治理的研究相对于国外来说起步较晚。顾朝林从城市规划学的角度研究了治理,并在《论城市管治研究》一文中将“Urban Governance”翻译为“城市管治”,将其定义为“一种综合的全社会过程,它以协调为手段,不以支配、控制为目的,涉及广泛的政府和非政府组织的参与和协调”。^[1]南开大学孙兵等在《区域协调组织与区域治理》一书中,将治理定义为“内生于一个有共同利益的群体的正式或非正式的制度安排,通过这些制度安排,形成群体的正式或者非正式组织,实现组织主体的集体活动,设定并实现组织的功能和目标”。^[2]笔者认为此定义全面涵盖了治理的本质、形成机制、主体、目标与功能,极好地诠释了治理的概念内涵,因此也倾向于这一定义。

(二) 治理机制

在经济学中,市场机制和计划经济是最为人熟知的两种协调机制。市场机制能够实现资源优化配置是建立在一些假设条件基础之上的,而这些假设条件与现实往往相去甚远,由于垄断、不完全信息以及公共物品等的存在,市场失灵时有发生;计划经济自身固有的缺陷——官僚机构臃肿、寻租现象泛滥、权力滥用和腐败等,导致其在资源

收稿日期: 2009 - 09 - 07

作者简介:董自光(1983 -),男,江苏赣榆人,助教,经济学硕士,主要从事区域经济研究。

配置方面时有失误。

治理机制是介于市场机制和计划经济之间的一种协调机制,是一种混合型协调机制。政府协调是一种自上而下的垂直层级结构,市场机制是一种自下而上的水平结构,而治理机制是一种复杂的网状结构,治理将自上而下的垂直层级管理与自下而上的水平协调相结合,强调多元主体加强互动,共同参与都市圈治理,并突出了善治“公平、效率”的特点,对协调政府与政府、政府与非政府组织之间的关系能够起到有效的作用。

治理机制的形成和发展与人类社会所遵循的秩序密切相关。人类行为受到两种基本秩序的规范:一种是直接凭借外部权威,为实现一个共同目标,依靠指示、命令来计划和建立的行动秩序,称之为“组织”或“计划”秩序;另一种是行为主体都自发自愿地服从共同承认的规则而形成的行动秩序,是一种间接的秩序,哈耶克称之为“自生自发秩序”。根据这两种秩序所具有的不同的支配地位,人类社会形成了两种基本的治理机制,一种是组织或计划秩序占主导和支配地位,称为“单中心”治理机制;另一种是自生自发秩序占主导和支配地位,称为“多中心”治理机制。单中心治理是以“命令——服从”关系和整个社会的等级结构为基础,以自上而下的方式,由权威机构根据预先策划好的计划或形成的指令来协调和指挥所有主体,以达到善治的目标。多中心治理机制是通过行动者之间的互动,尤其是行动者与社会行为规则之间的互动演化生成的,组织与个人之间所从事活动的协调通过共同遵守自发形成的规则来实现,形成了一种网络化的治理模式。^[3]

二、长三角都市圈一体化发展的现状

改革开放以来,长三角都市圈内经济合作的层次与力度不断提升,经济发展迅速,目前已经成为我国区域经济发展水平最高的地区之一。2008年,长三角16个城市实现地区生产总值53 956亿元,同比增长16.7%,平均每平方公里土地产出4 921万元,平均产出是全国平均水平的16倍多;它以占全国1%的土地面积创造了占全国总额17.9%的GDP总量。^[4]2009年上半年,在金融危机的背景下,长三角地区仍然实现生产总值

26 861.39亿元,比去年同期增加了1 200多亿元,16个城市GDP平均增速达到9.2%,比全国高出2.1个百分点。^[5]

虽然长三角地区经济发展取得了辉煌成就,但由于我国区域经济是在计划经济向市场经济转型过程中形成和发展的,都市圈一体化受到“转型”时期经济体制、社会体制及行政管理体制等特征和因素的影响和制约,长三角都市圈仍然是以“行政区经济”为主导的发展模式。在横向上,城市间的战略联盟尚未形成,没有形成产业布局协调、结构合理、经济能量集聚的理想范式,城市间竞争内耗激烈;在纵向上,城市内部多元利益主体冲突加剧,行政力量与垄断力量勾结形成的增长联盟损害其他主体利益的行为时有发生;弱势群体缺乏有效途径参与城市治理,社会不和谐因素增多。这些冲突和矛盾相互交织在一起形成了各种区域问题,突出表现在以下几个方面。

1. 地方保护主义盛行。长三角都市圈分属江浙沪两省一市的16个城市,行政隶属关系非常复杂,地区之间的协调难度很大,再加上长期的条块分割管理,更加助长了各自为政、以邻为壑的不良风气。这种不良风气严重干扰了地方政府之间的合作,也极大地影响了企业的正常运作。都市圈内的许多经济问题,往往因行政隶属关系不同悬而不决,有时处理也不按经济规律而采用行政手段加以解决。如上海因为举办“世博会”需要动迁4 000户企业,周边城市都以为这是接受辐射的大好机会,可上海却采取了在自己行政辖区内消化的做法。近年来,江苏、浙江两省治理整顿市场经济秩序的“打假”之所以频频受阻,“清障”之所以屡屡被困,相当程度上也正是缘于这种变了味的“属地管理”性质的地方保护主义。^[6]

2. 基础设施重复建设。港口、机场和轨道交通等重大基础设施,作为重要的战略资源对城市与区域经济的发展具有深远影响,也是决定城市未来发展潜力和综合排名的重要依据。长三角都市圈内各个城市在基础设施建设方面不约而同地提出了“提升自身层次、培育区域交通枢纽”的要求,投入大量财力、物力建设重大基础设施。而实际上,长三角地区的基础设施重复建设问题已经相当严重。港口方面,除上海港、宁波北仑港定位为区域性枢纽大港外,长江下游从南京到南通,几乎

每个城市都在大力建设自己的港口;机场方面,长三角都市圈内仅上海就有 2 个国际机场,再加上南京和杭州,共有 4 个国际机场,宁波、无锡、常州等城市也分别有自己的机场,机场数量与珠江三角洲相比毫不逊色。

3 区域产业结构雷同。目前长三角都市圈内产业结构问题十分突出。根据联合国工业发展组织国际工业研究中心提出的相似系数计算方法,上海与苏州的产业结构相似系数为 0.97,苏州与杭州的相似系数高达 0.99(见表 1)。近年来,在长三角 16 个城市的产业发展规划中,各城市都将发展目标指向高科技产业和先进制造业,长三角都市圈产业结构趋同率高达 70%。在长三角 16 个城市中,有 11 座城市选择汽车零配件制造业,8 座城市选择石化产业,12 座城市选择通信作为产业发展的主要方向。这种产业分工协作关系的缺失,必然使各城市间的竞争多于合作,矛盾多于协调,由此造成的资源配置不合理、同质竞争将严重制约了长三角都市圈一体化进程。

表 1 长三角主要城市结构相似系数

城市	南京	苏州	无锡	常州	南通	杭州	宁波	嘉兴	湖州	绍兴
上海	1.00	0.97	0.98	0.97	0.95	0.99	0.97	0.95	0.95	0.95
南京		0.98	0.99	0.98	0.97	1.00	0.98	0.97	0.97	0.96
苏州			1.00	1.00	0.98	0.99	1.00	1.00	0.99	1.00
无锡				0.84	0.85	0.93	0.85	0.82	0.83	0.81
常州					0.99	0.99	1.00	1.00	1.00	1.00
南通						0.98	0.99	0.99	1.00	0.99
杭州							0.99	0.99	1.00	0.99
宁波								1.00	1.00	1.00
嘉兴									1.00	1.00
湖州										1.00

资料来源:江苏省社会科学院长三角区域联合研究中心张颢瀚先生提供,引自香港文汇报, <http://paper.wenweipo.com/2008/08/08/CH0808080022.htm>。

4 引进外资恶性竞争。进入新世纪后,长三角都市圈经济开放度不断提高,以三资企业为主的外向型经济发展迅速,并成为新一轮区域经济增长点。由于外资的税收效应和就业效应对当地经济增长的拉动作用,引进外资也成为地方政府的一项重要任务和政绩考核指标。然而,受“诸侯经济”影响,长三角 16 个城市在引进外资过程中缺乏协调与合作,存在着明显的不正当竞争,突出表现为税收政策、土地政策等方面的恶性竞争问题。除给外商直接投资以超国民待遇之外,各城市还竞相用土地“跳楼价”来争夺投资,

其中,上海与苏南地区之间表现最为明显,苏州曾一度将土地价格从原来的 300 万元/hm²降到了 225 万元/hm²,昆山也由原来的 225 万元/hm²降到了 150 万元/hm²,而无锡甚至降到了 30 万元/hm²~45 万元/hm²,远远低于一般土地成本 225 万元/hm² 的标准。这种优惠政策比拼的结果,只能是“鹬蚌相争,渔翁得利”,政府将巨大的利润空间拱手让给了投资方,而让辖区内的失地农民来承担内耗竞争的恶果。

5 环境污染问题严重。近年来,长三角地区社会经济发展取得了令人瞩目的成就,但同时也面临着严重的环境污染问题。长三角地区占国土面积仅为 1%,但其污染物排放总量却占全国总量的 20%。^[7]据 2006 年《中国海洋环境质量公报》显示,江浙沪海域未达到清洁海域水质标准的面积约 50 470 km²,比 2005 年增加了 4 030 km²。长三角都市圈内的长江、太湖和京杭大运河等主要水域,其流经城市受利益驱动的影响,上游城市不顾下游城市的生态安全,无节制排污,产生了诸多严重的跨区域污染问题。如苏州与上海、嘉兴与苏州、湖州与苏锡常、绍兴与杭州、长江上游城市与下游城市等均存在不同程度的跨区排污问题;尽管各地政府也采取了一系列整治措施,但由于产权与责任不清,各城市都从自身利益出发,对于跨界流域的污染和治理双方都不愿承担污染治理的成本,造成了严重的外部负效应。

6 社会分层日益明显。随着市场化改革的快速推进,市场经济已经取代计划经济成为配置资源的主导力量。在“效率优先,兼顾公平”的原则指导下,我国社会结构迅速实现了由计划经济时代的高度“均质化”向高度“异质化”转变,城乡居民的收入差距迅速拉大,贫富差距明显,整个社会正逐渐分化为富人阶层和穷人阶层。这种社会分层现象在长三角地区表现得尤为明显:一面是收入百万千万,开宝马奔驰,住酒店别墅的民营、外资老板;另一面是从中西部贫困地区迁移过来的“打工者”,没有住房和社会保障,只能获取极低的工资报酬;反映在城市空间结构上表现为郊区的别墅、市中心的千万豪宅、摩天大楼组成的 CBD 与低矮破旧的贫民窟、密集成堆的“城中村”形成鲜明的差别。^[8]

三、长三角都市圈区域问题的诱因

上述区域问题产生的直接原因,是市场失灵导致的负外部性和政府干预经济不合理产生的负效应。笔者认为,其产生的深层次原因是全球化、市场化、分权化背景下,都市圈内各级地方政府之间、政府与其他主体之间关系的扭曲和失衡,这种扭曲和失衡具有一系列发展趋势和特征。

1 城市政府的“企业化治理倾向”。在全球化营造的日益激烈的竞争环境中,地方政府为了获取更多的发展资源和机会,完全依赖市场机制来促进经济增长,把提高城市竞争力和吸引外资放在首要位置,像经营企业一样来管理城市。改革开放以来,中央政府采取了一系列分权化改革措施,扩大了各级地方政府的管理权限,赋予了相对独立的利益,强化了地方政府管理经济的职能,使其兼具了区域经济调控主体和经济利益主体双重身份。由此,地方政府的行为目标划分为两个部分:一方面,作为区域经济调控主体,地方政府要努力完成中央政府下达的各项经济指标;另一方面,作为相对独立的利益主体,地方政府努力追求地区利益最大化,其对城市的管理方式逐步向“企业化治理”转变。^[9]在中央政府投资减少的情况下,为了实现经济增长,地方政府要获得有效的行动能力就必须取得大量财力、物力的支持;企业为了牟取地方保护和获取垄断带来的超额利润,希望成为地方政府的“合作者”,于是掌握着权力的地方政府和掌握着资本的企业集团,在现实的环境中结成了各种“增长联盟”,互相配合以攫取各自的最大利益,由此导致政府、垄断企业和普通民众之间的关系发生扭曲,弱势群体丧失了话语权,普通公众如同“股市中的小股民”,无法保证自己的合法权益不被侵犯。

2 行政区经济与经济区经济的矛盾。在“行政区经济”^②运行下,区域经济被分割成许多以行政区划为界限的经济单位,各地方政府积极采取各种行政手段干预经济运行,阻碍了要素的自由流动,形成了各自为政的“诸侯经济”,与建立在统一大市场基础上的经济区经济之间的矛盾日益尖锐。虽然目前长三角16个城市就打造以上海为核心的世界第六大都市圈已达成共识,但行政

分割的体制性根源并没有消除。随着分权化改革的深入,都市圈内各城市政府逐渐将权力下放到区、县一级政府。都市圈内各级政府之间的横向矛盾与纵向矛盾逐渐显现,^③甚至激化,在“地方赶超战略”和“城市营销战略”的推动下,各级地方政府为寻求辖区内的利益最大化或治理成本最小化,一方面会防止辖区内利益“外溢”,另一方面企图让其他主体承担本区域发展成本。由于行政隶属关系复杂,行政区经济产生的长三角经济圈的“碎片化”现象十分明显,各城市政府横向与纵向之间的矛盾十分尖锐,由此产生了诸多阻碍长三角都市圈一体化发展的区域问题。

3 增长偏导型政绩考核机制。改革开放以来,我国政府确立了以经济增长为中心的发展战略,各级地方政府把经济增长作为区域发展的主要目标,忽略了其他目标的实现。随着社会经济发展重心的转移,政府官员政绩考核标准也随之转向GDP、财政、税收等经济指标,地方经济发展的速度和规模成为对政府官员评价、奖惩的关键指标。增长偏导型的政绩考核机制使急功近利的短线操作成为官员们的首要选择,地方政府对那些“短期”、“凸显效益”的经营型规划和项目往往会更感兴趣。^[10]长三角都市圈内各城市之间的竞争,某种程度上也是各城市及省市间政府领导人的政绩竞争,有些政府官员为了政绩而工作,使公众利益、生态效益和区域整体利益等这些本应被重视的因素,由于未被列入地方政府绩效评估体系而被严重忽视。为出政绩,有些政府盲目上大项目,搞政绩工程,损害辖区内居民利益。因此,行政区经济与经济区经济不一致只是表面问题,地方政府利益才是问题的根本,而增长偏导型政绩考核机制又是问题的核心诱因。

4 公民社会的兴起与发展。随着市场化分权改革与对外开放不断推进,社会成员的自由逐渐扩大,私人利益日益得到承认和鼓励,产权和财产概念不断明晰,中国社会发展日益呈现出多元化的特征,从而直接促进了公民社会的兴起与发展。长三角地区是我国外向型经济和民营经济高度发达的地区,从上世纪80年代的乡镇企业,90年代的外资企业,到近年来高速发展的民营经济,以及伴随而来的中产阶级的形成,中介组织的发育,各种利益主体在城市与区域经济发展中日益发挥着

重要作用,公民参与都市圈治理的意识和能力得到了普遍提高。然而,我国公民社会是在社会整体秩序转型过程中发展起来的,在这一过程中,一方面,市场导向的分权化改革逐渐放松了对人的束缚,企业与个人的自由对都市圈公平、公正、合理提出了更高的要求;另一方面,社会整体秩序转型相对滞后,制度环境存在着巨大的空隙和黑洞,难以保障公民社会中各利益主体的愿望诉求得到有效的表达和尊重。地方政府在政策制定和执行过程中处于绝对支配地位,公民缺乏有效途径和渠道参与都市圈治理,由此造成了政府与民间主体关系的扭曲和失衡。^[11]

面对全球化、分权化与市场化背景下长江三角洲都市圈存在的区域问题,学术界和实践部门已经普遍意识到要从根本上解决上述区域问题,促进区域经济联动发展,就必须探索出一套有效的协调机制,避免市场失灵,确保政府干预经济高效、合理,使各城市间能够实现相互促进、优势互补,使单个城市内多元利益主体能够共同参与城市治理,每位公民的愿望诉求都能通过有效途径得以表达,形成多元利益主体共同推进公民社会建设的良好格局。因此,构建新型有效的都市圈协调机制,才是实现长三角都市圈一体化的核心变量。

四、长三角都市圈一体化的实现构想： 多元复合型都市圈治理机制

为了实现长江三角洲都市圈一体化的最终目标,必须彻底突破地方政府主导发展的现有格局和“多层次分割”主导的行政模式,突破制度瓶颈,构建都市圈治理机制,有效限制地方政府的行为方式和范围,实现治理主体多元化,这是实现长三角都市圈一体化的必然选择。因此本文提出的构想是建立以政府、企业、非赢利组织以及居民个体之间相互合作为基础,以政府为主导,多元利益主体共同参与,由多种治理模式共同实现的多元复合型治理机制,以实现都市圈一体化。所谓多元复合型治理机制就是在经济全球化背景下,为了促进区域经济一体化,实现跨行政区公共服务,跨行政区划、跨行政层级的不同政府之间的合作,吸纳非赢利组织参与,经交叠、嵌套而形成的多主体、多模式的自主治理机制,这

种多元复合型治理机制主要由以下几个具体部分组成(见图 1)。^[12]

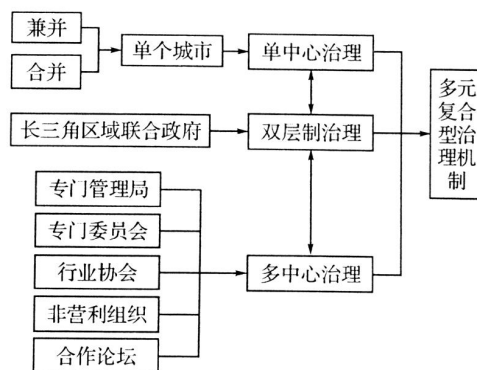


图 1 长江三角洲都市圈多元复合型治理结构示意图

(一)权威的、综合性的区域联合政府

长三角区域联合政府是在中央政府与各地方政府之间建立一个具有较高权威的、综合性机构,形成与各城市政府上下层职能分工明确的双层制都市圈治理机制。长三角都市圈可在中央政府的支持下,由国家发展与改革委员会牵头,组建长三角区域联合政府,建议由“长江三角洲城市经济协调会”升级而成。长三角区域联合政府主要负责管理超出单个地方政府行政辖区范围和界限的公共事务,协调地方政府之间的多种事务;各地方政府则主要承担辖区内公共事务的管理和公共产品提供(见表 2)。针对阻碍长三角都市圈一体化发展的区域问题,长三角区域联合政府需要治理的领域和项目主要包括生态环境的保护与治理,区域发展规划的实施与监督,交通、通讯等跨行政区的重大基础设施建设以及区域经济发展政策的研究与制定(包括吸引外资的统一政策)等。

表 2 长三角区域联合政府与各城市政府的职能分工

政府层级	主要职能
长三角区域联合政府	区域生态环境的治理与保护、区域规划、跨行政区基础设施建设、区域经济发展政策等
各城市政府	辖区内的规划、消防、治安、教育、城市卫生、交通道路、福利与文化娱乐等所有公共产品与公共服务

(二)单一职能的专门协调管理机构

长三角地区还可以建立针对专门性问题的,承担单一或相似职能的多个决策中心,构建类似于美国“特区”的多中心都市圈治理机制。

首先,构建多中心都市圈治理机制的主体应该是多元的,包括政府、企业、非营利组织和公民等,治理的运行是能够使多元利益主体的意愿都能在平等、公平、公正的基础上得到充分表达,合理、合法要求得到满足,能够推动长三角都市圈向公民社会不断迈进。

其次,这种多中心都市圈治理机制强调多元主体之间合作提供服务和公共产品,即通过政府与政府、政府与非政府组织、非营利组织与企业、企业与公民等之间合作形成的多中心分别提供,这样有利于提高跨行政区公共服务的回应性与效率,发挥政府、非营利组织、企业、公民等不同主体的积极性与创造性。

再次,依据构成多中心的主体、范围以及职责的不同,各种决策中心的形成与运行也千差万别,不局限于固定的模式。在政府层面,决策中心可有三种模式:一是由中央政府出面设立的,拥有独立行政权力的派出机构,如设立类似于美国田纳西河流域管理局(TVA)的太湖流域管理局,负责太湖流域的生态环境保护、污染治理与太湖资源整体综合开发。二是在中央政府或相关部委的支持下,由长三角16个城市合作成立针对某一专门领域的统一协调管理机构,如在国家质检总局的支持和指导下,设立长三角地区检验检疫机构协调中心,负责管理协调整个长三角地区的检验检疫事务。三是由各城市政府及相关部门根据各自利益的需要与合作的意愿在某领域内成立承担单一职能的决策中心,对该领域内的问题进行协调管理。在企业层面,决策中心的形成主要是指各类行业协会的建设。各行业、企业应该积极成立行业协会,企业间的矛盾、纠纷通过行业协会来协调解决。公民参与治理的途径主要是各类非营利组织。除上述由单一类型治理主体建立的决策中心外,顺应当今社会利益主体多元化、利益交叉日益复杂等趋势,决策中心的构成也应趋向于由不同类型治理主体合作形成,如成立一系列跨地区政企合作、校企合作的平台等。

(三)单中心都市圈治理模式

长三角地区的不少中心城市在经济发展过程中也或多或少地受到行政区划的限制,如过去的常州市与武进县、无锡市与锡山县、扬州市与邗江县之间的“市县同城”问题,杭州市发展空间受到

限制等问题。对于此类问题,单中心的都市圈治理机制为我们提供了很好的经验参考。通过合并或兼并的方式进行行政区划调整,把原来有经济利益矛盾的行政区域合并为一个新的行政区域,使经济区域和行政区域的边界重合,这样原先区间的问题就变成了区内问题,可以通过区域经济政策加以解决。当然这种方法也有其自身的缺陷,行政区划调整往往难度较大,需要严格复杂的审批手续,因此,这种通过行政区划调整形成单中心的都市圈治理机制的方式适用范围有限,并极可能造成中心城市为求发展,牺牲相关县级市或县的利益,就长三角地区而言,这种方式应该慎用。

综上所述,多元复合型治理机制就是以治理主体多元化为基础,以自下而上的诱致性制度变迁与自上而下的强制性制度变迁相结合的协调方式,通过不同层级政府之间,政府与非政府组织之间上下左右交叉与套嵌形成的自主网络型治理。

注释:

- ① 汪林义,姜帆:《打造“生态长三角”共识何时成共举》,中国经济网, http://www.ce.cn/xwzx/gnsz/gdxw/200708/23/t20070823_12644652.shtml
- ② “行政区经济”由华东师范大学刘君德教授于1992年首先提出的,是指在由计划经济向市场经济转轨的过程中出现的,与区域经济一体化相悖的一种特殊的、过渡性质的区域经济,它表现为行政区划对区域经济发展的刚性约束。
- ③ 横向上主要指与都市圈内发展空间毗邻、联系紧密但行政上不存在直接隶属关系的辖区政府,纵向上主要指行政层次上的城市上级与下级政府。

参考文献:

- [1] 顾朝林.论城市管治研究[J].城市规划,2000,24(9):7-10.
- [2] 孙兵.区域协调组织与区域治理[M].上海:上海人民出版社,2007.
- [3] 罗震东.中国都市区发展:从分权化到多中心治理[M].北京:中国建筑工业出版社,2007.
- [4] 长三角GDP首破5万亿 农民收入增速首超居民[N].新华日报,2009-02-06(A6).
- [5] 长三角GDP增速领先全国 沪苏宁锡四市投资超千亿[N].新华日报,2009-08-11(A8).
- [6] 王志锋.区域经济一体化中的治理机制创新[J].天津社会科学,2006(3):67-70.
- [7] 汪林义,姜帆.打造“生态长三角”共识何时成共举[N].经济参考报,2007-08-23(4).
- [8] 张京祥,罗震东,何建颐.体制转型与中国城市空间重构

- [M]. 南京:东南大学出版社, 2007.
- [9] 罗震东. 秩序、城市治理与大都市规划理论的发展 [J]. 城市规划, 2007, 31 (12): 20 - 25.
- [10] 臧乃康. 多中心理论与长三角区域公共治理合作机制 [J]. 中国行政管理, 2005 (5): 83 - 87.
- [11] 左学金. 长江三角洲城市群发展研究 [M]. 上海:学林出版社, 2006.
- [12] 王川兰. 竞争与依存中的区域合作行政——基于长江三角洲都市圈的实证研究 [M]. 上海:复旦大学出版社, 2008.

On Governance Mechanism of Metropolitan Integration

DONG Ziguang¹ & DUAN Jinjun²

(1. Modern Service Industry School of Zhejiang Shuren University, Hangzhou, Zhejiang, 310015, China;

2. Business School of Soochow University, Suzhou, Jiangsu, 215021, China)

Abstract: Metropolitan integration is the inevitable trend in cities' and regional economic development. How to effectively coordinate the regional economy between "fragmentation" and "integration" and reach spatial resource integration, is the research focus of current theory and practice community sector. This paper combines the governance theory with metropolitan development, and points out that innovation governance mechanism is an effective way to achieve the integration of metropolitan area. Based on the meaning of governance and our national conditions, we can build multi-compound metropolitan governance mechanism to promote the Yangtze River Delta integration process.

Key words: regional economy; the Yangtze River Delta; metropolitan integration; administrative region economy; multi-compound treatment

(责任编辑 孟莉英)

我校喜获浙江省教育科学研究优秀成果一等奖

近日,浙江省教育科学规划领导小组公布了(2008年度)浙江省教育科学研究优秀成果奖获奖名单,根据《浙江省教育科学规划课题管理办法》的有关规定,经京、沪、苏专家匿名评审和浙江省教育科学研究优秀成果评审委员会会议评审、表决,共有 121 项成果获奖(一等奖 10 项,二等奖 33 项,三等奖 78 项)。我校副校长徐绪卿教授主持的全国教育科学规划(国家社科基金单列计划)教育部重点课题《民办高校可持续发展研究》成果喜获一等奖,这是本次评审的所有一等奖中,唯一的一个高校获奖项目,也是我校高等教育学科(民办高等教育研究)成为省重点学科(A)后获得的又一荣誉。